

Katarzyna Hebel¹Jakub Madeja²

ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE MIESZKAŃCÓW TCZEWA W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ MARKETINGOWYCH

W artykule przedstawiono wyniki badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tczewa, które przeprowadzono w 2009 roku metodą wywiadu na przystankach autobusowych. Identyfikowano płeć, status zawodowy, wiek oraz sposób korzystania z transportu publicznego pasażerów i możliwość samodzielnego wykorzystywania samochodu osobowego.

Tczew jako obszar funkcjonowania transportu miejskiego

Tczew stanowi ważny węzeł komunikacyjny północnej Polski, położony 32 km od Gdańska. Powierzchnia Tczewa obejmuje 22 km², mieszka w nim 60 tys. mieszkańców³. Liczba ludności wzrasta w bardzo wolnym tempie, zmienia się natomiast struktura wiekowa mieszkańców tego miasta. Coraz mniej jest dzieci i młodzieży, stanowiących tradycyjnie głównych pasażerów komunikacji zbiorowej. 48% mieszkańców to mężczyźni. Struktura płci w Tczewie jest praktycznie stała.

Z punktu widzenia organizacji komunikacji zbiorowej znaczenie ma także stopa bezrobocia, która radykalnie się zmniejszyła z 25% w roku 2005, do 10% w 2008 r., przy czym zanotowano zdecydowany wzrost zatrudnienia w sektorze prywatnym⁴ kosztem sektora publicznego. Kobiety znajdują w większym stopniu zatrudnienie w sektorze publicznym, natomiast mężczyźni w sektorze prywatnym. Różnica ta jednak z biegiem lat staje się coraz mniejsza.

Władze miasta przeznaczają na komunikację zbiorową coraz większą część swoich wydatków. O ile w 2008 r. było to 1,5% ogółu miejskich wydatków, to w 2009 r. i w 2010 r. – 1,8%.

Aktualnie realizowana jest – bardzo istotna z punktu widzenia komunikacji zbiorowej inwestycja – budowa regionalnego węzła komunikacyjnego przy dworcu PKP

(tczewski dworzec odprawia dziennie ok. 25 tysięcy pasażerów). Centrum komunikacyjne, które tam powstanie, ma stanowić węzeł integracyjny dla autobusów miejskich, pozamiejskich i kolei. Ukończenie inwestycji jest planowane na koniec 2011 roku⁵.

Z uwagi na fakt, że Tczew posiada bardzo wyraźne powiązania funkcjonalne z aglomeracją gdańską: przede wszystkim silne związki kooperacyjne w produkcji, logistyce i usługach oraz wspólny rynek pracy, a tczewianie od zawsze dojeżdżali do obszaru gdańskiego do pracy – istotne znaczenie dla rozwoju komunikacji zbiorowej w Tczewie miałoby przystąpienie miasta do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Stworzyłoby to możliwości integracji taryfowo-biletowej, a nawet organizacyjno-funkcjonalnej z całym obszarem Metropolii Zatoki Gdańskiej⁷. Prace w tym zakresie już się rozpoczęły.

O dużym zaangażowaniu władz w rozwiązywanie problemów komunikacyjnych miasta świadczy także promowanie zrównoważonego transportu w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu oraz Europejskiego Dnia bez Samochodu⁸. W 2009 roku zorganizowano po raz trzeci przejazd rowerowy ulicami miasta. Poprzez takie imprezy samorząd chce zachęcić mieszkańców do korzystania z rowerów, zwłaszcza że ten środek transportu okazuje się najszybszy na zatłoczonych ulicach miasta. W mieście i powiecie powstaje też coraz więcej tras rowerowych. Tczew w tym roku przystąpił do rowerowego projektu Presto, którego celem jest popularyzacja komunikacji rowerowej i zachęcenie mieszkańców do korzystania z dwóch kółek na co dzień⁹.

Niestety, na promowaniu transportu rowerowego polityka transportowa w Tczewie w zakresie zrównoważonego rozwoju się kończy.

