

Badanie ankietowe:

Postawy mieszkańców województwa śląskiego wobec transportu zbiorowego i indywidualnego

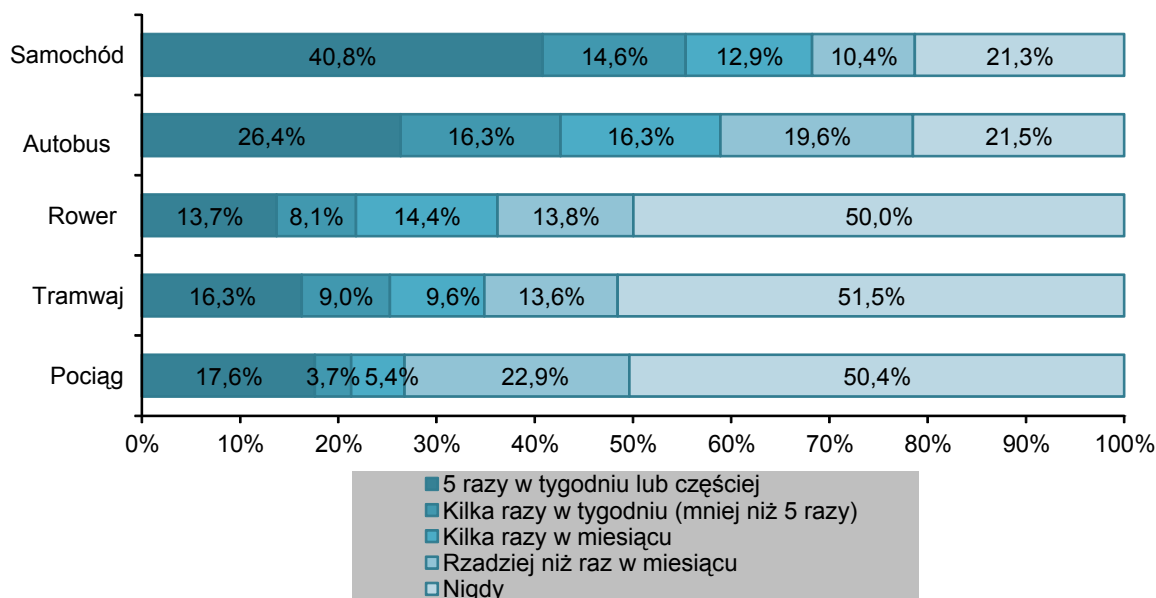
W listopadzie 2011 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego zostało przeprowadzone badanie, którego głównym celem było zebranie opinii mieszkańców województwa śląskiego na temat transportu zbiorowego/indywidualnego. Badanie realizowane było metodą wywiadu telefonicznego wspomaganego komputerowo (CATI) na próbie 1647 dorosłych mieszkańców województwa śląskiego.

Ankieta składała się z czterech bloków tematycznych:

1. wykorzystanie środków transportu;
2. stan infrastruktury transportowej;
3. dojazd do pracy/szkoły i miejsc rekreacji/rozrywki/handlu;
4. oczekiwania wobec władz lokalnych.

Wykorzystanie środków transportu

Podstawowym środkiem transportu respondentów jest samochód, z którego korzysta blisko 80% ankietowanych. Ponad połowa badanych z tej grupy (55,4%) przemieszcza się tym środkiem zazwyczaj kilka razy w tygodniu. Z transportu publicznego korzysta się średnio dwa razy rzadziej. Najczęściej do regularnych podróży wykorzystywane są autobusy (42,7%), w dalszej kolejności tramwaje (25,3%), a stosunkowo najrzadziej pociągi (21,3%).

