

Katarzyna Hebel, Olgierd Wyszomirski

Rower jako środek transportu w podróżach miejskich w Gdyni



Korzystanie z rowerów jest istotnym czynnikiem kreowania nowej kultury mobilności w mieście. Fot. J. Wensierski

W artykule przedstawiono analizę wykorzystania rowerów w podróżach miejskich w świetle wyników badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni. Najpierw scharakteryzowano zakres i metodykę badań. Następnie przedstawiono sposoby realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni, ustalone w ramach badań przeprowadzonych w latach 2006–2013. Następnie określono cele i częstość korzystania z roweru w podróżach miejskich gdynian z uwzględnieniem identyfikacji przyczyn korzystania z roweru. Zaprezentowano również stosunek mieszkańców Gdyni do korzystania z roweru miejskiego.

Słowa kluczowe: transport miejski, zachowania transportowe, rower.

Wprowadzenie

Rower odgrywa coraz większą rolę w podróżach miejskich. Znaczenie roweru ustalone jest w ramach badań, co pozwala na zweryfikowanie powszechnych opinii o zachowaniach transportowych mieszkańców miast. Badania prowadzone są z wykorzystaniem różnorodnej metodyki i dotyczą różnego zakresu wiedzy na temat korzystania z roweru.

Miastem, w którym badania prowadzone są regularnie, według tej samej metodyki, pozwalającej na ustalenie zmian w zakresie korzystania z roweru przez mieszkańców, jest Gdynia. Istotne znaczenie ma także ustalenie celów podróży, w których wykorzystywany jest rower (z uwzględnieniem częstości i przyczyn). Na tej podstawie można bowiem zaplanować sposób kształtowania systemu transportowego miasta, w tym wyznaczyć ścieżki rowerowe i parkingi dla rowerów. Badania powinny też poprzedzać wdrożenie roweru miejskiego, gdyż umożliwiają określenie potencjalnego popytu na taki system oraz pozwalają na wstępną weryfikację proponowanych zasad jego funkcjonowania.

Sposoby realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni

Gdynia to miasto 248-tysięczne, w którym transportem zbiorowym, organizowanym przez Zarząd Komunikacji Miejskiej, w 2013 r. przewieziono prawie 77 mln pasażerów. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Gdyni, wg stanu na 31 grudnia 2013 r., wyniosła 129 409, co oznacza, że wskaźnik motoryzacji ukształtował się na poziomie 521 pojazdów na 1 000 mieszkańców [8, s. 5]. Nie ma natomiast możliwości ustalenia liczby rowerów będących w posiadaniu mieszkańców Gdyni.

Specyfika popytu na usługi gdyńskiego transportu miejskiego określana jest na podstawie systematycznie prowadzonych badań marketingowych „Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni” przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Badania te mają charakter reprezentatywny. Próba obejmuje każdorazowo 1% mieszkańców w wieku 16–75 lat, wybranych

Tab. 1. Sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w latach 2006–2013, ustalony na podstawie podróży zrealizowanych w dniu poprzedzającym badanie – według wykorzystywanych środków transportu* (udział w %)

Środek transportu	Lata			
	2006	2008	2010	2013
Autobus	31,76	29,94	28,81	25,04
Trolejbus	14,82	14,72	14,97	14,00
Szybka Kolej Miejska lub kolej	5,40	7,20	6,32	6,40
Samochód	47,25	46,95	48,65	53,10
Rower	0,27	0,41	0,35	0,80
Inny	0,50	0,78	0,90	0,67

* – w przypadku podróży z przesiadkami, podróż zaklasyfikowano według pierwszego wykorzystywanego środka transportu

Źródło: [6, 4].

w drodze doboru losowego, warstwowego [7, s. 10]. Wykorzystywana jest metoda wywiadu indywidualnego w gospodarstwach domowych. Do analizy wybrano wyniki badań przeprowadzonych w 2006 r., 2008 r., 2010 r. i 2013 r..

