

Rozwój i funkcjonowanie miejskiego transportu zbiorowego w Gdyni

Streszczenie artykułów opublikowanych w „Transporte Miejskim i Regionalnym” Miesięczniku Naukowo-Technicznym Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej. Nr 4, Kwiecień 2014.

Zrównoważony rozwój miejskiego transportu zbiorowego – przykład Gdyni

W Gdyni w 1998 r. przyjęto strategię zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego. W ramach tej strategii podstawowe znaczenie ma zapewnienie racjonalnego zakresu usług transportu zbiorowego. Najważniejszymi czynnikami determinującymi popyt na usługi tego transportu są liczba i struktura mieszkańców oraz poziom motoryzacji indywidualnej. Organizatorem miejskiego transportu zbiorowego w Gdyni i 6 innych gminach mających w drodze porozumień komunalnych wspólny system transportowy jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Przewozy pasażerów są nierównomierne w przekroju dobowym i godzinowym. Podaż usług odpowiada popytowi. Wśród pasażerów dominują osoby uprawnione do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Liczba linii i praca eksploatacyjna są zróżnicowane w poszczególnych gminach. Usługi świadczą operatorzy komunalni i prywatni. Najwięcej pojazdów w ruchu jest w dniu powszednim w godzinach popołudniowych. Większy udział w finansowaniu usług mają dopłaty budżetowe niż przychody z biletów. Uzupełniającą rolę w usługach organizowanych przez ZKM w Gdyni odgrywają tramwaje wodne eksploatowane w okresie letnich wakacji szkolnych i minibusy dla osób niepełnosprawnych.

Planując rozwój gdyńskiego transportu miejskiego należy zwrócić szczególną uwagę na kształtowanie oferty przewozowej. Można założyć wzrost udziału transportu trolejbusowego i kolejowego. Niezbędne będzie zapewnienie transportowi zbiorowemu priorytetu w ruchu drogowym. W zakresie rozkładów jazdy należy zachować kategoryzację linii i modułową częstotliwość. Gdyński miejski transport zbiorowy będzie integrowany w skali metropolii.

Zmiany preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni w latach 1996-2013

W artykule przedstawiono wyniki badań preferencji i zachowań transportowych przeprowadzonych w Gdyni przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego w latach 1996 r., 2002 r., 2008 r. i 2013 r. Badaniami każdorazowo objęto 1% mieszkańców w wieku 16 – 75 lat, wybranych w drodze doboru losowego, warstwowego. Jako metodę badawczą zastosowano wywiad indywidualny w gospodarstwach domowych.

Poddano analizie hierarchię postulatów przewozowych, poziom zadowolenia mieszkańców z realizacji poszczególnych postulatów przewozowych, deklarowany oraz rzeczywisty sposób realizacji podróży miejskich, oraz czynniki determinujące wybór sposobu podróży i cele podróży. Ustalono zakres zmian wymienionych parametrów charakteryzujących transport miejski w analizowanym okresie. W przypadku większości parametrów udało się określić wyraźne tendencje zmian. Głównymi determinantami tych zmian okazały się struktura demograficzno-społeczno-zawodowa mieszkańców, a przede wszystkim poziom motoryzacji indywidualnej.

Wykazano, że niezmiennie największe znaczenie mieszkańcy przypisują bezpośredniości, punktualności i częstotliwości połączeń. Stopień zaspokojenia tych postulatów jest uznawany przez nich za wysoki, chociaż

w odniesieniu do punktualności zmniejszał się na skutek opóźnień powodowanych przez kongestię. Zaobserwowana została rosnąca ocena stopnia spełnienia postulatu wygody.

W coraz większym zakresie mieszkańcy Gdyni realizowali podróże miejskie samochodem osobowym. Minimalny pozostał udział osób podróżujących rowerem. Podróżując transportem zbiorowym mieszkańcy najczęściej wybierają autobus, a w drugiej kolejności trolejbus.

Ogólna ocena jakości usług miejskiego transportu zbiorowego przez mieszkańców Gdyni jest wysoka i systematycznie wzrasta.

Badania wielkości i struktury popytu jako podstawa rozliczeń usług transportu miejskiego w ramach porozumień międzygminnych Gdyni

Stosowanie dopłat do usług miejskiego transportu zbiorowego wynika z jego funkcjonowania na obszarach charakteryzujących się trwałą deficytowością. Niedostosowanie wysokości dopłaty budżetowej do rzeczywistych kosztów funkcjonowania i przychodów z biletów, może ograniczać możliwości jego rozwoju na danym obszarze i być przyczyną realizowania, nieuzasadnionych względami eksploatacyjnymi i ekonomicznymi płatności jednej gminy na rzecz innej.

Wysokość dopłaty budżetowej do usług miejskiego transportu zbiorowego, ponoszonej przez gminy na podstawie porozumień międzygminnych i umów do tych porozumień, jest różnicą pomiędzy kosztami obsługi transportowej a przychodami ze sprzedaży biletów.

