

Zmiany preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013¹

KATARZYNA HEBEL

dr, Uniwersytet Gdański,
Katedra Rynku Transportowego,
ul. Armii Krajowej 119/121,
81-824 Sopot, tel. 585231190,
e-mail: k.hebel@zkmgdynia.pl,
Zarząd Komunikacji Miejskiej
w Gdyni, ul. Zakręt do Oksywi 10,
81-244 Gdynia, tel. 586233312,
e-mail: k.hebel@zkmgdynia.pl

Streszczenie. 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, 2002, 2008 i 2013. 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 w opinii mieszkańców Gdyni jest wysoka i systematycznie wzrasta.

Słowa kluczowe: popyt na usługi transportu miejskiego, preferencje transportowe, zachowania transportowe, badania marketingowe

Wprowadzenie

Specyfika popytu na usługi gdyńskiego transportu miejskiego określana jest na podstawie systematycznie prowadzonych badań marketingowych pn. „Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni”. Prowadzone są one przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i mają charakter reprezentatywny. Próba obejmuje każdorazowo 1% mieszkańców w wieku 16–75 lat, wybranych w drodze doboru losowego, warstwowego. Wykorzystywana jest metoda wywiadu indywidualnego w gospodarstwach domowych. Badania w latach 1996–2010 realizowane były co dwa lata. Względy techniczne, wynikające ze stosowania procedur określonych Prawem zamówień publicznych, spowodowały, że ostatnia tura badań odbyła się w 2013 roku.

Do analizy wybrano 4 tury badawcze, tj. z lat 1996, 2002, 2008 i 2013 tak, by zmiany preferencji i zachowań mieszkańców Gdyni były wyraźnie zauważalne.

Struktura wiekowa mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 zasadniczo się nie zmieniła. Wystąpił tylko nieznaczny wzrost udziału mieszkańców starszych. W strukturze społeczno-zawodowej niezmiennie dominującym segmentem były osoby pracujące, choć ich udział od 1996 roku się zmniejszał. Z punktu widzenia efektywności ekonomiczno-finansowej transportu miejskiego zwraca uwagę wzrostowa tendencja udziału emerytów w strukturze mieszkańców. Zwiększał się także udział osób z gospodarstw domowych z samochodem osobowym. W 2013 roku wyniósł on 74%, wobec 52% w 1996 roku. 77% gospodarstw domowych posiadających samochód dysponuje tylko jednym pojazdem. Tyle samo procent mieszkańców uznaje siebie za głównych użytkowników samochodów. 20% mieszkańców deklaruje posiadanie dwóch samochodów w gospodarstwie domowym.

Preferencje transportowe

Preferencje transportowe wyrażane są jako oczekiwania ludności i pasażerów dotyczące jakości usług komunikacyjnych. Zidentyfikowane w ramach badań gdyńskich preferencje transportowe mieszkańców poddaje się hierarchizacji. Wyniki uzyskane w latach 1996–2013 wskazują, że preferencje te zmieniają się (tabela 1).

O ile w 1996 roku najistotniejsza dla mieszkańców Gdyni była punktualność, o tyle już w 2002 roku – dostępność (w rozumieniu – bliskość przystanku), a w latach 2008

Tabela 1

Postulat przewozowy	Miejsce zajmowane w hierarchii w roku			
	1996	2002	2008	2013
Bezpośredniość	2	4	1	1
Częstotliwość	3	3	3	2/3
Dostępność (bliskość przystanku)	4	1	4	4
Niski koszt	5	5	6	5
Niezawodność dojazdu	7	7	8	6
Prędkość	8	8	5	7
Punktualność	1	2	2	2/3
Rytmiczność	9	9	9	9
Wyczerpująca informacja	10	10	10	10
Wygoda	6	6	7	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2014

i 2013 – bezpośrednio. Punktualność wciąż pozostaje drugim co do ważności postulatem przewozowym, a częstotliwość – trzecim, jednak ich ranga właściwie stała się równa. Na czwartym miejscu mieszkańcy wskazują dostępność, a na piątym – niski koszt. Najniższe natomiast znaczenie przypisują niezmiennie wyczerpującej informacji i rytmiczności.