W ramach badań, na podstawie techniki zwanej „fotografią dnia”, ustala się sposób realizacji podróży (tab. 1). Można zaobserwować wyraźną tendencję do wzrostu udziału podróży realizowanych samochodem osobowym. Udział tych podróży w 2013 r. wyniósł 53%, co oznacza, że został przekroczony poziom uznawany za graniczny z punktu widzenia polityki zrównoważonego rozwoju [7, s. 11]. Należy więc podejmować działania skutkujące wzrostem udziału bardziej ekologicznych sposobów podróży, w tym rowerem, w celu zapewnienia możliwości prawidłowego funkcjonowania miasta.

Fakt, że w analizowanym okresie ponad dwukrotnie wzrósł udział podróży realizowanych rowerem (rys. 1), pozwala mieć nadzieję, iż świadomość problemów transportowych miasta wśród mieszkańców jest coraz większa, chociaż nadal jest to zdecydowanie zbyt niski poziom.

Wykorzystanie roweru w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni w świetle wyników badań

W ramach badań dąży się m.in. do ustalenia dostępności do roweru mieszkańców Gdyni. W tym celu respondentom zadaje się pytanie o liczbę rowerów w ich gospodarstwie domowym. W 2013 r. ustalono, że w 64% gospodarstw domowych jest do dyspozycji rower. Nie uwzględniono rowerów dziecięcych, co jest zrozumiałe, ponieważ respondentami były osoby w wieku 16–75 lat.

Strukturę gospodarstw domowych w Gdyni z uwzględnieniem liczby rowerów przedstawiono na rys. 2. W prawie 2/3 gospodarstw domowych jest dostępny rower, a w ponad 40% jest to więcej niż 1 rower. W przekroju dzielnic najwyższy udział gospodarstw domowych z rowerem wynosi 94% (dzielnica Babie Doły), a najmniejszy – 42% (Leszczynki). Oznacza to bardzo duże zróżnicowanie, które trudno uzasadnić.

Duży dostęp do roweru nie oznacza ich dużego wykorzystania. Rowerem w dniu poprzedzającym badanie do pracy podróżowało niespełna 1% mieszkańców Gdyni. Żaden respondent nie

Tab. 2. Wykorzystanie rowerów w podróżach miejskich osób z gospodarstw domowych wyposażonych w rower z uwzględnieniem celu podróży i częstości korzystania w 2013 r. (udział w %)

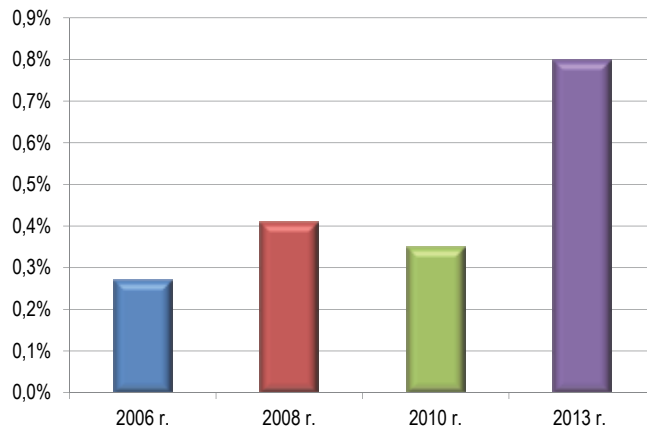
Cel podróży	Częstość wykorzystania roweru		
	często	sporadycznie	wcale
Dojazd do pracy (miejsca nauki)	3,36	6,10	90,53
Dojazd po zakupy	3,76	9,23	87,01
Inny cel pozarekreacyjny	4,77	11,27	83,96
Cel rekreacyjny	32,79	43,19	24,02

Źródło: oprac. własne na podst. [4].

