



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Praca badawcza pt.

„Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych
ludności w Polsce”

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



ZAKRES PRAC

Praca badawcza prowadzona była w trzech etapach:

- **Etap pierwszy** – od 12 stycznia do 17 lutego 2015 r.
 - ✓ opracowanie zasad metodologicznych;
 - ✓ przygotowanie kwestionariusza;
- **Etap drugi** – od 18 lutego do 3 czerwca 2015 r.
 - ✓ przygotowanie aplikacji do rejestracji danych;
 - ✓ wylosowanie próby do badania pilotażowego;
 - ✓ przeprowadzenie badania pilotażowego;
- **Etap trzeci** – od 4 czerwca do 16 października 2015 r.
 - ✓ analizę danych;
 - ✓ uogólnienie i naliczenie wyników badania;
 - ✓ utworzenie bazy danych.



TERMIN BADANIA

Badanie pilotażowe przeprowadzone zostało w dniach **od 20 kwietnia do 25 maja 2015 r.** przy zastosowaniu następujących metod badawczych:

- metoda CALL - poprzez samodzielne wypełnienie przez respondenta kwestionariusza przy użyciu wyłącznie aplikacji internetowej w terminie od 20 kwietnia do 23 kwietnia 2015 r.
- metoda CAPI - przy pomocy ankieterskiego wywiadu bezpośredniego (przez ankieterów) ze wspomaganie komputerowym w terminie od 24 kwietnia do 25 maja 2015 r.
- metoda mieszana (PAPI i CAPI) – za pośrednictwem wywiadu bezpośredniego realizowanego przy użyciu papierowego kwestionariusza wypełnianego przez ankietera, a następnie wprowadzanie danych do aplikacji obsługującej metodę CAPI.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZESPÓŁ BADAWCZY

W pracę badawczą zaangażowanych było 1050 osób:

- eksperci i specjaliści – 27 osób
- specjaliści IT – 8 osób
- ankieterzy i koordynatorzy badania w terenie – 1015 osób



CEL PRACY BADAWCZEJ

- Głównym celem pracy badawczej było przeprowadzenie badania pilotażowego zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, które umożliwiłoby pozyskanie informacji o udziale poszczególnych sposobów odbywania podróży według środków transportu (z uwzględnieniem transportu niezmotoryzowanego) w ogólnych przewozach pasażerskich, średnim czasie trwania podróży oraz celach (motywach) podejmowania podróży na poziomie Polski, województw i miast wojewódzkich.
- Opracowane w ramach pracy badawczej wyniki umożliwiają analizę:
 - ✓ zachowań komunikacyjnych ludności - przewozów pasażerów (w pasażerach i pasażerokilometrach) w podziale na cele (motywy) podejmowania podróży i sposoby odbywania podróży (tj. rodzaje środków transportu, w tym transport niezmotoryzowany);
 - ✓ poziomu wskaźnika ruchliwości komunikacyjnej ludności według motywów podejmowania podróży ogólnego oraz w dni powszednie i dni weekendowe;
 - ✓ ustalenie średniego czasu trwania podróży (w minutach) z uwzględnieniem sposobu odbywania podróży i ich odległości (w kilometrach);
 - ✓ udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnych przewozach pasażerskich w podziale na rodzaje środków transportu (w pasażerach i pasażerokilometrach);
 - ✓ przebiegów samochodów osobowych w według stref odległości w podziale na dni powszednie i dni weekendowe oraz cele podróży.



METODOLOGIA I ORGANIZACJA BADANIA

Zakres podmiotowy badania

- Jednostką obserwacji w badaniu były gospodarstwa domowe oraz członkowie tych gospodarstw w wieku 16 lat i więcej zamieszkujące wylosowane mieszkanie. Na potrzeby badania przyjęto, że gospodarstwo domowe stanowią wszystkie osoby spokrewnione lub niespokrewnione ze sobą, mieszkające wspólnie, bez względu na sposób utrzymania.

Zakres przedmiotowy badania

- Głównym przedmiotem badania były zachowania komunikacyjne ludności tj. podróże i przejazdy poszczególnych osób realizowane od poniedziałku do piątku i w weekendy (w okresie 3 miesięcy), a także okazjonalne wyjazdy na odległość powyżej 100 km odbyte w ciągu ostatniego roku lub najbliższego czasu.
- Badanie obejmowało również informacje o liczbie członków gospodarstwa domowego, dane osobowe (płeć, wiek, poziom wykształcenia, aktywność zawodowa, charakter pracy, liczba dni wolnych w ciągu roku, gmina miejsca pracy/szkoły).
- W badaniu zbierane były też dane dotyczące celów (motywów) podróży: dojazdy do pracy, szkoły lub na uczelnię, podróże służbowe, zakupy, spędzanie wolnego czasu/krótkie wakacje poniżej 4 dni, dłuższe wakacje, osobiste potrzeby, powrót do domu i inne powody.
- Badanie dostarczyło informacji o czasie i miejscu rozpoczęcia podróży, czasie jej trwania, miejscu jej zakończenia, liczbie przesiadek w podróży, liczbie podróży w wybranym okresie czasu, łącznej liczbie podróżujących w dni weekendowe oraz przy podróżach na odległość powyżej 100 km i wykorzystaniu Internetu lub/i aplikacji mobilnej do planowania takich podróży



Zakres przedmiotowy badania c.d.

- Badanie dla przejazdów dostarczyło informacji o sposobie podróżowania (w tym łączenia środków transportu): pieszo, samochód osobowy, taksówka, komunikacja miejska (autobus, tramwaj, trolejbus, metro), pociąg, autobus/autokar, motocykl/skuter, motorower, rower, samolot, statek, prom), czasie trwania przejazdu, przebytej odległości, a dla samochodów osobowych – o liczbie miejsc oraz liczbie osób podróżujących w pojeździe łącznie z kierowcą.
- Ponadto w badaniu zebrane zostały dane dotyczące:
 - liczby i rodzaju pojazdów silnikowych (samochód osobowy, motocykl, motorower);
 - częstotliwość korzystania z roweru w okresie od wiosny do jesieni;
 - głównych powodów korzystania z rowerów;
 - liczby osób korzystających z systemu roweru miejskiego/publicznego;
 - przyczyn wyboru samochodu osobowego zamiast komunikacji publicznej w dojazdach do pracy lub do szkoły i na uczelnię.



Metoda badania

- Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce prowadzone było metodą reprezentacyjną na wylosowanej próbie zasadniczej 18 tys. mieszkań na terenie całego kraju i miało charakter dobrowolny.
- Badanie przeprowadzono na kwestionariuszu składającym się z dwóch modułów. Pierwszy dotyczył gospodarstwa domowego: liczby osób, pojazdów, rowerów. Drugi moduł zawierał indywidualne kwestionariusze osób w wieku 16 lat i więcej.
- W badaniu operat do losowania utworzono na podstawie Krajowego Rejestru Urzędowego Podziału Terytorialnego Kraju (TERYT), który zawierał:
 - wykaz jednostek podziału terytorialnego,
 - wykaz terytorialnych jednostek statystycznych (rejonów statystycznych, obwody spisowe),
 - wykaz mieszkań (z danymi adresowymi) w układzie według rejonów statystycznych i obwodów spisowych
- W celu uzyskania najbardziej reprezentatywnej próby dla kraju ogółem zdecydowano się zastosować losowanie warstwowe. Kryterium podziału na warstwy stanowiły: typ miejscowości (miasto/wieś), województwo i odległość od miasta wojewódzkiego. Na podstawie takich kryteriów utworzono 162 warstwy.
- Jako samodzielne warstwy wyodrębniono: w Warszawie (18 dzielnic), we Wrocławiu (5 delegatur), w Łodzi (5 delegatur), w Krakowie (4 delegatury), w Poznaniu (5 delegatur) i 61 miast na prawach powiatu.



Metoda badania c.d.

- Losowanie próby odbywało się dwustopniowo. W pierwszej kolejności wylosowano jednostki losowania pierwszego stopnia (JPS), którymi były obwody spisowe liczące przynajmniej 15 mieszkań.
- W badaniu przewidziano próbę rezerwową, która miała strukturę według warstw i jednostek losowania pierwszego stopnia identyczną jak próba zasadnicza (200% próby zasadniczej).
- Jednostkami losowania drugiego stopnia były mieszkania. Z każdego uprzednio wylosowanego JPS losowane były trzy mieszkania do próby zasadniczej i 6 do próby rezerwowej.
- W badaniu pilotażowym wylosowano 6000 JPS, a następnie 18 tys. mieszkań do próby zasadniczej i 36 tys. do próby rezerwowej, do których zostały przypisane adresy.



Tabl. 1 Wylosowane jednostki losowania pierwszego i drugiego stopnia

Województwa	Liczba JPS	Liczba mieszkań w próbie	
		zasadniczej	rezerwowej
POLSKA	6 000	18 000	36 000
Dolnośląskie	474	1 422	2 844
Kujawsko-Pomorskie	323	969	1 938
Lubelskie	308	924	1 848
Lubuskie	163	489	978
Łódzkie	429	1 287	2 574
Małopolskie	481	1 443	2 886
Mazowieckie	941	2 823	5 646
Opolskie	157	471	942
Podkarpackie	278	834	1 668
Podlaskie	183	549	1 098
Pomorskie	362	1 086	2 172
Śląskie	766	2 298	4 596
Świętokrzyskie	192	576	1 152
Warmińsko-Mazurskie	200	600	1 200
Wielkopolskie	480	1 440	2 880
Zachodniopomorskie	263	789	1 578



Uogólnienia wyników

- W badaniach reprezentacyjnych badana jest tylko niewielka część populacji, informacje uzyskane od zbadanych gospodarstw domowych służą do estymacji wyników dla całej populacji
- Do uogólniania wyników z próby na populację stosowane są wagi uogólniające. W pierwszej kolejności oblicza się wagi pierwotne, są one odwrotnościami prawdopodobieństw wyborów do próby poszczególnych mieszkań.
- Korekta wag pierwotnych wyliczana jako iloczyn wagi pierwotnej i współczynnika wyrażonego jako iloraz szacowanej liczebności populacji mieszkań zamieszkałych do liczby jednostek operatu w warstwie.
- W drugim etapie oblicza się wagi wtórne, które uwzględniają braki odpowiedzi oraz niezgodności operatu z wynikami rzeczywistego rozpoznania wylosowanej próby tj. błędy niedostatecznego i nadmiernego pokrycia.
- W tym celu oblicza się współczynnik korygujący (w każdej warstwie osobno) jako iloraz sumy wszystkich wag jednostek z próby podstawowej w warstwie do sumy wag jednostek zbadanych w warstwie. Obliczony wskaźnik służył do korekty wag dla jednostek zbadanych. Waga po uwzględnieniu braków odpowiedzi wyliczana została jako iloczyn wagi z poprzedniego kroku i odpowiedniego współczynnika korygującego.
- Uzyskane wagi dawały odzwierciedlenie liczby mieszkań, nie odtwarzały struktury demograficznej populacji. W związku z tym, aby otrzymać dane spójne, dokonano kalibracji wykorzystując w tym celu dane demograficzne na poziomie województw, płci i przyjętych grup wiekowych.



Tabl.2 Kompletność badania pilotażowego zachowań komunikacyjnych w Polsce w 2015 r.

Gospodarstwa domowe (mieszkania)	Ogółem
Próba zasadnicza	18000
Próba rezerwowa	36000
Ogółem rozpoznane	35169
Poza zakresem badania	2832
Objęte badaniem	32337
Przyczyny niezrealizowania wywiadu	
brak kontaktu	10135
odmowa	7619
czasowa nieobecność	151
brak możliwości porozumienia się	607
bariera językowa	30
inne przyczyny	244
Zbadane	13551
w tym tylko kwestionariusz gospodarstwa domowego	58
Wskaźniki odpowiedzi	
nieważony z uwzględnieniem jednostek nadmiernego pokrycia	75,3%
nieważony z pominięciem jednostek nadmiernego pokrycia	81,9%
ważony z uwzględnieniem jednostek nadmiernego pokrycia	76,1%
ważony z pominięciem jednostek nadmiernego pokrycia	82,9%



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE LUDNOŚCI – WYNIKI BADANIA

Charakterystyka gospodarstw domowych

- W badaniu pilotażowym zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce wzięło udział 13551 gospodarstw domowych, w których mieszkało 30886 osób w wieku 16 lat i więcej. Wywiadu udzieliło 25591 osób. Dla 17,1% osób nie uzyskano informacji o podróżach, w tym m.in. z przyczyn dłuższej nieobecności (7,4%), trudności z przemieszczaniem się (2,2%) oraz przyczyn losowych (0,9%).



Charakterystyka respondentów

- W badaniu wzięło udział 25591 respondentów (45,3% mężczyzn i 54,7% kobiet). Najliczniejszą grupą wiekową udzielającą wywiadu były osoby w wieku 65 lat i więcej (ponad 20%), 35-44 lata (ok. 17%), 45-54 (ok.16%) i 25-34 (ponad 15%).

