

RAPORT:

Zachowania transportowe mieszkańców OMGGS

Opracowanie: MRC Consulting
Tomasz Czuba

Gdańsk, listopad 2020



SPIS TREŚCI

	Wprowadzenie i cele badania	5
	Streszczenie wyników badania	6-9
1	Metodyka badania i charakterystyka próby	10-24
	Metodyka badania	11-14
	Charakterystyka próby	15-24
2	Pojazdy w gospodarstwach domowych	25-29
	Samochód osobowy	26
	Rower	27
	Skuter / motocykl	28
	Hulajnoga	29
3	Motywacje codziennych podróży	30-40
	Możliwość korzystania z samochodu	31-35
	Główna przyczyna / motywacja podróży	36-40

4	Typowa / codzienna podróż	41-67
	Liczba etapów podróży	42-46
	Typowa codzienna podróż	47
	Typowa codzienna podróż – 1 etap	48
	Typowa codzienna podróż – 2 etapy	49
	Typowa codzienna podróż – 3 etapy	50
	Typowa codzienna podróż – 4 etapy	51
	Typowa codzienna podróż – 5 etapów	52
	Główny środek transportu	53-56
	Średni czas przeznaczony na przesiadki	57
	Średnia liczba osób w samochodzie (jeśli podróż samochodem)	58
	Czas dotarcia pieszo do najbliższego przystanku transportu zbiorowego	59
	Częstotliwość innych podróży po powrocie do domu	60-64
	Główny środek transportu w podróżach po powrocie do domu	64-67

5	Podróże weekendowe	68-76
	Główne motywacje podróży	69-73
	Główny środek transportu	74-76
6	Powody korzystania z transportu zbiorowego oraz samochodu	77-94
	Częstotliwość korzystania z samochodu osobowego	78-82
	Samochód osobowy – powody korzystania	83-88
	Transport zbiorowy – powody korzystania	89-94
7	Motywacja mieszkańców OMGGS do podróżowania zrównoważonego	95-101
8	Wizja podróżowania w Metropolii za 20 lat	102-116
	Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo w codziennej podróży	103-109
	Metropolia za 20 lat - wizja podróżowania	110-116
	Kwestionariusz wykorzystany w badaniu	117-123

Wprowadzenie i cele badania

Niniejsze opracowanie prezentuje wyniki badania zrealizowanego na potrzeby Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) w efekcie zapytania ofertowego z dnia 26 sierpnia 2020 roku, działanie współfinansowane jest z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.

Badanie dotyczy preferencji w zakresie podróżowania mieszkańców OMGGS, badanie zostało zrealizowane metodą CAWI a pytania zostały przygotowane przez Zespół Ekspertów OMGGS i były konsultowane w ostatniej ich fazie z MRC pod kątem realizacji z wykorzystaniem metody CAWI.

Szczegółowe cele badania pozwalają określić (w zakresie mieszkańców OMGGS) następujące kwestie:

- status społeczno-zawodowy mieszkańców OMGGS,
- liczbę pojazdów w gospodarstwach domowych (samochody, rowery, skutery/motocykle), hulajnogi),
- możliwość korzystania przez mieszkańców OMGGS z samochodu osobowego na co dzień,
- etapy składające się na ostatnią podróż mieszkańców OMGGS (liczba etapów, środek transportu, czas trwania),
- czas dostarczenia do najbliższego przystanku transportu zbiorowego,
- częstotliwość wykonywania innych podróży w tygodniu po powrocie z pracy/nauki/zakupów itp.,
- motywację podróży weekendowych,
- główny środek transportu wykorzystywany w podróżach weekendowych,
- powody korzystania z transportu zbiorowego,
- powody korzystania z samochodu osobowego,
- częstotliwość korzystania z samochodu osobowego w podróżach,
- elementy, które skłoniłyby mieszkańców OMGGS, do (częstszego) podróżowania zrównoważonego (transportem zbiorowym, rowerem, pieszo, współdzielonymi środkami transportu),
- elementy wzmacniające poczucie bezpieczeństwa w podróżach,
- wizja podróżowania w Metropolii za 20 lat.