⁵ *Co piąta złotówka na rozwój*, „Panorama Miasta”, 2008, nr 2, s. 10.

⁶ *Ibidem*, s. 3.

⁷ Grzelec K., Kołodziejcki H., *Proces integracji transportu miejskiego w Metropolii Zatoki Gdańskiej*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2008, nr 4, s. 9.

⁸ Peichert A., *Ulice dla ludzi*, „Panorama Miasta”, 2007, nr 8, s. 15.

⁹ *Tczewianie wybrali rowery*, „Panorama Miasta”, 2009, nr 9, s. 11.

¹ Dr, Uniwersytet Gdański, k.hebel@zkmgdynia.pl

² Mgr, dyplomant Uniwersytetu Gdańskiego

³ *Ilu nas jest?*, „Panorama Miasta”, 2010, nr 1, s. 2.

⁴ *Księga statystyczna miasta Tczewa na lata 1260–2010*, Urząd Miejski w Tczewie, Tczew 2009, s. 93.

Tczew umownie został podzielony na następujące dzielnice:

- Stare Miasto,
- Nowe Miasto,
- Czyżykowo,
- Suchostrzygi,
- Osiedle Staszica,
- Osiedle Witosa (najmłodsze osiedle).

Najwięcej osób w Tczewie mieszka na Suchostrzygach (36% ogółu mieszkańców), w Nowym Mieście (27%), Czyżykowie i Starym Mieście (po 14%), a najmniej na osiedlach Witosa (4%) i Staszica (5%).

Istotne znaczenie z punktu widzenia komunikacji zbiorowej ma rozmieszczenie na terenie miasta szkół i zakładów pracy. Najwięcej szkół w Tczewie znajduje się na Czyżykowie, a największym skupiskiem zakładów pracy są Suchostrzygi, w tym Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna (PSSE). Duże zakłady pracy znajdują się także na osiedlu Witosa (Flextronics) i Czyżykowie (Eaton). Najwięcej supermarketów znajduje się na Suchostrzygach i w Nowym Mieście.

System komunikacji zbiorowej w Tczewie tworzy 10 linii, które funkcjonują na terenie miasta, jednej linii, która wychodzi poza granice administracyjne miasta oraz jednej linii nocnej. Funkcjonują także dwie linie specjalne, które kursują 1 listopada oraz linia dowożąca dzieci do szkoły podstawowej.

Komunikacja zbiorowa w Tczewie jest realizowana przez spółkę Veolia Transport Pomorze Sp. z o.o., wykorzystującą do obsługi miasta 44 autobusy, których średnia wieku wynosi 6,75 lat. Tabor jest zróżnicowany, gdyż stanowią go Irisbusy, Mercedesy, Volva, Jelcze i Autosany, w tym pojazdy wysokopodłogowe, średniopodłogowe i 20 niskopodłogowych (Mercedes-Benz Conecto LF, Volvo B10L, Jelcz M-101 I)¹⁰.

Komunikacją zbiorową w Tczewie w ciągu roku podróżuje ponad 15 mln pasażerów. Długość linii komunikacyjnych to 77 km, a długość czynnych tras autobusowych – 36 km¹¹.

W Tczewie obowiązuje jednolita taryfa (poza jedną linią). 1 kwietnia 2009 roku nastąpiły zmiany systemu biletowo-taryfowego i przestały funkcjonować bilety siedmiodniowe i miesięczne, które zostały zastąpione kartą miejską. Nowy system uzależnia opłatę za przejazd od długości przejechanej trasy i poziomu doładowania karty¹².

Ceny biletów normalnych i ulgowych wynoszą:

- normalny – 2,20 zł (u kierowcy 2,40 zł),
- ulgowy – 1,10 zł (u kierowcy 1,20 zł)¹³.