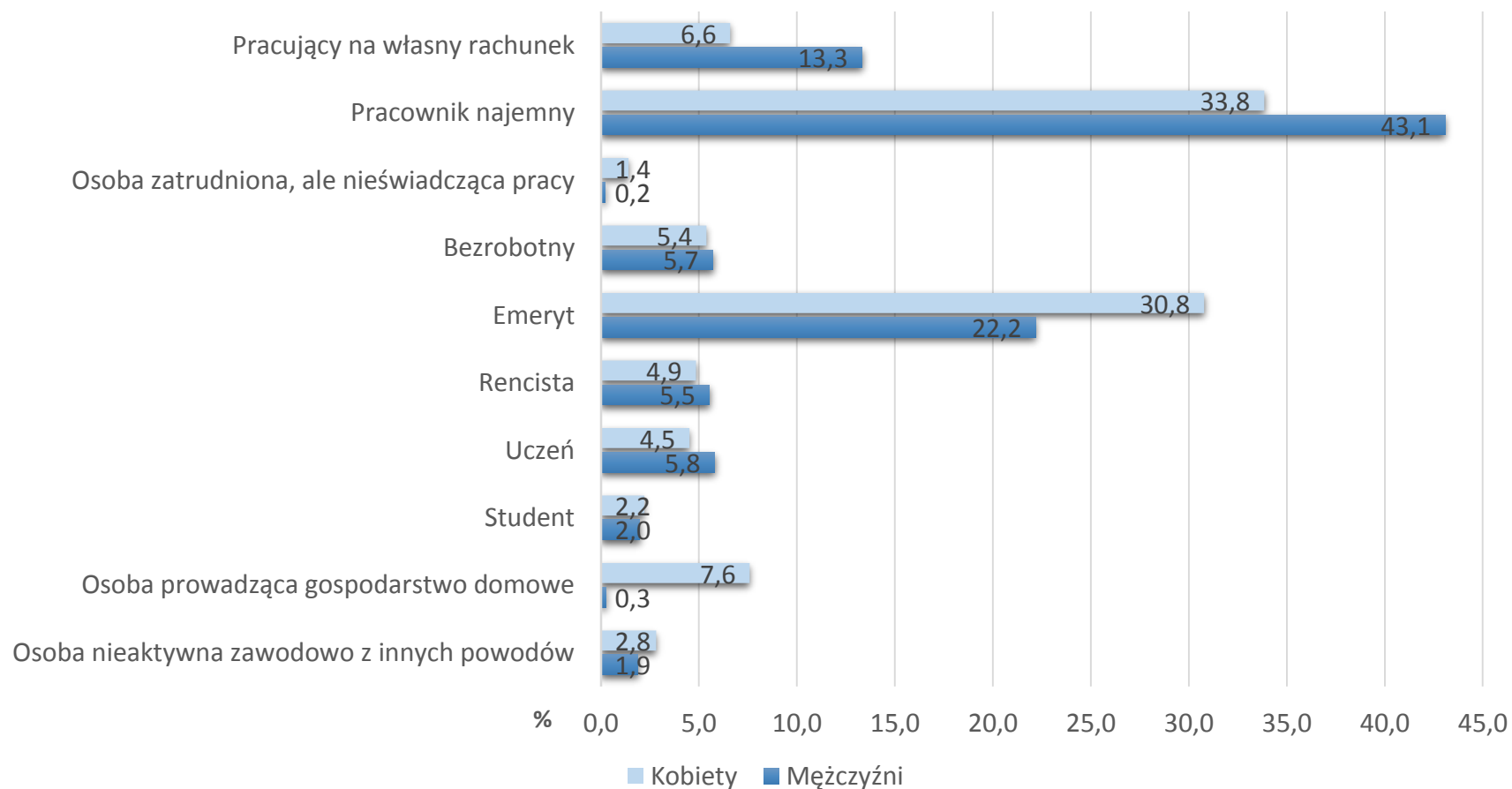
Tabl. 3 Struktura wiekowa respondentów

Grupy wiekowe	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
	w %		
Ogółem	100,0	100,0	100,0
16 – 19	4,5	5,1	4,0
20 – 24	6,2	6,6	5,8
25 – 34	15,2	15,9	14,7
35 – 44	16,6	17,1	16,2
45 – 54	15,6	15,9	15,3
55 – 59	9,8	10,0	9,6
60 – 64	9,8	9,7	10,0
65 – 84	20,5	18,4	22,3
85 lat i więcej	1,8	1,3	2,2



- Pod względem aktywności zawodowej w badaniu uczestniczyło najwięcej pracowników najemnych (ponad 38%) oraz emerytów i rencistów (ponad 32%), pracujący na własny rachunek stanowili ok. 10%, a uczniowie i studenci ponad 7%.

Wykres 1. Aktywność zawodowa respondentów





- Respondenci uczestniczący w badaniu najliczniej (ponad 33%) posiadali wykształcenie średnie i zasadnicze (ok. 26%). Znaczący był również udział osób z wykształceniem wyższym ok. 20%.

Tabl. 4 Poziom wykształcenia według płci

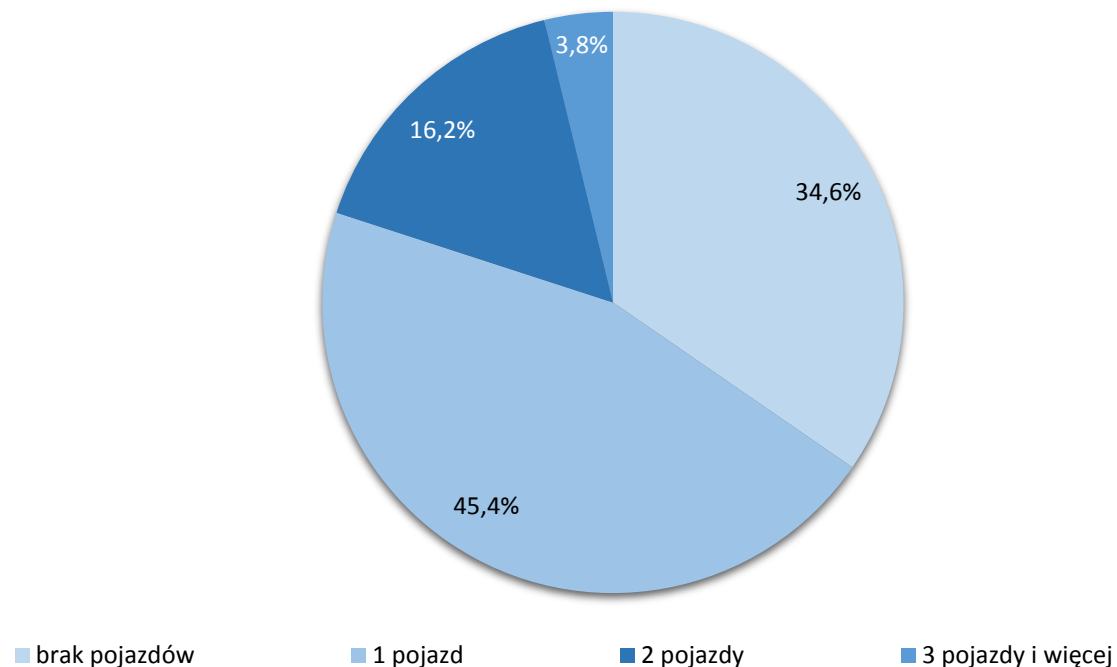
Poziom wykształcenia	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
	w %		
Ogółem	100,0	100,0	100,0
Wyższe	19,9	17,5	21,9
Średnie	33,1	30,3	35,5
Zasadnicze zawodowe	25,6	32,0	20,2
Gimnazjalne	7,9	8,9	7,01
Podstawowe	12,8	10,7	14,5
Podstawowe nieukończone/ bez wykształcenia	0,7	0,4	0,9



Środki transportu w gospodarstwach domowych

- Liczba gospodarstw domowych posiadających samochody osobowe wyniosła 8856 tj. 65,4% ogólnej liczby gospodarstw domowych objętych badaniem.

Wykres 2. Struktura gospodarstw domowych pod względem liczby posiadanych samochodów osobowych



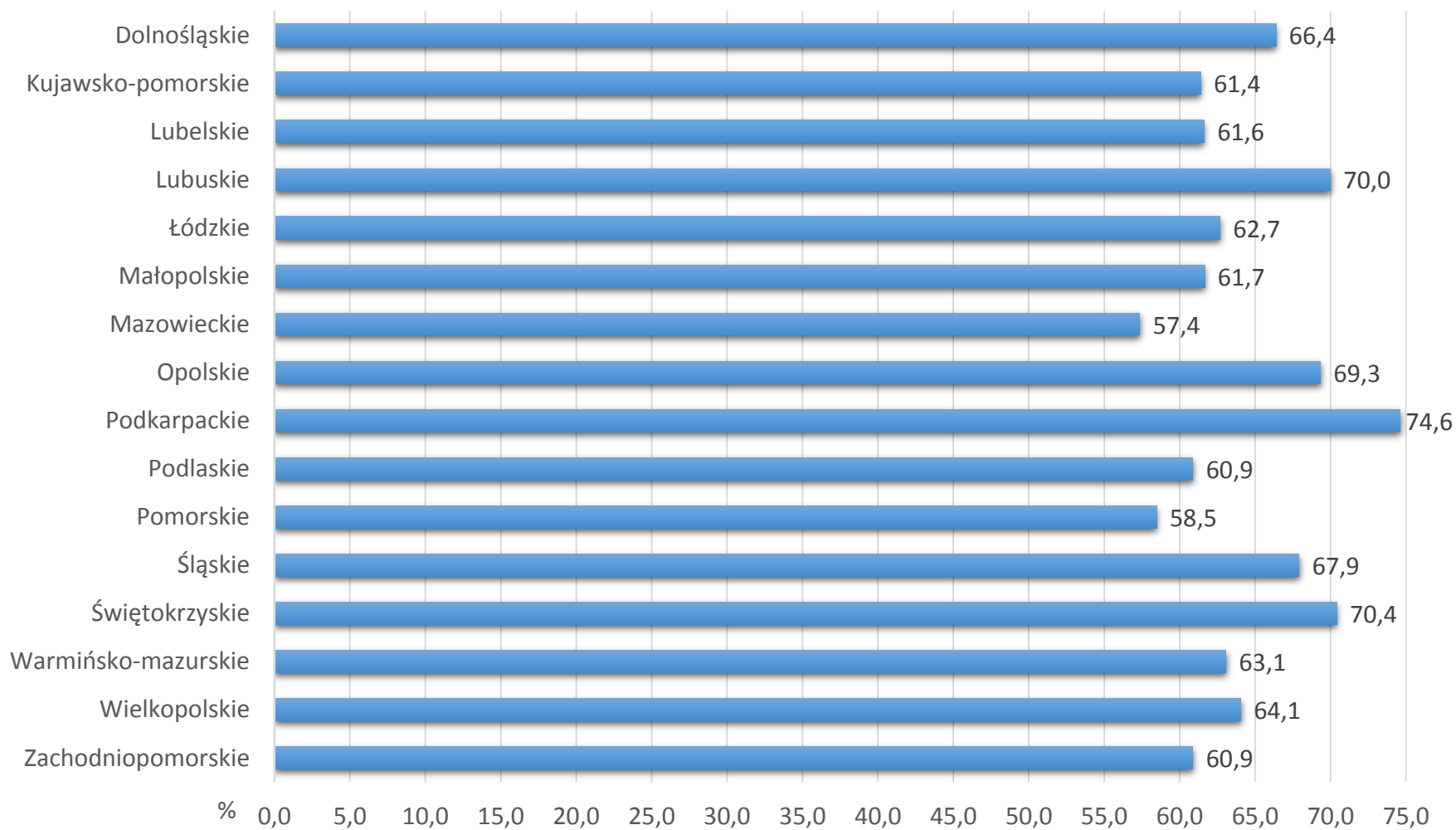


Wykorzystanie samochodów osobowych w dojazdach do pracy lub szkoły (uczelni)

- W dojazdach do pracy i szkoły (uczelni) w dużym stopniu wykorzystywane są samochody osobowe. Na podstawie przeprowadzonych wywiadów ustalono, że udział osób dojeżdżających do pracy, szkoły (uczelni) przekracza poziom 55% w ogólnej liczbie tych respondentów. Blisko 64% dojeżdża do pracy samochodem (ok. 56% jako kierowcy i ponad 8% jako pasażerowie). Najwyższy odsetek dojeżdżających do pracy odnotowano w województwie podkarpackim (blisko 75%), świętokrzyskim i lubelskim (po 70%), a najniższy w województwie mazowieckim (ponad 57%) i pomorskim (ponad 58%).
- Spośród osób uczących się objętych badaniem ponad 20% deklaruje, że dojeżdża do szkoły (uczelni) samochodem osobowym (ponad 11% jako kierowcy i blisko 9% jako pasażerowie).
- Główne powody wskazywane przez respondentów w wyborze samochodu osobowego w dojazdach do pracy, szkoły (uczelni) zamiast komunikacji publicznej, to zbyt duża odległość do najbliższego przystanku/stacji (ok. 39%) i brak odpowiednich połączeń w rozkładzie jazdy komunikacji publicznej (ponad 30%). Kolejnym istotnym powodem jest nieakceptowalny czas przejazdu komunikacją publiczną (ponad 16%). Nieco ponad 3% ankietowanych wskazuje na komfort podróży jako przyczynę preferowania tego sposobu podróżowania, a 1% wykorzystuje samochód służbowy w dojazdach do pracy.
- Z odpowiedzi udzielonych przez respondentów wynika, że ponad 64% jeździ samochodem do pracy lub szkoły (uczelni) co najmniej 5 razy w tygodniu, ponad 12% używa samochodu 3-4 razy w tygodniu, a 5% 1-2 razy w tygodniu. Ponad 8% ankietowanych wskazuje na korzystanie z samochodu z mniejszą częstotliwością.



