

Rola samochodu osobowego w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni w 2015 roku w świetle wyników badań marketingowych

The role of car in urban travels of residents of Gdynia in 2015 in the light of the results of marketing research



Katarzyna Hebel

dr hab.

Wydział Ekonomiczny UG,
Katedra Rynku Transportowego

khzh@wp.pl



Marcin Wołek

dr

Wydział Ekonomiczny UG,
Katedra Rynku Transportowego

mwol@wp.pl



Olgierd Wyszomirski

Prof. dr hab.

Wydział Ekonomiczny UG,
Katedra Rynku Transportowego

o.wyszomirski@wp.pl

Streszczenie: W artykule scharakteryzowano metodykę badawczą badań preferencji i zachowań transportowych prowadzonych w Gdyni. Zaprezentowano wyniki tych badań z 2015 r. w zakresie deklarowanego i rzeczywistego sposobu podróży, czynników wyboru samochodu i transportu zbiorowego w podróżach miejskich oraz czasu podróży. Wyniki te stanowiły podstawę do wskazania roli samochodu osobowego w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni.

Słowa kluczowe: Samochód; Transport miejski; Badania marketingowe

Abstract: The article describes the methodology of the research studies on the preferences and travel behavior carried out in Gdynia in 2015. The results of these studies are presented in ranges of the declared and actual way of travel, the reasons of choosing a car and public transport in urban travel and travel time. These results were the basis for identifying the role of car in urban travel of residents of Gdynia.

Keywords: Car; Urban travel; Marketing research

Reprezentatywne badania preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni prowadzone są systematycznie przez Katedrę Rynku Transportowego oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Ostatnia tura badań odbyła się w 2015 r.

Zakres merytoryczny badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni w 2015 r. objął m. in:

- deklarowane sposoby realizacji podróży miejskich;
- sposoby podróży miejskich ustalone na podstawie tzw. fotografii dnia;
- czynniki determinujące wybór samochodu osobowego w podróżach miejskich;
- czynniki determinujące wybór transportu zbiorowego w podróżach miejskich;
- stosunek mieszkańców do określonych rozwiązań polityki transportowej.

Celem niniejszego opracowania jest

określenie roli samochodu osobowego w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni i czynników ją determinujących.

U jego podstaw leży teza, że samochód stał się dominującym środkiem transportu w podróżach miejskich, a głównymi determinantami jego wyboru są czas podróży i wygoda.

W 2015 r. w Gdyni było 247,5 tys. mieszkańców, którzy dysponowali 139 tys. samochodami osobowymi, co oznacza że na 1 tys. mieszkańców przypadały 562 samochody osobowe.

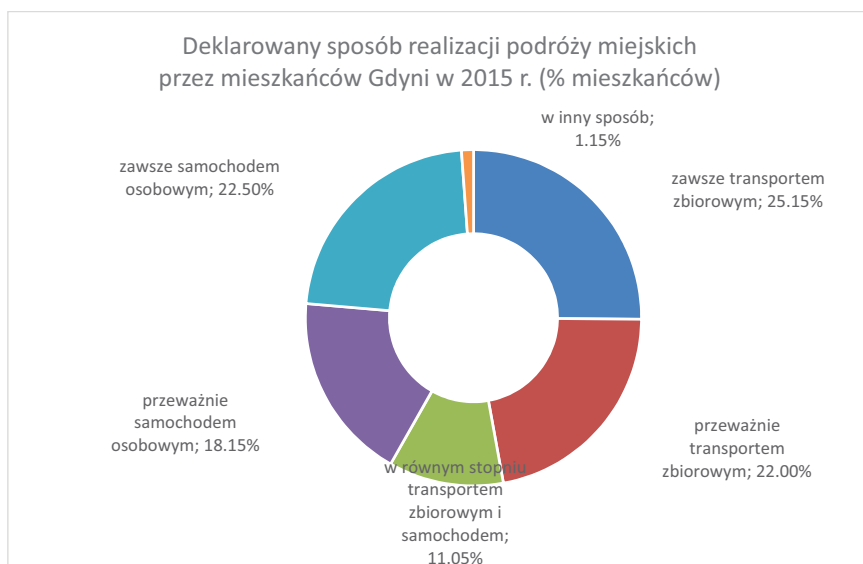
Próbę badawczą stanowił 1% mieszkańców Gdyni w wieku 16-75 lat. Respondentów wylosowano komputerowo z ewidencji mieszkańców Gdyni, przy zastosowaniu doboru warstwowego z wykorzystaniem kryterium płci, wieku i dzielnicy zamieszkania. Z wylosowanymi mieszkańcami przeprowadzono wywiad indywidualny standaryzowany.

