

**Genowefa Kondraciuk-Gabryś<sup>1</sup>**  
**Tomasz Kwarciński<sup>2</sup>**

## OCENA DOSTĘPNOŚCI DO USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA MIESZKAŃCÓW REGIONU

### Streszczenie

W artykule podjęto próbę analizy zagadnienia dostępności do usług transportu publicznego. Wskazano brak jednoznacznej definicji sformułowania oraz bardzo szeroki jej zakres. Jednym z nich jest odniesienie pojęcia dostępności do sfery transportu. W tym zakresie analiza może obejmować obszar usług transportu publicznego.

Wyniki analizy dostępności do usług transportu pasażerskiego zostały przedstawione w artykule na podstawie badań ankietowych, przeprowadzonych w latach 2006 oraz 2012. Spośród różnych form transportu najlepszą dostępność przestrzenną wykazują autobusy, a czasową – mikrobusy. W zakresie dostępności ekonomicznej przewagę posiada transport kolejowy, co może wynikać z wykorzystywania ulg. Przeprowadzone badania pozwalają także na określenie działań służących poprawie dostępności do usług transportu pasażerskiego. Według badań ważnymi czynnikami w tym zakresie są: częstotliwość połączeń, dodatkowe połączenia oraz wyznaczenie nowych przystanków.

**Słowa kluczowe:** transport, dostępność do usług transportu publicznego, region

### Wstęp

W literaturze przedmiotu pojęcie „dostępność” odnoszone jest do wielu sfer – zarówno społecznych, jak i gospodarczych. Na szerokie znaczenie zagadnie-

---

<sup>1</sup> dr Genowefa Kondraciuk-Gabryś – ekspert zewnętrzny, e-mail: gkg@onet.eu.

<sup>2</sup> dr Tomasz Kwarciński – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, e-mail: tomasz.kwarcinski@wziew.pl.

nia zwraca uwagę między innymi T. Litman<sup>3</sup>, analizując je w zakresie fizycznym, przestrzennym, geograficznym oraz społecznym. Z kolei H.J Miller oraz Y.H Wu<sup>4</sup>, podsumowując dotychczasowy dorobek naukowy w zakresie dostępności, oceniają ją za pomocą analizy czasoprzestrzeni, atrakcyjności dostępności środków czy też korzyści dla osoby wybierającej dobro bądź usługę.

Jednym z wielu możliwych pól badawczych zagadnienia dostępności jest transport. W tym zakresie analiza może być związana z systemem transportowym, w tym jego dostępnością wyrażoną czasem, kosztem podróży, odległością czy też szeroko rozumianą informacją<sup>5</sup>.

Celem artykułu jest przedstawienie analizy porównawczej badań dotyczących dostępności do usług transportowych przeprowadzonych na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2006 i 2012. Uzupełnienie stanowi prezentacja badań przeprowadzonych poza terytorium województwa zachodniopomorskiego w 2012 roku.

## 1. Istota dostępności do usług transportowych

Studia literaturowe pozwalają na wyodrębnienie dwóch przekrojów analizy dostępności w transporcie, tj. **dostępności transportowej** oraz **dostępności usług transportowych**. Szerszym pojęciem wydaje się dostępność transportowa. W jej zakresie mieści się bowiem zagadnienie zarówno dostępności do usług transportowych, jak również dostępności do sieci transportowej oraz samochodów prywatnych.

Wartościową z punktu analizowanego problemu jest definicja dostępności K. Spikermanna oraz J. Neubauera, którzy przyjęli, że dostępność transportowa stanowi „produkt” systemu transportowego danego obszaru, eksponujący korzyści z zakresu lokalizacji danego obszaru (regionu, miasta lub trasy) w stosunku

---

<sup>3</sup> T. Litman, *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*, Victoria Transport Policy Institute, 2011 ([www.vipi.org](http://www.vipi.org)).

<sup>4</sup> *GIS Software for Measuring Space-time Accessibility in Transportation Planning and Analysis*, <http://link.springer.com/article/10.1023%2FA%3A1009820006075>, (15.02.2012).

<sup>5</sup> Zob. T. Kwarciański, *Dostępność transportowa – podejście teoretyczne i praktyczne*, w: *Dostępność transportowa. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, red. E. Załoga, ZN US nr 538, „Ekonomiczne Problemy Usług” nr 33, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2009.

do innych obszarów<sup>6</sup>. A. Grzelakowski<sup>7</sup> odnosi dostępność do zagospodarowania transportowego oraz rodzaju i jakości połączeń komunikacyjnych na danym obszarze. Wydaje się, że ten drugi rodzaj dostępności może stanowić odniesienie do dostępności usług transportowych.

Dostępność do usług transportowych jest ważnym czynnikiem wpływającym na jakość życia obywateli, prawidłowe funkcjonowanie społeczne i gospodarcze regionu, ograniczanie kosztów działalności gospodarczej i społecznej oraz kosztów zewnętrznych transportu. W pewnym zakresie może stanowić także o sprawiedliwości społecznej i gospodarczej w zakresie równych szans dla obywateli.

Właściwy poziom dostępności transportowej ułatwia przemieszczanie i zwiększa potencjał rozwojowy, przyczyniając się do wzrostu konkurencyjności danego obszaru. Niski poziom dostępności do usług transportowych może przyczynić się do powstania, względnie pogłębiania zjawiska **wykluczenia społecznego** oraz **gospodarczego**, a w efekcie – negatywnie wpłynąć na rozwój społeczno-gospodarczy, co w dłuższej perspektywie może prowadzić do peryferyjności.