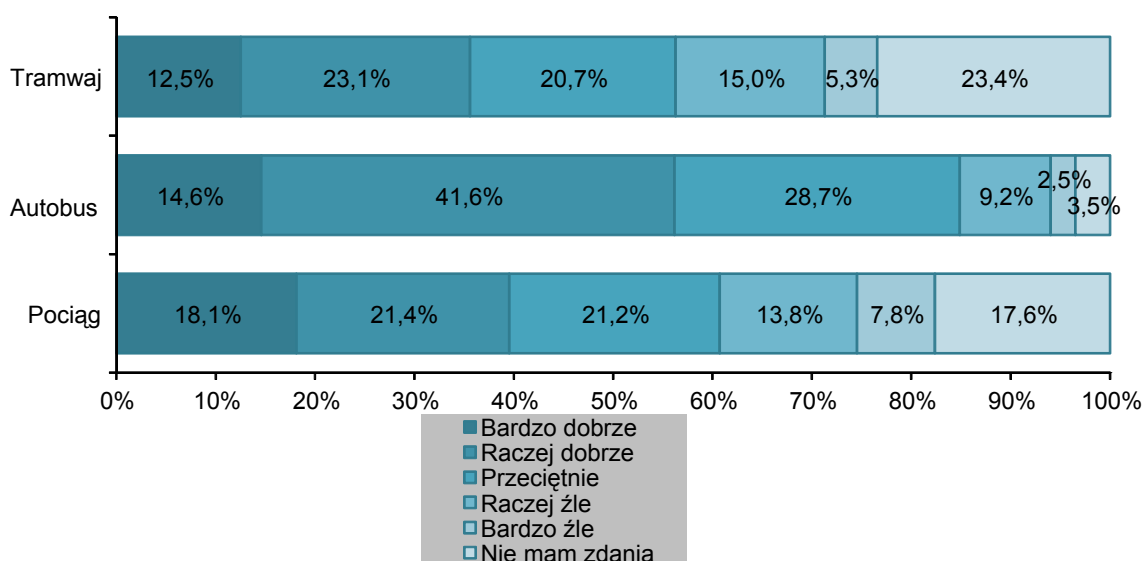


Rysunek 1 Częstotliwość korzystania ze środków transportu indywidualnego i zbiorowego

Niewątpliwie na częstotliwość korzystania z wybranych środków transportu wpływa fakt, iż badani najczęściej poruszają się w granicach zamieszkiwanej gminy lub miasta. Wyjazd z wykorzystaniem środków transportu zbiorowego poza granice własnego miasta czy gminy zdarza się znacznie rzadziej, a poza granice województwa – sporadycznie.

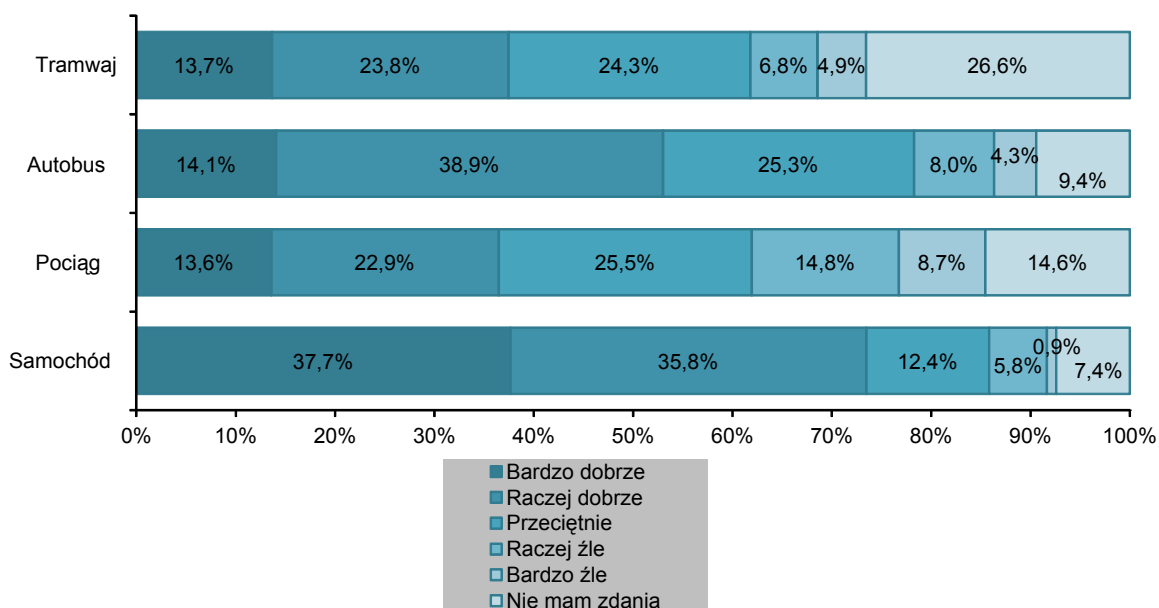
Bez względu na odległość, na wybór środka transportu mają wpływ różnego rodzaju czynniki. Najważniejszym, którym kierują się respondenci, jest czas przejazdu. Dla nieco ponad połowy badanych ma to podstawowe znaczenie. Mniejsze znaczenie ma dostępność przystanków oraz komfort podróżowania. Bezpieczeństwo czy cena biletów wskazywane były rzadziej.