Niniejszy artykuł przedstawia zasady i metody obliczania dopłat budżetowych na podstawie wyników badań marketingowych popytu, które stanowią integralną część porozumień międzygminnych zawieranych przez Miasto Gdynię i gminy na obszarze których Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni realizuje funkcję organizatora..

Transport trolejbusowy w Gdyni – stan obecny i perspektywy rozwoju

Dynamika rozwoju transportu trolejbusowego w Gdyni stymulowana była przede wszystkim czynnikami zewnętrznymi, (sytuacja na rynku paliw płynnych, dostęp do bezzwrotnych funduszy unijnych i rozwój transportu autobusowego) i polityką transportową miasta. Silna i stabilna pozycja rynkowa transportu trolejbusowego w Gdyni jest efektem prowadzonych kompleksowych działań inwestycyjnych i organizacyjno-zarządczych. Znajdują one swoje odzwierciedlenie w poprawie oceny częściowych parametrów jakościowych transportu trolejbusowego.

Oczekiwane działania władz Gdyni względem transportu trolejbusowego, formułowane przez mieszkańców Gdyni stanowią podstawę dla jego dalszego rozwoju. Zdecydowanemu obniżeniu w tym okresie uległ odsetek mieszkańców chcących zastąpienia linii trolejbusowych liniami autobusowymi i w 2013 r. był on porównywalny z odsetkiem osób oczekujących zastąpienia linii autobusowych liniami trolejbusowymi. Do blisko 56% w 2013 r. wzrósł odsetek mieszkańców chcących utrzymania istniejących proporcji między transportem trolejbusowym i autobusowym. Dwukrotnie wzrósł udział mieszkańców oczekujących tworzenia nowych linii trolejbusowych.

Przesłankami mającymi wpływ na dalszy rozwój transportu trolejbusowego w Gdyni są czynniki o charakterze ekologicznym (brak lokalnych emisji, niski poziom emisji hałasu), eksploatacyjnych

(priorytetyzacja zbiorowego transportu miejskiego i długi okres eksploatacji pojazdów trolejbusowych), technologicznych (stopniowe uniezależnianie się pojazdów od sieci zasilającej), ekonomicznych (uwzględnianie efektów zewnętrznych), politycznych i wizerunkowych.

Znaczenie i uwarunkowania kontroli jakości usług prowadzonej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Kontrola funkcjonowania miejskiego transportu zbiorowego jest jednym z najważniejszych procesów zarządzania i zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym jest zadaniem organizatora przewozów. Do działań kontrolnych podejmowanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni należą ukryte obserwacje, wykonywane przez cały rok na wybranych przystankach. Skoncentrowane są one głównie na pomiarach punktualności kursowania autobusów i trolejbusów i prawidłowości ich oznakowania liniowo-trasowego. Intensywność obserwacji wykonywanych przez organizatora sprawia, że kontrola spełnia przede wszystkim funkcję prewencyjną i korygującą, co w konsekwencji znajduje odbicie w ograniczeniu liczby kursów niewykonanych, przyspieszonych i nieprawidłowo oznakowanych. Z kolei narzędziem pomocnym w spełnianiu funkcji kreatywnej kontroli, której celem jest inspirowanie operatorów do działań wpływających na poprawę jakości, są sporządzane okresowo przez ZKM w Gdyni rankingi, w tym zestawienia awaryjności pojazdów. Mając na uwadze, że umowa przewozowa stanowi jeden z elementów determinujących skuteczność kontroli, ZKM w Gdyni zawiera w kontraktach z operatorami rozbudowany i szczegółowy zestaw standardów jakości, którym przyporządkowane zostały odpowiednie kary. Operatorzy, funkcjonujący w sieci ZKM w Gdyni, karani są między innymi za uchybienia w zakresie: bezpieczeństwa podróży, realizacji rozkładów jazdy, warunków podróży, informacji pasażerskiej, estetyki środków transportu, obsługi pasażerów i warunków współpracy pomiędzy operatorem a organizatorem. Docelowo kontrola punktualności oraz stopnia realizacji zakontraktowanych wozokilometrów wykonywana będzie z wykorzystaniem budowanego obecnie trójmiejskiego systemu zarządzania ruchem Tristar.

Strategia marketingowa Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, jako organizator usług miejskiego transportu zbiorowego, stosuje w swojej działalności koncepcję zarządzania marketingowego, którego podstawę stanowi opracowana we własnym zakresie strategia marketingowa. W strategii marketingowej ZKM w Gdyni określono następujące elementy:

- misję jednostki;
- marketingową sytuację jednostki (pozycję rynkową ZKM w Gdyni, analizę SWOT);
- cel strategiczny oraz cele kierunkowe i ogólne jednostki;
- rynek docelowy;
- sposób postępowania na rynku;
- działania w zakresie kształtowania usług, cen, dystrybucji i promocji;
- działania w zakresie zarządzania personelem;
- kontrolę i audyt marketingowy.