Poziom zadowolenia mieszkańców z realizacji poszczególnych postulatów przewozowych ocenia się, pytając ich o najlepiej i najgorzej realizowany postulat przewozowy (tabela 2).

Najlepiej realizowanymi w opinii mieszkańców postulatami przewozowymi są punktualność i dostępność. Jednak w latach 2008–2013 udział pozytywnych ocen stopnia spełnienia tych postulatów zmniejszył się, szczególnie dotyczy to punktualności. Wynika to ze wzrostu kongestii w mieście, wpływającej na pogorszenie się warunków podróży wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym także osób korzystających z transportu zbiorowego. W analizowanym okresie wyraźnie wzrósł udział pozytywnych ocen stopnia spełnienia postulatu bezpośredniości, a także, w nieco mniejszym zakresie, częstotliwości.

Natomiast ocena najgorzej realizowanych postulatów nie jest taka jednoznaczna. W 1996 roku wygoda była zdecydowanie najgorzej realizowanym postulatem, lecz w kolejnych latach ocena stopnia spełnienia tego postulatu stopniowo się poprawiała. Jest to niewątpliwie wynikiem wprowadzenia do eksploatacji nowych pojazdów – niskopodłogowych i klimatyzowanych, zarówno autobusów, jak i trolejbusów. Niski koszt wydaje się postulatem zaspokajającym w najmniejszym zakresie. To, że w 2008 roku ocena stopnia spełnienia tego postulatu wyraźnie się poprawiła, można tłumaczyć kilkuletnim okresem bez znaczących podwyżek cen biletów, szczególnie okresowych (miesięcznych).

Należy zwrócić uwagę, że bardzo wielu respondentów nie było w stanie wskazać ani najlepiej (16–27%), ani najgorzej spełnionych postulatów (24–51%).

Sposób realizacji podróży miejskich

Deklarowany sposób realizacji podróży miejskich ustalany jest na podstawie odpowiedzi na pytanie: „W jaki sposób realizuje Pan/Pani podróżę miejskie”. Wśród możliwych odpowiedzi wyróżnia się sześć kategorii:

- zawsze transportem zbiorowym,
- przeważnie transportem zbiorowym,
- w równym stopniu transportem zbiorowym i samochodem osobowym,
- przeważnie samochodem osobowym,
- zawsze samochodem osobowym,
- w inny sposób.

Wyniki uzyskane w badaniach w latach 1996–2013 przedstawiono w tabeli 3.

W podróżach miejskich zawsze lub przeważnie z transportu zbiorowego korzysta coraz mniej osób. W 2013 roku było to już tylko 46% mieszkańców, wobec 66% w 1996 roku. Zdecydowanie natomiast wzrastał udział podróży re-

Tabela 2

Najlepiej i najgorzej realizowany postulat przewozowy w opinii mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 (% wskazań)								
Postulat przewozowy	Najlepiej realizowany				Najgorzej realizowany			
	1996	2002	2008	2013	1996	2002	2008	2013
Bezpośredniość	4,64	5,81	10,60	11,55	9,53	7,40	4,73	4,15
Częstotliwość	9,79	8,93	12,04	14,70	8,26	6,77	7,05	4,50
Dostępność (bliskość przystanku)	26,10	22,89	18,88	19,10	3,11	2,11	1,70	2,05
Niski koszt	1,43	1,69	5,61	4,55	11,77	16,97	3,55	12,10
Niezawodność dojazdu	4,94	4,81	3,19	5,00	2,96	2,01	2,62	2,25
Prędkość	1,73	2,11	1,44	3,15	5,40	4,86	5,40	3,60
Punktualność	29,41	30,23	16,15	16,75	8,05	5,87	11,47	8,55
Rytmiczność	1,58	2,22	1,65	2,50	3,36	3,22	4,22	2,95
Wyczerpująca informacja	0,56	1,11	1,08	0,80	3,52	1,74	2,16	2,30
Wygoda	3,21	3,96	2,11	2,40	18,04	13,00	10,55	5,65
Brak oceny	16,56	15,91	26,95	19,40	24,01	32,40	44,65	50,75
Inne	0,05	0,33	0,31	0,10	1,99	3,65	1,90	1,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

Tabela 3

Deklarowany sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 (%mieszkańców)				
Sposób realizacji podróży miejskich	Lata			
	1996	2002	2008	2013
Zawsze transportem zbiorowym	40,1	28,59	27,62	28,35
Przeważnie transportem zbiorowym	25,46	30,07	25,67	18,15
W równym stopniu transportem zbiorowym i samochodem	12,70	12,21	11,06	11,85
Przeważnie samochodem osobowym	13,42	15,01	16,31	16,35
Zawsze samochodem osobowym	8,40	13,42	18,93	25,00
W inny sposób	0,01	0,70	0,41	0,30

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

alizowanych zawsze samochodem osobowym. Stanowią one aktualnie już 25% wszystkich podróży miejskich mieszkańców Gdyni. Udziały osób podróżujących w równym stopniu transportem zbiorowym i samochodem osobowym oraz przeważnie samochodem osobowym są bardziej stabilne. W kolejnych turach badawczych ich udziały w strukturze podróży miejskich mieszkańców Gdyni zmieniły się w mniejszym stopniu. Minimalny wciąż jest udział osób podróżujących w inny sposób, w tym rowerem.

Deklaracje zawsze są weryfikowane w badaniach poprzez ustalenie sposobu podróży zrealizowanych w dniu poprzedzającym badanie techniką tzw. fotografii dnia. Ustalono, że sposób podróży mieszkańców Gdyni zmieniał się (rysunek 1). Wyraźnie można zaobserwować tendencję do wzrostu udziału podróży realizowanych samochodem osobowym. Udział tych podróży w 2013 roku wyniósł 53%, co oznacza, że został przekroczony poziom uznawany za graniczny z punktu widzenia polityki zrównoważonego rozwoju. Należy więc podejmować działania skutkujące wzrostem udziału transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich w celu zapewnienia możliwości prawidłowego funkcjonowania miasta.

Najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu zbiorowego jest niezmiennie autobus, chociaż jego udział w podróżach zmniejszył się z 41% w 1996 roku do 25% w 2013. Drugim pod względem znaczenia środkiem transportu zbiorowego w Gdyni jest trolejbus. Mieszkańcy realizowali nim 18% podróży w 1996 roku i już tylko 14% w 2013. Natomiast podróże realizowane SKM lub koleją regionalną stanowiły w Gdyni relatywnie niewielki udział (5–8%), nie pozwalając określić jednoznacznej tendencji jego zmian. Udział podróży realizowanych rowerem jest nieznaczny. Jako inne sposoby podróży kwalifikowane są podróże tramwajem, autobusem zakładowym, regionalnym czy też taksówką. Szczegółowe dane o sposobach realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 zaprezentowano w tabeli 4.