Wykres 3. Udział % osób dojeżdżających do pracy samochodem osobowym według województw





Wykorzystanie rowerów

- Na podstawie przeprowadzonych wywiadów ustalono, że liczba gospodarstw domowych posiadających rowery używane przez osoby w wieku 16 lat i więcej wyniosła 8606, tj. 63,5% ogólnej liczby gospodarstw objętych badaniem. Największy odsetek gospodarstw posiadających rowery zanotowano w województwie opolskim (ponad 82%) oraz wielkopolskim (blisko 75%) i lubelskim (ok. 74%), a najmniejszy w województwie małopolskim (ponad 53%) oraz śląskim (ponad 54%)
- Łącznie w gospodarstwach domowych znajduje się 16,4 tys. sprawnych rowerów. Po uogólnieniu na populację objętą badaniem liczba rowerów użytkowana przez tę grupę wiekową wynosi ok. 17023 tys. Na 1000 ludności objętej badaniem przypadają 554 rowery. Główne powody korzystania z roweru to cele rekreacyjne/sportowe (76,7%) i zakupy (14,7%) oraz bezpośredni dojazd rowerem do pracy (6,6%). W przypadku natomiast uczniów (studentów) tylko 1,2% dojeżdża do szkoły (uczelni). Ponadto 0,8% ludności objętej badaniem dojeżdża rowerem do najbliższego przystanku, stacji komunikacji publicznej.
- Z rowerów korzystało ok. 55% respondentów, a 45% udzieliło odpowiedzi negatywnej.

Tabl. 5 Częstotliwość korzystania z rowerów w okresie od wiosny do jesieni

Częstotliwość korzystania	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
	w %		
Ogółem	100,0	100,0	100,0
Co najmniej 5 razy w tygodniu	9,4	10,2	8,5
3-4 razy w tygodniu	10,4	10,8	10,1
1-2 razy w tygodniu	4,9	4,9	4,8
Podczas weekendu	9,9	9,4	10,5
Kilka razy w miesiącu	10,2	10,4	9,9
Raz w miesiącu lub rzadziej	6,2	6,8	5,6
Podczas urlopu/w wakacje	3,6	3,5	3,6
Brak korzystania	45,4	44,0	47,0



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

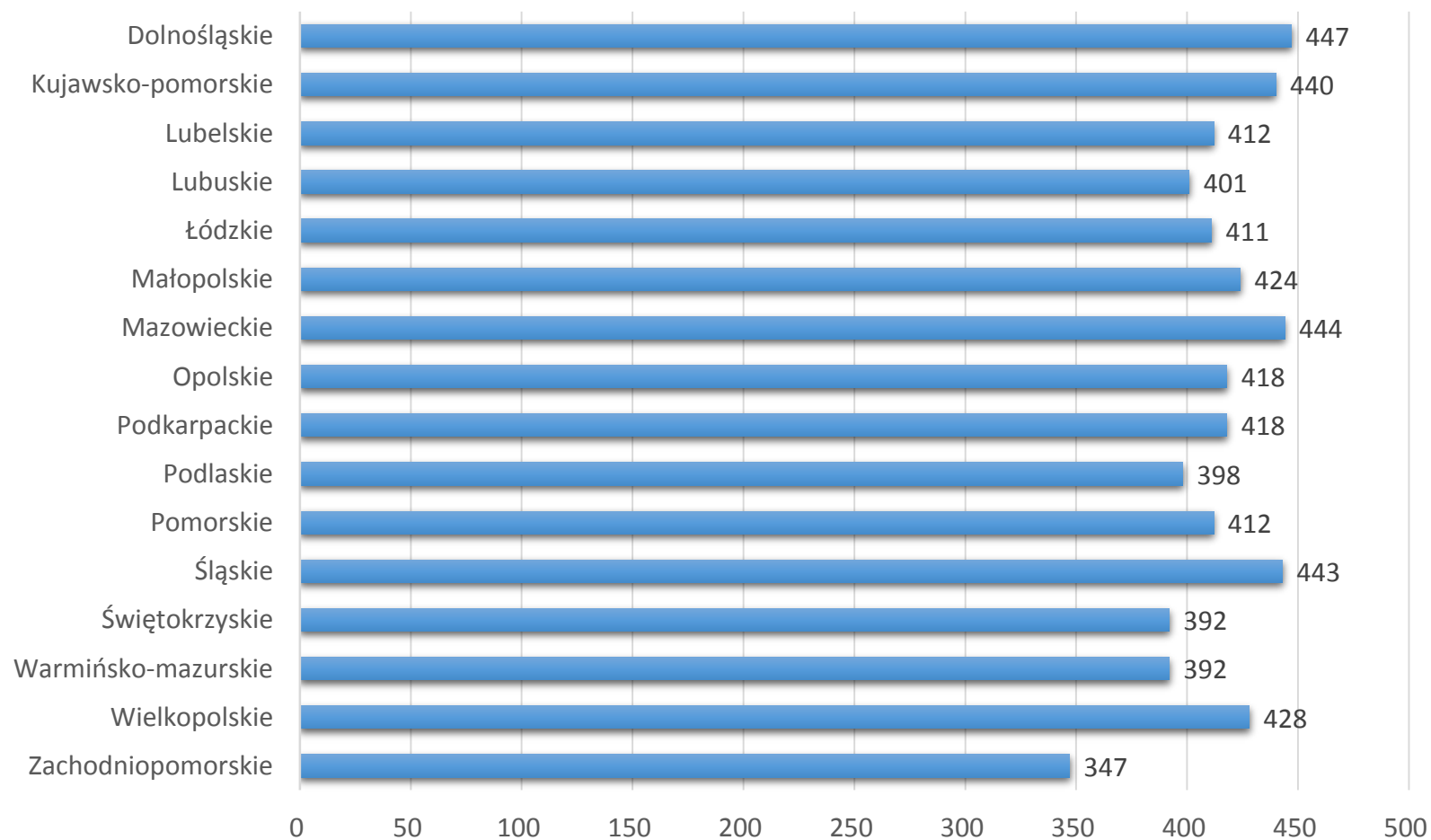


Podróże

- Na podstawie wyników badania ustalono, że osoby w wieku 16 lat i więcej wykonują ok. 13 mld podróży. Na 1 osobę z populacji objętej badaniem przypadają 422 podróże rocznie. Ruchliwość ludności w wielu 16 lat i więcej w poszczególnych województwach jest zróżnicowana. Największa występuje w województwie dolnośląskim (447 podróży), mazowieckim (444) i śląskim (443), a najmniejsza – w województwie zachodniopomorskim (347), warmińsko-mazurskim i świętokrzyskim (po 392 podróże) oraz podlaskim (398).



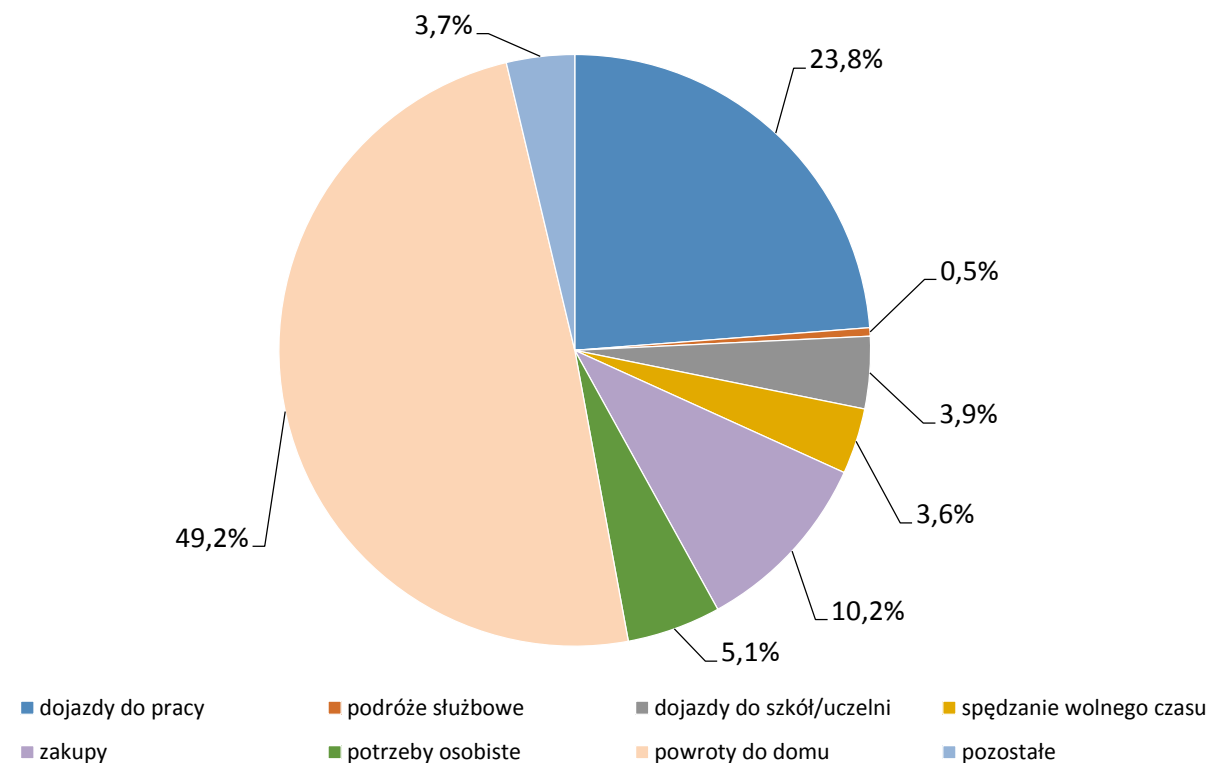
Wykres 4. Średnia roczna liczba podróży na 1 osobę w województwach





- Największą ruchliwość (bez uwzględniania podróży powrotnych) wykazują osoby dojeżdżające do pracy. Ponad 100 tych podróży rocznie przypada na 1 osobę z populacji objętej badaniem. Znaczna ruchliwość osób występuje w związku z zakupami (43 podróże) oraz w celu realizacji osobistych potrzeb (22 podróże), dojazdów do szkół (17 podróży), spędzania wolnego czasu (15 podróży). W przypadku podróży powrotnych rocznie przypada blisko 208 podróży na 1 osobę z populacji objętej badaniem.

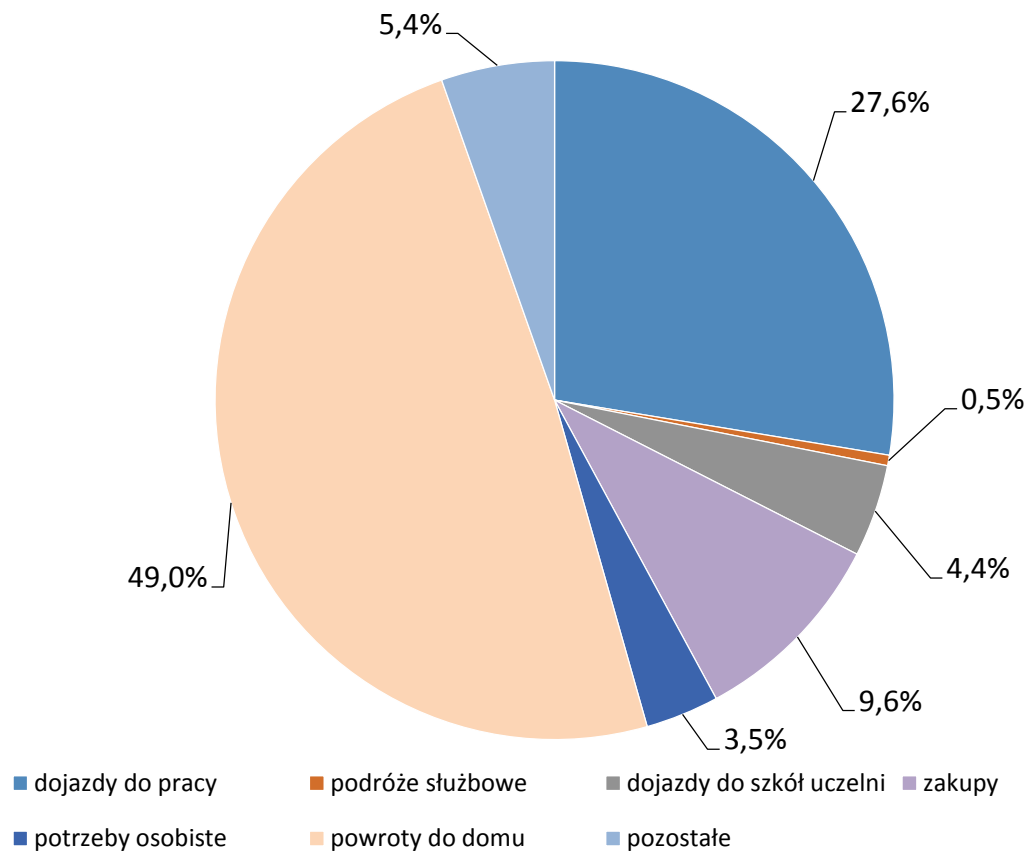
Wykres 5. Struktura liczby podróży według celów