Specyfiką Tczewa jest odmienne traktowanie uczniów, którzy są mieszkańcami tego miasta i dojeżdżają do tczew-

skich szkół, a tych, którzy w nim nie mieszkają. Uchwała Rady Miejskiej ogranicza bowiem stosowanie 50% ulgi „uczniowskiej” do osób zameldowanych w Tczewie, zatem dzieci dojeżdżające spoza miasta nie są nią objęte¹⁴.

Metodologia badań

Badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tczewa przeprowadzono w okresie od 1 marca do 1 lipca 2009 r. metodą wywiadu na przystankach autobusowych, z wykorzystaniem kwestionariusza ankiety. Objęto nim osoby w wieku 13–75 lat, a próbę badawczą stanowiło 100 respondentów. Jej wielkość była ograniczona, gdyż badania zrealizowano dla potrzeb pracy magisterskiej na własny koszt prowadzącego.

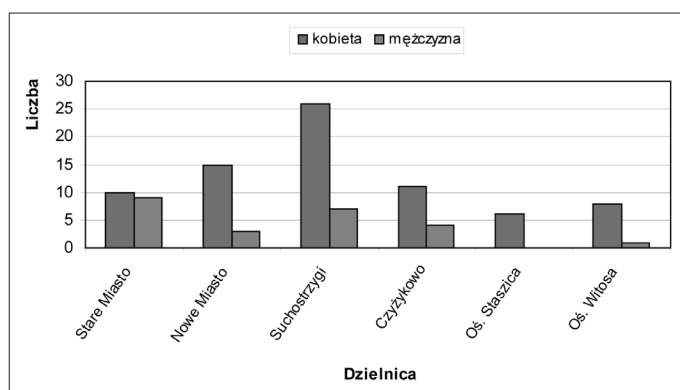
Dobór próby był nielosowy, wygodny do zrealizowania. Zachowano jednak reprezentatywność próby pod względem dzielnic oraz statusu społeczno-zawodowego respondentów.

Struktura respondentów

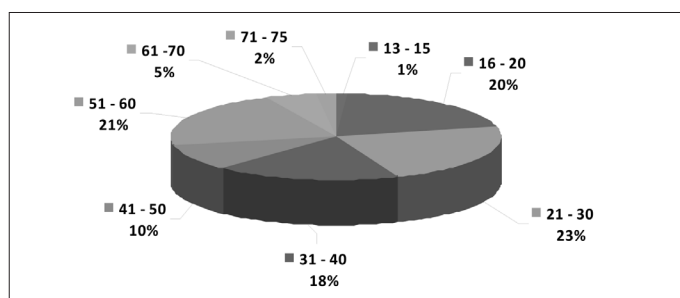
W badaniu marketingowym wzięło udział 76 kobiet i 24 mężczyzn. Udział kobiet i mężczyzn z uwzględnieniem dzielnic zamieszkania przedstawia rys. 1.

Zróżnicowana była także struktura wiekowa respondentów, którą zaprezentowano na rys. 2. Najmniejszy udział stanowiły osoby w wieku 13–15 i 71–75 z powodu trudności w komunikacji z osobami z tych grup wiekowych.

Status społeczno-zawodowy mieszkańców Tczewa przedstawia rys. 3.



Rys. 1. Liczba kobiet i mężczyzn wg poszczególnych dzielnic w Tczewie
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych



Rys. 2. Podział mieszkańców Tczewa wg grupy wiekowej
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

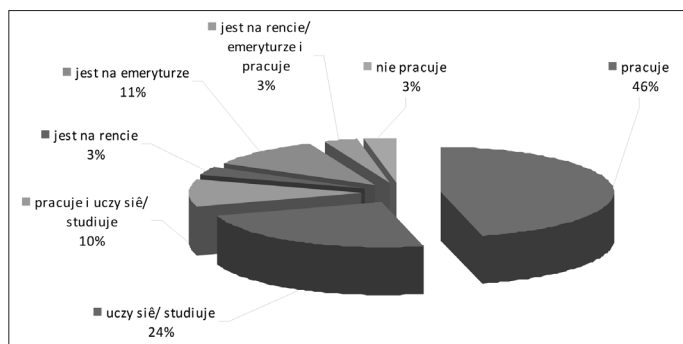
¹⁰ www.zkm.tczew.pl, z 28.03.2010.