Streszczenie wyników badania

- Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot obejmuje swoim zasięgiem (stan na 31.10.2020) 57 gmin, miast i powiatów o łącznej powierzchni 6,7 tys. km², w których mieszka ponad 1,5 mln mieszkańców. Do OMGGS należą następujące powiaty: lęborski, wejherowski, pucki, m. Gdynia, m. Sopot, m. Gdańsk, kartuski, gdański, nowodworski, malborski, tczewski oraz Skarszewy. Zgodnie z danymi GUS na tak zdefiniowanym obszarze **mieszka łącznie 1 603 386 osób**.
- **96%** respondentów w badaniu **rozlicza podatek od osób fizycznych (PIT) w tej samej gminie**, w której mieszka. W zależności od powiatu, w którym mieszka respondent sytuacja taka dotyczy w 100% mieszkańców powiatu lęborskiego, najmniej rozliczających podatki w tej samej gminie jest wśród mieszkańców powiatu gdańskiego – osoby takie stanowią 87% respondentów.
- Charakterystyka próby badania według płci wskazuje, że **mężczyźni w badanej próbie stanowią 51%, a kobiety 49%**.
- W strukturze społeczno-zawodowej najwięcej respondentów zadeklarowało pracę w pełnym wymiarze poza domem – jest to deklaracja 64% respondentów. Osób takich jest nieco więcej wśród mężczyzn oraz w grupach wiekowych 31-60 lat. Uczących się / studiujących najwięcej jest w grupie do 18 lat (wszyscy) oraz w grupie 19-30 lat (33%).
- Zgodnie z deklaracjami badanych **81%** z nich deklaruje **posiadanie samochodu osobowego** w gospodarstwie domowym. Deklaruje tak 83% mężczyzn oraz 79% kobiet.
- **86% respondentów deklaruje posiadanie roweru** w gospodarstwie domowym. Deklaruje tak prawie równa ilość mężczyzn oraz kobiet (po 86%).
- **9% respondentów deklaruje posiadanie skutera / motocykla** w gospodarstwie domowym. Deklaruje tak prawie 8% mężczyzn oraz 9% kobiet.
- **25% respondentów deklaruje posiadanie hulajnogi** w gospodarstwie domowym (bez rozróżniania na zwykłą i elektryczną). Deklaruje tak 23% mężczyzn oraz 27% kobiet.

Streszczenie wyników badania

- **85% respondentów deklaruje możliwość korzystania na co dzień z samochodu osobowego.** Należy pamiętać, że deklaracja ta nie jest równoznaczna z posiadaniem prawa jazdy.
- **74%** respondentów deklaruje, że **główną przyczyną / motywacją ich codziennych podróży jest praca.** Nauka (szkoła / uczelnia) to główna przyczyna / motywacja codziennych podróży dla 9% badanych, zakupy dla 8%. Sprawy osobiste jako główna motywacja / przyczyna to deklaracja 6% badanych, rekreacja rozrywka dla 3% badanych.
- **Typowa / codzienna podróż** respondentów **składała się najczęściej tylko z jednego etapu – tak deklaruje 60% badanych** (59% kobiet i 61% mężczyzn). Podróż składająca się z dwóch etapów zadeklarowało 12% badanych, z trzech etapów 22% badanych, z czterech etapów 5% badanych, a z 5 etapów 2% badanych (więcej zob. s.42).
- W sytuacji, gdy podróż składa się tylko z 1 etapu (takie podróże stanowią, zgodnie z wynikami badania 60% typowych / codziennych podróży), najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód osobowy wskazany przez 64% badanych, dalej poruszanie się pieszo (16%) oraz rower (12%).
- W przypadku podróży składającej się z 2 etapów – respondenci wskazali w takiej sytuacji na autobus/tramwaj/trolejbus (37%) jako najpopularniejszy sposób podróżowania, dalej samochód osobowy (20%) oraz kolej (19%).
- Jeśli podróż składa się więcej niż z 1 etapu, to najpopularniejszy środek / sposób transportu w etapie 1 to poruszanie się pieszo. Zgodnie z wynikami badania, taki sposób podróżowania w etapie 1 jest wskazywany przez 51% respondentów jeśli podróż ma 2 etapy, 76% jeśli podróż ma 3 etapy, 85% jeśli podróż ma 4 etapy i przez 88% badanych jeśli podróż ma 5 etapów. Zatem im podróż ma więcej etapów tym większy jest odsetek wskazań na poruszanie się pieszo jako etap 1 podróży (szerzej ten temat przedstawiony jest na stronach 42-47).