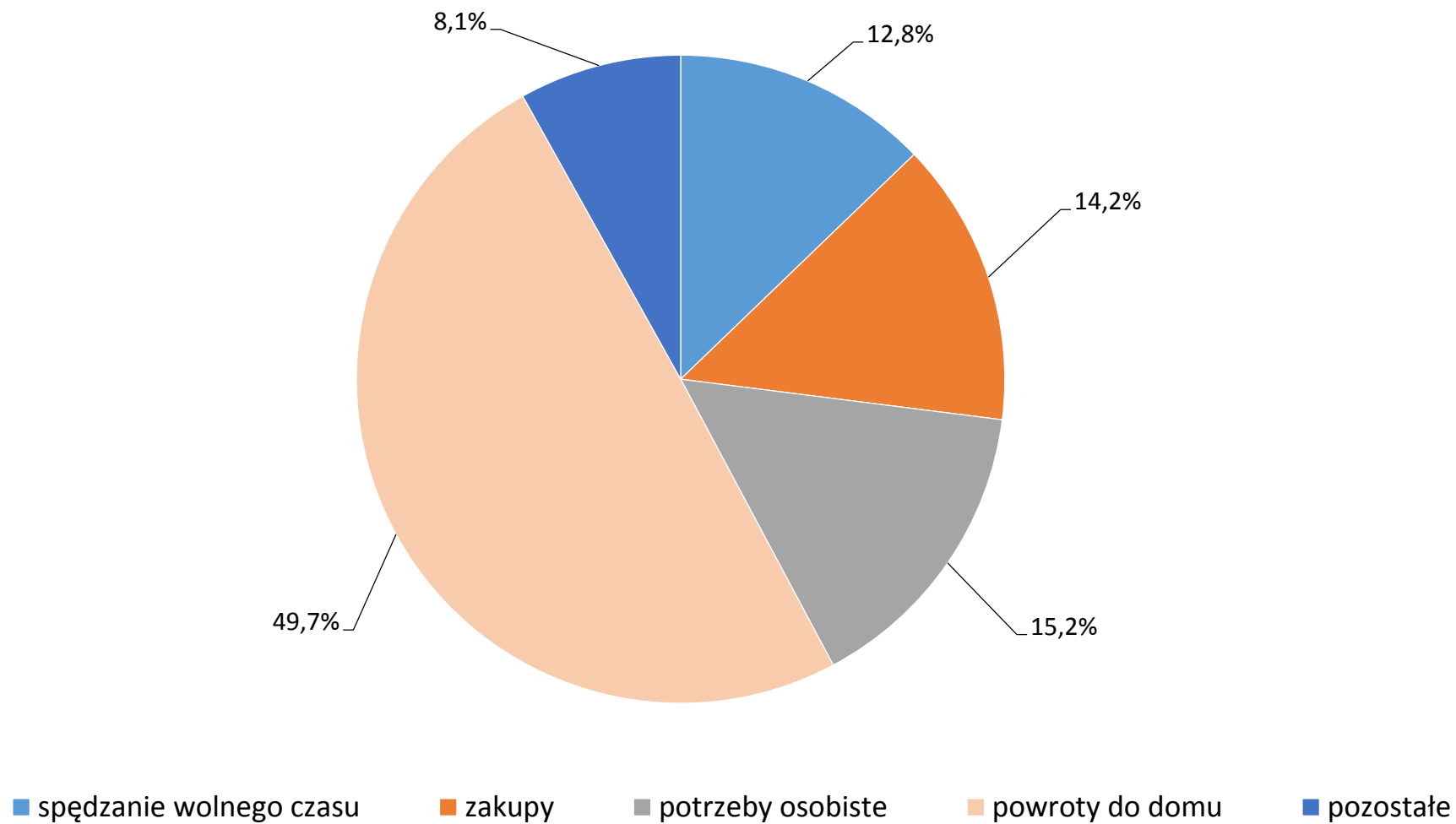
- W dni powszednie wykonanych jest w Polsce ponad 11 mld podróży rocznie (360 podróży na 1 osobę), a dni weekendowe powyżej 1,8 mld (ponad 59 podróży na 1 osobę).

Wykres 6. Struktura liczby podróży według celów w dni powszednie





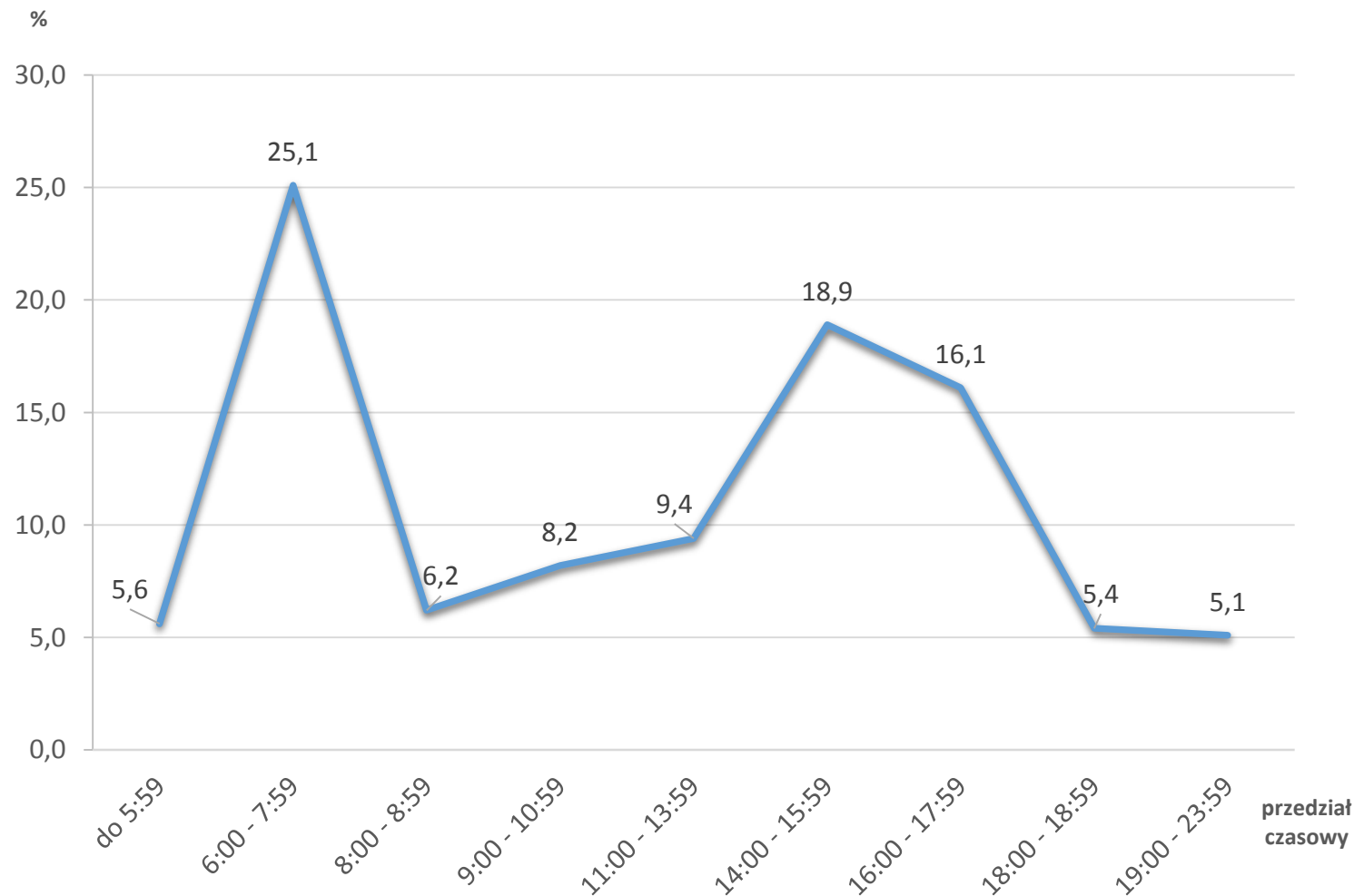
Wykres 7. Struktura liczby podróży według celów w dni weekendowe





Wykres 8. Struktura liczby podróży w dni powszednie według przedziałów czasowych w Polsce

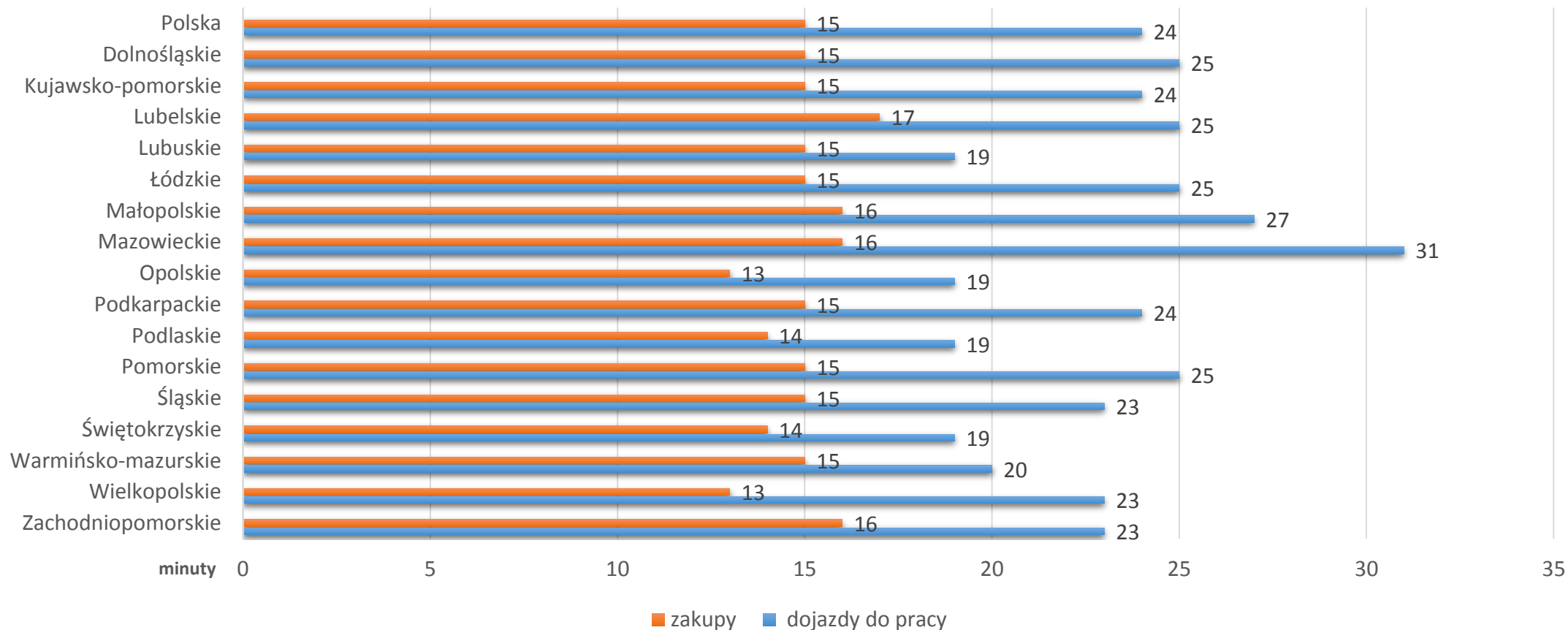
- Największa liczba podróży w dni powszednie (25,1%) dokonywana jest w godzinach 6:00-7:59, (w godzinach 6:00-6:59 - 12,5%, w godzinach 7:00-7:59 - 12,6%). Popołudniowy szczyt przypada na godziny 14:00-15:59 (18,9%) i utrzymuje się jeszcze w godzinach 16:00-17:59 (16,1%).





- Średni czas podróży jest zróżnicowany w zależności od celu podróży. Dla wszystkich rodzajów podróży w skali kraju łącznie wynosi 24 minuty. Dojazdy do pracy zajmują ok. 24 min., a dojazdy do szkoły (uczelnie) – 30 min. Średni czas związany ze spędzaniem wolnego czasu wynosi ok. 33 min., a dla zrealizowania zakupów – ok. 15 min. Podróże dla załatwienia potrzeb osobistych zajmują średnio 21 min., a powrót do domu 24 min.