Warunkiem poprawiającym poziom dostępności do usług transportowych jest spójność systemu w zakresie infrastruktury punktowej transportu. Ma ona zachodzić w aspektach: *przestrzennym* (możliwość wykonywania przesiadek w multimodalnych punktach transportu obsługiwanych przez różne gałęzie transportu bądź też nieznacznie od siebie oddalone), *czasowym* (skomunikowanie środków transportu, rytmiczność transportu publicznego) oraz *ekonomicznym* (wprowadzenie jednej taryfy przez różnych operatorów transportu, a w efekcie – możliwość zaoferowania klientom transportu wspólnego biletu).

Wartościowy dorobek w zakresie badań nad dostępnością do usług transportowych zgromadzili P. Małek, M. Madeyski, E. Lissowska oraz J. Marzec. Według badaczy pomiar dostępności do usług transportowych związany jest z dwoma wskaźnikami<sup>8</sup>: wielkością obszaru ciężenia oraz spójnością systemu transportowego, w którym ważne zagadnienie stanowi stopień skomunikowania zarówno wewnątrzgałęziowy, jak i ten zachodzący między poszczególnymi gałęziami transportu.

---

<sup>6</sup> K. Spiekermann, J. Neubauer, *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*. Nordregio, Stockholm 2002.

<sup>7</sup> Zob. A.S. Grzelakowski, *Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego*. „Przegląd Komunikacyjny” 2004, nr 4.

<sup>8</sup> P. Małek, *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa, 1977, s. 142.

## **2. Dostępność do usług pasażerskiego transportu publicznego w świetle badań marketingowych**

Jeden ze sposobów badania zagadnienia dostępności wykorzystuje narzędzia marketingowe, choć konsekwencją użycia tych metod jest ocenianie dostępności w sposób subiektywny, zależny od potrzeb i odczuć poszczególnych jednostek, opartych na oferowanych na rynku możliwościach zaspokojenia tych potrzeb. Niejednakowa ocena dostępności przez ankietowanych wynika ze zróżnicowanego zapotrzebowania na przejazdy i różnych oczekiwań aktualnych i potencjalnych pasażerów. Inaczej dostępność ocenia uczeń regularnie dojeżdżający do szkoły, inaczej – matka wyjeżdżająca na zakupy, do urzędów, placówek oświatowych, kulturalnych, ośrodków zdrowia, aptek itp., inaczej jeszcze – pracujący w miejscu zamieszkania, a wyjeżdżający głównie w celach rekreacyjnych, turystycznych, zupełnie inaczej – osoba niepełnosprawna. Nie należy jednak tego swoistego subiektywizmu traktować jako wady metod badawczych związanych z badaniami marketingowymi.

Poza niejednakowym zapotrzebowaniem ilościowym na przejazdy odrębnych grup społecznych pasażerowie mają zróżnicowane preferencje w wyborze określonych sposobów podróżowania i różne oczekiwania w zależności od swojego wieku, sytuacji materialnej, społecznej, zainteresowań kulturalnych, sportowych itp., a także od miejsc zamieszkania, ich gospodarczego, administracyjnego, społecznego zagospodarowania, stanowiącego źródła i cele przejazdów.

Tak rozumiana dostępność do usług transportowych jest przedmiotem badań rynkowych. Została oceniona między innymi przez ankietowanych w formie odpowiedzi na pytania o korzystanie lub niekorzystanie z usług transportu publicznego, o możliwości wyboru środków transportu do zaspokajania zapotrzebowania na przejazdy, o przyczyny wyboru określonych produktów na rynku (przewoźników, środków transportu) i o postulaty dotyczące poprawy oferty przewozowej.

### 3. Dostępność pasażerskich usług transportowych w województwie zachodniopomorskim w świetle badań ankietowych

W regionie zachodniopomorskim marketingowe badania regionalnych przewozów osób przeprowadzono w latach 2006<sup>9</sup> oraz 2012<sup>10</sup>. W dalszej części artykułu poddano analizie porównawczej wyniki tych badań.

Według badań zrealizowanych w 2006 r.<sup>11</sup> z usług transportu zbiorowego w regionie zachodniopomorskim korzystało średnio 94% respondentów. Jedynie 6% ankietowanych sporadycznie jeździło środkami transportu publicznego<sup>12</sup>. Największy ich odsetek zanotowano w Kołobrzegu (15%), Świnoujściu, Kamieniu Pomorskim (po około 10–11%). Wyniki badań ujawniły, że ankietowani turyści znacznie częściej korzystają z własnych środków lokomocji niż mieszkańcy miejscowości wypoczynkowych wchodzących w skład Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – Polic i Gryfina, którzy mają dostateczną dostępność do usług transportu zbiorowego: częste, dostępne przestrzennie (gęsto rozmieszczone przystanki) i tanie połączenia autobusami kursującymi na zasadach komunikacji miejskiej. Wśród korzystających z jego usług około 20% przemieszcza się, z braku możliwości wyboru, tylko jednym rodzajem środków transportu.