Streszczenie wyników badania

- Po powrocie do domu z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. 97% respondentów wykonuje jeszcze inne podróże. Częściej są to mężczyźni (97%) niż kobiety (96%). W zależności od wieku najmniej takich podróży wykonują osoby w wieku 51-60 lat (93%) oraz osoby w wieku 41-50 lat (95%), najwięcej innych podróży wykonują osoby w wieku 19-30 lat (98%).
- Dla 51% badanych głównym środkiem transportu w podróżach po powrocie do domu z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. jest samochód osobowy (dla 48% kobiet, 53% mężczyzn). 25% porusza się pieszo (najczęściej osoby w wieku do 18 lat (39%)). Autobus/trolejbus/tramwaj to główny środek transportu dla 12% badanych (dla 13% kobiet oraz 11% mężczyzn), rower to środek transportu dla 9% badanych (8% kobiet i 10% mężczyzn).
- W przypadku podróży weekendowych główną ich motywacją jest rekreacja/rozrywka - tak twierdzi 74% badanych (69% kobiet i 78% mężczyzn).
- W przypadku podróży weekendowych głównym środkiem transportu dla 64% badanych jest samochód osobowy (podobny odsetek wskazań niezależnie od płci). Autobus/trolejbus/tramwaj deklaruje 12% badanych (13% kobiet i 11% mężczyzn), podróżowanie pieszo 8% badanych, a rower 7% badanych (6% kobiet i 9% mężczyzn).
- 22% badanych nie korzysta z samochodu osobowego (deklaruje tak 24% kobiet i 20% mężczyzn). 53% badanych korzysta z samochodu osobowego ponieważ ich zdaniem jest szybciej niż innymi środkami transportu (48% deklaracji kobiet i 57% mężczyzn). 42% deklaruje, że podróżując samochodem osobowym może samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży.
- 20% badanych nie korzysta z transportu zbiorowego (deklaruje tak 21% kobiet i 19% mężczyzn). 28% badanych korzysta z transportu zbiorowego ponieważ ich zdaniem jest szybciej niż innymi środkami transportu (30% deklaracji kobiet i 26% mężczyzn). 25% respondentów deklaruje, że w ten sposób oszczędza na kosztach podróży (21% kobiet i 30% mężczyzn). 17% badanych korzysta z transportu zbiorowego ponieważ ma trudności z parkowaniem samochodu w pobliżu punktu docelowego (19% kobiet i 15% mężczyzn). Na podobnym poziomie są deklaracje w zakresie powodu - dbam o środowisko. 19% badanych twierdzi, że ma blisko do przystanku a dla 9% opłaty parkingowe są zbyt wysokie.

Streszczenie wyników badania

- W zakresie elementów mogących skłonić mieszkańców Metropolii (OMGGS) do podróżowania zrównoważonego (transportem zbiorowym, rowerem, pieszo, współdzielonymi środkami transportu) najczęściej wskazywano: większą częstotliwość kursowania linii transportu zbiorowego (58% wskazań), połączenie rozkładów jazdy różnych środków transportu (51% wskazań) oraz krótszy czas podróży transportem zbiorowym (50%). Każdy z tych elementów został wskazany przez ponad 50% badanych.
- Propozycje rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo w codziennej podróży formułowane były w sposób bardzo szczegółowy, ale również w sposób dosyć powierzchowny i ogólny. Propozycje takie zaproponowało 50% badanych, z czego unikatowe propozycje to 1815 wpisów.
- Wizje podróżowania w Metropolii były opisywane w sposób bardzo szczegółowy, ale również w sposób ogólny. Wizje takie zaproponowało 50% badanych, z czego unikatowe propozycje to 1842 wpisy.

C Z Ę Ś Ć 1

Metodyka badania i charakterystyka próby

1 Metodyka badania



Wielkość próby:
n=5005



Rodzaj próby:
niełosowa



Jednostka badana:
**Osoba mieszkająca
na obszarze OMGGS
w wieku od 18 lat**



Metoda badania:
CAWI



Zasięg badania:
obszar OMGGS



Termin realizacji badania:
1.10–31.10.2020

OPIS REALIZACJI BADANIA

Respondentom postawiono pytania w różnych formach (pytania jednokrotnego i wielokrotnego wyboru, pytania otwarte). Kwestionariusz został opracowany przez Zespół Ekspertów OMGGG. W związku z sytuacją pandemii COVID-19 w czasie realizacji badania ankietowanie zostało przeprowadzone przez firmę MRC Consulting przy użyciu techniki CAWI (*Computer-Assisted Web Interview*) – respondent został poproszony o wypełnienie ankiety w formie elektronicznej. Przed rozpoczęciem badania ankietowa elektroniczna została **przetestowana na 58 osobach** a ich uwagi zostały uwzględnione przy korekcie pytań. Kwestionariusze wypełniło 6287 osób, jednak w analizie danych uwzględniono (zgodnie z umową) **odpowiedzi 5005 respondentów**. Pozostałe odpowiedzi odrzucono, ponieważ ankiety nie były całkowicie wypełnione (np. wypełnienie zostało porzucone po wypełnieniu pierwszych 2-3 pytań) lub ze względu na zbyt krótki czas, który respondenci poświęcili na wypełnienie ankiety (istniało podejrzenie, że jej nie czytali, a jedynie losowo zaznaczali odpowiedzi).

Zbieranie danych (badanie główne) odbyło się w okresie 1.10-31.10.2020 roku. Aby rozpowszechnić informację dotyczącą badania w obszarze OMGGG wykorzystano dotarcie do mediów z wykorzystaniem Rzecznika prasowego OMGGG oraz kontaktów nawiązanych przez MRC. W efekcie tych działań informacje o badaniu oraz link do ankiety elektronicznej pojawił się m.in. na następujących stronach internetowych mediów lokalnych: trójmiasto.pl, trójmiasto.wyborcza.pl, radiogdansk.pl, radioplus.pl

oraz na profilach FB mediów i instytucji o różnym zasięgu. Udostępnianie posta na FB przyczyniło się również do zwiększenia zasięgu oddziaływania informacji o badaniu. Synergia wszystkich tych działań spowodowała wysoki odzew mieszkańców OMGGG na informację o badaniu i realizację założonej liczebności próby.

CHARAKTERYSTYKA PRÓBY

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot obejmuje swoim zasięgiem (stan na 31.10.2020) 57 gmin, miast i powiatów o łącznej powierzchni 6,7 tys. km², w których mieszka ponad 1,5 mln mieszkańców¹. Do OMGGG należą następujące powiaty: lęborski, wejherowski, pucki, m. Gdynia, m. Sopot, m. Gdańsk, kartuski, gdański, nowodworski, malborski, tczewski oraz Skarszewy. Zgodnie z danymi GUS na tak zdefiniowanym obszarze **mieszka łącznie 1 603 386 osób**².

