

Katarzyna Hebel, Krzysztof Grzelec
Uniwersytet Gdański

Zmiany w zachowaniach i preferencjach komunikacyjnych mieszkańców Sopotu i Gdyni

Wprowadzenie

Systematycznie realizowane badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców pozwalają na elastyczne dostosowanie oferty przewozowej komunikacji miejskiej do potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji mieszkańców. Zmiany tych kategorii analizowane w dłuższym okresie czasu powinny wyznaczać kierunki działań strategicznych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i polityki transportowej miasta.

Uniwersytet Gdański i Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni prowadzą badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców od 1994 r. Badania realizowane są co dwa lata na losowo dobranej próbie mieszkańców w gospodarstwach domowych metodą wywiadu standaryzowanego.

W artykule uwzględniono wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni zrealizowane w 1996 r. i w Sopocie w 1995 r. oraz wyniki badań przeprowadzonych w 2005 r. w Sopocie i w 2006 r. w Gdyni. Umożliwia to analizę zmian w zachowaniach i preferencjach komunikacyjnych mieszkańców w okresie 10 lat. W trakcie realizacji kolejnych badań ich zakres merytoryczny ulegał pewnym modyfikacjom, a w ślad za nim zmieniały się pytania stawiane mieszkańcom. Było to spowodowane koniecznością zidentyfikowania i przeanalizowania bieżących problemów transportu publicznego w obu miastach.

Charakterystyka badanej populacji i komunikacji miejskiej w Gdyni i Sopocie

Gdynia i Sopot są wraz z Gdańskiem miastami tworzącymi główny trzon aglomeracji gdańskiej, tzw. Trójmiasto. Liczba mieszkańców Gdyni i Sopotu wynosi odpowiednio 252 791 i 39 441 osób (stan na dzień 30.06.2005 r.), co oznacza w stosunku do 1996 i 1995 r. wzrost o 0,5% w Gdyni i spadek 13,1% w Sopocie.

Tabela 1
Struktura wiekowa objętych badaniami mieszkańców Gdyni w 1996 r. i 2006 r.
oraz Sopotu w 1995 r. i w 2005 r. [%]

Wiek	Gdynia		Sopot	
	1996	2006	1995	2005
16–20	10,6	7,3	11,0	7,3
21–30	17,6	19,9	17,8	19,6
31–40	19,3	17,1	23,2	15,3
41–50	24,4	17,1	24,9	17,6
51–60	13,7	21,9	12,9	20,6
60–70	11,0	11,8	7,1	13,6
71–75	3,6	5,0	3,1	6,0

Źródło: badania własne.

Strukturę wiekową badanych mieszkańców Gdyni w 1996 r. i 2006 r. oraz Sopotu w 1995 r. i 2005 r. przedstawiono w tabeli 1.

Wyniki badań wskazują na podobną tendencję zmian w strukturze mieszkańców obu miast. W okresie 10 lat zmniejszył się udział osób w przedziale wiekowym 16–20 lat, 31–40 lat i 41–50 lat. Udział osób w wieku 31–40 lat zmniejszył się wyraźniej w Sopocie (o 7,9%) niż w Gdyni (o 2,2%). Spadek udziału liczby osób w wieku 16–20 lat w obu miastach był podobny (3,3% w Gdyni i 3,7% w Sopocie). Dokładnie o 7,3% zmniejszył się udział osób w wieku 41–50 lat w obu miastach. Wzrósł udział osób w Gdyni i Sopocie w przedziałach 21–30 lat (odpowiednio o 2,3% i 1,8%), 51–60 lat (odpowiednio o 8,2 i 7,7%), 60–70 lat (odpowiednio o 0,8 i 6,5%) oraz 71–75 lat (odpowiednio o 1,4 i 2,9%).

Wyłącznym organizatorem komunikacji miejskiej w Gdyni i podstawowym Sopocie jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. ZKM w Gdyni realizuje przewozy w Sopocie w odniesieniu do 8 linii, w tym wszystkich linii wewnętrznych. W Sopocie usługi przewozowe organizują ponadto Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, który organizuje przewozy w odniesieniu do 4 linii autobusowych. Ponadto przewozy kolejowe organizuje w obu miastach PKP SKM w Trójmieście.