¹¹ *Księga statystyczna miasta*, op.cit., s. 96.

¹² *W autobusie z kartą miejską*, „Panorama Miasta”, 2009, nr 3, s. 3.

¹³ www.zkm.tczew.pl, z 28.03.2010.

¹⁴ *Pierwsze tygodnie z kartą miejską*, „Panorama Miasta”, 2009, nr 4, s. 13.



Rys. 3. Status zawodowy mieszkańców Tczewa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

Wśród respondentów zaledwie 46% stanowiły osoby pracujące. 10% respondentów to uczniowie bądź studenci, którzy dodatkowo pracują, a 3% to renciści lub emeryci, którzy dodatkowo pracują. Łącznie ok. 60% respondentów pracuje, 24% – uczy się bądź studiuje, 11% – jest na emeryturze i 3% – na rencie.

Wśród uczestników próby 45% posiada prawo jazdy, 23% – jest głównym użytkownikiem samochodu w gospodarstwie domowym, a 55% – nie ma prawa jazdy.

Bilet okresowy kupuje 34% mieszkańców Tczewa, natomiast z biletów jednorazowych korzysta 66% mieszkańców miasta.

Grupą wiekową, która najczęściej kupuje bilet okresowy, są dzieci w wieku 16–20 lat, co jest naturalne, gdyż niewielu osób w tym wieku posiada prawo jazdy. Ponadto korzystanie z biletu okresowego jest dla nich korzystne finansowo. Kolejną grupą wiekową, która najczęściej kupuje bilety okresowe, są osoby w wieku 21–30 lat (tabela 1). W pozostałych grupach wiekowych większość osób nie kupuje biletów okresowych (z wyjątkiem osób w wieku 41–50).

Tabela 1

Wiek	Liczba osób posługujących się biletami okresowymi, z uwzględnieniem struktury wiekowej respondentów	
	Bilet okresowy	
	TAK	NIE
13 – 15	1	0
16 – 20	10	10
21 – 30	8	15
31 – 40	2	16
41 – 50	6	4
51 – 60	6	15
61 – 70	1	4
71 – 75	0	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

Zachowania komunikacyjne mieszkańców Tczewa

Ponad połowa mieszkańców Tczewa (53%) realizuje podróże miejskie zawsze lub prawie zawsze komunikacją zbiorową, 26% korzysta wyłącznie lub przeważnie z samochodu osobowego, natomiast 17% w równym stopniu korzysta z komunikacji zbiorowej i samochodu osobowego. W tabeli 2 przedstawiono sposoby realizacji podróży mieszkańców Tczewa.

Tabela 2

Sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Tczewa	
Sposób realizacji podróży	% respondentów
Zawsze komunikacją zbiorową	26
Przeważnie komunikacją zbiorową	27
W równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem osobowym	17
Zawsze samochodem osobowym	8
Przeważnie samochodem osobowym	18
Inny sposób	4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

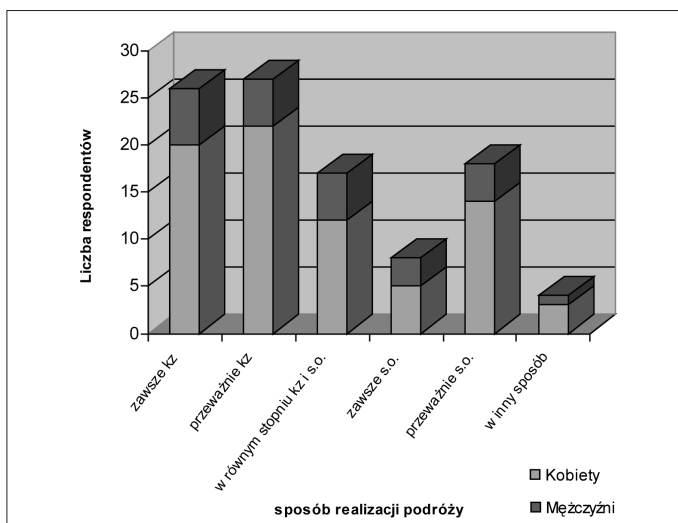
Porównując zachowania komunikacyjne mieszkańców Tczewa do innych miast o podobnej wielkości, można uznać, że są to zachowania typowe dla mieszkańców polskich miast.