Największy udział mieszkańców w całkowitej liczbie zamieszkałych na badanym obszarze ma miasto Gdańsk (29%), miasto Gdynia (15%) i Powiat wejherowski (14%). Najmniejszy udział ma miejscowość Skarszewy (0,4%), Powiat nowodworski (2%) oraz miasto Sopot (2%). Liczbę ludności w poszczególnych powiatach i miejscowościach wchodzących w skład OMGGG ogółem, według płci i wieku przedstawiają tabele 1-3 (s. 7).

[1] <https://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/> (data dostępu 31.10.2020)

[2] Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2019 r. Stan w dniu 31 XII, GUS, Warszawa 2020. Tablice w formacie xls w pliku ZIP: https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/6/27/1/ludnos_31.12.2019-tablice.zip (data dostępu 21.09.2020).

1 Metodyka badania

Tab. 1. Liczba ludności w powiatach i miejscowościach tworzących OMGGS³

Powiat / miejscowość	Liczba ludności	Udział powiatu / miejscowości w całkowitej liczbie ludności OMGGS
łęborski	66 115	4%
wejherowski	217 846	14%
pucki	86 684	5%
Gdynia	246 348	15%
Sopot	35 719	2%
Gdańsk	470 907	29%
kartuski	139 397	9%
gdański	118 489	7%
nowodworski	35 580	2%
malborski	63 470	4%
tczewski	115 728	7%
Skarszewy	7 103	0,4%
RAZEM	1 603 386	100%

Tab. 2. Liczba ludności w OMGGS według przedziałów wiekowych^{3 4}

Przedział wiekowy	Liczba ludności	Udział przedziału wiekowego w całkowitej liczbie ludności OMGGS
0-17	313 806	20%
18-24	112 028	7%
25-34	230 335	14%
35-44	266 660	17%
45-54	197 248	12%
55-64	197 554	12%
65 i więcej	278 652	17%
Razem	1 596 283	100%
Skarszewy	7 103	
RAZEM	1 603 386	

Zgodnie z analizą danych statystycznych gromadzonych przez GUS na dzień 31.12.2019 roku mężczyźni na obszarze OMGGS stanowili 48% mieszkańców a kobiety 52%. Rozkład liczby mieszkańców w miastach jest podobny jak ogółem na obszarze całego OMGGS. Na wsiach udział według liczby ludności według płci jest jednakowy (po 50%). W miastach obszaru OMGGS

mieszka 71% wszystkich mieszkańców OMGGS, na wsiach 29% mieszkańców. (tab.3). Najbardziej liczną grupą według wieku (w OMGGS) są osoby w wieku do 17 lat – stanowią oni 20% mieszkańców OMGGS, najmniej liczną osoby w wieku 18-24 lat, które stanowią 7% mieszkańców OMGGS (tab. 2).

[3] Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2019 r. Stan w dniu 31 XII, GUS, Warszawa 2020. Tablice w formacie xls w pliku ZIP: https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/6/27/1/ludnosc_31.12.2019-tablice.zip (data dostępu 21.09.2020).

[4] bez udziału Skarszew

Tab. 3. Liczba ludności w powiatach i miejscowościach tworzących OMGGS według płci oraz typu miejscowości zamieszkania⁵