Brak możliwości wyboru środków transportu kształtował się bardzo nierównomiernie w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego: od zaledwie niepełnego 1% w Policach i około 5% w Szczecinku, do 97% w Wałczu, 41% – w Kamieniu Pomorskim, 33% – w Gryfinie i 30% – w Stargardzie Szczecińskim (rys. 1).

Wysoki udział korzystających z transportu zbiorowego może być konsekwencją nie tyle bogatej oferty przewozowej, ile przeciwnie – braku innych możliwości. Z omawianych badań marketingowych wynika, że w skali całego regionu zachodniopomorskiego 19% mieszkańców w 2006 r. nie miało możliwości wyboru określonych środków transportu, a taką możliwość potwierdziło 72% ankie-

---

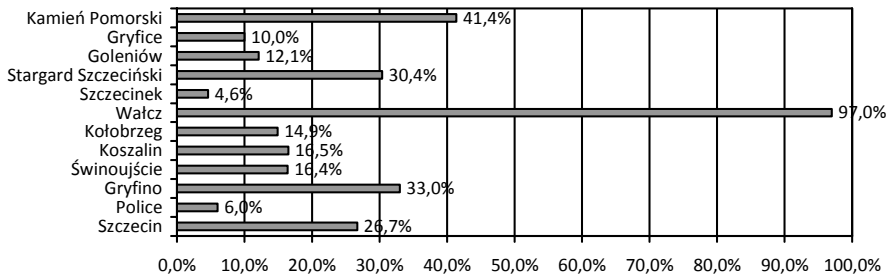
<sup>9</sup> J. Engelhardt, W. Bąkowski, G. Kondraciuk-Gabrys i in., *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*, praca zbiorowa na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, UŚ WZiEU, Szczecin 2006.

<sup>10</sup> Raport z badań „Pasażerskie przewozy regionalne w Polsce”, wykonanych w ramach grantu. *Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce*, grant MNiSW nr N N112368440, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2012 (maszynopis).

<sup>11</sup> Szczegółowa metodyka badania została przedstawiona w dokumencie J. Engelhardt, W. Bąkowski, G. Kondraciuk-Gabrys i in., *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich...*, s. 144–150.

<sup>12</sup> Należy podkreślić, że badanie przeprowadzono wśród osób korzystających z transportu publicznego. Nie ma także odzwierciedlenia w statystykach dotyczących korzystania z różnych środków transportu, a także w badaniach przeprowadzanych przez inne zespoły badawcze.

towanych. Inaczej wyglądało to w poszczególnych powiatach. Wśród badanych w Wałczu wszyscy uznali, że są „skazani” na transport autobusowy (w 2006 r. Wałcz był pozbawiony połączeń kolejowych), w Kamieniu Pomorskim bez możliwości wyboru było około 40% badanych. Nawet w Gryfinie i Stargardzie Szczecińskim ten odsetek był wysoki (33% i 30%), a w Szczecinie wynosił 27%.



Badania przeprowadzone w sezonie wakacyjno-urlopowym

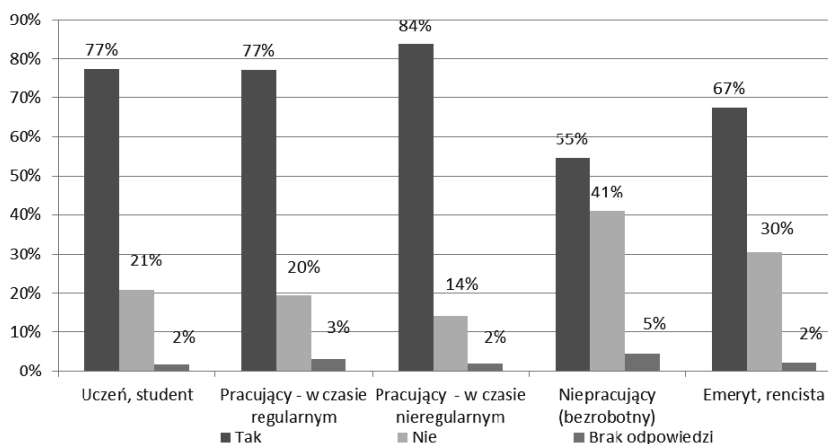
Rys. 1. Brak możliwości wyboru środka transportu według powiatów województwa zachodniopomorskiego w 2006 r.

Źródło: J. Engelhardt, W. Bąkowski, G. Kondraciuk-Gabryś i in., *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich...*

Takie stwierdzenia w przypadku wymienionych trzech powiatów tylko pozornie wydają się nieprawdziwe. Stolica województwa i siedziby wymienionych powiatów oferują wprawdzie wszystkie rodzaje i środki transportu, ale nie docierają one do każdego mieszkańca powiatów i gmin w każdym dogodnym dla niego czasie. Być może również oczekiwania mieszkańców miast są wyższe od oczekiwań osób zamieszkujących tereny wiejskie, o uboższej ofercie transportowej. Przykładowo mieszkańcy wsi akceptują większe odległości do przystanków kolejowych niż mieszkańcy miast do przystanków tramwajowych.

W świetle badań przeprowadzonych w 2012 r. udział osób, które nie mają wyboru środka transportu, w regionie zachodniopomorskim utrzymał się na zbliżonym poziomie. Wprawdzie odsetek tych osób wzrósł z 19% do 21%, mogących wybierać zaś – z 72% do 76%, to taki wynik, jak się wydaje, jest skutkiem mniejszego udziału braku odpowiedzi na analogiczne pytanie. Zmalał on z 10% do 3%.