Badani odnieśli się również do stanu dostępnych środków transportu. Najlepiej oceniono autobusy. Ponad 50% badanych stwierdziło, iż ich stan jest raczej dobry lub bardzo dobry, a jedynie około 12% przyznało oceny negatywne. Pociągi pozytywnie ocenia ok. 39,5%. Najmniej ocen pozytywnych (ok. 25,6 %) respondenci przyznali komunikacji tramwajowej oraz kolejowej.



Rysunek 2 Ocena stanu środków transportu zbiorowego

Analizując ocenę czasu przejazdu różnymi środkami lokomocji, należy stwierdzić zdecydowaną przewagę ocen pozytywnych w odniesieniu do samochodu. Wśród środków transportu zbiorowego najlepiej oceniony został autobus, najgorzej zaś w tej kwestii wypadł pociąg.

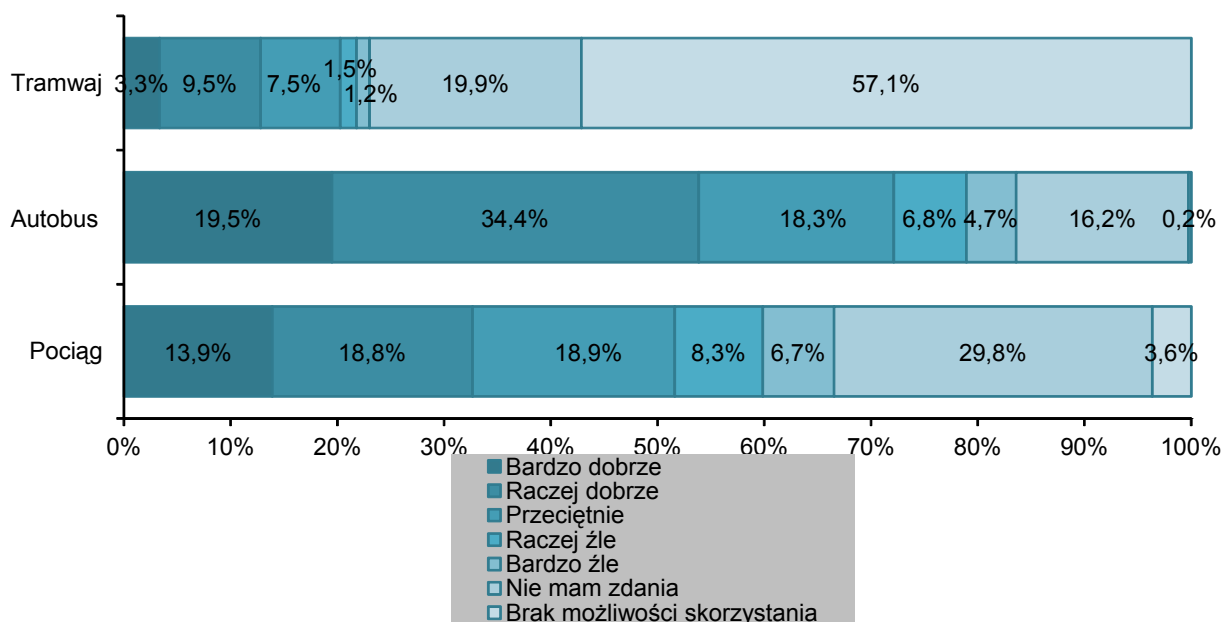


Rysunek 3 Ocena czasu przejazdu środkami transportu zbiorowego

Stan infrastruktury transportowej

W ocenie stanu dróg w obrębie swojego miasta czy powiatu zdania mieszkańców województwa śląskiego są podzielone. Blisko połowa respondentów oceniła negatywnie stan dróg w swoim najbliższym otoczeniu. Odnotowano zaledwie 3,2% głosów zdecydowanie pozytywnych w tej kwestii.