Sposób podróży miejskich realizowanych przez mieszkańców Gdyni

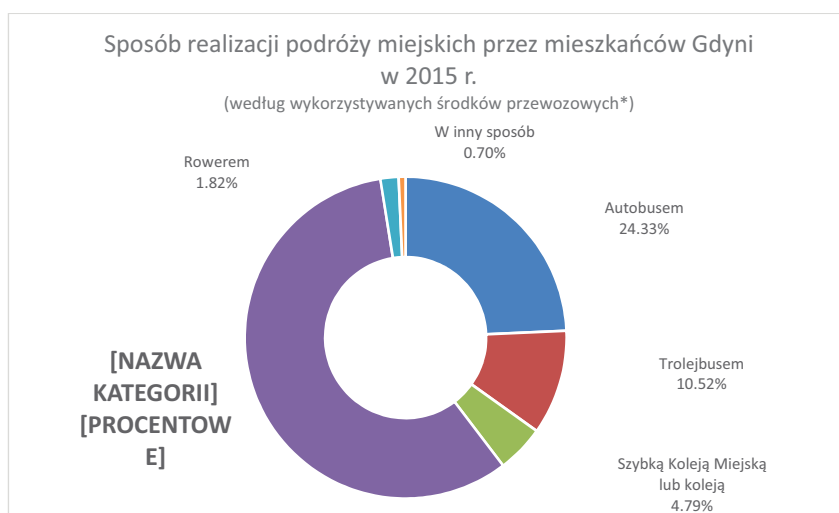
W świetle wyników badań gospodarstwa domowe posiadające co najmniej jeden samochód osobowy stanowiły 72%. Udział głównych użytkowników samochodu w gospodarstwie domowym wśród mieszkańców należących do gospodarstw zmotoryzowanych wyniósł 75%. Przeciętna liczba samochodów osobowych w gospodarstwie domowym z samochodem osobowym przyjęła poziom 1,3. Gospodarstwa domowe z 1 samochodem wśród gospodarstw posiadających co najmniej jeden taki pojazd, stanowiły 80%.

W badaniach ustalono deklarowany przez mieszkańców sposób realizacji podróży oraz rzeczywisty w badanym dniu. Deklarowany sposób realizacji podróży miejskich przedstawiono na rysunku 1.

Z danych na rysunku 1 wynika, że



1. Deklarowany sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w 2015 r. (% mieszkańców). Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.



2. Sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w 2015 r. na podstawie podróży respondentów zrealizowanych w dniu poprzedzającym badanie (według wykorzystywanych środków przewozowych). Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Tab. 1. Deklarowany sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w 2015 r. - według statusu społeczno-zawodowego (% odpowiedzi)

Status społeczno-zawodowy	Sposób realizacji podróży					
	Zawsze transportem zbiorowym	Przeważnie transportem zbiorowym	W równym stopniu transportem zbiorowym i samochodem osobowym	Przeważnie samochodem osobowym	Zawsze samochodem osobowym	W inny sposób
Osoba pracująca	15,23	18,19	10,13	23,12	31,99	1,34
Uczeń/student	38,61	43,67	10,13	4,43	2,53	0,63
Osoba pracująca i ucząca się/studująca	9,09	34,55	21,82	21,82	12,72	0,00
Rencista	47,67	22,09	6,98	8,14	15,12	0,00
Emeryt	40,63	21,90	12,14	12,14	11,87	1,32
Rencista/emeryt pracujący	42,11	36,84	5,26	10,53	5,26	0,00
Osoba niepracująca	34,22	21,39	14,44	16,58	12,30	1,07
Przeciętnie	25,15	22,00	11,05	18,15	22,50	1,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