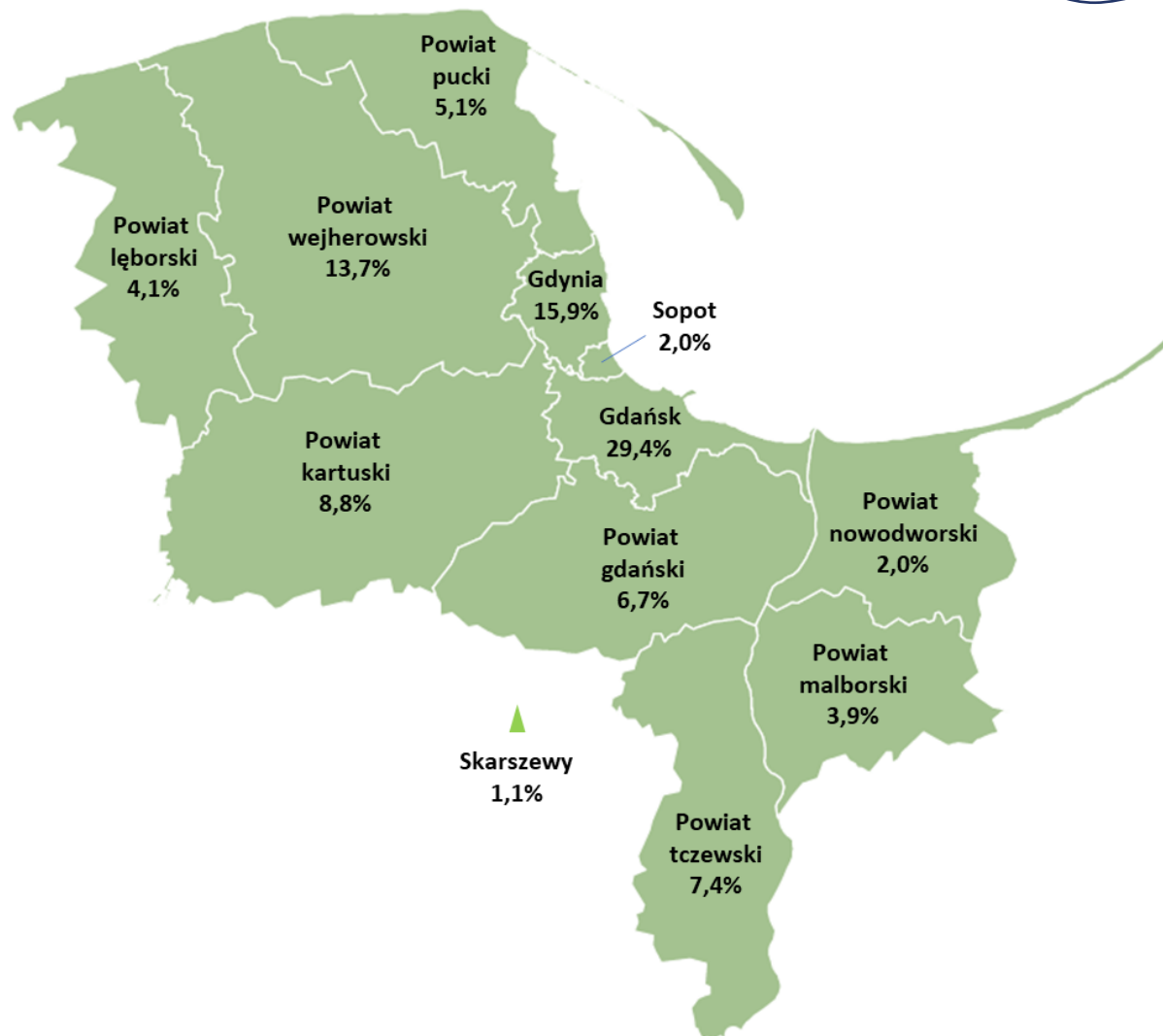
Powiat / miejscowość	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety	Miasta			Wieś		
				Razem	Mężczyźni	Kobiety	Razem	Mężczyźni	Kobiety
łęborski	66 115	32 559	33 556	38 874	18 780	20 094	27 241	13 779	13 462
wejherowski	217 846	107 753	110 093	125 042	60 800	64 242	92 804	46 953	45 851
pucki	86 684	42 911	43 773	27 141	13 082	14 059	59 543	29 829	29 714
Gdynia	246 348	116 271	130 077	246 348	116 271	130 077	-	-	-
Sopot	35 719	16 595	19 124	35 719	16 595	19 124	-	-	-
Gdańsk	470 907	223 066	247 841	470 907	223 066	247 841	-	-	-
kartuski	139 397	69 621	69 776	21 172	10 203	10 969	118 225	59 418	58 807
gdański	118 489	58 185	60 304	31 326	14 929	16 397	87 163	43 256	43 907
nowodworski	35 580	17 700	17 880	11 174	5 356	5 818	24 406	12 344	12 062
malborski	63 470	30 929	32 541	42 578	20 423	22 155	20 892	10 506	10 386
tczewski	115 728	56 890	58 838	74 349	35 835	38 514	41 379	21 055	20 324
Skarszewy	7 103	3 409	3 694	7 103	3 409	3 694	-	-	-
RAZEM	1 603 386	775 889	827 497	1 131 733	538 749	592 984	471 653	237 140	234 513
Udział	100%	48%	52%	100%	48%	52%	100%	50%	50%
miasto	71%								
wieś	29%								