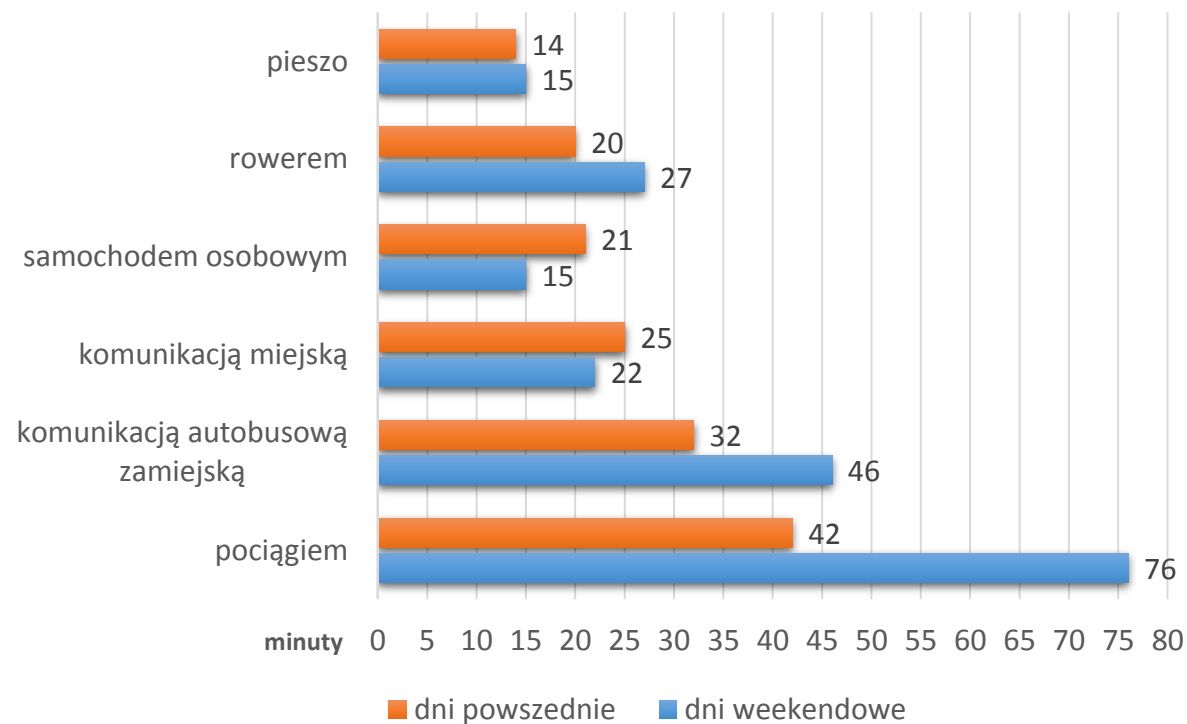
Wykres 9. Średni czas trwania dla wybranych celów podróży w województwach





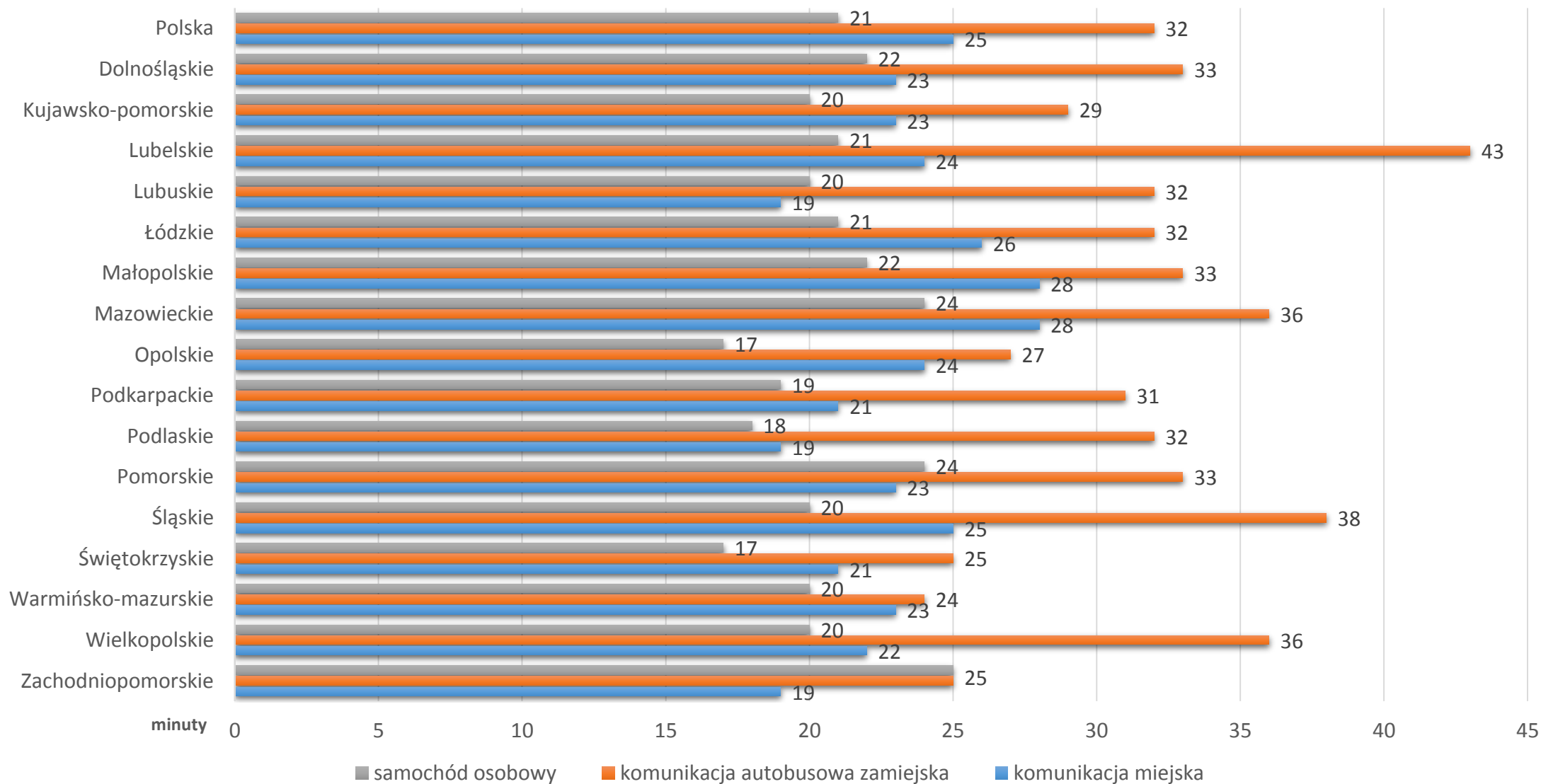
- Średni czas uzależniony jest od sposobu podróżowania. We wszystkich rodzajach podróży dla przemieszczeń pieszych wynosi on średnio 15 min., a dla jazdy rowerem - 22 min., samochodem osobowym – 21 min., dla przejazdów komunikacją miejską 25 min., a komunikacją autobusową zamiejską – 32 min. Podróż pociągiem trwa średnio 53 min.

Wykres 10. Średni czas trwania podróży według środków transportu



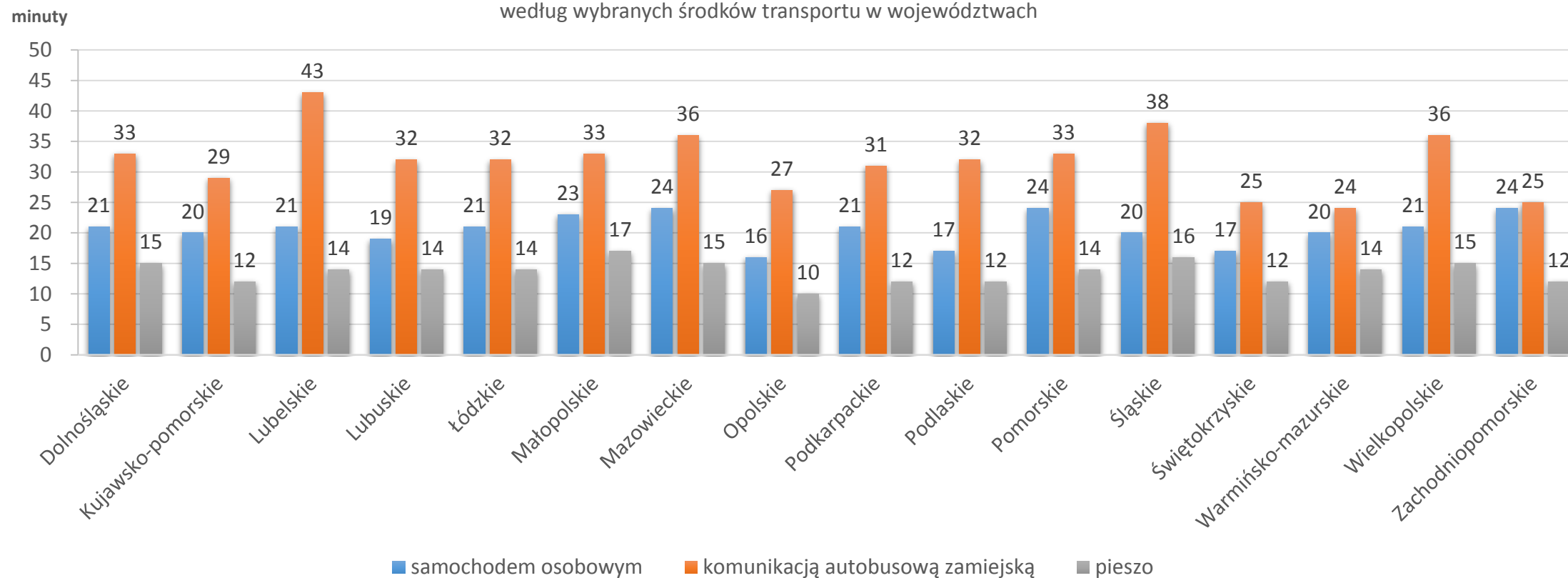


Wykres 11. Średni czas trwania podróży według wybranych środków transportu w województwach



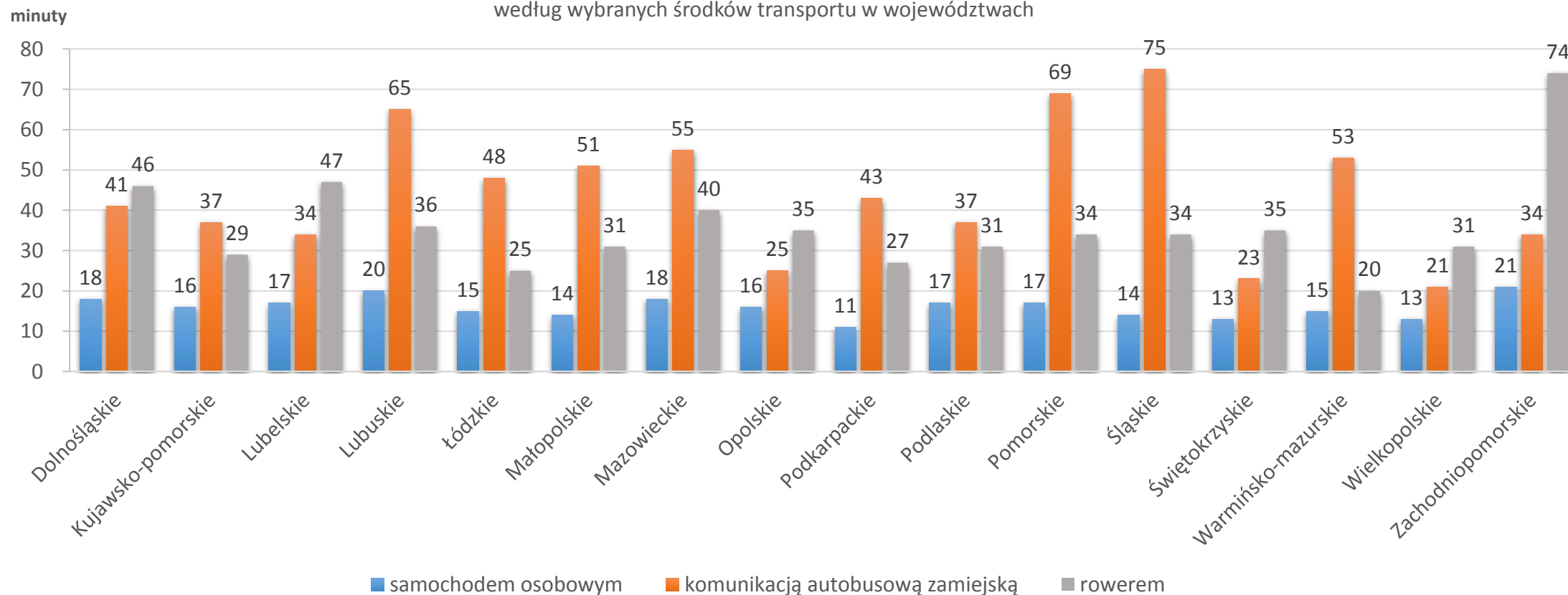


Wykres 12. Średni czas trwania podróży w dni powszednie według wybranych środków transportu w województwach





Wykres 13. Średni czas trwania podróży w dni weekendowe według wybranych środków transportu w województwach