Oferta usług transportu publicznego w aglomeracji gdańskiej jest zdezintegrowana pod względem taryfowym i organizacyjnym. Szczególnie jest to negatywnie odczuwalne w Sopocie, którego władze doprowadziły jedynie do ujednoczenia poziomu opłat komunikacji komunalnej obowiązujących na obszarze tego miasta.

Wyniki badań marketingowych prowadzonych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni w zakresie oceny funkcjonowania komunikacji komunalnej obejmują zarówno ofertę ZTM w Gdańsku jak i ZKM w Gdyni.

Tabela 2

Status społeczno-zawodowy zbadanych mieszkańców Gdyni w 1996 r. i 2006 r.
oraz Sopotu w 1995 r. i 2005 r.

Status społeczno zawodowy	Gdynia		Sopot	
	1996	2006	1995	2005
Pracujący	50,8	53,3	38,0	43,6
Uczący się (studiujący)	12,4	10,5	8,2	12,8
Niepracujący	36,8	36,2	53,8	43,6

Źródło: badania własne.

Tabela 3

Status motoryzacyjny mieszkańców Gdyni w 1996 r. i 2006 r.
oraz Sopotu w 1995 r. i 2005 r.

Status społeczno zawodowy	Gdynia		Sopot	
	1996	2006	1995	2005
Główni użytkownicy samochodu	21,9	34,8	23,7	26,9
Osoby nie będące głównym użytkownikiem samochodu w gospodarstwie domowym	26,6	29,0	22,5	31,4
Osoby z gospodarstw bez samochodu	51,5	36,2	53,8	41,7

Źródło: badania własne.

Wyniki badań

Status społeczno – zawodowy mieszkańców wyodrębniono posługując się uproszczonym zestawem trzech kryteriów (tabela 2).

Udział osób pracujących w badanym okresie wzrósł w Gdyni (o 2,5%) i w Sopocie (o 5,6%). Udział osób uczących się (studiujących) zmniejszył się w Gdyni o 1,9% i wzrósł w Sopocie o 4,6%. W obu miastach zmniejszył się udział osób niepracujących; w Gdyni nieznacznie, bo o 0,6%, natomiast w Sopocie o 10,2%.

Status motoryzacyjny mieszkańców zbadano posługując się kryterium posiadania i dostępności samochodu w gospodarstwie domowym (tabela 3).

W Gdyni i Sopocie w okresie 10 lat zmniejszył się udział osób z gospodarstw domowych bez samochodu osobowego odpowiednio o 15,3% i 12,1%. Jednocześnie wzrósł udział głównych użytkowników samochodu osobowego w obu miastach odpowiednio o 12,9% i 3,2%. Zmiany wielkości analizowanych segmentów wywołały zmiany w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców.

Tabela 4
Sposób realizacji podróży miejskich w Gdyni w 1996 i 2006 r. [%]

Realizacja podróży	Procent podróży	
	1996	2006
zawsze komunikacją zbiorową	40,0	28,7
przeważnie komunikacją zbiorową	25,5	26,5
w równym stopniu samochodem osobowym i komunikacją zbiorową	12,7	11,0
przeważnie samochodem osobowym	13,4	16,1
zawsze samochodem osobowym	8,4	17,7

Źródło: badania własne.

W Gdyni w okresie 10 lat zmniejszył się udział osób deklarujących podróżowanie zawsze lub przeważnie komunikacją zbiorową z 65,5% do 55,2%. Jednocześnie wzrósł z 21,8% do 33,8% udział osób deklarujących zawsze lub przeważnie korzystanie z samochodu osobowego w podróżach miejskich.

W Sopocie sposób realizacji podróży miejskich określono na podstawie faktycznie zrealizowanych podróży, z uwzględnieniem statusu motoryzacyjnego mieszkańców. Udział samochodu osobowego w realizacji podróży miejskich wzrósł w Sopocie w okresie 10 lat o 14,6%. Wzrost udziału samochodu osobowego w realizacji podróży odnotowano w odniesieniu do każdego segmentu wyodrębnionego na podstawie kryterium statusu motoryzacyjnego. Na uwagę zasługuje fakt wzrostu udziału podróży realizowanych samochodem osobowym o 4,9% przez osoby nie posiadające samochodu w gospodarstwie domowym.