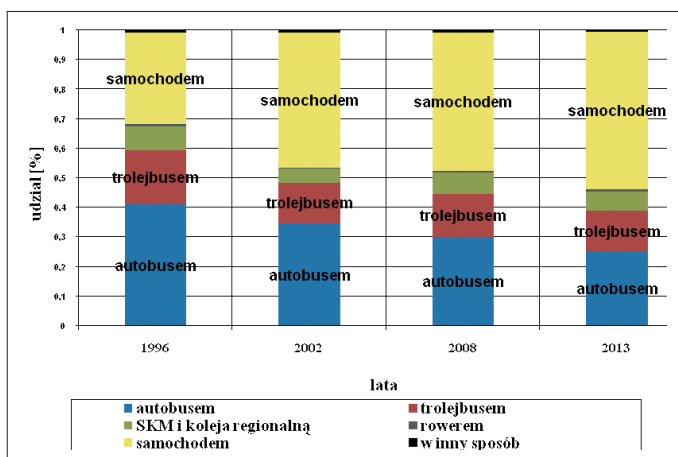
Determinanty wyboru sposobu podróży miejskich

Czynniki determinujące wykorzystywanie w podróżach miejskich zawsze lub przeważnie samochodu osobowego także ulegały zmianom. Ze względu na coraz większy udział podróży realizowanych samochodem stopniowo rozbudowano listę tych czynników. W ostatnich badaniach wyróżniono wśród nich alfabetycznie:

- bezpieczeństwo – narażenie na agresję ze strony innych pasażerów,
- brak konieczności dojścia do i z przystanku,
- brak konieczności oczekiwania,
- brak konieczności przesiadania się,
- krótszy czas podróży samochodem,
- niższy koszt podróży samochodem,
- przewóz dzieci,
- przewóz rzeczy lub zakupów,
- większą wygodę,
- wykorzystywanie samochodu jako narzędzia pracy,
- zły stan zdrowia,
- inne.

Ponieważ porównywalność danych można zachować w odniesieniu do lat 2008–2013, tylko wyniki z tego okresu uwzględniono na rysunku 2. W analizowanych latach dominują dwa czynniki decydujące o wyborze samochodu osobowego: większa wygoda i krótszy czas podróży. W łącznej ocenie, niezależnie od wybranej kolejności czynnika, stanowiły one w 2013 roku około 43% wszystkich odpowiedzi respondentów. Należy zauważyć, że znaczenie tych czynników relatywnie zmniejszało się, bowiem udział respondentów wskazujących na większą wygodę podróżowania samochodem jako przyczynę realizacji podróży miejskich tym środkiem transportu zmniejszył się z 30% w 2008 roku do 26% w 2013, a udział osób identyfikujących krótszy czas podróży jako przyczynę wyboru samochodu w podróżach miejskich – z 27% w 2008 roku do 17% w 2013 roku. Zmalało także znaczenie trzeciego czynnika, czyli braku konieczności oczekiwania, z 14% w 2008 do 13% w 2013 roku.

Spadek znaczenia wymienionych czynników wiąże się ze wzrostem rangi innych czynników, wyodrębnionych w 2013



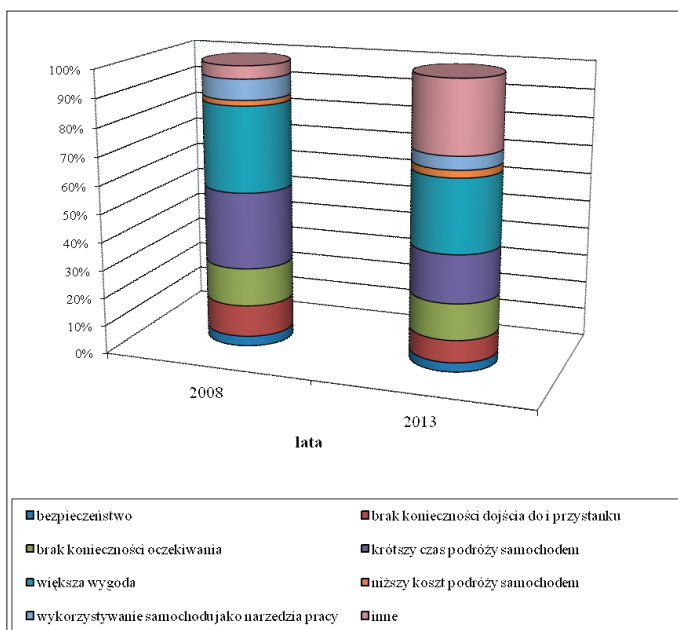
Rys. 1. Sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 (na podstawie podróży zrealizowanych w dniu poprzedzającym badanie – w przypadku podróży z przesiadkami, podróż zaklasyfikowano według pierwszego wykorzystywanego środka transportu). Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