Tab. 3. Wykorzystanie rowerów w podróżach miejskich przez uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni z uwzględnieniem celu podróży i częstości korzystania w roku szkolnym 2013/2014 (udział w %)

Cel podróży	Częstość wykorzystania roweru		
	często	sporadycznie	wcale
Dojazd po zakupy	6,84	26,96	66,20
Inny cel pozarekreacyjny	13,38	37,07	49,55
Cel rekreacyjny	37,56	45,09	17,34

Źródło: oprac. własne na podst. [5].



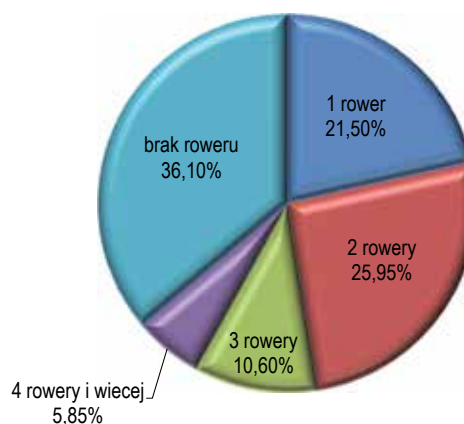
Rys. 1. Udział podróży rowerem w ogólnej liczbie podróży realizowanych przez mieszkańców Gdyni w dniu poprzedzającym badanie w latach 2006–2013

Źródło: oprac. własne na podst. [1–4].

odbył w dniu poprzedzającym badanie podróży w tenże sposób do miejsca nauki. Wykorzystanie roweru w podróżach miejskich osób z gospodarstw domowych z rowerami z uwzględnieniem celu podróży i częstości korzystania z roweru przedstawiono w tab. 2. Rower jest wykorzystywany przede wszystkim w celach rekreacyjnych. W tych celach 3/4 osób korzysta z roweru często lub sporadycznie. Natomiast w dostaniu się do miejsca pracy (miejsca nauki) rower pomaga zaledwie 9% osób. Większa liczba gdynian, bo aż 13%, udaje się rowerem na zakupy. W innych celach pozarekreacyjnych rower wykorzystywany jest przez 16% osób. Spośród osób posiadających dostęp do roweru 23% w ogóle z niego nie korzysta. W 1 celu korzysta z roweru 53% osób z gospodarstw domowych z rowerem, w 2 celach – 16%, w 3–6%, a w 4 zaledwie 3%.

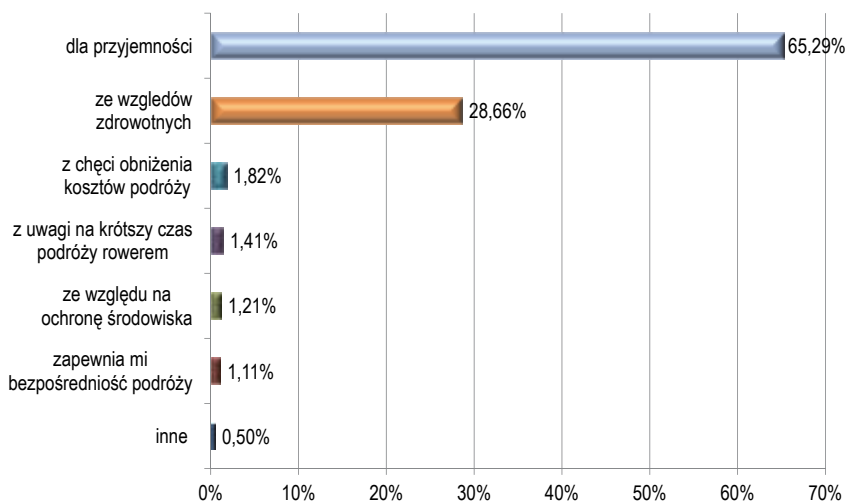
Wykorzystanie roweru badano także wśród uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni w ramach badań „Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie”, przeprowadzonych w roku szkolnym 2013/2014. Badania zostały zrealizowane metodą ankiety audytoryjnej na próbie 1 009 uczniów w 11 liceach ogólnokształcących w Gdyni [5].