Determinanty zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tczewa

Poszukując determinant zachowań komunikacyjnych przeprowadzono analizę wpływu płci, wieku, statusu społeczno-zawodowego, miejsca zamieszkania respondentów oraz możliwości samodzielnego wykorzystywania samochodu osobowego na sposób realizacji podróży.

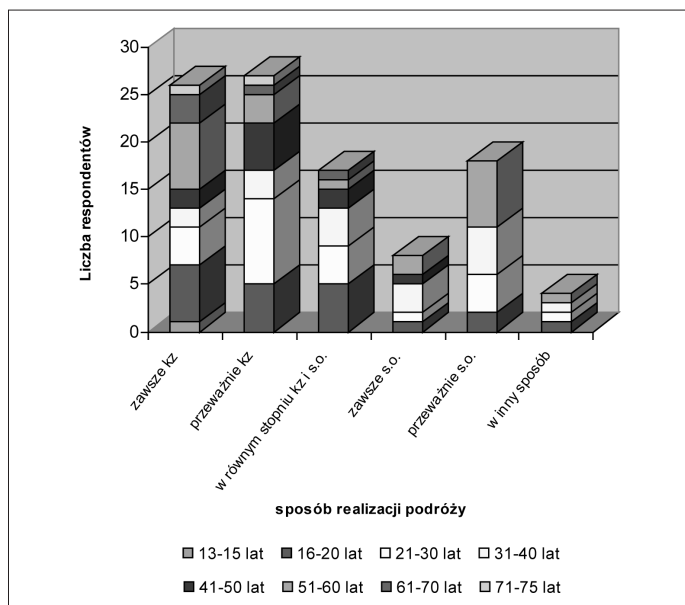
Na rys. 4 przedstawiono sposób realizacji podróży miejskich z uwzględnieniem płci respondentów. Z badania wynika, że kobiety częściej niż mężczyźni podróżują po mieście komunikacją zbiorową. Mimo większej liczby kobiet wśród respondentów, niewielka jest różnica pomiędzy liczbą kobiet i mężczyzn, którzy zawsze odbywają podróże samochodem osobowym.

Na rys. 5 przedstawiono sposób realizacji podróży z uwzględnieniem wieku respondentów. Wiek mieszkańców miasta w dużym stopniu wpływa na wybór sposobu podróżowania po mieście. Najczęściej z komunikacji zbiorowej w Tczewie korzystają osoby między 51 a 60 rokiem życia oraz osoby w wieku od 16 do 20 lat, czyli uczniowie szkół licealnych, studenci (pierwszego roku) lub osoby od niedawna pracujące. Zaskakujące jest, że wśród tej grupy wiekowej, dopiero rozpoczynającej pracę zawodową i wydawałoby się nieposiadającej jeszcze własnych samochodów



