



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Streszczenie raportu końcowego w języku nietechnicznym

Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce



Praca badawcza pt. „Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” realizowana była w celu zapewnienia dostępności wybranych wskaźników z zakresu zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce, wynikających z Listu Intencyjnego o współpracy pomiędzy Ministrem Rozwoju Regionalnego (obecnie Infrastruktury i Rozwoju – MiR) a Prezesem Głównego Urzędu Statystycznego, podpisanego dnia 18 grudnia 2012 r.

W ramach pracy badawczej opracowano metodologię i organizację badania pilotażowego, które zostało przeprowadzone na terenie całego kraju celem zebrania danych źródłowych niezbędnych do opracowania wskaźników dotyczących transportu pasażerskiego.

1. Metodologia i organizacja badania pilotażowego

Jednostką obserwacji w badaniu pilotażowym zachowań komunikacyjnych w Polsce były gospodarstwa domowe jedno- lub wieloosobowe oraz członkowie tych gospodarstw w wieku 16 lat i więcej zamieszkujące wylosowane mieszkanie. Na potrzeby badania pilotażowego zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce przyjęto, że gospodarstwo domowe¹ stanowi wszystkie osoby spokrewnione lub niespokrewnione ze sobą, mieszkające wspólnie, bez względu na sposób utrzymania.

Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych w Polsce było realizowane metodą reprezentacyjną na próbie zasadniczej liczącej 18 tys. mieszkań i rezerwowej – 36 tys. mieszkań na terenie całego kraju.

Praca badawcza przeprowadzona była w trzech etapach.

W pierwszym etapie opracowano metodologię badania pilotażowego zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce wraz z przygotowaniem operatu losowania i schematu losowania próby. Zaprojektowano organizację badania, opracowano założenia walidacji i przetwarzania danych oraz kryteria jakości wyników pozyskanych z badania, a także algorytmy obliczania wskaźników dotyczących zachowań komunikacyjnych ludności. Zasadniczym jednak zadaniem tego etapu było opracowanie kwestionariusza, który był podstawą realizacji wywiadu ankierskiego wśród gospodarstw domowych. Kwestionariusz składał się z dwóch modułów. Pierwszy moduł dotyczył informacji o przeprowadzonym wywiadzie i ogólnych danych gospodarstwa domowego, drugi natomiast zawierał kwestionariusz indywidualny z informacjami o osobach w wieku 16 lat i więcej w gospodarstwie domowym i ich zachowaniach komunikacyjnych w dni powszednie i weekendowe oraz wyjazdów okazjonalnych powyżej 100 km.

Pierwszy etap pracy badawczej zakończony został raportem metodologicznym, który przekazano 17 lutego 2015 r.

Drugi etap obejmował wylosowanie próby do badania, przygotowanie aplikacji do rejestracji danych zawartych w kwestionariuszu oraz aplikacji do weryfikacji wyników badania. Została opracowana strona internetowa (<http://ankieter.stat.gov.pl>) dedykowana badaniu pilotażowemu zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce.

Badanie pilotażowe przeprowadzone zostało w dniach **od 20 kwietnia do 25 maja 2015 r.** na terenie całego kraju przy zastosowaniu następujących metod badawczych, tj.:

- metoda CAII - poprzez samodzielne wypełnienie przez respondenta kwestionariusza przy użyciu wyłącznie aplikacji internetowej w terminie od 20 kwietnia do 23 kwietnia 2015 r.

¹ W słowniku pojęć gospodarstwo domowe określa się jako zespół osób zamieszkujących razem i wspólnie utrzymujących się, a osoby samotne utrzymujące się samodzielnie tworzą jednoosobowe gospodarstwa domowe (Źródło: <http://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/definicje-pojec/103,pojecie.html>).



- metoda CAPI - przy pomocy ankietarskiego 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 pozyskanych informacji do aplikacji dedykowanej metodzie CAPI.