Tabela 4

Sposób realizacji podróży miejskich przez mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 ustalony na podstawie podróży zrealizowanych w dniu poprzedzającym badanie (według wykorzystywanych środków przewozowych)*				
Sposób podróży	Lata			
	1996	2002	2008	2013
Autobusem	41,00	34,70	29,94	25,04
Trolejbusem	18,37	13,76	14,72	14,00
Szybka Kolej Miejska lub kolej	8,17	4,70	7,20	6,40
Samochodem	31,04	45,54	46,95	53,10
Rowerem	0,72	0,49	0,41	0,80
W inny sposób	0,70	0,81	0,78	0,67

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.



Rys. 2. Struktura czynników determinujących wybór samochodu osobowego w podróżach miejskich w latach 2008–2013 (% odpowiedzi)

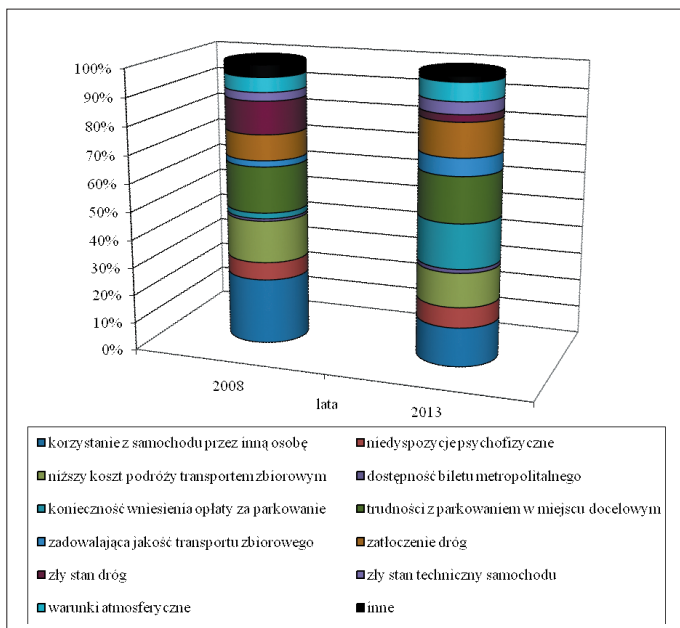
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

roku, tj. braku konieczności przesiadania się (9%), przewozu rzeczy i zakupów (8%) oraz przewozu dzieci (4%), a także złego stanu zdrowia respondenta (3%).

Wśród czynników wpływających na wybór przez respondentów transportu zbiorowego w podróżach miejskich wyróżniono w 2013 roku dwanaście kategorii czynników:

- dostępność biletu metropolitalnego,
- konieczność wniesienia opłaty za parkowanie,
- korzystanie z samochodu przez inną osobę,
- niedyspozycje psychofizyczne,
- niższy koszt podróży transportem zbiorowym,
- trudności z parkowaniem w miejscu docelowym,
- warunki atmosferyczne,
- zadowalającą jakość transportu zbiorowego,
- zatłoczenie dróg,
- zły stan dróg,
- zły stan techniczny samochodu,
- inne.

W opinii mieszkańców, uwzględniając wszystkie wskazania niezależnie od kolejności wyboru czynnika, najważniejszymi czynnikami decydującymi o korzystaniu z transportu zbiorowego okazały się: trudności z parkowaniem w miejscu docelowym i konieczność wniesienia opłaty za parkowanie (odpowiednio 17% i 16% odpowiedzi w 2013). Istotnie zmieniło się znaczenie korzystania z samochodu osobowego przez inną osobę jako czynnika wyboru transportu zbiorowego, gdyż w 2008 wskazywało go 24% respondentów, podczas gdy w 2013 – 14%. O 9 punktów procentowych zmniejszyło się także znaczenie złego stanu dróg jako przyczyny wykorzystywania transportu zbiorowego w podróżach miejskich (z 12% w 2008 do 3% w 2013). Zaobserwowano natomiast wzrost znaczenia takich czynników jak: niedyspozycje psychofizyczne, warunki atmosferyczne, zadowalająca



Rys. 3. Struktura czynników powodujących wybór transportu zbiorowego w podróżach miejskich w latach 2008–2013 (% odpowiedzi)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

jakość transportu zbiorowego, zły stan techniczny samochodu i dostępność biletu metropolitalnego. Wnioski te ilustrują dane zaprezentowane na rysunku 3.

Cele podróży

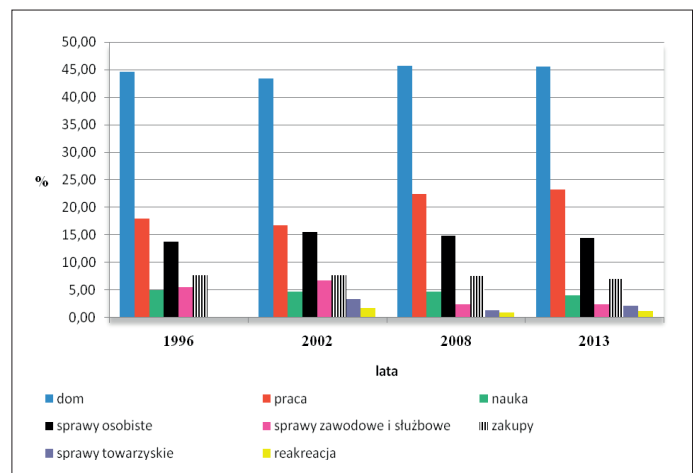
Strukturę celów podróży w świetle wyników badań marketingowych przeprowadzonych w Gdyni w latach 1996–2013 przedstawiono w tabeli 5 i na rysunku 4.

Udział podróży do domu we wszystkich podróżach zrealizowanych w jednym dniu właściwie nie zmieniał się w całym okresie badawczym. Podstawowym celem podróży pozostał więc powrót do domu (46% podróży w 2013). Dwoma pozostałymi dominującymi celami podróży były praca (18–23%) i załatwianie spraw osobistych (14–15%), przy czym udział podróży do pracy wzrastał, a udział podróży realizowanych w sprawach osobistych malał. Udział podróży po zakupy utrzymywał się na tym samym poziomie 7%. Natomiast udział podróży do miejsc nauki stanowił tylko 4–5% wszystkich podróży. Udział podróży w celu załatwienia spraw zawodowych i służbowych zmniejszał się. Wydaje się, że jest to związane z rozwojem elektronicznej formy komunikacji, która umożliwia załatwianie wielu spraw bez konieczności podróżowania. Udział podróży realizowanych w sprawach towarzyskich był nieznaczący.

Tabela 5

Cel podróży	Lata			
	1996	2002	2008	2013
Dom	44,58	43,39	45,66	45,53
Praca	18,00	16,78	22,42	23,29
Nauka	4,99	4,78	4,73	4,07
Sprawy osobiste	13,76	15,54	14,84	14,41
Zakupy	7,73	7,65	7,55	6,97
Sprawy zawodowe i służbowe	5,51	6,81	2,41	2,39
Sprawy towarzyskie		3,32	1,38	2,20
Rekreacja	5,43	1,73	1,00	1,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