Największy udział osób bez 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, ułatwiając im zapewne podejmowanie pracy (rys. 2).



Rys. 2. Możliwości wyboru usług przewozowych przez poszczególne grupy społeczne w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

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

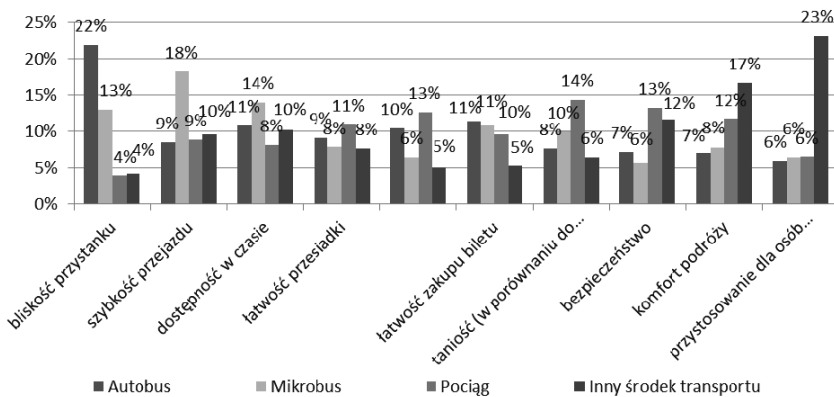
Najtrudniejsze warunki pod względem dostępu w wyborze przewoźnika mają mieszkańcy wsi (35% badanych) oraz miast niebędących siedzibą powiatu (22%). Wyjątkowo korzystnie pod względem dostępności do różnych środków transportu wypadli w tych badaniach mieszkańcy siedzib gmin, wśród których tylko 14% stwierdziło, że musi jeździć jednym rodzajem transportu, podczas gdy wśród mieszkających w miastach wojewódzkich w podobnej sytuacji jest aż 19%, a w miastach powiatowych – 18%.

Wyniki badań przeprowadzonych w 2006 r. wskazują, że na rynku zachodniopomorskim najbardziej dostępne są usługi świadczone autobusami (korzysta z nich ponad 50% ankietowanych). W sezonie letnim na drugim miejscu znajdują się pociągi (27,5%), którymi przyjeżdża znaczna część turystów, a w sezonie

jesiennym – mikrobusy (24,9%). Zanotowano też 6% udział osób przemieszczających się najczęściej samochodem osobowym.

W badaniach przeprowadzonych w 2012 r. wśród najczęściej używanych środków transportu uwzględniono też przejazdy własnymi środkami lokomocji oraz innymi pojazdami (np. środkami komunikacji miejskiej). Usługi świadczone autobusami, przy takim założeniu, spadły do 31%, potrzeby przejazdowe zaspokajane samochodem osobowym stanowią 20% udział w przejazdach ogółem, a przejazdy pociągami utrzymały 27% udział w rynku (występujący w sezonie letnim w 2006 r.). Również udział mikrobusów pozostał na poziomie 15%, charakterystycznym dla sezonu letniego.

Informacji o dostępności do usług transportu zbiorowego dostarczają też opinie ankietowanych na temat oferty przewozowej poszczególnych przewoźników. Mówią one o realnej dostępności oraz o oczekiwaniach dotyczących poszczególnych przewoźników/środków transportu (rys. 3).



Rys. 3. Przyczyny decydujące o wyborze do przejazdów określonych środków transportu w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

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

O względnie dobrej dostępności przestrzennej do usług przewozowych świadczy uznanie bliskości przystanków jako głównego powodu wyboru określonego środka transportu. Tak interpretowaną dostępność przestrzenną:

- do autobusu ma około 22% ankietowanych w roku 2006 i również 22% w roku 2012,
- do mikrobusów – 6,6% w 2006 r. oraz 13% w 2012 r.,



- do pociągów – 8,8% w 2006 r. oraz 4% w 2012 r.,
- do innych środków transportu – 4% w 2012 r.

Dostępność ekonomiczna jest wyrażana wyborem określonego środka transportu ze względu na taniść. Ma ją:

- do autobusów – 23,7% ankietowanych w 2006 r. i tylko 8% – w 2012 r.,
- do mikrobusów – 16,9% w 2006 r., 10% – w 2012 r.,
- do pociągów – 23% w 2006 r., 14% – w 2012 r.,
- do innych środków transportu – 6% w 2012 r.

Dostępność czasowa przejawia się w wyborze określonego środka transportu z powodu dogodnego rozkładu jazdy i szybkości przejazdu. Z tych przyczyn są dostępne – realnie lub tylko oczekiwane przez ankietowanych – usługi świadczone:

- przez firmy autobusowe dla 10% ankietowanych w 2006 r. oraz 20% – w 2012 r.,
- przez firmy operujące mikrobusami dla 26,9% w 2006 r. oraz 32% – w 2012 r.,
- przez kolej dla 15% w 2006 r. oraz 17% – w 2012 r.,
- przez inne środki transportu – dla 20% w 2012 r.