Produktem drugiego etapu pracy badawczej był raport kompletności z przeprowadzonego badania wraz z wnioskami odnośnie organizacji badania, zakresu przedmiotowego kwestionariusza i funkcjonowania aplikacji do rejestracji danych działającej na tablecie/komputerze lub w Internecie (samospis), który przekazano 3 czerwca 2015 r.

W trzecim etapie, zakończonym raportem końcowym, nastąpiła weryfikacja danych jednostkowych w ramach systemu informatycznego badania, ustalenie wag uogólniających, obliczenie precyzji wyników oraz wskaźników z zakresu dokładności danych, a także uogólnienie i naliczenie wyników badania pilotażowego zgodnie z makietami tablic dla Polski ogółem, według województw i miast wojewódzkich, a także utworzenie bazy danych (zawierającej nieidentyfikowalne dane jednostkowe oraz tablice wyników w zakresie wskaźników dotyczących transportu pasażerskiego). Raport końcowy podsumowujący pracę badawczą przekazano 16 października 2015 r.

2. Analiza wyników badania pilotażowego

Próba do badania zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce liczyła 18000 mieszkań w skali całego kraju. Wywiady zrealizowano w 13551 mieszkaniach, w tym 55,3% w ramach próby zasadniczej. Wskaźnik odpowiedzi kształtował się na poziomie 75,3%, natomiast w miastach wyniósł 70,4%, a na terenach wiejskich - 86,8%. Dla 4449 mieszkań (tj. 24,7%) nie udało się przeprowadzić wywiadu pomimo wykorzystania zarówno próby zasadniczej, jak i rezerwowej. Kompletność badania pilotażowego w 2015 r. została zaprezentowana w załączniku nr 1.

Charakterystyka gospodarstw domowych (mieszkań)

W badaniu pilotażowym zachowań komunikacyjnych ludności wzięło udział 13551 gospodarstw domowych, w których mieszkało 30886 osób w wieku 16 lat i więcej. 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%) oraz 35-44 lata (ok. 17%) i 45-54 (ok. 16%), 25-34 (ponad 15%).

Respondenci uczestniczący w badaniu najliczniej (ponad 33%) posiadali wykształcenie średnie oraz zasadnicze zawodowe (ok. 26%). Znacząca była również liczba osób z wykształceniem wyższym (ok. 20%).

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%.

Spośród osób pracujących ok. 87% wykonywało pracę poza domem, nieco ponad 8% w domu oraz ok. 5% świadczyło pracę w trybie mieszanym. Blisko 70% pracujących przemieszcza się do pracy w tej samej gminie w której mieszka, a 30% dojeżdża do pracy w innych gminach.



W przypadku uczniów i studentów ok. 55% uczęszcza do szkoły lub uczelni znajdującej się w tej samej gminie, co miejsce zamieszkania, a 45% dojeżdża do innych gmin.

Środki transportu w gospodarstwach domowych

Średnio na 1 gospodarstwo domowe objęte badaniem przypadało 0,9 pojazdu, a w przypadku gospodarstw posiadających samochody osobowe – 1,4 pojazdu. Spośród gospodarstw zmotoryzowanych najwięcej posiadało 1 samochód (69,5%), znacząca była również liczba gospodarstw wyposażonych w 2 pojazdy (24,7%). Liczba gospodarstw dysponujących co najmniej 3 samochodami osobowymi wyniosła 5,8%. Łącznie w gospodarstwach tych znajdowało się 12,2 tys. samochodów osobowych. Po uogólnieniu wyników liczba tych pojazdów przekłada się na 12,8 mln w populacji objętej badaniem. Ponadto 3,4% gospodarstw domowych wyposażonych w samochody osobowe posiadało również inne pojazdy – motocykle, skutery lub motorowery.

W sumie w 405 gospodarstwach domowych znajdowały się motocykle, skutery lub motorowery, tj. 3% ogólnej liczby gospodarstw objętych badaniem. Po uogólnieniu łączna liczba tych pojazdów wyniosła ok. 0,5 mln pojazdów.

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

Samochody osobowe wykorzystywane są w dużym stopniu w dojazdach do pracy i szkoły (uczelni). Na podstawie przeprowadzonych wywiadów ustalono, że udział osób dojeżdżających do pracy oraz szkoły (uczelni) w ogólnej liczbie tych respondentów przekracza poziom 55%.

Z odpowiedzi udzielonych przez respondentów, co do częstotliwości korzystania z samochodu osobowego w dojazdach do pracy lub szkoły/uczelni 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.

Wykorzystanie rowerów

Na podstawie przeprowadzonych wywiadów ustalono, że liczba gospodarstw posiadających rowery użytkowane przez osoby w wieku 16 lat i więcej wynosi 8606, tj. 63,5% ogólnej liczby gospodarstw objętych badaniem. Łącznie w tych gospodarstwach znajdowało się 16,4 tys. sprawnych rowerów. Po uogólnieniu liczba rowerów użytkowana przez tę grupę wiekową wynosi ok. 17023 tys. Na 1000 ludności objętej badaniem przypadają 554 rowery.

Z rowerów korzysta ok. 55% respondentów, a 45% udzieliło odpowiedzi negatywnej. 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.

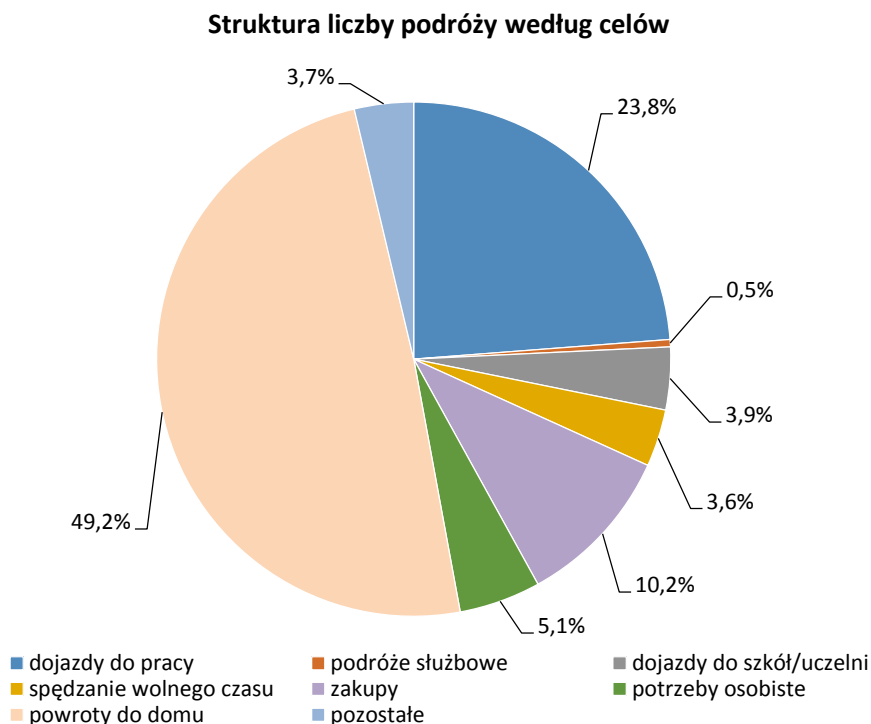
Podróże

Na podstawie wyników badania ustalono, że osoby w wieku 16 lat i więcej wykonują ok. 13 mld podróży. Na 1 osobę przypadają 422 podróże rocznie. 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.



W dni powszednie wykonywanych jest w Polsce ponad 11 mld podróży rocznie (360 podróży na 1 osobę), a w dni weekendowe powyżej 1,8 mld (ponad 59 podróży). Strukturę według celów realizowanych we wszystkich rodzajach podróży przedstawia wykres 1.

Wykres 1. Struktura podróży według celów



Źródło: opracowanie własne.