Rys. 4. Sposób realizacji podróży z uwzględnieniem płci mieszkańców

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

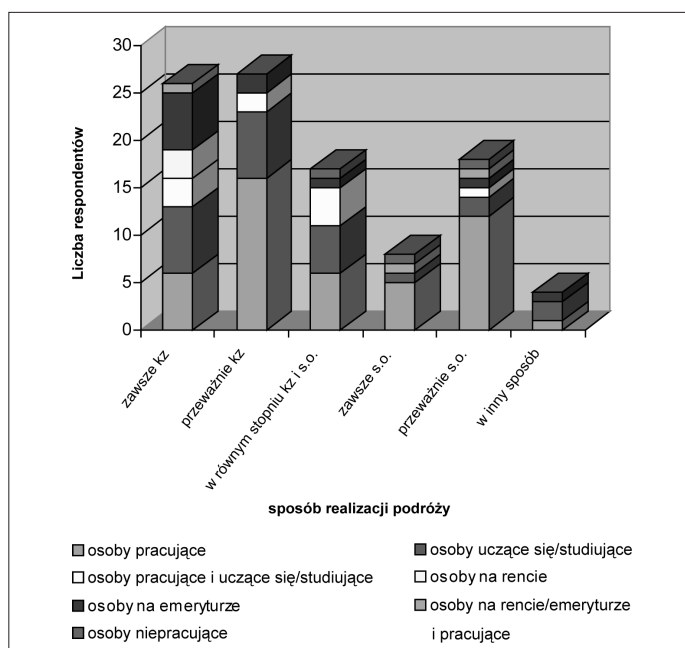


Rys. 5. Sposób realizacji podróży z uwzględnieniem wieku mieszkańców
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

osobowych, tyle samo jest osób podróżujących komunikacją zbiorową i samochodem osobowym, co osób korzystających zawsze lub przeważnie z komunikacji zbiorowej.

Osoby w wieku 31–40 w największym stopniu zawsze podróżują samochodem osobowym, a osoby wieku 51–60 lat przeważnie odbywają podróże tym środkiem komunikacji.

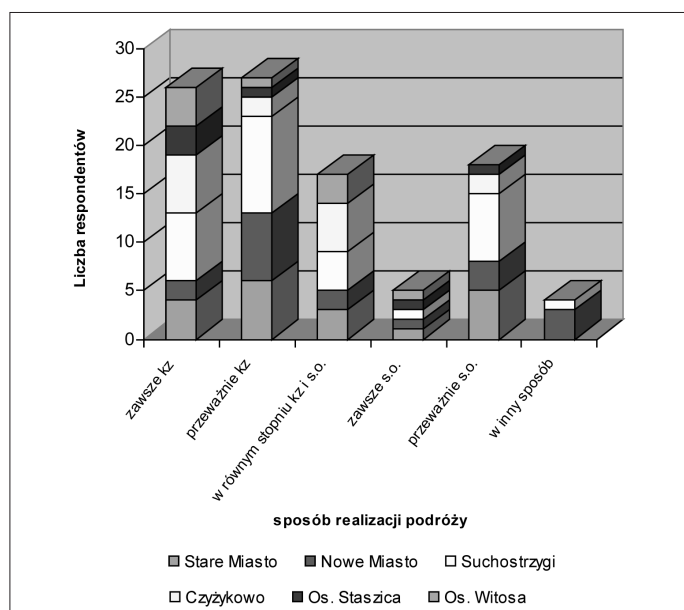
Sposób realizacji podróży miejskich z uwzględnieniem statusu społeczno-zawodowego przedstawiono na rys. 6. Status społeczno-zawodowy ma wpływ na sposób realizacji podróży miejskich. I tak z komunikacji zbiorowej zawsze i przeważnie w największym stopniu korzystają emeryci i renciści. Samochodu osobowego przeważnie i zawsze w największym stopniu używają natomiast osoby pracujące.