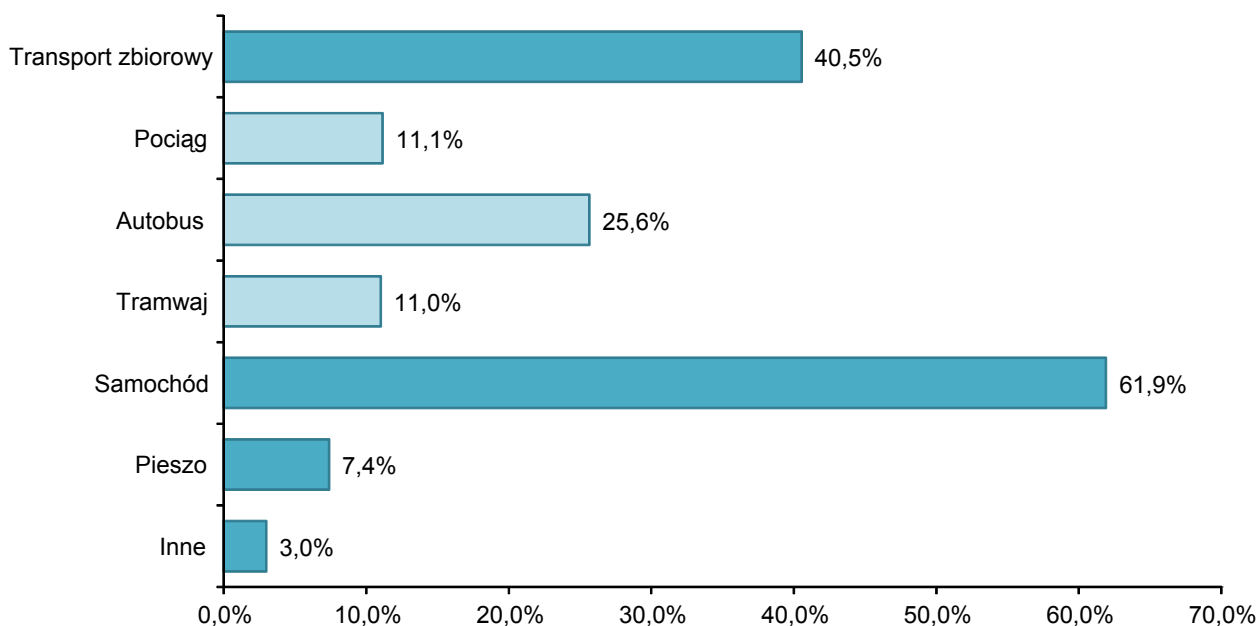
Dostępność przystanków, którą na potrzeby badania zdefiniowano jako obecność przynajmniej jednego przystanku bądź stacji kolejowej w odległości nie większej niż 30 minut drogi pieszo od miejsca zamieszkania, można natomiast ocenić pozytywnie. Tylko 7,6% mieszkańców wskazało, że musi pokonać większą odległość. Środkiem transportu zbiorowego najbardziej dostępnym respondentom jest autobus. Zaledwie 0,2% stwierdziło brak możliwości skorzystania z tej formy transportu. Na kolejnym miejscu jest pociąg, do którego dostęp ma blisko 51,6% badanych.



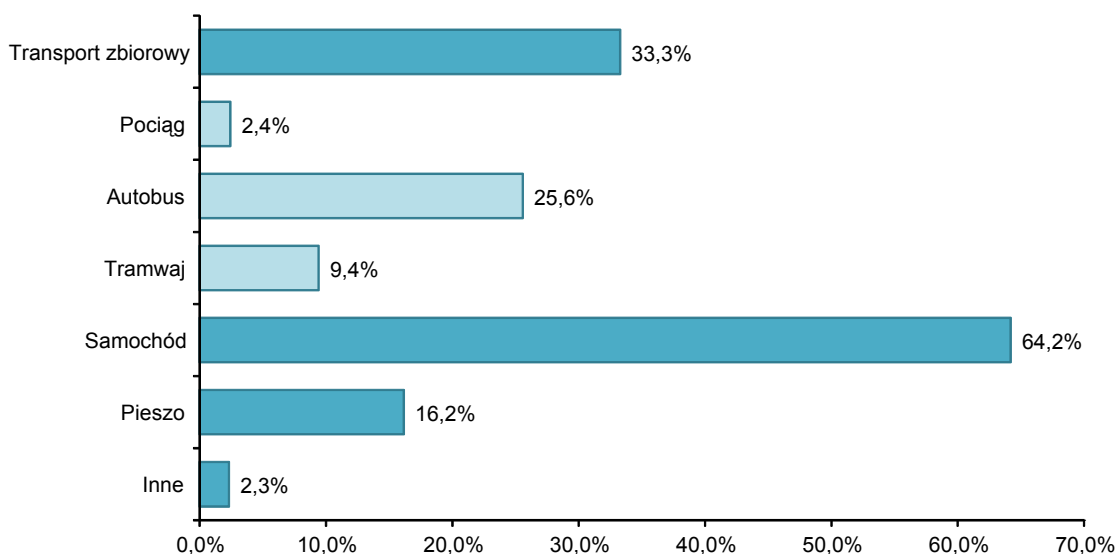
Rysunek 4 Ocena dostępności do przystanku, liczby i częstotliwości połączeń