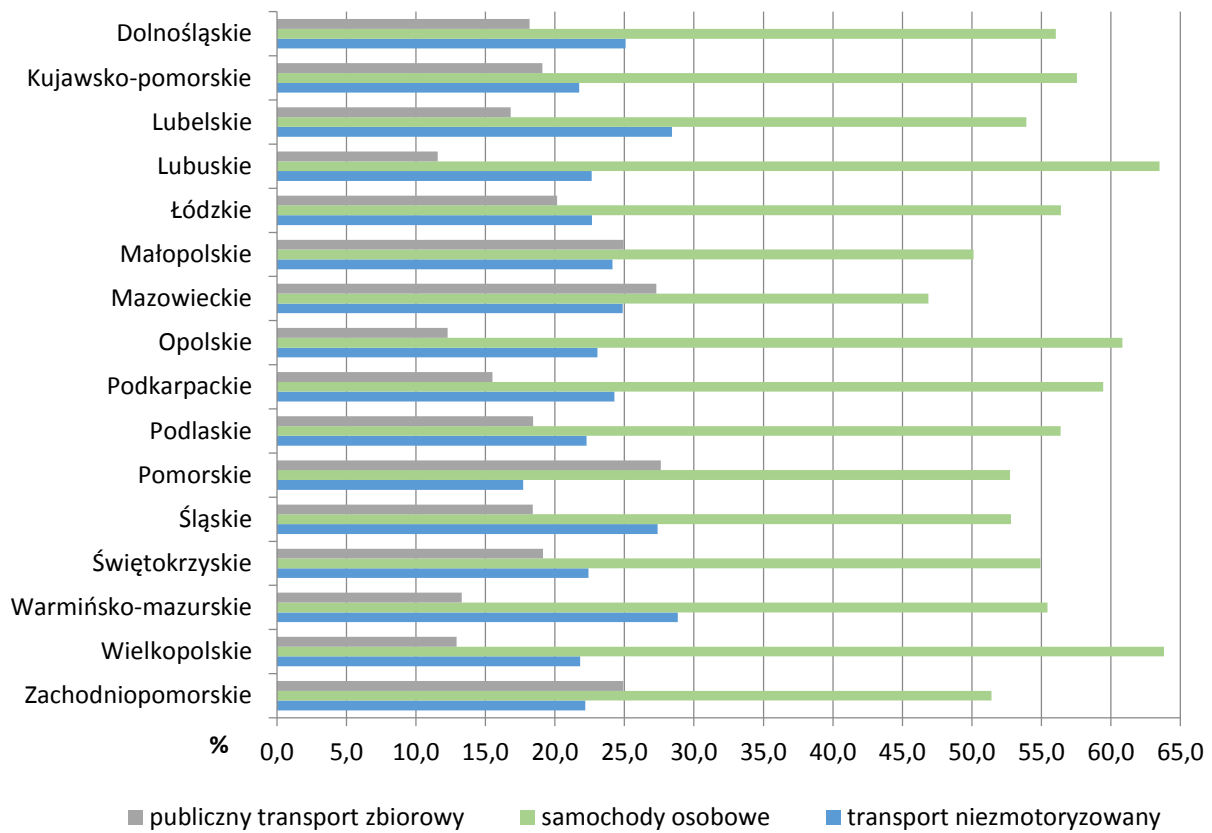
Średni czas podróży jest zróżnicowany w zależności od celu podróży. Dla wszystkich rodzajów podróży łącznie wynosi on w skali kraju średnio 24 min. Dojazdy do pracy zajmują ok. 24 min, a dojazdy do szkoły (uczelni) – 30 min. Średni czas podróży związany ze spędzaniem wolnego czasu wynosi ok. 33 min.,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

Przewozy pasażerów

Przeważająca większość podróży w Polsce odbywa się środkami transportu zmotoryzowanego (75,4%). Na transport niezmotoryzowany (pieszo, rower) przypada 24,1%, w tym na podróże rowerem – 9,4%. Zróżnicowanie korzystania z samochodów osobowych, transportu zbiorowego oraz transportu niezmotoryzowanego w województwach przedstawia wykres 2.