Wykorzystanie roweru w podróżach niepieszych jest zróżnicowane. W tab. 3 przedstawiono cele podróży rowerowych uczniów liceów w Gdyni. Uczniowie nie korzystają z rowerów w dojazdach do miejsc nauki. Tylko co trzecia młoda osoba korzysta z tego środka transportu w podróżach po zakupy, z kolei co drugi an-



Rys. 2. Struktura gospodarstw domowych w Gdyni z uwzględnieniem liczby posiadanych rowerów w 2013 r.

Źródło: oprac. własne na podst. [4].



Rys. 3. Najistotniejsze przyczyny korzystania z roweru przez mieszkańców Gdyni w 2013 r. Źródło: oprac. własne na podst. [5].

kietowany użytkuje go w innych celach pozarekreacyjnych. Rower odgrywa ważną rolę w podróżach licealistów w celu rekreacyjnym. 82% z nich wykorzystuje rower w tym celu sporadycznie. Należy podkreślić, że tylko 19% uczniów deklaruje częste korzystanie z roweru, z kolei niemal 36% jeździ na rowerze sporadycznie.

Przyczyny korzystania z roweru przez mieszkańców Gdyni

W ramach badań „Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni” ustalono także przyczyny korzystania z roweru w podróżach miejskich (rys. 3). Najważniejszą przyczyną korzystania z roweru przez gdynian jest przyjemność (65% wskazań), a drugą co do ważności – względy zdrowotne (29% wskazań). Wśród pozostałych przyczyn, o zdecydowanie mniejszym znaczeniu (poniżej 2% wskazań każda), można wymienić:

- ❖ chęć obniżenia kosztów podróży;
- ❖ możliwość skrócenia czasu podróży;
- ❖ dążenie do ochrony środowiska;
- ❖ możliwość bezpośredniej podróży;
- ❖ inne przyczyny.

Wśród innych przyczyn wymieniano chęć dotrzymania towarzystwa dzieciom bądź innym członkom rodziny i znajomym.



Rys. 4. Deklaracja mieszkańców Gdyni w zakresie korzystania z roweru miejskiego w 2013 r. Źródło: oprac. własne na podst. [5].

Rower miejski w opinii mieszkańców Gdyni

Gdynia, wzorem innych miast, rozważa możliwość wprowadzenia systemu roweru miejskiego. Respondentów zapytano więc, czy korzystaliby z takiego roweru. 58% zdecydowanie nie korzystaloby z takiego systemu, natomiast 28% skorzystałoby, ale pod pewnym warunkiem. Określali oni maksymalną cenę za jednorazowe wypożyczenie roweru na godzinę. Pozostałe osoby uznały, że skorzystałoby z roweru miejskiego w Gdyni, gdyby jego wypożyczenie było bezpłatne, a podstawą do wypożyczenia roweru byłby bilet miesięczny ZKM w Gdyni lub bilet metropolitalny (rys. 4).

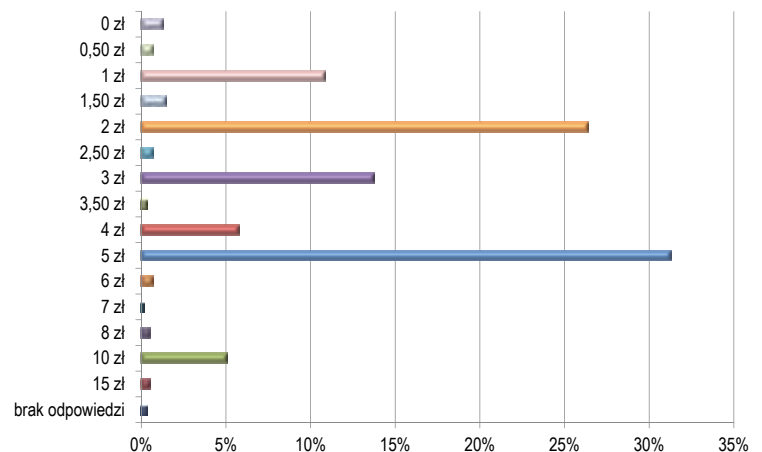
W poszukiwaniu determinant stosunku do roweru miejskiego dokonano analizy znaczenia wieku respondentów (tab. 4), faktu dysponowania przez nich biletami miesięcznymi ZKM w Gdyni lub biletami metropolitalnymi (tab. 5) oraz dysponowania własnym rowerem (tab. 6). 30–36% osób w wieku 21–50 lat skłonnych jest korzystać z roweru miejskiego przy określonej stawce godzinowej za jego wypożyczenie.