Rys. 6. Sposób realizacji podróży z uwzględnieniem statusu społeczno-zawodowego
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

Na rys. 7 przedstawiono sposób realizacji podróży z uwzględnieniem miejsca zamieszkania respondentów. Miejsce zamieszkania, szczególnie w powiązaniu z miejscem pracy, podobnie jak status społeczno-zawodowy mieszkańców Tczewa, ma wpływ na sposób realizacji podróży miejskich. Najczęściej transportem zbiorowym podróżują osoby mieszkające na Suchostrzygach. Jest to spowodowane tym, że Suchostrzygi to najliczniej i najgęściej zaludnione osiedle, z dużą liczbą miejsc pracy. Większość mieszkańców osiedli Witosy i Staszica także podróżuje komunikacją zbiorową. Osiedla te to peryferyjne skupiska domków jednorodzinnych, z których trudno jest przemieszczać się pieszo do centrum miasta i najlepiej jest odbyć podróż samochodem lub komunikacją zbiorową. Na osiedlu Witosy zlokalizowany jest duży zakład pracy (Flextronics), który generuje znaczący ruch pasażerów.

Mieszkańcy dzielnicy Czyżykowo w małym stopniu korzystają z samochodu osobowego w swoich podróżach miejskich. Jest to osiedle dobrze zagospodarowane, z dobrą dostępnością szkół, sklepów, supermarketów, a także dogodnym dostępem do komunikacji zbiorowej.



Rys. 7. Sposób realizacji podróży z uwzględnieniem miejsca zamieszkania
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

Na rys. 8 przedstawiono sposób realizacji podróży miejskich z uwzględnieniem możliwości samodzielnego korzystania z samochodu osobowego. Oceniono to pytając, czy respondent ma prawo jazdy. Fakt posiadania prawa jazdy determinuje sposób realizacji podróży miejskich przez respondentów. Osoby, które dysponują prawem jazdy częściej są skłonne korzystać z samochodu osobowego, osoby nieposiadające prawa jazdy w zdecydowanie większym stopniu realizują zawsze i przeważnie podróże miejskie komunikacją zbiorową. Wybór innego sposobu podróżowania po mieście deklarują osoby nieposiadające prawa jazdy. Co ciekawe, kilka osób, które nie posiadają prawa jazdy, zadeklarowało, że zawsze korzystają z samochodu osobowego w podróżach miejskich.

Dokończenie tekstu na stronie 32

Podsumowanie

Wydaje się znamienne, że z punktu widzenia pasażera w ramach postulatów przewozowych największe znaczenie przypisywane jest punktualności i częstotliwości. Na dalszych miejscach plasowane są: rytmiczność i inne. W wyniku przeprowadzonych badań ustalono jedynie powszechnie obowiązującą hierarchię cech komunikacji miejskiej, ponieważ jest ona determinowana warunkami rynkowymi. Hierarchię taką powinno ustalać się systematycznie w ramach badań marketingowych organizatorów komunikacji miejskiej.

Stosunkowo duża liczba odpowiedzi wskazuje na dość wysoką cenę biletów jako czynnik wyróżniający, co potwierdza tendencję do konkurencji cenowej i działania przedsiębiorstw przewozowych na granicy opłacalności. W tej sytuacji należy zwrócić większą uwagę na czynnik jakości obsługi klientów jako ważnego obszaru podnoszenia konkurencyjności.

Badania preferencji pasażerów transportu zbiorowego przeprowadzono na 153 osobach zamieszkujących Aglomerację Górnośląską.

Wnioski wynikające z analizy powyższych badań:

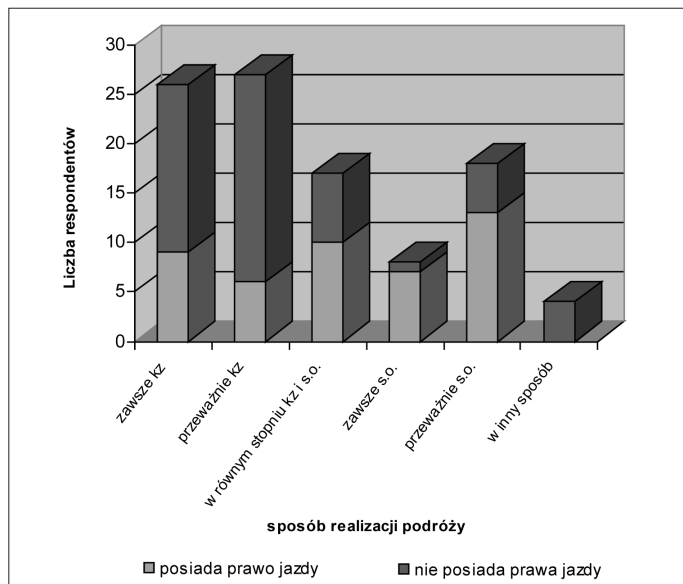
- transport publiczny jest bardzo ważnym elementem systemu transportowego i co najmniej raz w tygodniu korzysta z niego aż 90% mieszkańców;
- jedynie 23% pasażerów pozytywnie ocenia warunki podróżowania komunikacją miejską, dlatego standard usług transportu publicznego powinien zostać podniesiony;

