# Zrównoważony transport w świadomości kierowców cz. I

Utworzono: czwartek, 15, wrzesień 2011 08:43 REDAKCJA EDROGA.PL




Większość polskich kierowców pokonuje samochodem krótkie dystanse, nawet do 5 km. Tłumaczą to wygodą i oszczędnością czasu. Jednak pocieszające jest to, że są skłonni zrezygnować z jazdy samochodem na rzecz komunikacji miejskiej. Dostrzegają w tym swoje korzyści zdrowotne i finansowe.

Ministerstwo Środowisko wykonało badanie świadomości i postaw kierowców w zakresie zrównoważonego transportu. Pierwszy jego etap przeprowadzono w dniach 9-14 czerwca ubiegłego roku. Posłużono się wywiadami bezpośrednimi na próbie obejmującej 600 kierowców. W badaniu uczestniczyli kierowcy w wieku od 18 do 64 lat, będący mieszkańcami miast.

Celem badania było sprawdzenie efektywności kampanii „Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu”. Badanie, na zlecenie resortu środowiska, wykonało PBS DGA. Sfinansowano je ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Z badań wynika, że polscy kierowcy, mieszkańcy miast, najczęściej poruszają się na trasie dom - praca (17%) i praca - dom (17%). Samochód osobowy jest głównym środkiem transportu polskich kierowców w miastach (83%), w tym ci którzy korzystają z innych możliwości najczęściej wskazywali poruszanie się: pieszo (7%), autobusem (5%), tramwajem lub rowerem (po 2%). Ponadto mężczyźni nieco częściej niż kobiety (88% wobec 78%) wykorzystują samochód osobowy jako swój główny środek transportu.

Badani kierowcy równie często poruszają się na krótkich dystansach (do 5 km), co na długich dystansach (powyżej 5 km) - odpowiednio 49% wobec 51%. Większość ich podróży (57%) nie trwa więcej niż 15 minut. W dni powszednie najwięcej



Phoca PDF

podróży kierowcy odbywają podczas porannego i popołudniowego szczytu - odpowiednio 28% i 29%.

Jedynie co dziewiąty badany kierowca jeździ stosunkowo nowym samochodem osobowym (0 - 4 lat; 11%). Większość jeździ starszymi samochodami – średni wiek samochodu osobowego badanego kierowcy wyniósł nieco ponad 10 lat. Stosunkowo najnowszymi samochodami dysponują badani z wyższym wykształceniem, podobnie badani z najwyższymi dochodami na osobę w gospodarstwie domowym (pow. 2000 zł miesięcznie) dysponują stosunkowo nowszymi samochodami.

Ponad połowa kierowców najczęściej tankuje benzynę 95-oktanową (54%). Co czwarty najczęściej tankuje olej napędowy (24%). Mężczyźni nieco częściej niż kobiety tankują paliwo do samochodów z silnikiem typu Diesel (28% wobec 17%). Im dalej od centrum mieszkają respondenci, tym częściej tankują gaz LPG (mieszkańcy centrum – 10%, bliskich przedmieść – 14%, odległych przedmieść – 25%), a rzadziej benzynę 95 (mieszkańcy centrum – 57%, bliskich przedmieść – 53%, odległych przedmieść – 47%).

Trzech na czterech badanych kierowców (74%) to wyłączni kierowcy danego samochodu osobowego. Co czwarty (26%) dzieli się tym samochodem osobowym z innymi kierowcami, w tym kobiety czynią to częściej niż mężczyźni (35% wobec 20%). Większość kierowców – niemal trzech na czterech ankietowanych (73%) – przewozi przynajmniej jednego pasażera w tygodniu.

Główną motywacją do korzystania z samochodu osobowego jest przede wszystkim wygoda (70%). Kierowcy często wspominali też oszczędność czasu (47%). Kobiety nieco częściej niż mężczyźni wskazywały wygodę (odpowiednio 73% wobec 67%). Osoby najstarsze (60+ lat) nieco rzadziej niż pozostali wskazywały na oszczędność czasu (34%) i niezależność od rozkładów jazdy (14%). Osoby z wykształceniem zawodowym rzadziej niż pozostali wskazywały na takie motywacje jak wygoda (63%), czy niezawodność (4%).

Zapytani o problemy i trudności związane z utrzymaniem samochodu, kierowcy najczęściej wymieniali: zły stan dróg (52%), korki (46%) oraz wysokie koszty utrzymania samochodu i ceny paliwa (41%). Kobiety nieco częściej niż mężczyźni wskazywały na trudność w znalezieniu miejsc parkingowych (31% wobec 23%), oraz możliwość awarii (13% wobec 7%). Im wyższe wykształcenie badanych, jak również im wyższe dochody, tym rzadziej wskazywano na problemy związane z kosztami utrzymania samochodu.

Kierowców, którzy nie korzystają z transportu publicznego, zapytano o powody takiego wyboru. Najczęściej wskazywano niski komfort podróży (39%), tłok (36%), oraz brak możliwości dojazdu w wybrane miejsce komunikacją miejską (20%). Im większe miasto tym częściej badani wskazywali na problem korków (największe miasta – 65%, średnie miasta – 46-51%, najmniejsze miasta – 29%). Kierowcy, dla których komunikacja publiczna nie jest głównym środkiem transportu, stanowili większość, bo aż 95% wszystkich badanych.



Phoca PDF

Jedynie co czwarty kierowca (26%) zetknął się kiedykolwiek z terminem „Park&Ride”. Najwyższy odsetek badanych, którzy zetknęli się z tym terminem, odnotowano w największych miastach (pow. 500 tys. mieszkańców – 36%, 200-500 tys. mieszkańców – 28%). Im wyższe wykształcenie badanych, tym wyższy odsetek osób, które zetknęły się z tym zagadnieniem. Wśród osób, które słyszały o Park&Ride, blisko 2/3 (62%) poprawnie kojarzy ten termin z łączeniem samochodu i komunikacji miejskiej w codziennych podróżach, czy specjalnymi parkingami przy przystankach/stacjach metra, kolejki.

Niemal co piąty respondent (18%) wyraził chęć skorzystania z takiej możliwości łączenia w codziennych podróżach samochodu i transportu publicznego. Odsetek badanych wyrażających skłonność do skorzystania z takiego rozwiązania nieznacznie rośnie im wyższe jest wykształcenie badanych. Podobnie im wyższe dochody na osobę w gospodarstwie domowym respondenta, tym wyższa skłonność do łączenia samochodu i komunikacji miejskiej w podróżach (najniższe dochody – 17%, najwyższe dochody – 28%). Osoby przychylne temu rozwiązaniu swoją odpowiedź motywowały możliwością uniknięcia korków, oszczędzenia czasu (46%) i pieniędzy (31%).

Osoby, które nie zdecydowałyby się na połączenie samochodu i transportu publicznego w codziennych podróżach często podkreślały możliwość szybszego dojazdu (28%) i większą wygodę i komfort podróży (27%) jednym środkiem transportu jakim jest samochód osobowy.

Kiedy badanych kierowców zapytano o ich stosunek do różnych rozwiązań mających na celu ograniczenie ruchu samochodów osobowych w centrach miast, największą aprobatę zyskał pomysł wydzielenia specjalnych pasów tylko dla autobusów (65%). Kierowcy byli zdecydowanie mniej entuzjastyczni wobec takich rozwiązań jak opłaty za wjazd samochodem do centrum miasta (21%), wyłącznie płatne miejsca parkingowe (24%), czy też kompletny zakaz wjazdu samochodom osobowym do centrum miasta w weekendy (31%).

Zakaz wjazdu samochodom osobowym w weekendy zyskał nieco większą aprobatę mieszkańców centrów miast (34%), niż mieszkańców przedmieść – tych bliskich (29%) i tych bardziej oddalonych od centrum (25%). Przychylność temu rozwiązaniu była także wyższa u osób z wyższymi dochodami (osoby o najwyższych dochodach – 44%, w porównaniu do osób o najniższych dochodach – 26%). Osoby o wyższych dochodach nieco pozytywniej niż osoby o niższych dochodach oceniały także pomysł wprowadzenia opłat za wjazd do ścisłego centrum miasta (29-31% wobec 17%).

Wprowadzenie wyłącznie płatnych miejsc do parkowania w centrum miasta było lepiej oceniane w starszych grupach wiekowych (34% w najstarszej grupie wiekowej, wobec 8% w najmłodszej grupie wiekowej), jak również wśród osób o wyższych dochodach (34% w grupach o wyższych dochodach).

Niewielu kierowców wykonujących samochodem osobowym krótkie podróże (do 5

km) byłoby skłonnych do zrezygnowania z samochodu osobowego na krótkich dystansach – zaledwie co czwarty wyraził taką chęć (26%). Osoby ze średnim (27%) i wyższym wykształceniem (29%) nieco częściej niż osoby z wykształceniem zawodowym (20%) deklarowały taką skłonność. Osoby o najwyższych dochodach częściej niż osoby z niższymi dochodami deklarowały skłonność do rezygnacji z samochodu na krótkim dystansie (33% w porównaniu do 20% wśród osób o najniższych dochodach).

Motywując wybór samochodu jako środka transportu na krótkich dystansach kierowcy najczęściej wskazywali na trudności w zakupie biletów komunikacji miejskiej (44%), czy też brak możliwości bezpośredniego dojazdu do celu (34%).

Kierowcy widzą potencjalne korzyści wynikające ze zrezygnowania z samochodu na krótkich dystansach – najczęściej wskazują korzyści zdrowotne (57%) i finansowe (41%). Osoby najstarsze częściej niż pozostali wskazywały na korzyści zdrowotne (66%), natomiast osoby z najmłodszej grupy wiekowej (18-24 lat) częściej niż pozostali wskazywały na korzyści finansowe (55%), zaś rzadziej niż pozostali wskazywały na korzyści społeczne takie jak rozmowa z sąsiadami, czy spacer z dzieckiem (9%). Im wyższe wykształceniem tym rzadziej badani wskazywali na korzyści finansowe. Natomiast osoby o wyższych dochodach rzadziej niż pozostali wskazywały na korzyści finansowe (51%) i zdrowotne (31%), częściej natomiast wymieniały korzyści dla środowiska (44%).

Jednocześnie co czwarty kierowca (27%) twierdzi, że żadne korzyści nie skłonią go do zrezygnowania z samochodu w przypadku krótkich podróży. Osoby o najwyższych dochodach, jak również osoby z wyższym wykształceniem stosunkowo najczęściej deklarowały, że żadne korzyści nie skłonią ich do rezygnacji z samochodu na krótkich dystansach. Osoby charakteryzujące się tymi cechami nieco częściej niż pozostali deklarują, że korzystają z samochodu ze względu na wygodę i oszczędność czasu. Ponadto te osoby użytkują samochody stosunkowo nowe (w porównaniu z pozostałymi grupami respondentów), więc – na ogół – najbardziej ekonomiczne, ekologiczne i najbardziej wygodne w użytkowaniu

Jedynie co dziesiąty badany kierowca (10%) słyszał kiedykolwiek o zrównoważonym transporcie. Nieco wyższą znajomość tego zagadnienia odnotowano wśród respondentów o wyższym wykształceniu (10%), oraz o najwyższych dochodach (16%). Po odczytaniu przez ankietera definicji zrównoważonego transportu blisko dwie trzecie (62%) kierowców uznało, że zrównoważony transport jest dla nich rzeczą ważną.

Źródło: Ministerstwo Środowiska



Phoca PDF