Młodsze osoby (16–30 lat) chętniej niż inne korzystałyby z roweru miejskiego na podstawie biletu miesięcznego. Wraz z wiekiem zmniejsza się chęć korzystania z roweru miejskiego.

Osoby posiadające bilet okresowy ZKM w Gdyni lub bilet metropolitalny są bardziej skłonne do korzystania z roweru miejskiego niż pozostałe. Sam fakt posiadania takiego biletu nie determinuje w sposób jednoznaczny chęci korzystania z roweru miejskiego, ponieważ ponad połowa osób dysponujących jednym z tych biletów wcale nie zamierza wypożyczać roweru miejskiego.

Możliwość dysponowania własnym rowerem ma nieznaczny wpływ na przewidywany popyt na system roweru miejskiego. Prawie tyle samo osób z gospodarstw domowych z rowerami oraz osób z gospodarstw domowych bez rowerów jest skłonnych korzystać z roweru miejskiego przy zastosowaniu określonej opłaty za wypożyczenie. Jednak już dwukrotnie więcej osób mających dostęp do roweru niż osób bez tego dostępu jest zainteresowanych korzystaniem z roweru miejskiego na podstawie biletu miesięcznego komunikacji miejskiej.

Ustalenie maksymalnej dopuszczalnej przez mieszkańców Gdyni stawki opłaty za jednorazowe wypożyczenie roweru miejskiego jest trudne, ponieważ ujawniły się duże różnice w opiniach respondentów. Ponad 92% mieszkańców Gdyni dopuszcza stawkę za jedno-



Rys. 5. Maksymalna dopuszczalna stawka opłaty za jednorazowe wypożyczenie roweru miejskiego w opinii mieszkańców Gdyni Źródło: oprac. własne na podst. [4].

Tab. 4. Deklaracja mieszkańców Gdyni w zakresie korzystania z systemu roweru miejskiego w zależności od wieku respondentów (udział w %)

Wiek respondenta	Deklaracja korzystania z systemu roweru miejskiego		
	Tak, ale określona maksymalna stawka godzinowa	Tak, na podstawie biletu miesięcznego	Nie
16–20 lat	22,12	36,28	41,59
21–30 lat	33,04	23,21	43,75
31–40 lat	36,23	12,32	51,45
41–50 lat	30,57	17,20	52,23
51–60 lat	23,18	11,46	65,36
61–70 lat	20,35	4,72	74,93
71–75 lat	13,00	1,00	86,00
Przeciętnie	27,65	14,25	58,10

Źródło: oprac. własne na podst. [4].

Tab. 5. Deklaracja mieszkańców Gdyni w zakresie korzystania z systemu roweru miejskiego z uwzględnieniem faktu dysponowania biletem okresowym komunikacji miejskiej (udział w %)

Status respondenta	Deklaracja korzystania z systemu roweru miejskiego		
	Tak, ale określona maksymalna stawka godzinowa	Tak, na podstawie biletu miesięcznego	Nie
Posiadacz biletu ZKM w Gdyni lub metropolitalnego	14,69	31,59	53,72
Pozostałe osoby	31,94	8,52	59,55
Przeciętnie	27,65	14,25	58,10

Źródło: oprac. własne na podst. [4].