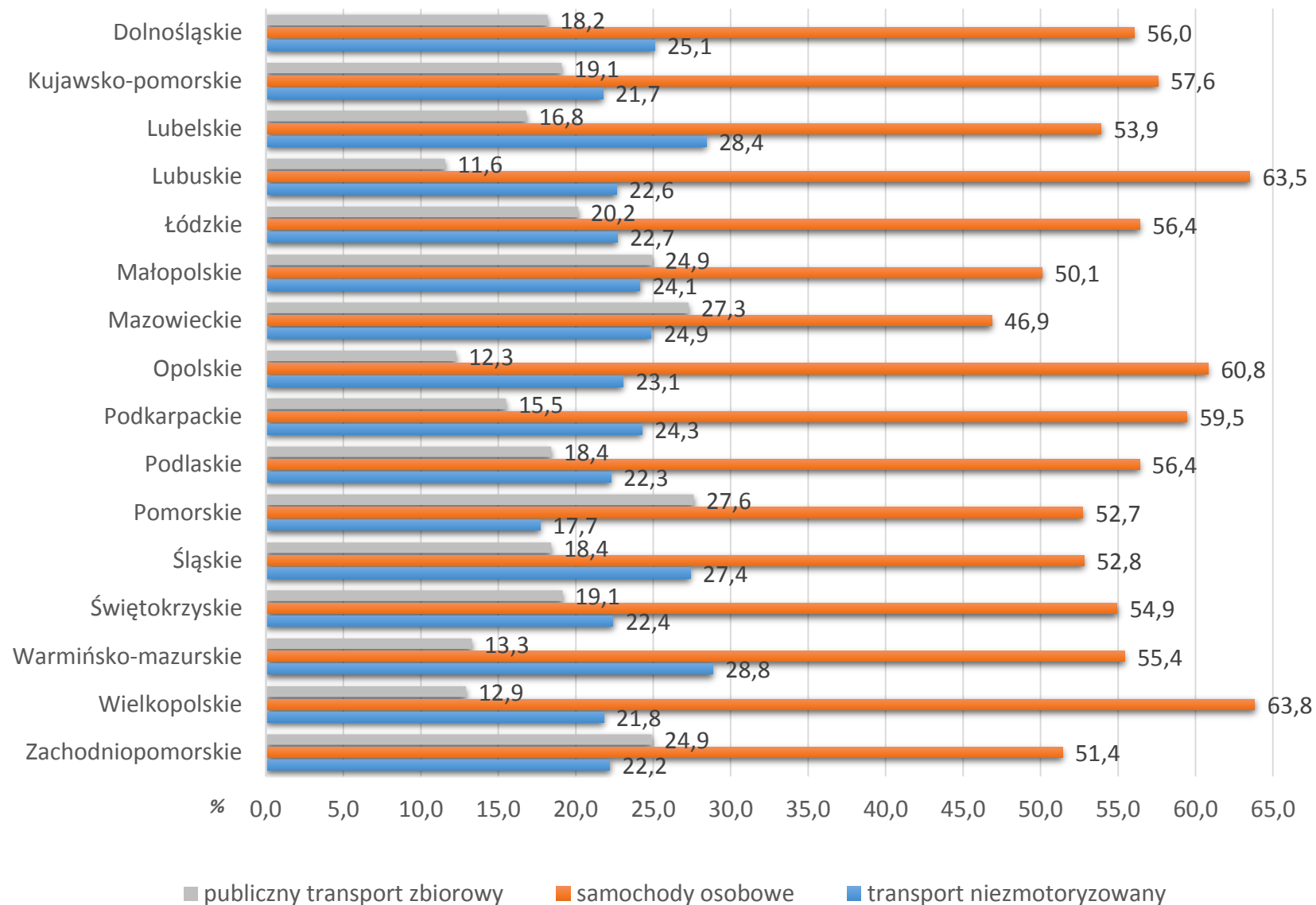


Przewozy osób

- Przeważająca większość podróży w Polsce odbywa się środkami transportu zmotoryzowanego (75,4%). Na transport niezmotoryzowany (pieszo, rower) przypada 24,1%, z tego na podróże piesze - 14,7%, rowerem – 9,4%. Udział transportu zmotoryzowanego w poszczególnych województwach jest zróżnicowany. Najniższy występuje w województwach: warmińsko-mazurskim (70,7%), lubelskim (71,3%) i śląskim (72,3%), a najwyższy – w województwach pomorskim (82,0%), wielkopolskim (77,7%), zachodniopomorskim (77,6%), kujawsko-pomorskim (77,3%), łódzkim (77,1%) i lubelskim (76,9%).
- Najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu w podróżach jest samochód osobowy (54,5%). Jednakże w niektórych województwach jest on rzadziej używany do podróży, np. w województwie mazowieckim (46,9%) i małopolskim (50,1%), a w innych znacznie częściej – w wielkopolskim (63,8%), lubuskim (63,5%), opolskim (60,8%).
- Z usług publicznego transportu zbiorowego korzysta średnio w kraju 20,0% pasażerów (osób), z tego z komunikacji miejskiej – 14,6% (w tym z tramwajów i trolejbusów – ok. 3%) oraz z komunikacji autobusowej zamiejscowej – 4,2% i transportu kolejowego – 1,2%. W największym stopniu transport publiczny jest popularny w województwie pomorskim (27,6%), mazowieckim (27,3%), a w najmniejszym – w województwie lubuskim (11,6%), opolskim (12,3%) i wielkopolskim (12,9%).



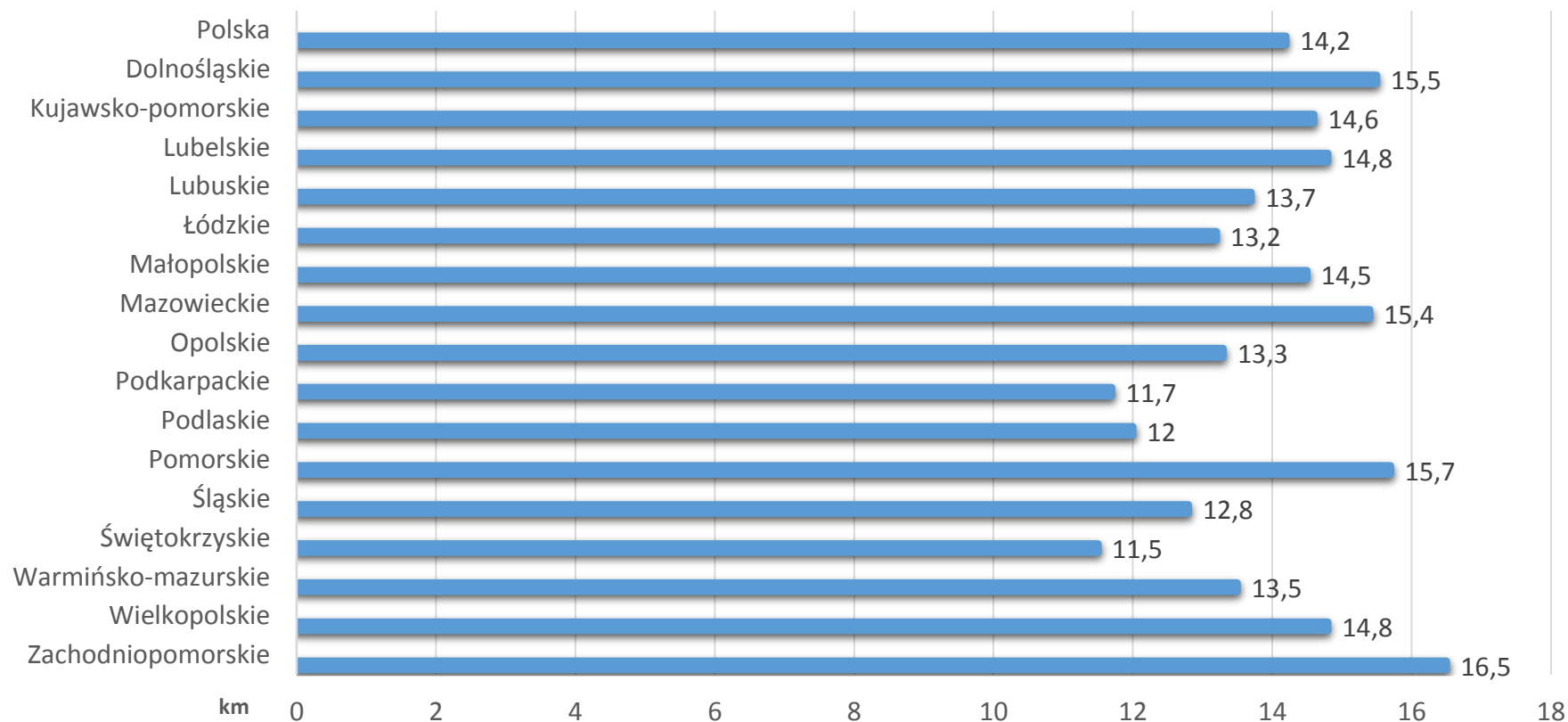
Wykres 14. Udział % przewozów osób według wybranych sposobów podróżowania w województwach





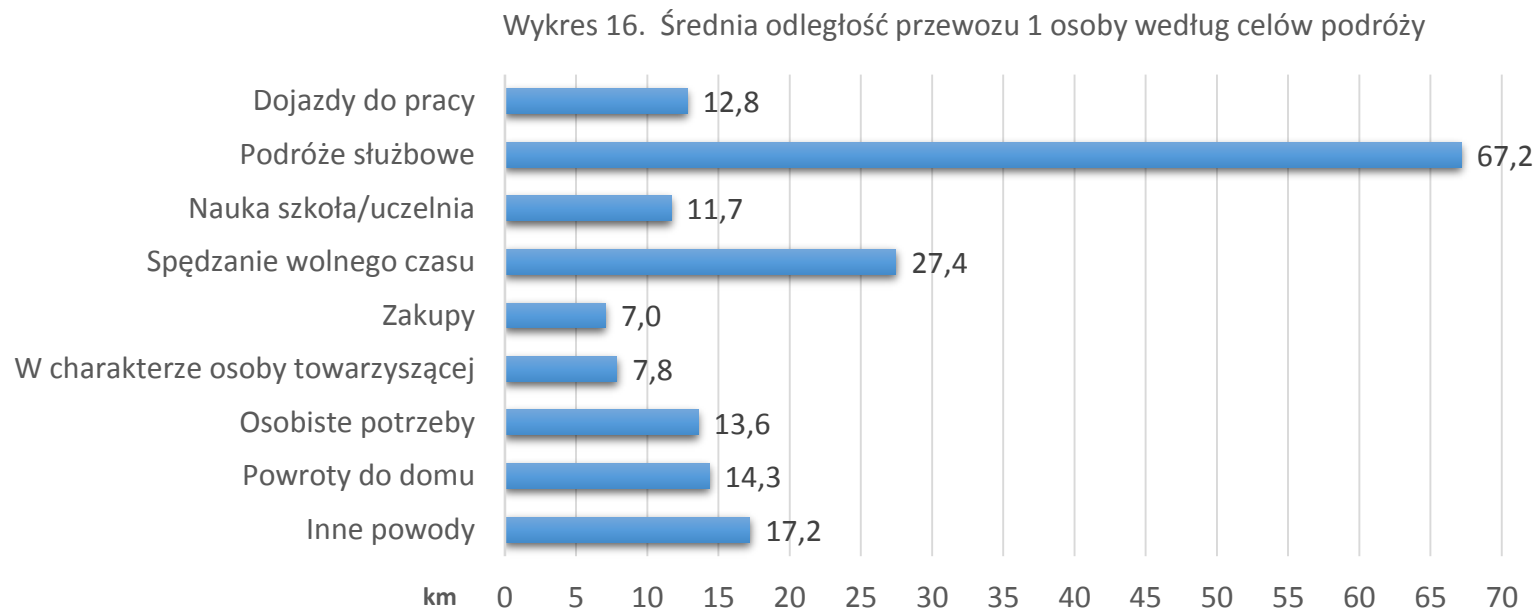
- Średnia odległość przewozu 1 osoby wszystkimi środkami transportu (łącznie z transportem niezmotoryzowanym) we wszystkich rodzajach podróży w skali kraju wynosi 14,2 km. Najdłuższa jest w województwie zachodniopomorskim (16,5 km) i pomorskim (15,7 km) oraz dolnośląskim (15,5 km) i mazowieckim (15,4 km), a najkrótsza - w województwie świętokrzyskim (11,5 km) i podkarpackim (11,7 km).

Wykres 15. Średnia odległość przewozu 1 osoby w województwach





- Średnia odległość przewozu determinowana jest celem podróży, co obrazuje poniżej wykres:

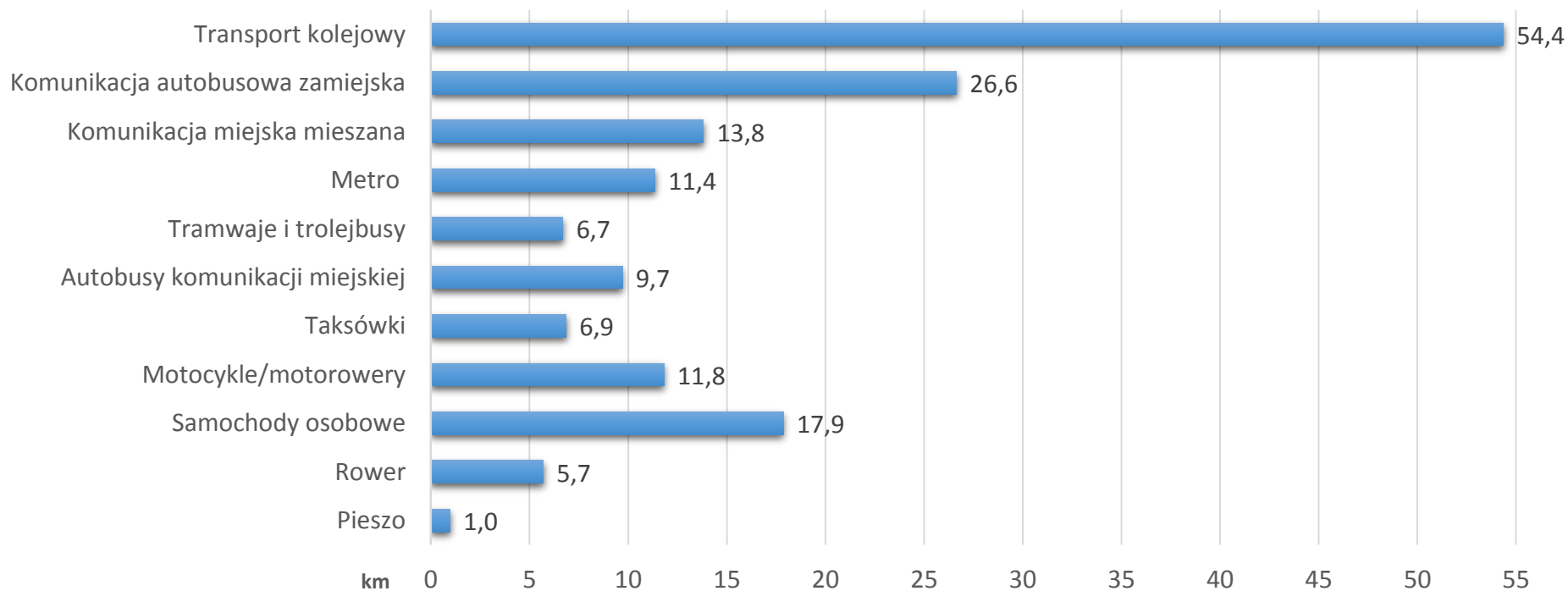


Najdalej do pracy jeżdżą mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego (średnio na odległość 14,8 km), wielkopolskiego (14,5 km), pomorskiego (14,2 km) oraz lubelskiego (14,0 km). Najkrótsze przemieszczenia do pracy odbywają mieszkańcy województwa podlaskiego (9,7 km) oraz warmińsko-mazurskiego (10,0 km). Do szkoły (uczelni) najdłuższe podróże odbywają osoby z województwa lubelskiego (19,1 km), wielkopolskiego (14,0 km) i lubuskiego (13,6 km), a najkrótsze z województwa dolnośląskiego (9,6 km) i warmińsko-mazurskiego (9,9 km). Po zakupy najdalej jeżdżą mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego (10,0 km) i warmińsko-mazurskiego (9,2 km), natomiast najbliżej – z województwa śląskiego (5,4 km), małopolskiego (6,1 km), dolnośląskiego i mazowieckiego (po 6,5 km).