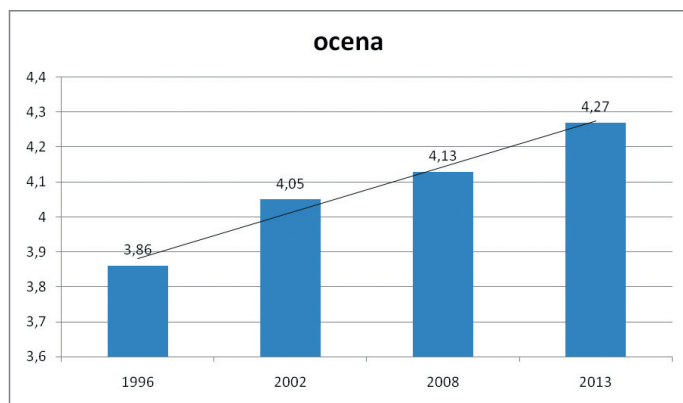


Rys. 4. Cele podróży mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 w świetle wyników badań marketingowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

Ocena gdyńskiego transportu zbiorowego

Ustalone w drodze badań preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni stanowią podstawę kształtowania oferty przewozowej w mieście. Jest ona stale dostosowywana do zmieniających się potrzeb mieszkańców. W ocenie jakości usług miejskiego transportu zbiorowego przez mieszkańców Gdyni stosowana jest skala ocen 2–5 (od niedostatecznej do bardzo dobrej). Oceny z lat 1996–2013 przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Ocena jakości usług transportu zbiorowego w Gdyni w latach 1996–2013 w opinii mieszkańców w świetle badań marketingowych (w skali 2–5)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego.

Wyraźnie zauważalna jest tendencja rosnąca oceny jakości usług miejskiego transportu zbiorowego w opinii mieszkańców. Oznacza to, że działania podejmowane w Gdyni w zakresie poprawy jakości tego transportu są przez mieszkańców zauważane i doceniane.

Podsumowanie

Zarówno preferencje, jak i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni w latach 1996–2013 zmieniały się, co wiąże się ze zmianami ich struktury demograficzno-społeczno-zawodowej, a przede wszystkim ze zmianą

poziomu motoryzacji indywidualnej. Udział gospodarstw domowych z samochodem osobowym zdecydowanie wzrastał.

Największe znaczenie mieszkańcy przypisują bezpośrednio, punktualności i częstotliwości połączeń. Stopień zaspokojenia tych postulatów przez miejski transport zbiorowy jest uznawany przez nich za wysoki, chociaż w odniesieniu do punktualności zmniejsza się. Obserwowana jest też coraz wyższa ocena stopnia spełnienia postulatu wygody.

W coraz większym zakresie podróże miejskie realizowane są w Gdyni samochodem osobowym. Minimalny wciąż jest udział osób podróżujących rowerem.

Podróżując transportem zbiorowym mieszkańcy najczęściej wybierają autobus. Ekologiczny środek transportu zbiorowego – trolejbus, jest także często wybierany przez gdynian. Jest to niewątpliwie заслуżą coraz wyższego standardu pojazdów oraz wielu działań promujących ten środek przewozowy.

Nie biorąc pod uwagę powrotu do domu, dwoma dominującymi celami podróży są praca i załatwianie spraw osobistych, przy czym udział podróży do pracy wzrasta, a udział podróży realizowanych w sprawach osobistych maleje. Podróże w celu załatwienia spraw zawodowych i służbowych realizowane są coraz rzadziej.

Informacje o zmianach preferencji i zachowań transportowych wykorzystywane są bieżąco do kształtowania oferty przewozowej miejskiego transportu zbiorowego. Ogólna ocena transportu miejskiego na poziomie 4,27 (w skali od 2 do 5) upoważnia do stwierdzenia, że podejmowane są właściwe działania.

Literatura

1. Badania pierwotne Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i pn. „Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni” z lat 1996, 2002, 2008 i 2013.



Fot. 1. Autobus MAN Lion`s City G CNG, Gdynia, ul. Władysława IV