Dojazd do pracy/szkoły i miejsc rekreacji/rozrywki/handlu:

Niespełna połowa ankietowanych (46,9%) to osoby pracujące bądź uczące się. Większość z nich, by dostać się do miejsca pracy czy nauki, regularnie przemieszcza się samochodem oraz środkami transportu zbiorowego, rowerem lub pieszo. Blisko 62% badanych stwierdziło, że najczęściej wykorzystywanym przez nich w celu dojazdu do pracy/szkoły środkiem transportu jest samochód. Środki transportu zbiorowego wykorzystuje 40% badanych (dominują autobusy). Tego typu podróż najczęściej ma charakter bezpośredni – aż 86% respondentów nie musi się przesiadać w drodze do miejsca pracy czy nauki. W przypadku miejsc rekreacji dojazd, podobnie jak do pracy i szkoły, odbywa się głównie samochodem. Zaledwie co trzeci badany korzysta w tym względzie z transportu publicznego (33,3%).



Rysunek 5 Dojazd do miejsca pracy/nauki



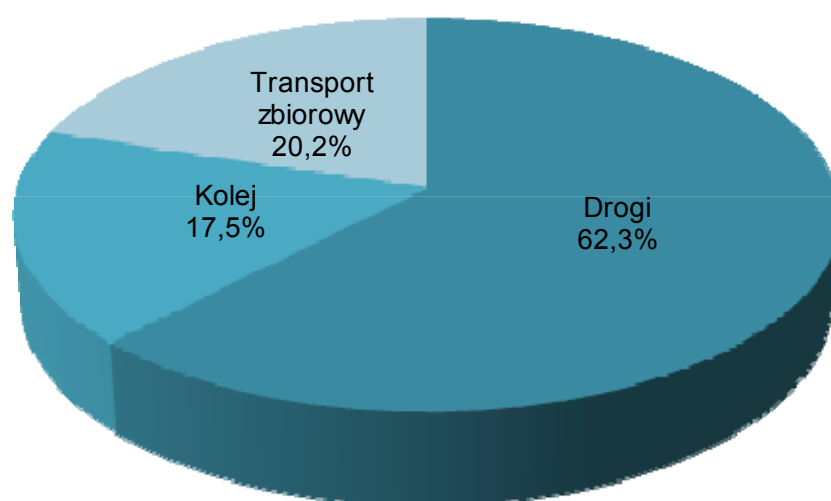
Rysunek 6 Dojazd do miejsca rekreacji/rozrywki/handlu

Analiza prognozy preferencji transportowych mieszkańców województwa śląskiego wskazuje, że ogółem blisko co trzeci badany nie przewiduje zmiany środka lokomocji z samochodu na transport zbiorowy. Pozostali respondenci w większości biorą taką opcję pod uwagę.

Do pozytywnych ocen stanu taboru oraz szybkości podróży środkami transportu publicznego najbardziej skłonni byli mieszkańcy podregionu, w którym odsetek regularnie korzystających z tych środków był najmniejszy (podregion zachodni). Deklarację gotowości do całkowitej rezygnacji z podróżowania do miejsca pracy lub nauki samochodem na rzecz podróży środkami transportu publicznego składali najczęściej mieszkańcy regionów o najslabiej rozwiniętej infrastrukturze drogowej, co warunkowało szybkość i jakość podróży samochodem (podregion północny).

Oczekiwania wobec władz lokalnych – rekomendacje

W opinii uczestniczących w badaniu mieszkańców województwa śląskiego władze publiczne powinny zwrócić szczególną uwagę na drogi. Poprawa jakości istniejących dróg i rozbudowa sieci drogowej to cele znacznie ważniejsze niż inwestycja w transport zbiorowy (autobusowy i tramwajowy). Szczególnie wyraźnie, co do konieczności inwestycji w drogi, wypowiedzieli się mieszkańcy subregionu północnego.



Rysunek 7 Sugestie dotyczące działań władz lokalnych

Respondenci poproszeni o propozycję zmian dotyczących transportu zbiorowego wskazywali na konieczność poprawy jakości oraz ilości taboru, jakości infrastruktury (dworce) oraz zwiększenia liczby połączeń transportu zbiorowego. W dalszej kolejności wymieniano konieczność rozbudowy sieci kolejowej, integracji biletów i synchronizacji rozkładów.