więcej mieszkańców zadeklarowało podróżowanie zawsze lub przeważnie transportem zbiorowym (47%) niż zawsze lub przeważnie samochodem osobowym (41%). Deklaracja sposobu realizacji podróży miejskich była zróżnicowana w zależności od statusu społeczno-zawodowego mieszkańca (Tabela 1). Osoby pracujące zawodowo jako jedyny segment mieszkańców wyodrębniony według tego kryterium zadeklarowały w większości podróżowanie zawsze lub przeważnie samochodem osobowym (55%). Mieszkańcy należący do pozostałych segmentów, z wyjątkiem osób jednocześnie pracujących i uczących się, w większości stwierdziły, że zawsze lub przeważnie korzystają z transportu zbiorowego (od 55% rencistów do 82% uczniów i studentów). Osoby jednocześnie pracujące i uczące się w większości nie wskazały ani na transport zbiorowy, ani też samochód osobowy jako sposób realizacji podróży miejskich, chociaż więcej z nich zadeklarowało, że zawsze lub przeważnie korzysta z transportu zbiorowego (44%) niż z samochodu osobowego (35%).

Na rysunku 2 przedstawiono rzeczywisty sposób realizacji podróży miejskich, bez podróży pieszych, w dniu poprzedzającym badanie. W świetle wyników tego badania podróżowanie samochodem osobowym stało się dominującym sposobem realizacji podróży (58%).

W tabeli 2 przedstawiono rzeczywisty sposób podróży miejskich mieszkańców Gdyni w przekroju statusu społeczno-zawodowego. Udział podróży samochodem powyżej średniego udziału wystąpił w przypadku osób pracujących (69%). Większość podróży samochodem, chociaż już na poziomie poniżej średniego udziału, odbyły jeszcze osoby pracujące i uczące się oraz osoby niepracujące (po 55%). W przypadku pozostałych segmentów mieszkańców samochód nie odgrywał dominującej roli w podróżach miejskich. Mieszkańcy podróżowali samochodem głównie jako kierowcy.

Największy udział w tej roli osiągnęły osoby pracujące (93%).

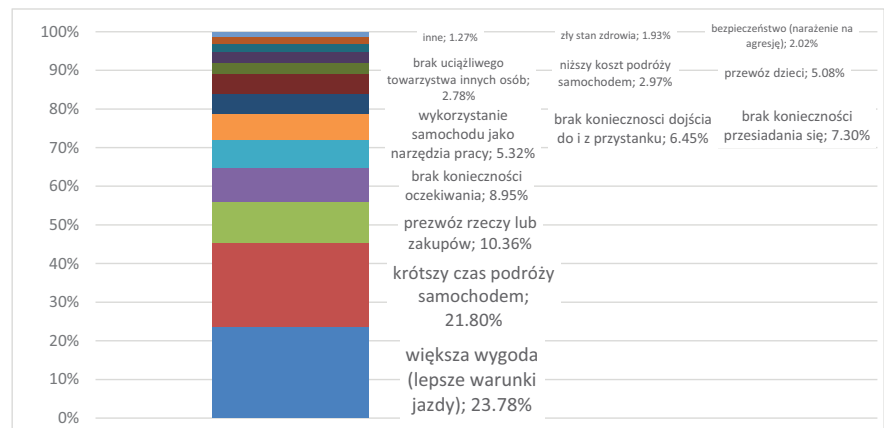
W 2015 r. po raz pierwszy wśród sposobów podróży uwzględniono przemieszczenia piesze na odległość powyżej 500 m, uzyskując następujący przeciętny podział podróży miejskich pomiędzy wszystkie sposoby:

- samochód osobowy – 51%,
- transport zbiorowy – 36%,
- przemieszczenia piesze – 11%,
- rower – 2%.

Uwzględnienie podróży pieszych nie zmieniło zasadniczo sytuacji. Podróżowanie samochodem zachowało dominującą pozycję.