Misją ZKM jest ukierunkowana na zaspokajanie potrzeb i postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni i gmin sąsiednich. Określając pozycję rynkową ZKM w Gdyni, zidentyfikowano jako głównych konkurentów:

samochody osobowe oraz przewoźników autobusowych, midibusowych i minibusowych, funkcjonujących poza systemem i świadczących usługi na obszarze obsługiwanym przez ZKM w Gdyni.

Celem strategicznym w aktualnej strategii marketingowej ZKM w Gdyni jest zahamowanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach. Rynek docelowy ZKM w Gdyni zdefiniowano w trzech wymiarach: przedmiotowym, podmiotowym i przestrzennym. Sposób działania ZKM na tym rynku można uznać za ofensywny. Spośród instrumentów marketingowych w działalności ZKM najwięcej uwagi poświęca się kształtowaniu usług. W zarządzaniu personelem kluczowe znaczenie ma system motywacyjny oparty w znacznym zakresie na wynagradzaniu uznaniowym.

Realizacja strategii marketingowej wymaga kontroli i audytu. W tym celu ZKM w Gdyni przeprowadza okresową ocenę stopnia realizacji zadań oraz bieżących wyników marketingowych.

Promocja usług miejskiego transportu zbiorowego w Gdyni w warunkach polityki zrównoważonego rozwoju

Wpisanie działalności promocyjnej usług miejskiego transportu zbiorowego w strategię rozwoju Gdyni w zakresie polityki transportowej zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego determinuje sposób wykorzystania promocji i dobór instrumentów promocji mix przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Celem promocji gdyńskiego miejskiego transportu zbiorowego jest przede wszystkim informowanie na temat oferty przewozowej oraz kreowanie potrzeby jej poznania. Instrument promocji jest wykorzystywany, jako komplementarny element działań na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu w mieście, obejmując działania stanowiące wsparcie poszczególnych rozwiązań inwestycyjnych.

Promocja miejskiego transportu zbiorowego w Gdyni to także działania edukacyjne. Istotny element tych działań stanowiły programy edukacyjne na temat ekologicznego podróżowania w mieście - realizowane przez ZKM w Gdyni, jako forma promocji gdyńskiego transportu miejskiego. W dobie intensywnej eksploatacji samochodów osobowych w miastach, tego typu działania są podejmowane, by kształtować pozytywny wizerunek miejskiego transportu zbiorowego a wraz z edukacją ekologiczną zachęcać do korzystania z jego usług.

Istotne znaczenie ma także wykorzystywanie podstawowych instrumentów promocji mix w podejmowanych przez ZKM w Gdyni działaniach, w tym reklamy, public relations, sprzedaży osobistej i promocji sprzedaży. Strategia promocji usług gdyńskiego miejskiego transportu zbiorowego w warunkach polityki zrównoważonego rozwoju jest istotnym elementem zarządzania marketingowego jego działalnością. Przyszłością promocji miejskiego transportu zbiorowego jest realizacja działań informacyjnych, edukacyjnych i szkoleniowych na rzecz ekologicznego podróżowania.

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako uczestnik integracji taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej

Integracja taryfowo-biletowa jest jednym z najistotniejszych kryteriów oceny funkcjonowania transportu miejskiego na obszarach zurbanizowanych. Na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej dostrzeżono konieczność wprowadzenia zintegrowanych rozwiązań taryfowo-biletowych. W 2008 r. MZKZG, którego celem jest pełna integracja transportu miejskiego, zaoferował użytkownikom transportu „wspólne bilety” zarówno komunalne, jak i kolejowo-komunalne, które stanowią uzupełniającą ofertę w stosunku do

dotychczas obowiązujących biletów. Nowy wspólny bilet to dodatkowa propozycja dla osób zainteresowanych podróżami o charakterze metropolitalnym. Oferta biletów metropolitalnych jest dedykowana przede wszystkim pasażerom, którzy wykonują przejazdy o charakterze metropolitalnym, wykorzystując środki miejskiego transportu zbiorowego różnych organizatorów i/lub operatorów kolejowych. Jednocześnie bilety metropolitalne stanowią przejrzystą ofertę dla turystów. Ułatwiają korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego na obszarze Metropolii Zatoki Gdańskiej bez konieczności poznawania specyfiki rozwiązań taryfowo-biletowych. Ma to szczególne znaczenie na terenie tych gmin, w których usługi świadczy dwóch organizatorów, np. w Sopocie obsługiwanym zarówno przez pojazdy ZKM w Gdyni, jak i ZTM w Gdańsku.

Ważnym uczestnikiem integracji taryfowo-biletowej jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, który dzięki akceptacji wspólnych metropolitalnych biletów ułatwia pasażerom miejskiego transportu zbiorowego realizowanie podróży metropolitalnych. Wyniki sprzedaży zintegrowanych biletów metropolitalnych i pozytywny odbiór społeczny zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej w Metropolii Zatoki Gdańskiej wskazują, że wprowadzone rozwiązanie uzyskało akceptację ze strony pasażerów. Istotne jest także to, że integracja taryfowo-biletowa sprzyja realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu.