



Solaris Trollino 12M eksploatowany przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni

Michał Konarski, Olgierd Wyszomirski

Preferencje i zachowania komunikacyjne uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie

Jednym z podstawowych segmentów pasażerów transportu miejskiego są uczniowie szkół licealnych. Charakteryzują się oni specyficznymi preferencjami i zachowaniami transportowymi. W artykule przedstawiono preferencje i zachowania transportowe uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie. Najpierw sprecyzowano zakres i metodykę badań oraz scharakteryzowano populację. Następnie zidentyfikowano cele podróży, ich rozkład czasowy oraz wykorzystywane bilety. Na tym tle zaprezentowano hierarchię ważności postulatów przewozowych, sposoby realizacji podróży miejskich oraz ocenę jakości usług.

Słowa kluczowe: transport miejski, preferencje komunikacyjne, zachowania komunikacyjne.

Wstęp

Jednym z podstawowych segmentów pasażerów transportu miejskiego są uczniowie szkół ponadgimnazjalnych. W zdecydowanej większości korzystają oni w podróży miejskiej z usług transportu zbiorowego. Ważne znaczenie, zarówno z punktu widzenia teoretycznego, jak i praktycznego, ma znajomość ich preferencji i zachowań komunikacyjnych. Informacje z badań można bowiem wykorzystać do kształtowania oferty przewozowej odpowiadającej preferencjom tego segmentu pasażerów i w ten sposób stymulować racjonalne zachowania komunikacyjne na obecnym etapie ich życia, a co ważniejsze – w przyszłości, kiedy dla większości tych osób transport zbiorowy będzie tylko jedną z opcji (będzie konkurował z transportem indywidualnym, realizowanym własnym samochodem osobowym). Wyniesienie z okresu szkolnego pozytyw-

nych doświadczeń w korzystaniu z transportu zbiorowego, w tym poczucia, że było się traktowanym podmiotowo, może stanowić ważny czynnik determinujący pozytywny stosunek do tego rodzaju transportu. Warunkiem wstępnym wykształcenia takiego poczucia wśród tego segmentu pasażerów jest systematyczne przeprowadzanie wśród jego przedstawicieli badań preferencji i zachowań komunikacyjnych. Badania takie powinny być realizowane jako reprezentatywne wśród wszystkich mieszkańców, do których należą uczniowie, ale także w szkołach jako dedykowane specjalnie temu segmentowi mieszkańców. Celem tych drugich badań powinno być nie tylko uzyskanie cennych informacji marketingowych, ale także kształtowanie pozytywnego wizerunku transportu zbiorowego, stanowiące element tzw. wychowania komunikacyjnego.

Zakres i metodologia badań

Specyfika popytu na usługi transportu miejskiego organizowanego przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni w segmencie uczniów szkół ponadgimnazjalnych została określona na podstawie badań marketingowych pn. *Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróży miejskiej uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie*. Próba objęła grupę 1 234 uczniów w wieku 16–20 lat, uczęszczających w roku szkolnym 2013/2014 do 11 gdyńskich i 3 sopockich publicznych liceów ogólnokształcących. Dominującą grupę respondentów w przeprowadzonych badaniach stanowiły osoby urodzone w latach 1995–1997. Udział tych osób w badanej populacji wyniósł 99,5%. Wykorzystano metodę ankiety audytoryjnej, poddając uczniów badaniu w ich szkołach.

Charakterystyka populacji

Z powodu postępującego niżu demograficznego liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych w Gdyni i Sopocie w 2014 r. była mniejsza niemal o 1,5 tys. w porównaniu do 2010 r. i wyniosła 13 040 osób (odpowiednio 10 803 uczniów w Gdyni i 2 237 uczniów w Sopocie). Liczbę uczniów w poszczególnych typach szkół ponadgimnazjalnych przedstawiono w tab. 1.

Największy odsetek uczniów w obu miastach uczęszczał do liceów ogólnokształcących. Większość tych szkół zlokalizowana jest w pobliżu węzłów komunikacyjnych. Nawet w przypadku 6 liceów oddalonych od centrum miasta o kilka kilometrów nie występują trudności z dojazdem przy wykorzystaniu transportu zbiorowego. Udział uczennic w badanej strukturze w stosunku do uczniów był większy o 14 punktów procentowych (rys. 1).

W rankingu ogólnopolskim liceów ogólnokształcących (wśród 500 z najwyższym wskaźnikiem rangi w 2015 r.) zostało sklasyfikowanych 6 szkół średnich objętych badaniem:

- 1) III Liceum Ogólnokształcące w Gdyni (9. miejsce);
- 2) VI Liceum Ogólnokształcące w Gdyni (81. miejsce);
- 3) I Akademickie Liceum Ogólnokształcące w Gdyni (145. miejsce);
- 4) II Liceum Ogólnokształcące w Gdyni (222. miejsce);
- 5) II Liceum Ogólnokształcące w Sopocie (267. miejsce);
- 6) X Liceum Ogólnokształcące w Gdyni (408. miejsce).

W liceach w Gdyni zostali zbadani uczniowie zamieszkujący 17 gmin, w Sopocie – 10 gmin. W gdyńskich liceach przeważali mieszkańcy Gdyni (68%), znaczący udział stanowili mieszkańcy Małego Trójmiasta Kaszubskiego (16%), na które składają się Reda, Rumia, Wejherowo i sąsiednie gminy wiejskie. W sopockich liceach udział mieszkańców Gdyni wyniósł 36%, mniej więcej co czwarty ankietowany mieszkał w Sopocie (27%) lub Gdańsku (26%). Niemal 88% gospodarstw domowych licealistów wyposażonych było przynajmniej w 1 samochód osobowy. Prawie 40% gospodarstw posiadało 2 pojazdy. Co dziesiąty ankietowany stwierdził, że gospodarstwo dysponowało 3 pojazdami, co stwarzało możliwość korzystania z 1 z nich przez pełnoletnich uczniów liceów posiadających prawo jazdy (około 15%). Zdecydowana większość uprawnionych uczniów (84% w Gdyni i 90% w Sopocie) miała możliwość samodzielnego korzystania z samochodu osobowego.

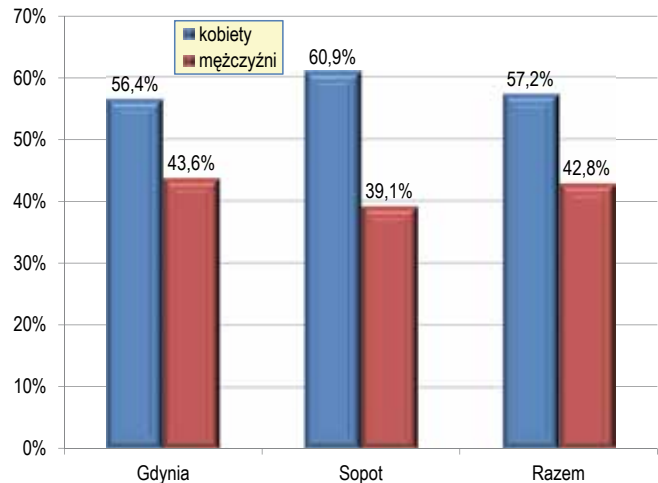
Cele podróży

Uczniowie liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie należą do grupy wiekowej charakteryzującej się wysokim stopniem ruchliwości. Dane na rys. 2 wskazują wyraźną przewagę 2 celów podróży. Młodzież najczęściej podróżowała do domu (43%) oraz do miejsc nauki (39%). Badania dotyczyły dnia na-

Tab. 1. Uczniowie w poszczególnych typach szkół ponadgimnazjalnych w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014

Liczba uczniów							
Gdynia				Sopot			
licea ogólnokształcące	szkoły policealne	technika i ogólnokształcące	szkoły artystyczne	zasadnicze szkoły zawodowe	licea ogólnokształcące	szkoły policealne	technika i ogólnokształcące
4 935 (45,7%)	2 859 (26,5%)	2 480 (23,0%)	529 (4,8%)	1 324 (59,2%)	295 (13,2%)	582 (26,0%)	36 (1,6%)

Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.



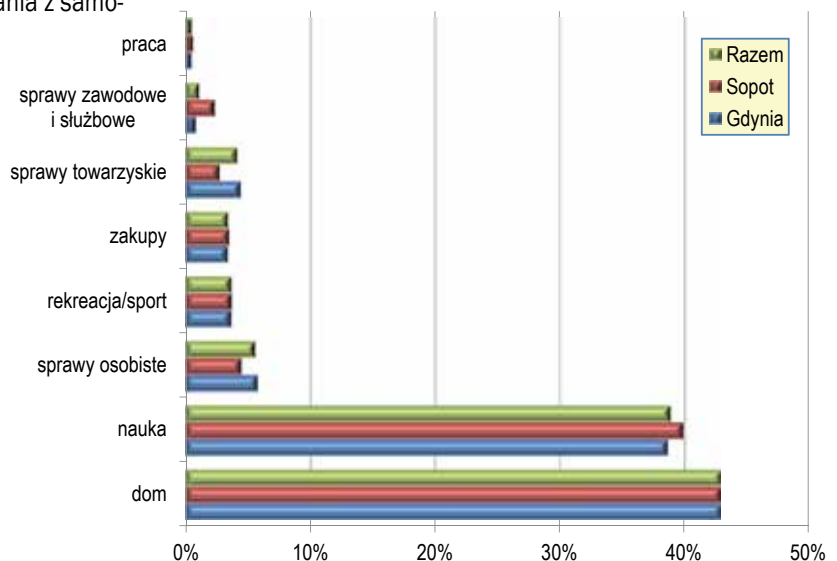
Rys. 1. Struktura uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 według płci

Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

uki szkolnej, dlatego niewielki odsetek ankietowanych odbywał podróże w sprawach osobistych (5%), sprawach towarzyskich (4%), w celu zrobienia zakupów (3%) czy rekreacji i sportu (3,5%). Udział poszczególnych celów podróży gdyńskich i sopockich licealistów jest zbliżony (rys. 2).

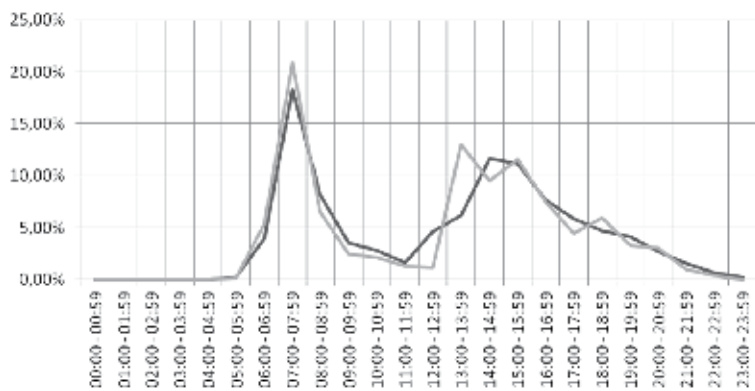
Struktura czasowa podróży

Badani uczniowie liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie odbyli w dniu poprzedzającym badanie 3 012 podróży. Poranny szczyt wystąpił w godz. 7–8, kiedy to uczniowie odbyli w Gdyni 18% i w Sopocie 21% wszystkich swoich dobowych podróży. Z upływem czasu liczba podróży odbywanych przez uczniów zaczęła spadać i w godz. 11–12 osiągnęła w obu miastach poziom około 1,5%. W godzinach 12–16 większość uczniów kończyła zajęcia w szkole. Popołudniowy szczyt przewozowy przypadł w Sopocie w godz. 13–14 (13% podróży), a w Gdyni w godz. 14–15 (12%



Rys. 2. Cele podróży niepieszych uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014

Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

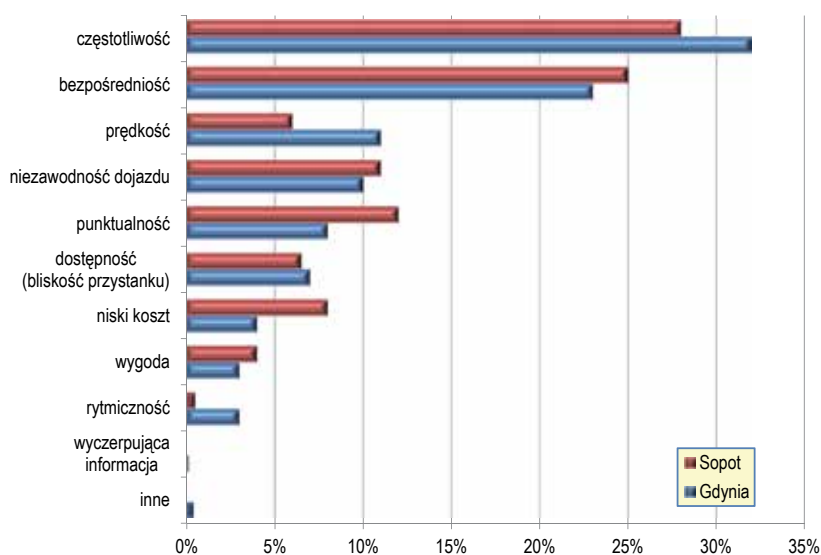


Rys. 3. Udział podróży niepieszych uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 wg godziny rozpoczęcia
 Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

podróży). Udział podróży wieczornych oraz nocnych w godz. 19-24 wyniósł 9% (rys. 3).

Rodzaje wykorzystywanych biletów

90% uczniów z Gdyni i 82% uczniów z Sopotu regularnie kupowało bilet okresowy. Prawie 3 na 4 ankietowanych w gdyńskich liceach korzystało z biletów emitowanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, z kolei w liceach sopockich niemal połowa. Ich łączny udział w badanych szkołach był zdecydowanie największy. Drugie miejsce zajęły bilety okresowe uprawniające do korzystania z pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej; ich łączny udział wyniósł 14%. Tylko co 10 uczeń korzystał z biletów Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, które uprawniają do podróżowania zarówno środkami komunikacji miejskiej, jak i kolejowej. Udział biletów ZTM w Gdańsku był niewielki – w zasadzie nie występowały one w Gdyni, w Sopocie korzystało z nich 13% ankietowanych. Najmniejszą popularnością cieszyły się bilety okresowe dystrybuowane przez Miejski Zakład Komunikacyjny w Wejherowie oraz Przewozy Regionalne. Ich udział, razem z bi-



Rys. 4. Najważniejsze, ze względu na najistotniejszą cechę, postulaty przewozowe uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014
 Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Tab. 2. Udział biletów okresowych wykorzystywanych przez uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 [%]

Emitent biletu	Uczniowie liceów ogólnokształcących		
	Gdynia	Sopot	Razem
ZKM w Gdyni	73,36	46,67	68,57
ZTM w Gdańsku	0,62	12,86	2,82
MZK w Wejherowie	0,83	0,00	0,68
SKM	12,59	21,43	14,18
MZKZG	9,57	14,29	10,42
Przewozy Regionalne	1,66	1,43	1,62
Inny	1,35	3,33	1,71

Źródło: oprac. własne na podstawie badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

letami innych organizatorów transportu, wyniósł jedynie 4% (tab. 2).

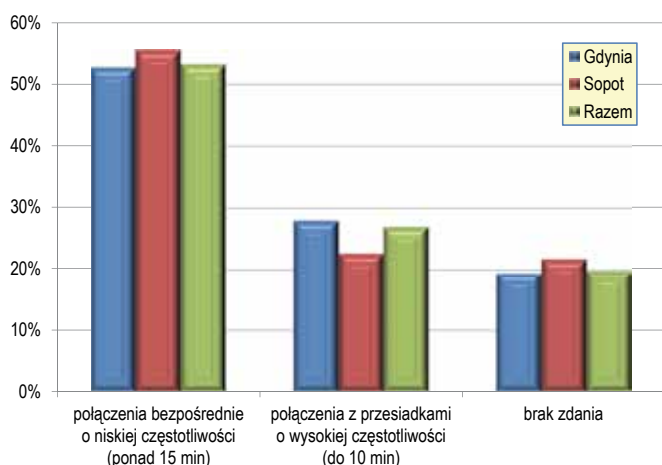
Postulaty przewozowe

Uczniowie liceów ogólnokształcących stanowią specyficzną grupę, mającą swoje własne, wysokie oczekiwania wobec komunikacji miejskiej, które określane są mianem postulatów przewozowych. Poprzez wskazanie przez każdą ankietowaną osobę najważniejszych dla niej postulatów przewozowych można poznać ich hierarchię.

Różnice w ocenie kluczowych postulatów przewozowych były nieznaczne (rys. 4). Częstotliwość dla 32% ankietowanych uczniów gdyńskich liceów ogólnokształcących oraz dla 28% uczniów sopockich liceów ogólnokształcących była najważniejszym postulatem przewozowym. Drugą pozycję zajęła bezpośredniość, która była najistotniejsza dla odpowiednio 23% i 25% uczniów. Trzecia w zestawieniu punktualność (12%) została oceniona nieznacznie wyżej niż niezawodność dojazdu (11%) przez młodzież ze szkół w Sopocie, z kolei w gdyńskich liceach za trzeci najważniejszy postulat ankietowani uznali prędkość (11%), która nieco wyżej została oceniona niż kolejna w zestawieniu niezawodność dojazdu (10%). Niemal taki sam udział w strukturze najistotniejszych postulatów przewozowych uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni stanowiły punktualność (8%) oraz dostępność (7%), które sklasyfikowano na 5. i 6. pozycji. Postulatem o różnicowanym znaczeniu dla uczniów szkół gdyńskich i sopockich był niski koszt. Tylko 4% uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni, wobec 8% w Sopocie, uznało ten postulat za najistotniejszy. Cechy takie jak wygoda, rytmiczność czy wyczerpująca informacja nie miały dla obu zbadanych grup wielkiego znaczenia.

Uczniowie liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie, pomimo że za najważniejszy postulat przewozowy uznali częstotliwość (przed bezpośredniością), w 53% stwierdzili, że preferują połączenia bezpośrednio o niskiej częstotliwości, a tylko w 27% wybrali połączenia o wysokiej częstotliwości z przesiadkami (rys. 5).

Trolejbusy posiadają wysoki, 25-procentowy, udział w strukturze pracy eksploatacyjnej w sieci Zarządu Komunikacji Miejskiej Gdyni. Na rys. 6 przedstawiono odpowiedzi uczniów liceów ogólnokształcących na pytanie dotyczące polityki dotyczącej komunikacji trolejbusowej w Gdyni i Sopocie. Uczniowie liceów ogólnokształcących w Sopocie tylko w niewielkiej większości określili swoje preferencje wobec działań w stosunku do komunikacji trolejbusowej, ponieważ 48% z nich nie miało zdania w tej kwestii. W Gdyni tylko 29% zbadanych uczniów



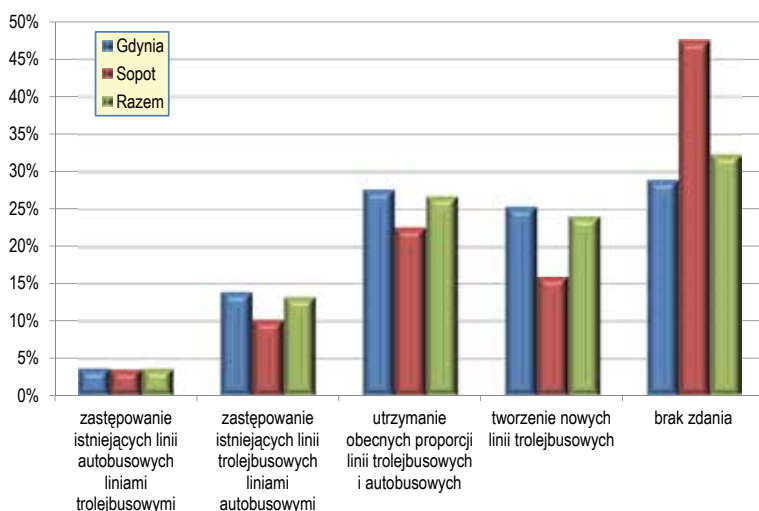
Rys. 5. Preferencje uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 w zakresie substytucji bezpośredniości i częstotliwości połączeń

Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

nie zdecydowało się na wyrażenie swojej opinii. Za utrzymaniem obecnego udziału komunikacji trolejbusowej lub rozwijaniem linii pojazdów korzystających z zasilania elektrycznego był średnio co drugi ankietowany licealista, przy czym w 3 sopockich liceach odsetek pozytywnych opinii był procentowo zdecydowanie mniejszy niż w 11 gdyńskich liceach. Opcję zastępowania istniejących linii trolejbusowych liniami autobusowymi wybrało tylko 14% uczniów w Gdyni i 10% uczniów w Sopocie. Jedynie 4% badanych uczniów poparło pomysł zastępowania istniejących linii autobusowych liniami trolejbusowymi.

Zachowania transportowe

W podróży miejskich uczniowie mają dostęp do różnych rodzajów transportu. Alternatywę dla transportu zbiorowego stanowi transport indywidualny, zdominowany podróżami samochodami osobowymi. Udziały komunikacji zbiorowej i samochodów osobo-



Rys. 6. Zaproponowane działania w zakresie polityki dotyczącej rozwoju komunikacji trolejbusowej przez uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014

Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Tab. 3. Sposoby realizacji podróży miejskich przez uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 (udział w %)

Sposób realizacji podróży miejskich	Uczniowie liceów ogólnokształcących		
	Gdynia	Sopot	Razem
Zawsze komunikacją zbiorową	16,95	13,33	16,29
Przeważnie komunikacją zbiorową	56,69	48,44	55,19
W równym stopniu komunikacją zbiorową i samochodem	21,41	32,44	23,42
Przeważnie samochodem osobowym	3,67	3,11	3,57
Zawsze samochodem osobowym	1,09	2,67	1,38
W inny sposób	0,20	0,00	0,16

Źródło: oprac. własne na podstawie badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

wych w realizacji podróży miejskich zbadanego segmentu uczniów zostały przedstawione w tab. 3. Większość uczniów (55%) zadeklarowała, że w podróży miejskich przeważnie korzysta z komunikacji zbiorowej. 16% ankietowanych stwierdziło, że zawsze podróżuje w mieście komunikacją zbiorową. Grupę korzystającą w równym stopniu z komunikacji zbiorowej i samochodu osobowego stanowiło 23% uczniów; w wielu przypadkach byli oni dowożeni przez rodziców jadących do pracy. Tylko 5% zbadanych stwierdziło, że przeważnie lub zawsze korzysta z samochodu osobowego; byli to głównie uczniowie klas drugich oraz trzecich, posiadający prawo jazdy.

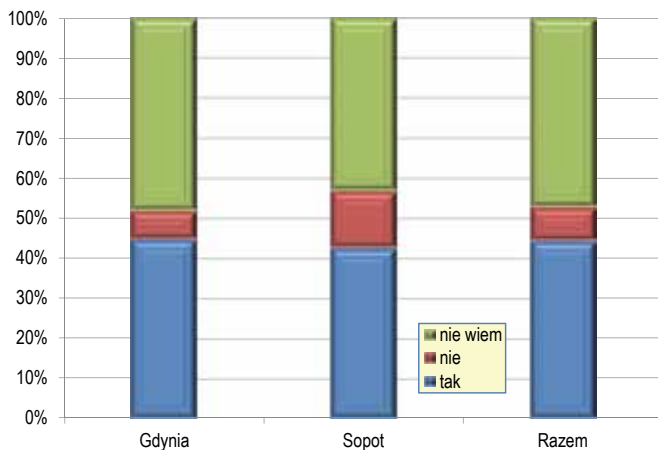
Uczniowie uczący się obu miastach w największym stopniu korzystali z autobusu jako podstawowego środka transportu; jego udział w strukturze podróży wyniósł odpowiednio 52% w Gdyni oraz 51% w Sopocie. Transport trolejbusowy jest bardziej popularny w Gdyni; korzystało z niego 19% ankietowanych uczniów (przy zaledwie 3% w Sopocie). Wystąpił o 10% większy udział podróży realizowanych SKM lub koleją przez uczniów sopockich w stosunku do gdyńskich. Całościowo udział komunikacji zbiorowej w podróży miejskich uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni wyniósł 84%, w Sopocie – 79%. Udział samochodu osobowego wyniósł 15% w Gdyni i 19% w Sopocie (tab. 4).

Wśród uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie wystąpiło zjawisko braku znajomości pełnej oferty taryfowej Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Najwięcej uczniów (44%) nie wiedziało, że istnieje bilet zintegrowany na wszystkie środki transportu miejskiego w metropolii, z kolei 8% zbadanych osób było w błędzie, twierdząc, że nie można zakupić takiego biletu (rys. 7).

Tab. 4. Podróże uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 w przekroju środków transportu (udział w %)

Środek transportu	Uczniowie liceów ogólnokształcących		
	Gdynia	Sopot	Razem
Autobus miejski	52,46	51,06	52,22
Trolejbus	19,08	3,48	16,40
SKM lub kolej	11,62	21,66	13,35
Tramwaj	0,52	2,13	0,80
Autobus regionalny	0,76	0,39	0,70
Samochód (jako kierowca)	4,97	7,35	5,38
Samochód (jako pasażer)	10,18	11,99	10,49
Rower	0,24	0,39	0,27
Motocykl lub motorower	0,04	0,77	0,17
Inny (np. autobus zakładowy lub taxi)	0,12	0,77	0,23

Źródło: oprac. własne na podstawie badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.



Rys. 7. Świadomość uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 w zakresie możliwości nabycia biletu obowiązującego we wszystkich autobusach i trolejbusach ZKM w Gdyni, autobusach i tramwajach ZTM w Gdańsku, autobusach MKZ Wejherowo oraz Szybkiej Kolei Miejskiej

Źródło: oprac. własne na podst. badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Ocena jakości usług transportu zbiorowego

Uczniowie liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie dokonali przekrojowej oceny poszczególnych elementów składających się na ofertę przewozową Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Skala ocen zawierała się w przedziale 2–5. Dane zawarte w tab. 5 przedstawiają ogólną ocenę gdyńskiej komunikacji miejskiej przez młodzież licealną w Gdyni i Sopocie. Ponad połowa uczniów gdyńskich liceów (51%) dobrze oceniła ogólny poziom gdyńskiej komunikacji miejskiej, w Sopocie uczyniło tak 43% uczniów. Prawie dwa razy więcej uczniów z Gdyni niż z Sopotu ocenia gdyńską komunikację miejską bardzo dobrze. Po 29% uczniów w obu miastach wystawiło oceny dostateczne. Zdecydowanie najmniejszy udział w strukturze odpowiedzi stanowiły oceny niedostateczne. Aż 17% ankietowanych sopockich licealistów nie podjęło się oceny, w Gdyni tylko 4% uczniów nie miało zdania. Średnia ocena wyniosła 3,76 w liceach ogólnokształcących w Gdyni, 3,62 w liceach ogólnokształcących w Sopocie i 3,74 w całej zbadanej populacji.

Zdecydowanie najlepiej została oceniona strona internetowa organizatora transportu, która uzyskała ocenę 4,27, a najgorzej wyposażenie przystanków – 3,08. Niewiele wyżej uczniowie ocenili czystość przystanków autobusowych (3,15) oraz ceny biletów obowiązujące w sieci ZKM w Gdyni (3,18). Lepiej zostały ocenione rozkłady jazdy (3,79) i wygoda podróży (3,43). Największa dysproporcja w ocenach uczniów liceów gdyńskich i sopockich dotyczy-

Tab. 5. Ogólna ocena gdyńskiej komunikacji miejskiej wystawiona przez uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 (udział w %)

Ogólna ocena gdyńskich autobusów i trolejbusów	Uczniowie liceów ogólnokształcących		
	Gdynia	Sopot	Razem
Bardzo dobra	12,39	6,67	11,35
Dobra	51,34	42,67	49,76
Dostateczna	29,04	28,89	29,01
Niedostateczna	3,07	4,44	3,32
Brak zdania	4,16	17,33	6,56
Średnia ocena	3,76	3,62	3,74

Źródło: oprac. własne na podstawie badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Tab. 6. Ocena elementów oferty przewozowej Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni dokonana przez uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie w roku szkolnym 2013/2014 (w skali od 2 do 5)

Element oferty	Uczniowie liceów ogólnokształcących		
	Gdynia	Sopot	Razem
Rozkład jazdy	3,80	3,74	3,79
Wygoda podróży	3,42	3,48	3,43
Bezpieczeństwo osobiste w podróży	3,63	3,72	3,64
Łatwość zakupu biletów	3,62	3,38	3,59
Cena biletów	3,18	3,18	3,18
Czystość przystanków	3,16	3,13	3,15
Wyposażenie przystanków	3,08	3,09	3,08
Strona internetowa ZKM Gdynia	4,26	4,33	4,27

Źródło: oprac. własne na podstawie badań marketingowych Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

ła łatwości zakupu biletu. Uczniowie z Gdyni ocenili ją na 3,62, uczniowie z Sopotu – 3,38. Bezpieczeństwo osobiste w podróży w opinii młodzieży licealnej zajęło trzecie miejsce (po stronie internetowej i rozkładach jazdy), uzyskując średnią ocenę 3,64.

Podsumowanie

Uczniowie liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie wykazali się specyficznymi postulatami, zachowaniami komunikacyjnymi i ocenami jakości usług transportu miejskiego, a mianowicie:

- od komunikacji miejskiej oczekują przede wszystkim wysokiej częstotliwości, bezpośredniości, punktualności i niezawodności;
- mając do wyboru połączenia bezpośrednie o niższej częstotliwości i połączenia z przesiadaniem się o wyższej częstotliwości, preferują te pierwsze;
- akceptują i pozytywnie oceniają trolejbusy jako środki komunikacji miejskiej, nie chcąc jednak zastępowania linii autobusowych trolejbusowymi;
- w podróży miejskich głównie korzystają z transportu zbiorowego;
- nie zadają sobie trudu, żeby w pełni poznać ofertę taryfową transportu miejskiego;
- stosunkowo surowo oceniają jakość usług transportu miejskiego, uznając ją tylko jako dość dobrą;
- poszczególnym elementom oferty przewozowej wystawiają mocno zróżnicowane oceny.

Autorzy:

mgr **Michał Konarski** – doktorant w Katedrze Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego
 prof. dr hab. **Olgierd Wyszomirski** – Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego

The preferences and travel behaviour of students attending high schools in Gdynia and Sopot

The students of high schools are one of the basic segments of urban transport. They have specific transport preferences and behaviour. The transport preferences and behaviour of students attending high schools in Gdynia and Sopot are presented in the article. At first, the scope and methodology of the research are introduced and the population is characterized. Then the aims of travels, their time schedule and tickets used by students are identified. In reference to the given background, the hierarchy of the postulates, the means of transport used in urban travels and the quality of the services are presented.