- 73% respondentów uważa ceny biletów transportu publicznego za dość drogie lub zdecydowanie zbyt drogie, co obniża częstotliwość korzystania z komunikacji miejskiej;
- badania marketingowe dotyczące preferencji użytkowników transportu publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej powinny być przeprowadzane co najmniej raz do roku w celu weryfikacji i modyfikacji usług przewozowych oferowanych przez operatorów.

Literatura

1. Lisowska E., Szczypa M., *Analiza działalności transportu*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1976.
2. Podoski J., *Transport w miastach*, WKŁ, Warszawa 1985.
3. Letkiewicz A., *Gospodarowanie w transporcie samochodowym, Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.
4. Wyszomirski O., *Rynek przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
5. Tomanek R., *Funkcjonowanie transportu*, Wydawnictwo AE, Katowice 2004.
6. Tomanek R., *Konkurencyjność transportu miejskiego*, Wydawnictwo AE, Katowice 2002.
7. Dyr T., *Aktualne problemy regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce*, Badania Politechniki Radomskiej, Zakopane 2004.
8. Starowicz W., *Jakość przewozów w miejskim transporcie zbiorowym*, Wydawnictwo PK, Kraków 2007.
9. Kempy D., *Logistyczna obsługa klienta*, PWE, Warszawa 2001.

Dokończenie tekstu ze strony 25



Rys. 8. Sposób realizacji podróży z uwzględnieniem możliwości samodzielnego korzystania z samochodu osobowego przez respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań marketingowych

Podsumowanie

Zachowania komunikacyjne mieszkańców Tczewa, miasta średniej wielkości, kształtują się w sposób typowy dla podobnych polskich miast.

Ponad połowa mieszkańców Tczewa (53%) realizuje podróże miejskie zawsze lub prawie zawsze komunikacją zbiorową.

Oznacza to, niestety, że już dziś władze miasta powinny szukać rozwiązań ograniczających rolę samochodu osobowego w przewozach miejskich, by nie dopuścić do całkowitego paraliżu komunikacyjnego miasta. Pierwsze działania, w postaci promocji ruchu rowerowego i komunikacji zbiorowej jako alternatywy dla przemieszczeń samochodem osobowym, władze miejskie już podjęły.

Analiza determinant zachowań komunikacyjnych mieszkańców Tczewa wskazuje, że wpływ na wybór sposobu podróżowania mają:

- płeć,
- wiek,
- status społeczno-zawodowy,
- miejsce zamieszkania,
- możliwość samodzielnego wykorzystywania samochodu osobowego.

Badania zachowań komunikacyjnych należałoby zweryfikować za dwa lata, gdyż będzie wówczas możliwa analiza wpływu funkcjonowania nowego węzła integracyjnego przy dworcu PKP na sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców miasta.

W kolejnych badaniach należałoby także uwzględnić analizę wpływu miejsca zatrudnienia na wybór sposobu podróżowania po mieście. Celowa byłaby również ocena możliwości samodzielnego korzystania z samochodu nie tylko na podstawie faktu posiadania prawa jazdy, ale też dysponowania własnym samochodem.