Czynniki determinujące wybór samochodu osobowego w podróżach miejskich realizowanych przez mieszkańców Gdyni

W warunkach dążenia do oddziaływania na podział zadań przewozowych istotne znaczenie ma rozpoznanie czynników determinujących wybór rodzajów i środków transportu. Znając te czynniki można przygotować strategię kształtowania rynku zmierzającą do utrzymania dotychczasowych pasażerów transportu zbiorowego i do pozyskania nowych. Z tych przyczyn cechą charakterystyczną badań marketingowych zrealizowa-



3. Czynniki determinujące wybór samochodu osobowego zamiast transportu zbiorowego przez mieszkańców Gdyni w podróżach miejskich w 2015 roku (% odpowiedzi)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

nych w Gdyni było poszukiwanie czynników determinujących wybór samochodu lub transportu zbiorowego przez osoby dysponujące samochodem osobowym. Na rysunku 3 przedstawiono czynniki determinujące wybór samochodu osobowego zamiast transportu zbiorowego w podróżach miejskich.

W 2015 r. cechy funkcjonalne samochodu zdominowały listę czynników decydujących o jego wyborze w podróżach miejskich. Z danych na rysunku 3 wynika, że dwoma podstawowymi czynnikami determinującymi wybór samochodu osobowego zamiast transportu zbiorowego były:

- większa wygoda podróży (24% wskazań),

- krótszy czas podróży (22% wskazań).

Pozostałe wskazania uległy rozproszeniu pomiędzy 10 innych czynników, nie licząc kategorii „inne”, pozwalającej na wyodrębnienie dodatkowego czynnika. Wśród tych czynników z istotnym udziałem znalazły się takie, które w określonym stopniu determinują czas podróży:

- brak konieczności oczekiwania na pojazd w podróżach samochodem (9% wskazań),
- brak konieczności przesiadania w przypadku podróży samochodem osobowym (7% wskazań),
- brak konieczności dojazdu do i z przystanku w przypadku podróży samochodem (6% wskazań).

Jeżeli doda się do wskazań krótszego czasu podróży wskazania czynników determinujących czas podróży, to łącznie uzyska się 45% wskazań na ten czynnik, co uwypukla jego znaczenie w wyborze sposobu podróży.

Tab. 2. Sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w 2015 r. na podstawie podróży zrealizowanych w dniu poprzedzającym badanie według statusu społeczno-zawodowego

Segment mieszkańców	Sposób podróży						
	Samochodem osobowym		Transportem zbiorowym			Rowerem	W inny sposób
	Jako kierowca	Jako pasażer	Autobusem	Trolejbusem	SKM lub koleją		
Osoba pracująca	64,22	4,92	18,51	6,15	4,12	1,42	0,66
Uczeń/student	12,85	6,25	41,32	19,10	16,67	2,08	1,73
Osoba pracująca i ucząca się /studująca	49,22	6,26	24,22	9,37	9,37	1,56	0
Rencista	20,27	9,46	45,95	22,97	1,35	0	0
Emeryt	27,69	10,77	33,18	22,64	0,88	3,96	0,88
Rencista/emeryt pracujący	25,00	3,57	42,85	14,29	14,29	0	0
Osoba niepracująca	37,44	17,06	30,33	12,32	0,95	1,90	0
Przeciętnie	51,08	6,76	24,33	10,52	4,79	1,82	0,70

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Czynniki determinujące wybór transportu zbiorowego w podróżach miejskich realizowanych przez mieszkańców Gdyni

Część mieszkańców mających możliwość wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich decyduje się na transport zbiorowy. Czynniki determinujące taki wybór mieszkańców Gdyni przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Czynniki determinujące wybór transportu zbiorowego przez mieszkańców Gdyni w podróżach miejskich w 2015 r. (% odpowiedzi)

Czynnik	Udział (% odpowiedzi)
Konieczność wniesienia opłaty za parkowanie	13,08
Korzystanie z samochodu przez inną osobę	17,69
Niedyspozycje psychofizyczne	7,08
Niższy koszt podróży transportem zbiorowym	12,0
Trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	16,05
Warunki atmosferyczne	5,12
Zadawalająca jakość transportu zbiorowego	10,68
Zatłoczenie dróg	10,61
Zły stan techniczny samochodu	5,24
Inne	2,46

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Tab. 4. Czas podróży miejskich mieszkańców Gdyni do miejsca pracy lub nauki w relacji „drzwi-drzwi” w 2015 r. (% odpowiedzi)

Czas dojazdu	Do pracy		Do miejsc nauki	
	Samochodem osobowym	Transportem zbiorowym	Samochodem osobowym	Transportem zbiorowym
Do 5 minut	6,88	2,33	7,73	2,90
6-10 minut	19,79	5,29	17,87	5,31
11-15 minut	22,01	7,20	19,81	6,76
16-20 minut	20,00	10,48	16,91	11,11
21-30 minut	17,25	21,48	21,74	24,64
Powyżej 30 minut	11,01	47,83	10,63	46,86
Nie mam zdania	3,07	5,40	5,31	2,42
Przeciętnie (min)	20.00	39.12	20.22	35.40

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań pierwotnych Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

W 2015 r. o wyborze transportu zbiorowego przez użytkowników samochodu osobowego decydowały w kolejności, nie licząc korzystania z samochodu przez inną osobę w danym gospodarstwie domowym, następujące czynniki:

- trudności z parkowaniem w miejscu docelowym,
- konieczność wniesienia opłaty za parkowanie,
- zadowalając jakość transportu zbiorowego,
- zatłoczenie dróg.

W świetle wyników badań z 2015 r. widać, że dla wyboru transportu zbiorowego przez użytkowników samochodu osobowego znaczenie mają przede wszystkim ograniczenia w swobodzie ich eksploatacji oraz jakość usług transportu zbiorowego.

Czas podróży miejskich mieszkańców Gdyni

W tabeli 4 przedstawiono postrzegany czas podróży miejskich mieszkańców Gdyni do miejsca pracy i nauki.

W świetle danych w tabeli 4 średni czas podróży do miejsca pracy kształtował się na poziomie:

- samochodem osobowym - 20 minut,
- transportem zbiorowym - 39 minut,

a do miejsca nauki wynosił:

- samochodem - 21 minut,
- transportem zbiorowym - 36 minut.

Oznacza to, że średni postrzegany czas podróży do miejsca pracy transportem zbiorowym był przeciętnie prawie jeszcze raz tak długi jak samochodem osobowym, a do miejsca nauki o 70% dłuższy.

Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań dotyczących roli samochodu osobowego w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni w 2015 roku wynikają następujące wnioski:

- pomimo że więcej mieszkańców deklaruje korzystanie zawsze lub przeważnie z transportu zbiorowego niż z samochodu osobowego to jednak w strukturze sposobów podróży ustalonej na podstawie tzw. fotografii dnia poprzedniego dominuje samochód osobowy, zarówno w przypadku nieuwzględnienia, jak i uwzględnienia podróży pieszych na odległość powyżej 500 m,
- ważnym czynnikiem determinującym wybór samochodu osobowego w podróżach miejskich poza relatywnym czasem podróży, jest też relatywna wygoda podróży, przemawiająca zdaniem badanych, na korzyść indywidualnego środka transportu,
- w wyborze transportu zbiorowego przez użytkowników samochodu osobowego znaczenie mają przede wszystkim ograniczenia w eksploatacji tego pojazdu oraz jakość usług transportu zbiorowego,
- wśród czynników determinujących wybór samochodu osobowego w podróżach miejskich dominuje krótszy czas podróży jako czynnik, na który wskazała blisko połowa mieszkańców, jeżeli uwzględni się poza bezpośrednim jego wyborem także wybór pośredni dotyczący czynników, od których uzależniony jest relatywny czas podróży obu rodzajami transportu.

W świetle przeprowadzonych badań sposobów podróży miejskich mieszkańców Gdyni w 2015 roku tezę, że samochód osobowy stał się dominującym środkiem transportu, a głównymi determinantami jego wyboru są czas i wygoda podróży, można uznać za udowodnioną. ◀