Dla mieszkańców Gdyni w ciągu 10 lat nie zmieniły się trzy podstawowe przyczyny decydujące o wyborze samochodu osobowego w podróżach miejskich. Najważniejszą przyczyną pozostał krótszy czas podróży samochodem osobowym. Jednocześnie o 9% wzrósł odsetek osób, dla których krótszy czas podróży samochodem stał się głównym powodem korzystania z tego środka transportu w podróżach miejskich. O prawie 10% zwiększył się udział osób, które wybierają podróż samochodem ze względu na lepsze warunki jazdy. Zmniejszył się natomiast udział osób, które korzystają z samochodu osobowego ze względu na wykorzystywanie samochodu jako narzędzia pracy.

W Sopocie główne przyczyny wyboru samochodu osobowego zamiast komunikacji miejskiej w podróżach nie zmieniły się w zasadniczy sposób (zmianie uległo brzmienie wariantów odpowiedzi na skali pomiarowej w kwestionariuszu).

- W 1995 roku trzema podstawowymi przyczynami były w kolejności:
 1. uciążliwość oczekiwania na pojazdy komunikacji miejskiej;
 2. długi czas podróży komunikacją miejską;
 3. konieczność przesiadania się.

Tabela 5

Podział zadań przewozowych na podstawie liczby podróży mieszkańców Sopotu w 1995 i 2005 r.

Wyszczególnienie	1995		2005	
	samochód osobowy [%]	transport zbiorowy [%]	samochód osobowy [%]	transport zbiorowy [%]
Ogółem	38,4	61,6	53,0	47,0
Główni użytkownicy samochodu	74,2	25,8	93,8	7,2
Osoby nie będące głównymi użytkownikami samochodu	17,4	82,6	23,9	76,1
Osoby z gospodarstw domowych bez samochodu	1,6	98,4	6,5	93,5

Źródło: badania własne.

- W 2005 r. do trzech głównych przyczyn zaliczono:
 1. krótszy czas podróży samochodem;
 2. lepsze warunki jazdy samochodem;
 3. brak konieczności oczekiwania.
- Mieszkańcy Gdyni dysponujący samochodem osobowym i korzystający w podróży miejskich z komunikacji miejskiej w 1996 r. wskazali trzy najważniejsze przyczyny wyboru sposobu podróży:
 1. zatłoczenie dróg;
 2. trudności ze znalezieniem miejsca parkowania w miejscu docelowym;
 3. zły stan techniczny samochodu.
- W 2006 r. do trzech najważniejszych przyczyn gdynianie zaliczyli:
 1. trudności ze znalezieniem miejsca parkowania w miejscu docelowym;
 2. niedyspozycje psychofizyczne;
 3. zły stan techniczny samochodu.
- W Sopocie w 1995 r. do trzech najważniejszych przyczyn wyboru komunikacji miejskiej w sytuacji dysponowania samochodem zaliczono:
 1. zły stan dróg;
 2. zatłoczenie dróg;
 3. trudności ze znalezieniem miejsca parkowania.
- W 2005 r. do trzech najważniejszych przyczyn wyboru komunikacji miejskiej w realizacji podróży w sytuacji dysponowania samochodem osobowym zaliczono:
 1. korzystanie z samochodu przez inną osobę;
 2. niższy koszt podróży komunikacją zbiorową;
 3. zatłoczenie dróg.

Tabela 6

Ranga postulatów przewozowych według mieszkańców Gdyni w 1996 r. i 2006 r. oraz Sopotu w 1995 i 2005 r.

Postulat	Gdynia		Sopot	
	1996 miejsce	2006 miejsce	1996 miejsce	2006 miejsce
Punktualność	1	2	1	4
Częstotliwość	3	3	2	2
Niski koszt	5	5	3	5
Bezpośredniość	2	1	4	1
Dostępność	4	4	5	3
Wygoda	6	6	6	8
Pewność	7	8	7	7
Prędkość	8	7	8	6
Rytmiczność	9	9	9	9
Wyczerpująca informacja	10	10	10	10

Źródło: badania własne.

Zmieniły się preferencje komunikacyjne mieszkańców Gdyni i Sopotu z punktu widzenia znaczenia postulatów przewozowych.

Wyniki badań wskazują na zmiany znaczenia poszczególnych postulatów przewozowych dla mieszkańców Gdyni i Sopotu. W 1996 r. w Gdyni najważniejszymi postulatami przewozowymi były w Gdyni: punktualność, bezpośredniość i częstotliwość, natomiast w 1995 r. w Sopocie: punktualność, częstotliwość i niski koszt. 10 lat później dla gdynian wzrosła ranga bezpośredniości, która stała się najważniejszym postulatem przewozowym. Także dla mieszkańców Sopotu bezpośredniość stała się najważniejszym postulatem przewozowym, awansując w rankingu z 4 miejsca. Nie zmieniło się znaczenie częstotliwości – dla gdynian pozostała 3 z kolei postulatem, dla sopocian 2. Wzrosło natomiast w Sopocie znaczenie dostępności, która zajęła wśród trzech najważniejszych postulatów miejsce, które wcześniej zajmował niski koszt. Zarówno wzrost znaczenia bezpośredniości połączeń, jak i wzrost znaczenia dostępności można uznać za zmiany spowodowane wzrostem stopnia zmotoryzowania mieszkańców obu miast, dla których te postulaty decydują w największym stopniu o alternatywach wyboru środka transportu.

Głównymi przejawami dezintegracji transportu publicznego w aglomeracji gdańskiej są różne systemy taryfowe i biletowe. Mieszkańcy Gdyni i Sopotu są konsekwentnie co dwa lata pytani o swój stosunek do taryfy czasowej. Odsetek przeciwników taryfy czasowej w przekroju poszczególnych segmentów w odstępie 10 lat przedstawiono w tabeli 7.

Tabela 7

Przeciwnicy taryfy czasowej w Gdyni w 1996 r. i 2006 r. oraz w Sopocie w 1995 i 2005 r.

Odsetek przeciwników taryfy czasowej	Gdynia		Sopot	
	1996	2006	1995	2005
	68,9	68,5	19,8	20,1

Źródło: badania własne.

Tabela 8

Ocena komunikacji miejskiej w skali ocen od 2 do 5 według mieszkańców Gdyni w 1996 r. i 2006 r. oraz Sopotu w 1995 r. i 2005 r.

Status społeczno zawodowy	Gdynia		Sopot	
	1996	2006	1995	2005
Mieszkańcy ogółem	3,86	4,18	3,81	3,90
Główni użytkownicy samochodu	3,78	4,19	3,94	3,91
Osoby nie będące głównymi użytkownikami samochodu w gospodarstwie domowym	3,82	4,18	3,73	3,84
Osoby z gospodarstw bez samochodu	3,91	4,18	3,81	3,90

Źródło: badania własne.

Mieszkańcy obu miast są przeciwni wprowadzeniu taryfy czasowej. Można przyjąć, że udział przeciwników taryfy czasowej nie zmienił się (zmiana mieści się w granicach błędu statystycznego). Niezależnie od preferencji mieszkańców w kwestii rodzaju obowiązującej taryfy należy stwierdzić, że taryfa czasowa jest rozwiązaniem niekorzystnym ekonomicznie. Wyniki badań marketingowych przeprowadzonych w Gdyni w 1997 r. pozwoliły stwierdzić, że wprowadzenie taryfy czasowej może zmniejszyć przychody ze sprzedaży biletów o 11–17%¹.

Zmieniła się percepcja rozwiązań z zakresu polityki transportowej. W Gdyni wzrósł w ciągu ostatnich 10 lat o 22,3% odsetek zwolenników wprowadzania zakazów parkowania. Jest to niewątpliwie wynikiem biernej polityki władz miasta odnoszącej się do parkowania i zaniechanie wprowadzenia płatnego parkowania w centrum Gdyni. O 2% zmniejszył się udział zwolenników ograniczeń w ruchu samochodów osobowych i o 9% zmniejszył się udział zwolenników tworzenia stref ruchu pieszego.

W 1995 r. 57,8% mieszkańców Sopotu opowiedziało się za wprowadzeniem opłat za parkowanie, 22,0% było przeciwnych i 20,2% było niezdecydowanych.

¹ K. Grzelec, O. Wyszomirski, *Intensyfikacja wpływów ze sprzedaży biletów*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” nr 39, Warszawa 1998, s. 7–10.

Wprowadzony przez władze Sopotu system płatnego parkowania został poddany ocenie w 2005 r. Dobrze system ten oceniło 25,9% mieszkańców, źle 45,8%, i dobrze i jednocześnie źle 13,0%, nie miało zdania na ten temat 15,3%. Mieszkańcy pozytywnie oceniający system płatnego parkowania wskazali przede wszystkim na uporządkowanie zasad parkowania samochodów. Wskazano także na zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodów na ulicach miasta w centrum Sopotu. Przeciwnicy płatnego parkowania przede wszystkim domagają się wprowadzenia bezpłatnych abonamentów dla mieszkańców Sopotu, narzekają na zbyt małą liczbę miejsc parkingowych i kierowców pozostawiających samochody poza miejscami parkingowymi w sposób utrudniający „życie mieszkańców”.

Komunikacja miejska w Sopocie została w 1995 i 2005 r. poddana ocenie przez mieszkańców w sali ocen szkolnych od 2 do 5. Podobnie komunikacja miejska w Gdyni w latach 1996 r. i 2006 r. (tabela 8).

W okresie 10 lat zdecydowanie poprawiła się ogólna ocena gdyńskiej komunikacji miejskiej. W tym okresie ZKM w Gdyni doprowadził do unowocześnienia taboru (pod koniec 2006 r. 77% taboru stanowiły proekologiczne pojazdy niskopodłogowe).

Ocena komunikacji miejskiej w Sopocie jest niższa niż w Gdyni. W ciągu ostatnich 10 lat wzrosła o 0,09 punktu. Należy jednak stwierdzić, że ogólna ocena komunikacji miejskiej w Sopocie obejmowała także usługi świadczone przez innego organizatora.

Podsumowanie

- W strukturze mieszkańców Gdyni i Sopotu nastąpiły podobne zmiany tzn. zmniejszył się udział osób w przedziałach wiekowych 16–20 lat, 31–40 lat i 41–50 lat.
- Udział osób pracujących zwiększył się w obu miastach, przy czym w większym stopniu w Sopocie. W Gdyni wzrostowi udziału osób pracujących towarzyszył spadek udziału osób uczących się, natomiast w Sopocie osób niepracujących.
- W okresie 10 lat zmniejszył się udział osób z gospodarstw domowych bez samochodu osobowego w Gdyni o 15,3%, a w Sopocie o 12,1%. Jednocześnie wzrósł udział głównych użytkowników samochodu.
- Zmniejszył się udział osób deklarujących podróżowanie zawsze komunikacją zbiorową w Gdyni z 40% do 28,7% przy jednoczesnym wzroście z 8,4% do 17,7% osób deklarujących podróżowanie zawsze samochodem osobowym.
- Metoda „fotografii dnia” pozwala stwierdzić, że w Sopocie udział samochodu osobowego w realizacji podróży miejskich wzrósł w okresie 10 lat o 14,6%.
- Przyczyny decydujące o wyborze samochodu osobowego w podróżach miejskich w Gdyni w okresie 10 lat nie zmieniły się. Najważniejszymi są krótszy czas podróży samochodem i lepsze warunki jazdy.
- Przyczyny wyboru samochodu osobowego w Sopocie uległy nieznacznym zmianom i w 2005 r. były identyczne z określonymi przez mieszkańców Gdyni w 2006 r.

- Zmieniły się preferencje komunikacyjne mieszkańców Gdyni i Sopotu. W obu miastach wzrosła ranga bezpośredniości, która stała się najważniejszym postulatem przewozowym.
- Mieszkańcy obu miast są przeciwni wprowadzeniu taryfy czasowej.
- Zmieniła się percepcja rozwiązań z zakresu polityki transportowej. W Gdyni wzrósł w ciągu 10 lat o 22,3% odsetek zwolenników wprowadzenia zakazów parkowania.
- Ocena funkcjonującego w Sopocie systemu płatnego parkowania była w 2005 r. pozytywna w 25,5% przypadkach a negatywna w 45,8%.
- Ogólna ocena komunikacji miejskiej (w klasycznej skali ocen szkolnych od 2 do 5) wykazuje tendencję rosnącą w obu miastach, osiągając w 2006 r. w Gdyni poziom 4,18 a w 2005 r. w Sopocie 3,9.

Summary

CHANGES IN THE COMMUNICATIONS BEHAVIOUR AND PREFERNCES OF SOPOT AND GDYNIA INHABITANTS

ZKM in Gdynia together with University of Gdansk provides research devoted to the problem of preferences and mobility behavior of citizens of Gdynia and Sopot.

In the article the results of research carried out in Gdynia and Sopot for 10 years were compared.

It allowed to show changes in mobility behavior and preferences of inhabitant of Gdynia and Sopot for 10 years.