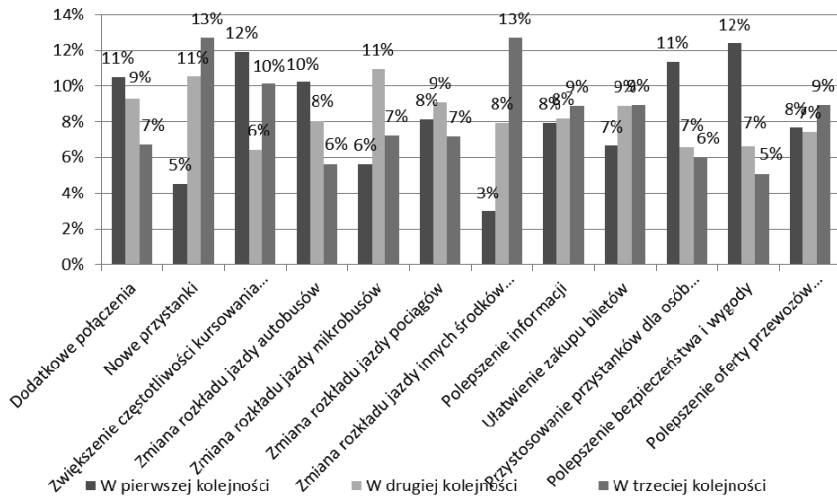
Dostępność do przejazdów wygodnych (szczególnie wymaganych w przewozach dzieci, ludzi starszych, niepełnosprawnych) określają odpowiedzi świadczące o wyborze przez ankietowanych środków transportu ze względu na komfort podróży. Dostępność do wygodnych przejazdów:

- autobusami – zasygnalizowało 13,5% ankietowanych w 2006 r. oraz 7% – w 2012 r.,
- mikrobusami – 21,1% w 2006 r. oraz 8% – w 2012 r.,
- pociągami – 25,4% w 2006 r. oraz 12% – w 2012 r.,
- innymi środkami transportu – 17% – w 2012 r.

W badaniach przeprowadzonych w 2012 r. uwzględniono dostępność osób niepełnosprawnych do przystosowanych dla tej grupy podróżujących zbiorowych usług transportowych. Potwierdziło ją w stosunku:

- do tradycyjnych przewoźników (autobus, mikrobus, pociąg) po 6% ankietowanych dla każdego przewoźnika,
- do innych środków transportu (są to zapewne pojazdy specjalistyczne, samochody osobowe, taksówki, a w dalszych podróżach – samoloty) – 23% badanych.

O niedostatkach w dostępności ludności do usług transportu zbiorowego świadczą odpowiedzi ankietowanych wskazujące na konieczność ulepszeń w ofercie przewozowej (rys. 4).



Rys. 4. Preferencje dotyczące poprawy oferty przewozowej w województwie zachodniopomorskim w 2012 r.

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

W świetle badań z 2012 r. najwięcej osób uważa, że:

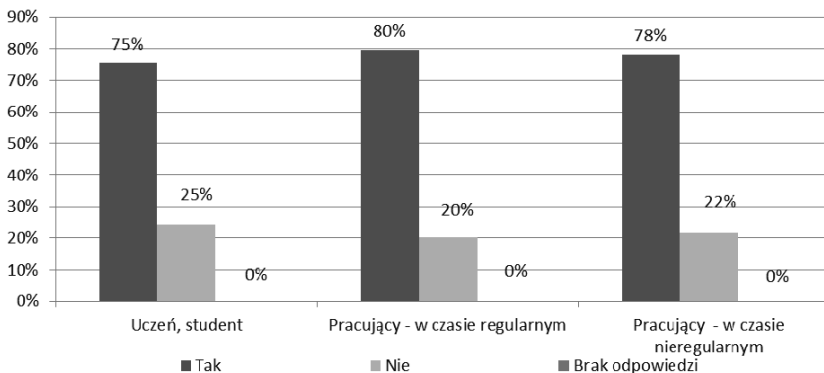
- w pierwszej kolejności należy poprawić dostępność osób niepełnosprawnych do usług świadczonych przez przewoźników zbiorowych, a także dostępność uwarunkowaną wygodą podróżowania i bezpieczeństwem. W pierwszej kolejności występują także postulaty o polepszenie dostępności przestrzennej przez ustalenie dodatkowych połączeń komunikacyjnych oraz dostępności czasowej (zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów, zmiany rozkładów jazdy przede wszystkim autobusów, ale też pociągów), a także dostępności do usług zindywidualizowanych (na zamówienie),
- w drugiej kolejności propozycje ankietowanych dotyczą zwiększenia dostępności czasowej do przejazdów mikrobusami (zmiana ich rozkładów jazdy) i zwiększenia dostępności przestrzennej przez ustalenie nowych przystanków na istniejących liniach komunikacyjnych i wyznaczenie nowych połączeń,

- w trzeciej kolejności ankietowani przewidują konieczność dalszego polepszenia dostępności przestrzennej (nowe przystanki) i czasowej (ulepszenie rozkładów jazdy innych środków transportu – poza autobusami, mikrobusami i pociągami), zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów oraz poprawy dostępności do usług zindywidualizowanych, na zamówienie.

#### 4. Dostępność pasażerskich usług transportowych poza województwem zachodniopomorskim

W 2012 r. badania marketingowe z zakresu dostępności do usług transportu pasażerskiego zostały przeprowadzone poza regionem zachodniopomorskim, wykorzystując do tego celu drogę elektroniczną. Udział w nich wzięły grupy społeczne najbardziej mobilne: studenci, uczniowie i pracujący. Skala dostępności do więcej niż jednego środka transportu jest porównywalna do występującej w regionie zachodniopomorskim. Brak możliwości wyboru środka transportu do przemieszczeń zgłosiło 22% badanych, a jego możliwość – 76%.