Tab. 6. Deklaracja mieszkańców Gdyni w zakresie korzystania z systemu roweru miejskiego z uwzględnieniem faktu dysponowania rowerem (udział w %)

Status respondenta	Deklaracja korzystania z systemu roweru miejskiego		
	Tak, ale określona maksymalna stawka godzinowa	Tak, na podstawie biletu miesięcznego	Nie
Osoby z gospodarstw domowych z rowerami	29,19	17,53	53,29
Osoby z gospodarstw domowych bez rowerów	24,93	8,45	66,62
Przeciętnie	27,65	14,25	58,10

Źródło: oprac. własne na podst. [4].

razowe wypożyczenie na poziomie 5 zł i niższym, przy czym 5 zł jest skłonne zaakceptować ponad 31% osób. Stawkę 2 zł wskazało 25% gdynian, 3 zł – 14%, a 1 zł – 11% (rys. 5). Dla porównania: cena normalnego biletu jednorazowego ważnego na liniach zwykłych w Gdyni w okresie badań wynosiła 3 zł, a biletu 24-godzinnego – 12 zł.

Wnioski

Przedstawione wyniki badań pozwalają na sformułowanie poniżej wymienionych wniosków.

1. Podróże rowerem stanowią nieznaczną część (1%) wszystkich podróży realizowanych przez mieszkańców Gdyni.
2. Rower jest coraz częściej wykorzystywany w podróżach w Gdyni. Udział podróży rowerem wzrósł ponad dwukrotnie w latach 2006–2013.
3. Dostępność roweru wśród gdynian jest bardzo duża. W 3/4 gospodarstw domowych jest do dyspozycji rower, a w ponad 40% nawet więcej niż 1.
4. Rowerem realizowane są przede wszystkim podróże w celach rekreacyjnych. 3/4 osób korzysta w tych celach z roweru często lub sporadycznie.

5. Najważniejszą przyczyną korzystania z roweru jest przyjemność (65% odpowiedzi). Drugą co do ważności przyczyną, o zdecydowanie mniejszym znaczeniu, są względy zdrowotne (29% odpowiedzi).
6. Większość mieszkańców Gdyni (prawie 60%) nie jest zainteresowana systemem roweru miejskiego.
7. Wśród osób deklarujących korzystanie z roweru miejskiego 2/3 wiąże swoją decyzję z określonym poziomem stawki za jednorazowe wypożyczenie roweru, który dla 92% z nich nie powinien przekroczyć 5 zł.

Bibliografia:

1. Badania marketingowe „Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2006 r.”, przeprowadzone przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.
2. Badania marketingowe „Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2008 r.”, przeprowadzone przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni
3. Badania marketingowe „Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2010 r.”, przeprowadzone przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.
4. Badania marketingowe „Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2013 r.”, przeprowadzone przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni
5. Badania marketingowe Preferencje i zachowania komunikacyjne uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 r.”, przeprowadzone przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.
6. Hebel K., *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
7. Hebel K., *Zmiany preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013*, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 4.
8. Wyszomirski O., *Zrównoważony rozwój miejskiego transportu zbiorowego – przykład Gdyni*, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 4.

Autorzy:

prof. UG, dr hab. **Katarzyna Hebel** – Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego
 prof. dr hab. **Olgierd Wyszomirski** – Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego

The bicycle as a means of transport in urban travels in Gdynia

In the articles the analyses of using bicycles in urban travels is introduced on base of the results of marketing research on transport preferences and behaviour of Gdynia's inhabitants. At first the scope and methodology of research are presented. Then the means of transport used by inhabitants in their urban travels in the years 2006-2013 are shown. Next the aims and frequency of using bicycle by the Gdynia's inhabitants together with the identification of the reasons of using bicycles are identified. At the article the attitude of Gdynia's inhabitants to using the municipal bicycle system is presented.

Key words: urban transport, transport behaviour, bicycle.