- Najdalsze podróże w celu spędzenia wolnego czasu odbywają osoby z województwa małopolskiego (36,7 km), zachodniopomorskiego (35,6 km) i mazowieckiego (34,5 km). Mieszkańcy województwa podkarpackiego, kujawsko-pomorskiego oraz śląskiego i wielkopolskiego jeżdżą natomiast najbliżej (odpowiednio na średnią odległość: 19,2 km, 22,1 km, 22,8 km i 22,9 km).
- Średnia odległość przewozu uzależniona jest od użytego środka transportu. Dla pieszych przemieszczeń wynosi około 1 km, dla jazdy rowerem – 5,7 km, a dla transportu zmotoryzowanego – 17,9 km. Przejazdy samochodem osobowym dokonywane są na średnią odległość 17,9 km, motocyklem (skuterem) i motorowerem łącznie – na 11,8 km, komunikacją miejską – na odległość 9,5 km, komunikacją autobusową zamiejską – na 26,6 km, a transportem kolejowym średnio na odległość 54,4 km (pociągi osobowe – 37,2 km, a pociągi pośpieszne – 151,0 km).

Wykres 17. Średnia odległość przewozu 1 osoby według wybranych sposobów podróżowania





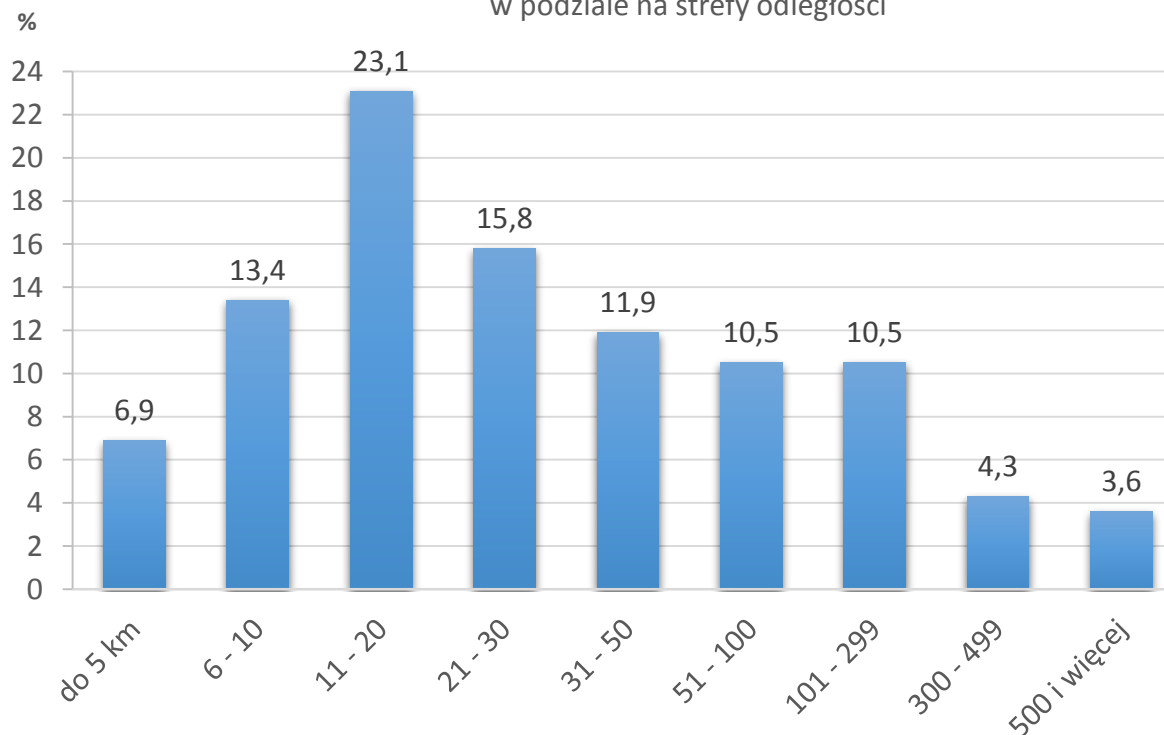
- W dni powszednie przejazdy wszystkimi środkami transportu łącznie są krótsze bo wykonywane średnio na odległość 10,7 km, a w dni weekendowe dłuższe i realizowane średnio na odległość – 20,0 km.
- Najwięcej osób przewożonych jest wszystkimi środkami transportu łącznie w przedziale czasowym 11-20 min.(34,8%) oraz do 10 min. (32,5%). Udział osób przewiezionych w przedziale 21-30 min wynosi 16,3%, a 31 min. i więcej – 16,4%. W przypadku transportu niezmotoryzowanego (pieszo, rowerem) najwięcej przewozów koncentruje się w czasie do 10 min. (48,4%) oraz 11-20 min. (31,9%). Udział osób przewiezionych transportem zmotoryzowanym w czasie do 10 min. wyniósł 27,4%, a w przedziale 11-20 min. – 35,7%. Nieco mniej przypada przewozów na przedziały czasowe 21-30 min. (18,1%) oraz 31 min. i więcej (18,8%). W ramach transportu zmotoryzowanego przewozy osób samochodami osobowymi koncentrują się w przedziale 11-20 min. (35,7%) oraz do 10 min. (31,6%). Na pozostałe przedziały przypada: 21-30 min. – 16,7% przewozów osób, a 31 min. i więcej – 16,0%.



Przebiegi samochodów osobowych

- Przeważająca liczba podróży w kraju odbywa się przy wykorzystaniu samochodów osobowych. Ich udział w ogólnych przewozach w Polsce wynosi 54,5%, a w ogólnej ilości pasażerokilometrów (tj. z uwzględnieniem odległości) jest jeszcze większy, bo wynosi 68,5%. Łączne przebiegi samochodów osobowych przy realizacji wszystkich rodzajów podróży wykonywanych przez osoby z populacji objętej badaniem wynoszą około 113,6 mld km rocznie, w tym ponad 75% przebiegów dokonywanych jest w dni powszednie. Najwięcej przebiegów samochodów odbywa się na odległość 11-20 km (23,1%) oraz 21-30 km (15,8%).

Wykres 18. Struktura rocznych przebiegów samochodów osobowych w podziale na strefy odległości

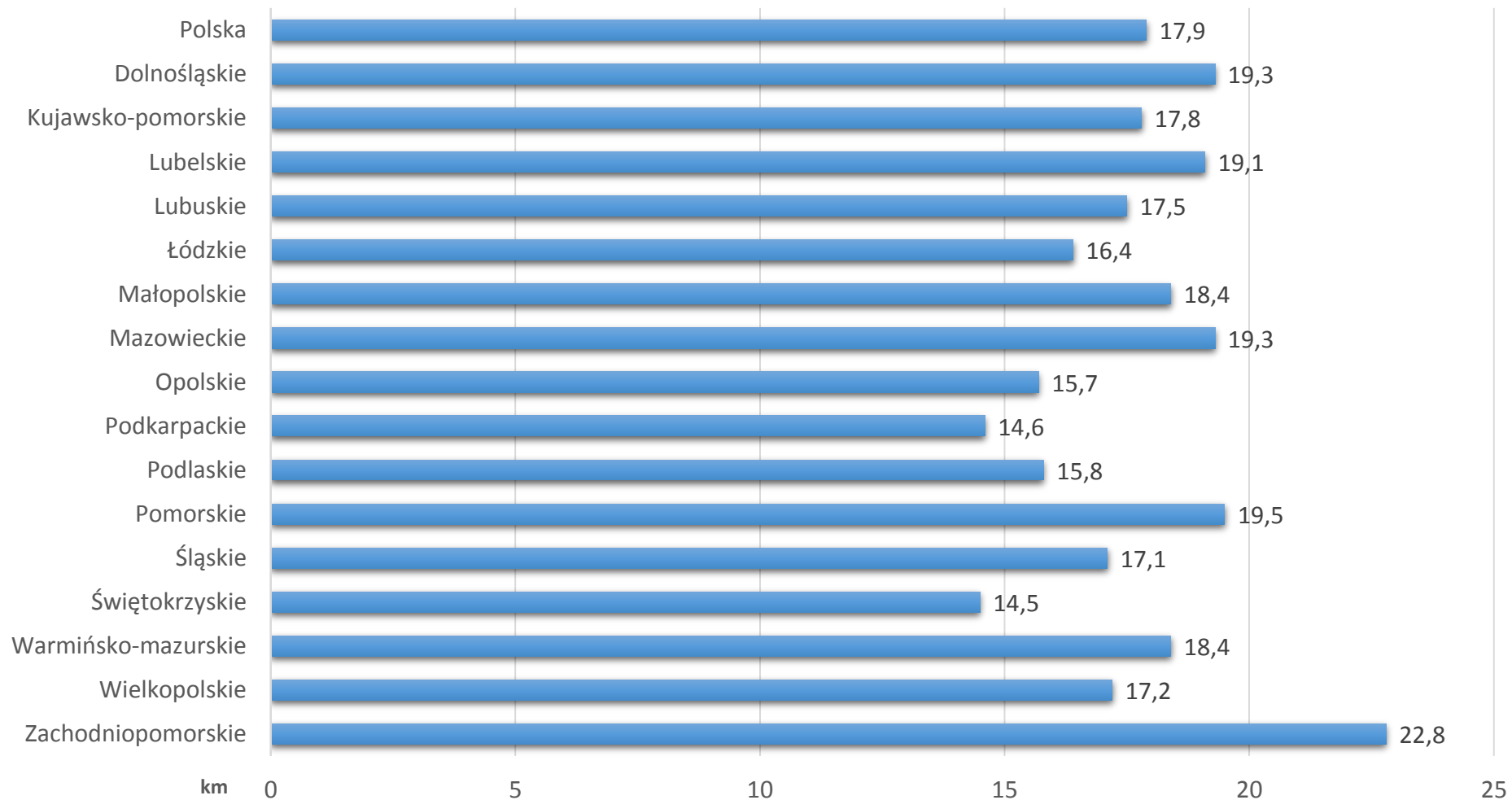




- Najczęściej samochody osobowe wykorzystywane są do dojazdów do pracy, a także w celu dokonywania zakupów, spędzania wolnego czasu oraz dla realizacji potrzeb osobistych. Przebiegi samochodów przy wykonywaniu wymienionych celów wynoszą odpowiednio: 27,2% (dojazdy do pracy), 5,2% (zakupy), 4,6% (spędzanie wolnego czasu), 4,2% (potrzeby osobiste) ogólnych przebiegów samochodów osobowych. Przebiegi przy podróżach powrotnych do domu stanowią 47,7%.
- Najwięcej przebiegów samochodów osobowych w ramach podróży krajowych realizowanych jest w województwie mazowieckim (13,7%), śląskim (11,6%) oraz wielkopolskim (10,1%). Najmniejszy udział w ogólnych przebiegach tych pojazdów w kraju posiadają województwa: opolskie (2,5%), świętokrzyskie (2,6%) i lubuskie (2,7%).