Wykres 2. Udział przewozów osób według wybranych sposobów podróżowania

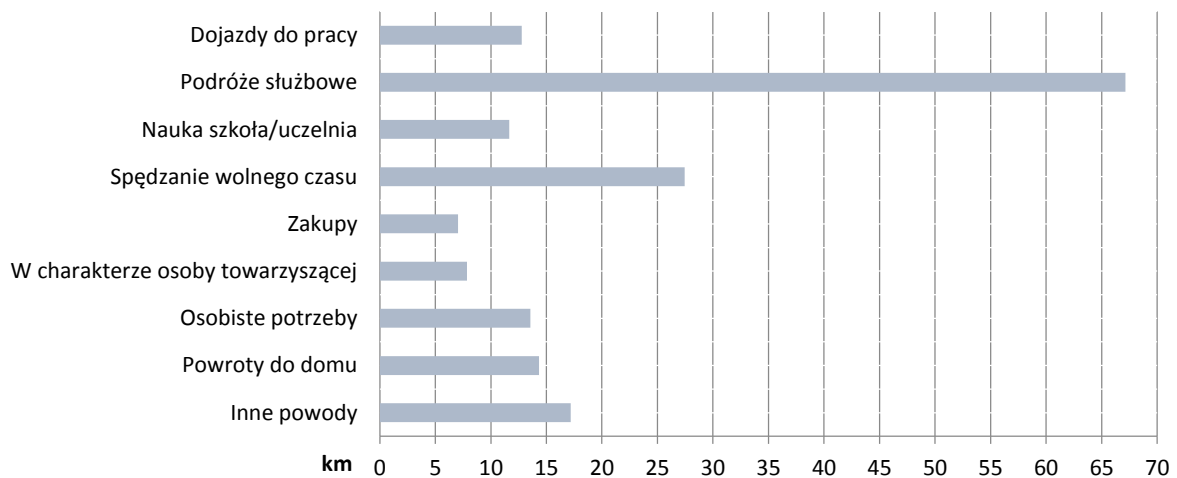


Źródło: opracowanie własne.

Średnia odległość przewozu 1 osoby wszystkimi środkami transportu (łącznie z transportem niezmotoryzowanym) we wszystkich rodzajach podróży w Polsce wynosi 14,2 km.

Średnia odległość przewozu determinowana jest celem podróży, co obrazuje wykres 3.

Wykres 3. Średnia odległość przewozu 1 osoby według wybranych celów podróży



Źródło: opracowanie własne.



Średnia odległość przewozu 1 osoby uzależniona jest również 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).

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.

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 pracy przewozowej przy przewozie osób (tj. z uwzględnieniem odległości) jest jeszcze większy, bo wynosi 68,6%. Łączne przebiegi samochodów osobowych przy realizacji wszystkich rodzajów podróży 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%).

Najczęściej samochody osobowe wykorzystywane są do dojazdów do pracy (27,2%), a także w celu dokonywania zakupów (5,2%), spędzania wolnego czasu (4,6%) oraz dla realizacji potrzeb osobistych (4,2%). Przebiegi przy podróżach powrotnych do domu stanowią 47,7%.

*

*

*

Podsumowując efekty pracy badawczej, należy stwierdzić, że przeprowadzone badanie pilotażowe dostarczyło cennych informacji niezbędnych do prowadzenia prac analitycznych, które mogą być wykorzystane dla kreowania i monitorowania polityki transportowej – samorządowej, ogólnokrajowej oraz unijnej.

Podstawowe dane oraz zasady metodologiczno–organizacyjne zastosowane w badaniu pilotażowym „Badanie zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” będą dostępne w postaci prezentacji oraz tablic wynikowych w Internecie pod adresem: www.stat.gov.pl/statystyka-regionalna/statystyka-dla-polityki-spojnosci.

Planuje się, że badanie zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce będzie kontynuowane z częstotliwością co 3 lata. W latach 2016-2017 przewiduje się prowadzenie prac dostosowujących do wymagań Eurostatu i przedstawienia tematu na posiedzeniu Komisji Metodologicznej celem uwzględnienia go w programie badań statystycznych statystyki publicznej po raz pierwszy w roku 2018.