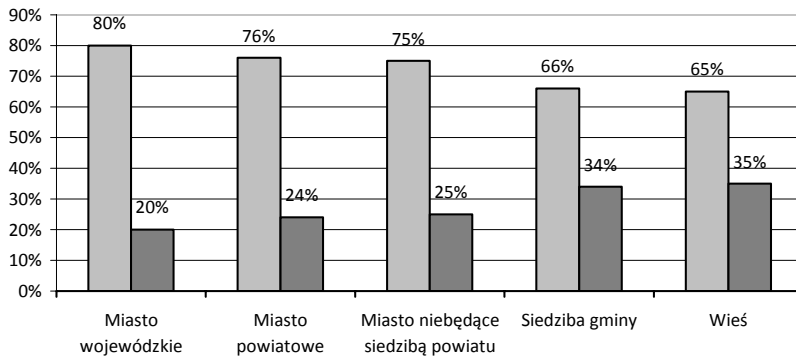
Zbliżone są też proporcje dostępności dla porównywalnych grup społecznych. Najwyższy odsetek osób, które nie mają dostępu do różnych środków transportu (25%), występuje wśród uczniów i studentów, najniższy (20%) – wśród pracujących w czasie regularnym (rys. 5).



Rys. 5. Możliwość wyboru środka transportu przez poszczególne grupy społeczne poza województwem zachodniopomorskim w 2012 r.

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

W obydwu badaniach wskaźniki dostępności usług transportowych świadczonych różnymi środkami transportu w zależności od miejsc zamieszkania niezbyt odbiegają od siebie, jednak według badań ogólnopolskich wyraźnie przedstawiają one obniżanie się tej dostępności w miarę zmniejszania się wielkości i administracyjnego, gospodarczego, kulturalnego itp. znaczenia miejsc zamieszkania respondentów – od 80% w miastach wojewódzkich do 65% we wsiach (rys. 6).

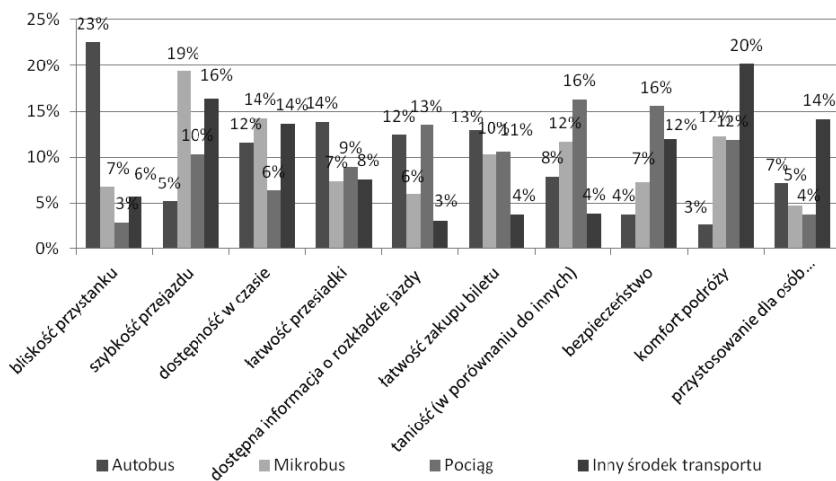


Rys. 6. Możliwość wyboru środków transportu do przejazdów poza województwem zachodniopomorskim w 2012 r.

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

Poza woj. zachodniopomorskim potrzeby przewozowe są najczęściej (przez 39% osób, które wypełniły ankiety elektronicznie: studenci, uczniowie i pracujący, mieszkający w zdecydowanej większości – 80% – w miastach wojewódzkich i powiatowych) realizowane samochodami osobowymi. Wśród pojazdów transportu zbiorowego najbardziej dostępne są autobusy (korzysta z nich 35% ankietowanych). Na dalszej pozycji występują pociągi (18%). Z usług mikrobusów korzysta zaledwie 2% badanych, a z innych środków transportu – 4%.

Skalę problemu dostępności do usług transportu zbiorowego określają też opinie ankietowanych na temat oferty przewozowej poszczególnych przewoźników. Mówią one o realnej dostępności do usług oraz oczekiwaniach dotyczących poszczególnych przewoźników/środków transportu (rys. 7).



Rys. 7. Przyczyny decydujące o wyborze do przejazdów określonych środków transportu poza województwem zachodniopomorskim w 2012 r.

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

O względnie dobrej dostępności przestrzennej do usług przewozowych świadczy uznanie bliskości przystanków jako głównego powodu wyboru określonego środka transportu. Tak interpretowaną dostępność przestrzenną ma:

- do autobusu – 23% ankietowanych,
- do mikrobusów – 7%,
- do pociągów – 3%,
- do innych środków transportu – 6%.

Dostępność ekonomiczna jest wyrażana wyborem określonego środka transportu ze względu na taniocść. Ma ją:

- do autobusów – 8% respondentów,
- do mikrobusów – 12%,
- do pociągów – 16%,
- do innych środków transportu – 4%.

Dostępność czasowa przejawia się w wybieraniu określonego środka transportu z powodu dogodnego rozkładu jazdy i szybkości przejazdu. Z tych przyczyn są dostępne realnie lub oczekiwane usługi świadczone:

- przez firmy autobusowe – dla 17% badanych,
- przez firmy przewożące mikrobusami – dla 33%,
- przez kolej – dla 16%,
- przez inne środki transportu – dla 20%.

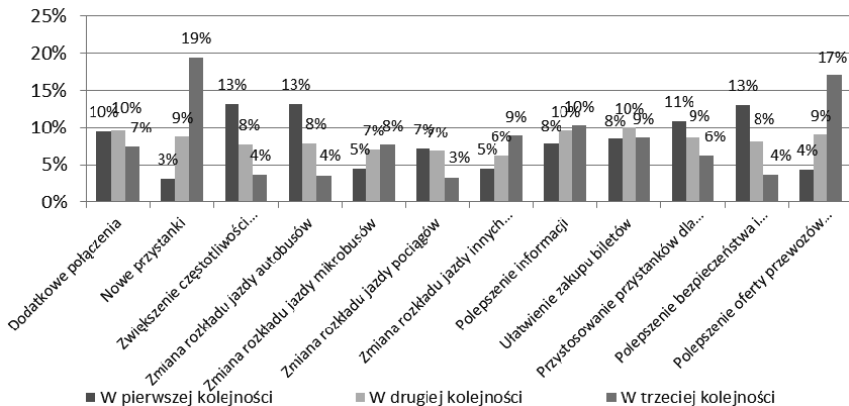
Dostępność do przejazdów wygodnych określają odpowiedzi świadczące o wyborze przez ankietowanych środków transportu ze względu na komfort podróży. Dostępność do wygodnych przejazdów:

- autobusami zasygnalizowało 3% ankietowanych,
- mikrobusami – 12%,
- pociągami – 12%,
- innymi środkami transportu – 20%.

W badaniach przeprowadzonych w 2012 r. uwzględniono dostępność osób niepełnosprawnych do zbiorowych usług transportowych. Potwierdziło ją w stosunku:

- do autobusu – 7% respondentów,
- do mikrobusu – 5%,
- do pociągu – 4%,
- do innych środków transportu (są to zapewne pojazdy specjalistyczne, samochody osobowe, taksówki, a w dalszych podróżach – samoloty) – 14% badanych.

O niedostatkach w dostępności ludności do usług transportu zbiorowego świadczą odpowiedzi ankietowanych wskazujące na konieczność ulepszeń w ofercie przewozowej (rys. 8).



Rys. 8. Preferencje dotyczące poprawy oferty przewozowej poza województwem zachodniopomorskim w 2012 r.

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

W świetle badań spoza województwa zachodniopomorskiego najwięcej osób uważa, że:

- do zadań pierwszoplanowych należy poprawienie dostępności czasowej do usług transportowych (częstotliwość kursowania pojazdów i zmiany w rozkładzie jazdy autobusów) oraz dostępności uwarunkowanej wygodą podróżowania i bezpieczeństwem w czasie przejazdu i na przystankach, szczególnie dla osób niepełnosprawnych,
- w drugiej kolejności oczekiwania względem polepszenia dostępności są relatywnie wyrównane; na poprawę każdego z elementów składowych oferty przewozowej liczy około 10% ankietowanych,
- ankietowani przewidują, że po realizacji postulatów najpilniejszych, przedstawionych w poprzednich podpunktach, poprawa dostępności do transportu publicznego będzie zależała od zwiększenia dostępności przestrzennej (ustalenia nowych przystanków), a także dostępności czasowej i uwarunkowanej wygodą podróżowania (polepszenia oferty usług zindywidualizowanych, wykonywanych na zamówienie grupowe lub indywidualne).

## Podsumowanie

W świetle przedstawionych w artykule badań marketingowych można zauważyć, że dostępność do usług transportu zbiorowego kształtuje się na różnym poziomie, w zależności od doboru próby respondentów. Przedstawione w artykule wyniki badań pozwalają na przedstawienie syntetycznych wniosków w zakresie kształtowania się dostępności do usług transportu publicznego.

1. W badaniach przeprowadzonych w 2006 r. na terenie województwa zachodniopomorskiego w sezonie letnim aż 94% ankietowanych przyznawało, że najczęściej jeździ środkami transportu publicznego, a 6% – samochodami osobowymi.
2. Wyniki badań z 2012 r. wskazują, że samochodami osobowymi najczęściej jeździ w woj. zachodniopomorskim 20% ankietowanych, a w innych regionach – aż 39%. Ten wynik (39%) jest jednak reprezentatywny dla osób, które wypełniły ankiety elektronicznie: studentów, uczniów i pracujących, o wyższym od przeciętnego statusie materialnym, mieszkających w zdecydowanej większości (80%) w miastach wojewódzkich i powiatowych.
3. Bardziej niezależny od cech respondentów jest wskaźnik dostępności ograniczonej do usług świadczonych tylko jednym środkiem transportu. Brak

możliwości wyboru środka transportu zgłosiło około 19–22% ankietowanych (we wszystkich regionach i w dwóch wyodrębnionych sezonach). 3/4 ankietowanych ma do wyboru przynajmniej drugi środek transportu.

4. W rezultacie przedstawianej na rynku oferty przewozowej oraz wyborów dokonywanych przez pasażerów przejazdu autobusami były dostępne w 2006 r. dla ponad połowy ankietowanych, mikrobusami – dla 15% latem oraz 25% jesienią, a pociągami – dla 28% w sezonie wakacyjno-urlopowym oraz dla 15% w sezonie jesiennym.
5. W 2012 r. badania zostały poszerzone o wyszczególnienie przejazdów samochodami osobowymi oraz innymi środkami transportu (komunikacji miejskiej, żeglugi, lotnictwa). W województwie zachodniopomorskim dostępność przejazdów samochodami osobowymi zgłosiło 20% ankietowanych, innymi środkami transportu – 6%, autobusami – 31%, pociągami – 27% i mikrobusami – 15%.
6. Poza województwem zachodniopomorskim przejazdy samochodami osobowymi wybiera aż 39% badanych, autobusami – 35%, pociągami – 18%, mikrobusami – 2%, a innymi środkami transportu (taksówki, pojazdy specjalistyczne, samoloty) – 4%.
7. W województwie zachodniopomorskim, ale też poza nim, najlepszą dostępność przestrzenną zapewniają autobusy, dostępność czasową – mikrobusy, a dostępność uwarunkowaną wygodą podróżowania – pociągi. Dostępność osób niepełnosprawnych do przejazdów najlepiej zapewniają inne środki transportu. W dostępności ekonomicznej znaczną przewagę mają pociągi, co może mieć uzasadnienie w większej skali korzystania z ulgowych opłat za bilety.

W celu poprawy dostępności usług transportowych do pierwszoplanowych, najpilniejszych zadań należy poprawa dostępności przestrzennej i czasowej, o czym świadczą najwyższe odsetki odpowiedzi osób domagających się zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów oraz dodatkowych połączeń i nowych przystanków<sup>13</sup> w pierwszej kolejności (13% do 10% ankietowanych w województwie zachodniopomorskim oraz poza nim), dostępności dla osób niepełnosprawnych, polepszenie wygody i bezpieczeństwa. Dalsze zwiększanie dostępności

---

<sup>13</sup> Nowe przystanki mogą powstawać tylko na istniejących liniach komunikacyjnych. Oczekiwanie ustalenia nowych przystanków tylko przez 5% ankietowanych w woj. zachodniopomorskim jest uzasadnione tym, że na badanych obszarach woj. zachodniopomorskiego ważniejsze są dodatkowe połączenia, niż zagęszczenie przystanków na liniach istniejących. Jaskrawym tego przykładem jest „rozgęszczona” sieć linii kolejowych. Ten wynik nie podważa wniosku o pierwszoplanowym i najpilniejszym zadaniu, jakim jest poprawa dostępności przestrzennej i czasowej w ofercie przewozowej.



przestrzennej i czasowej jest istotne również w drugiej kolejności (11% do 9% odpowiedzi). Mniej pilna jest poprawa dostępności do usług zindywidualizowanych (na zamówienia grupowe lub indywidualne). Dostępność do tych usług, jak pokazują wyniki badań, jest obecnie zaspokajana na poziomie bardziej zadowalającym od dostępności czasowej i przestrzennej.

#### BIBLIOGRAFIA

- Engelhardt J., Bąkowski W., Kondraciuk-Gabryś G., Perenc J., Polewska-Dorożik H., Tomanek R., Wronka J., Starowicz W., *Diagnoza publicznych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim*, praca zbiorowa na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, US WZiEU, Szczecin 2006.
- GIS Software for measuring space-time accessibility in transportation planning and analysis*, <http://link.springer.com/article/10.1023%2FA%3A1009820006075>.
- Model funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce*, grant MNiSW nr N N112368440, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2012 (maszynopis).
- Grzelakowski A.S., *Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego*. „Przegląd Komunikacyjny” 2004, nr 4.
- Litman T., *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*, Victoria Transport Policy Institute, ([www.vipi.org](http://www.vipi.org)) 2011.
- Kwarciński T., *Dostępność transportowa – podejście teoretyczne i praktyczne*, w: *Dostępność transportowa. Aspekty teoretyczne i praktyczne*, red. E. Załoga, ZN US nr 538 „Ekonomiczne Problemy Usług” nr 33, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Szczecin 2009.
- Małek P., *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa, 1977.
- Spiekermann K., Neubauer J., *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*, Nordregio, Stockholm 2002.

## THE IMPORTANCE OF ACCESS TO PUBLIC TRANSPORT SERVICES FOR REGION DWELLERS

### Summary

This article attempts to investigate the question of accessibility to public transport services. The lack of a clear definition of the concept and its very broad scope has been pointed. One of them is to refer to the area available transportation. In this field, analysis may include the area of public transport services.

The results of the availability of passenger transport services have been described in the article basing on a survey that has been conducted in 2006 and 2012. Among all of the transport modes buses have the best spatial availability and as for the minibuses – the best time accessibility. In terms of economic accessibility, the best mode is rail, which may result from the use of special incentives (such as discounts of fares). The study also allows to specify actions towards improvement to access to passenger transport services. According to the research, one of the most important factors in this regard is the frequency of connections, additional connections and the appointment of new stops.

**Keywords:** Accessibility of transport services, passenger transport, West Pomeranian Voivodeship

*Translated by Tomasz Kwarciński*