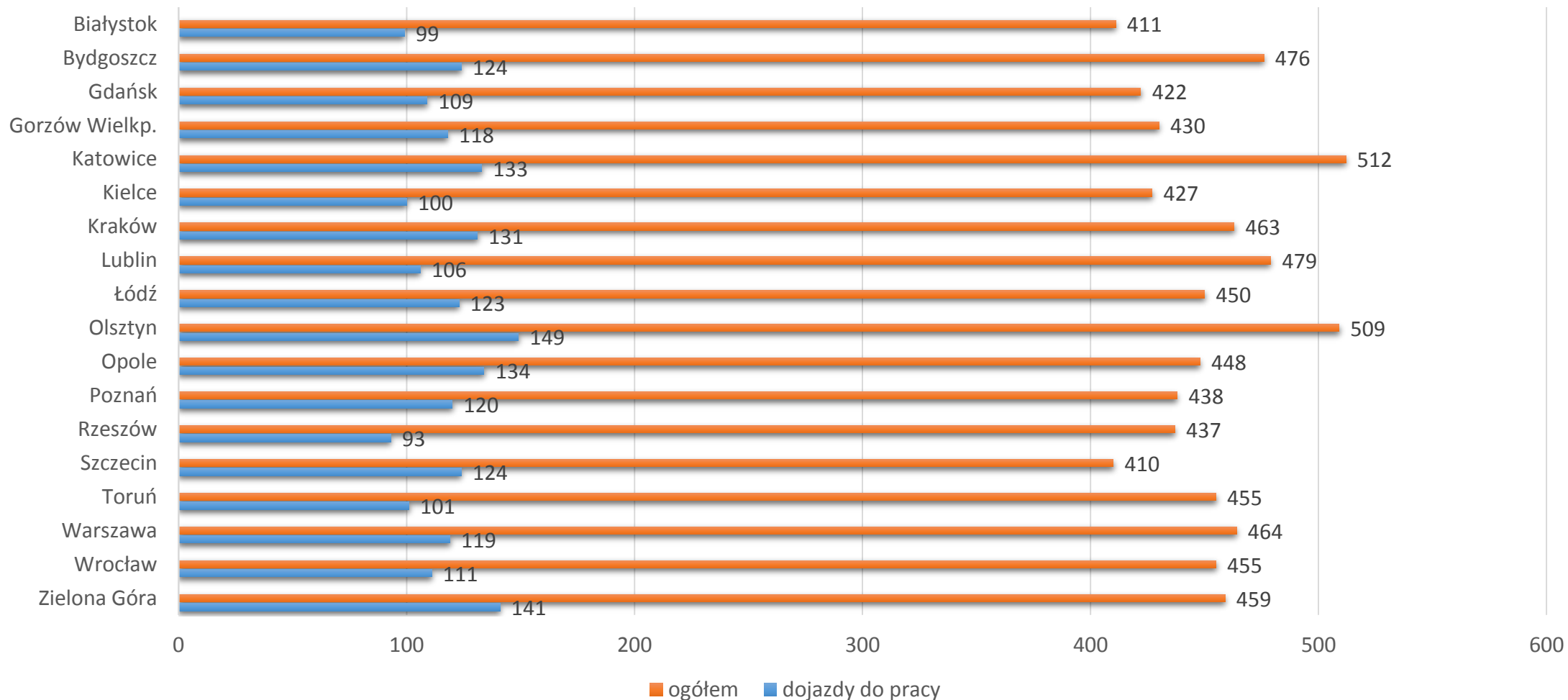
Wykres 19. Średnia odległość przewozu 1 osoby odbywającej podróż samochodem osobowym według województw





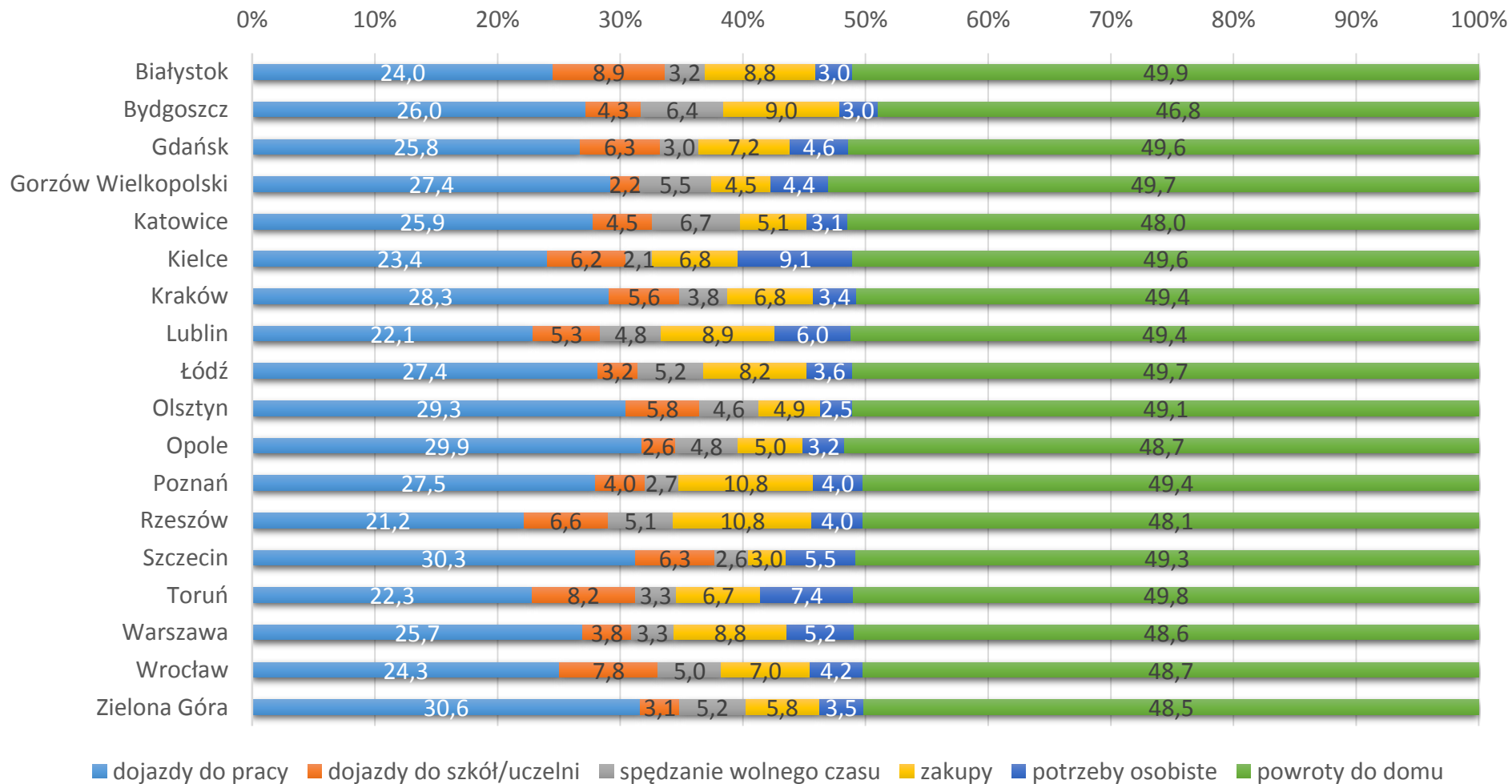
Wybrane informacje o podróżach w miastach wojewódzkich

Wykres 20. Średnia roczna liczba podróży na 1 osobę w miastach wojewódzkich



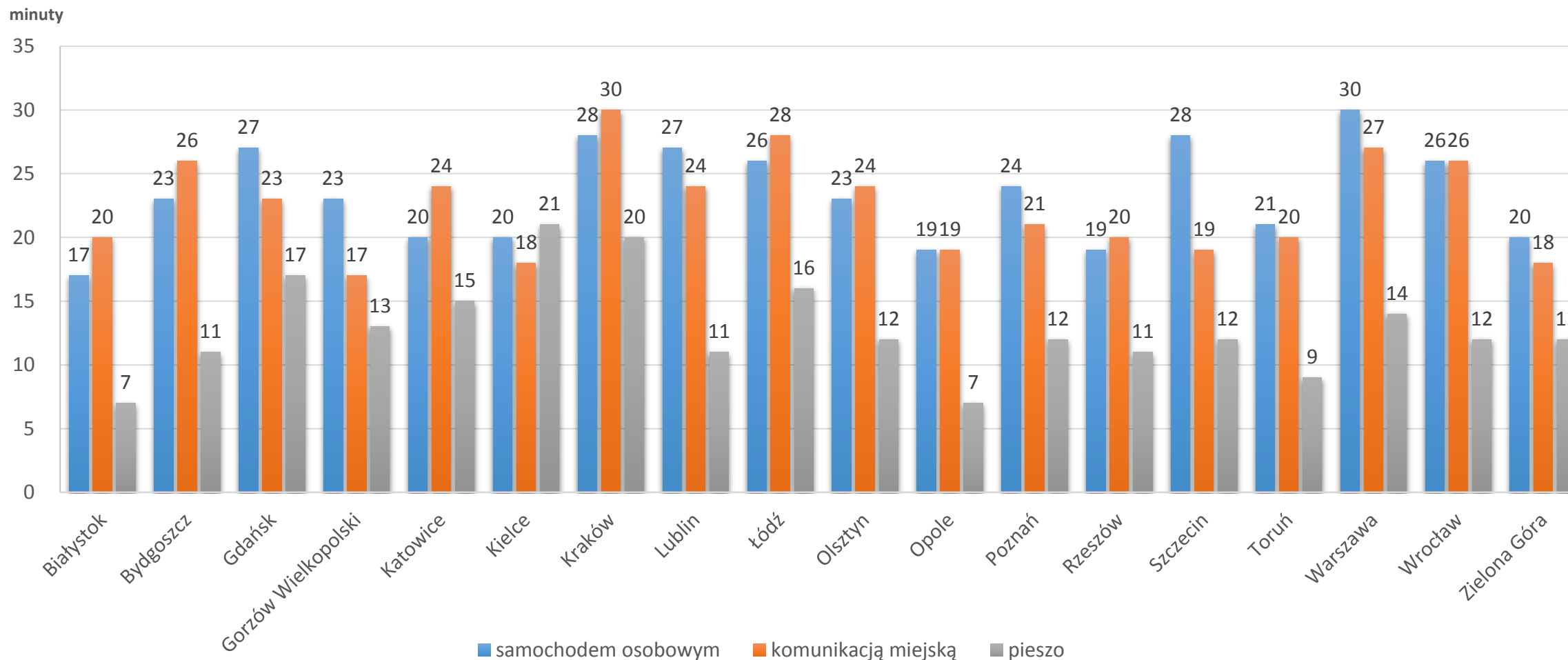


Wykres 21. Udział % rocznej liczby podróży według celów podróży w miastach wojewódzkich



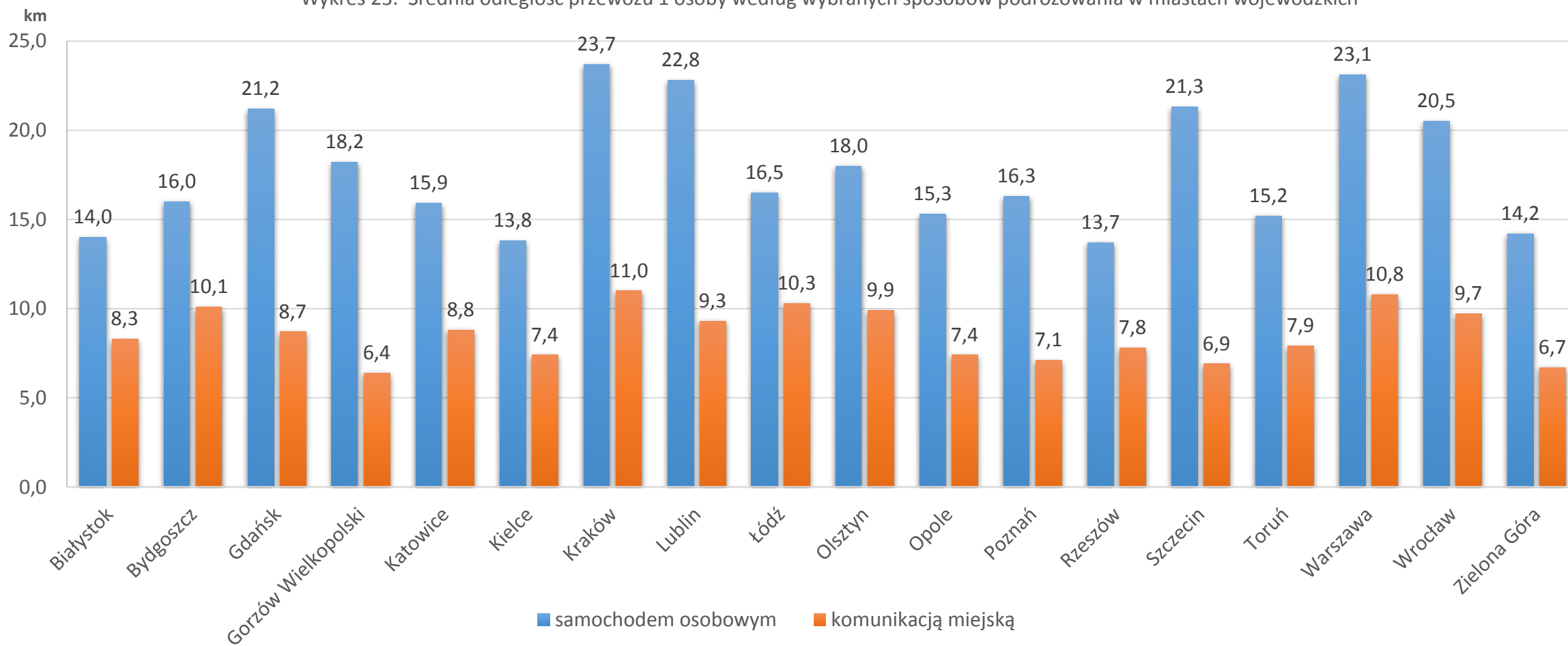


Wykres 22. Średni czas trwania podróży według wybranych środków transportu w miastach wojewódzkich





Wykres 23. Średnia odległość przewozu 1 osoby według wybranych sposobów podróżowania w miastach wojewódzkich





POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Dziękuję za uwagę

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013