Zrealizowana próba w badaniu zwyczajów transportowych jest reprezentatywna ze względu na miejsce zamieszkania respondenta w zakresie powiatu (por. tab. 1 i rys. 1) oraz ze względu na płeć (tab.3 i rys 3 – różnica nie przekracza 3 p. p.). Ze względu na sposób dotarcia do badania poszczególnych respondentów w zależności od wieku, wyniki badania nie są reprezentatywne ze względu na wiek. Osoby najmłodsze (do 17

roku życia) są reprezentowane w badaniu na poziomie udziału wynoszącego 3% (w strukturze ludności stanowią oni 20%). Tym niemniej w większości nie decydują oni o swoich zwyczajach transportowych oraz nie pracują. Z tych powodów udział ten należy uznać za wystarczający dla osiągnięcia celów badania. Charakterystykę próby zrealizowanego badania prezentują kolejne rysunki i tabele (do s.24).

[5] Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2019 r. Stan w dniu 31 XII, GUS, Warszawa 2020. Tablice w formacie xls w pliku ZIP: https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/6/27/1/ludnosc_31.12.2019-tablice.zip (data dostępu 21.09.2020).

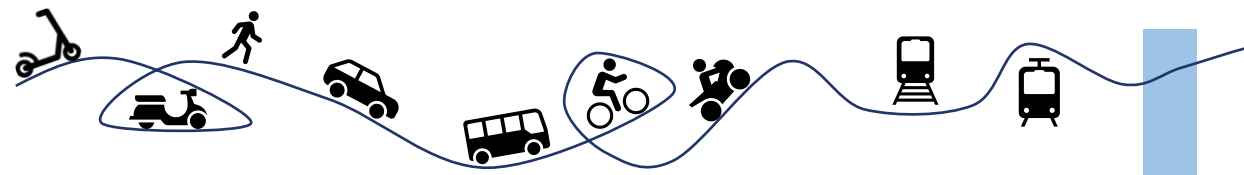
Charakterystyka próby:



Rys. 1. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania – powiatu (n=5005)

Źródło mapy: Obszar Metropolitalny

Charakterystyka próby:



Tab. 4. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat lęborski

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=205
Gmina Łeba	14	6,8%
Gmina Wicko	10	4,9%
Gmina Nowa Wieś Lęborska	13	6,3%
Gmina Lębork	159	77,6%
Gmina Cewice	9	4,4%
RAZEM	205	100,0%

Tab. 5. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat wejherowski

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=684
Gmina Choczewo	9	1,3%
Gmina Gniewino	19	2,8%
Gmina Łęczyce	4	0,6%
Gmina Linia	5	0,7%
Gmina Szemud	15	2,2%
Gmina Luzino	10	1,5%
Gmina Wejherowo	41	6,0%
Wejherowo	250	36,5%
Reda	105	15,4%
Rumia	226	33,0%
RAZEM	684	100,0%

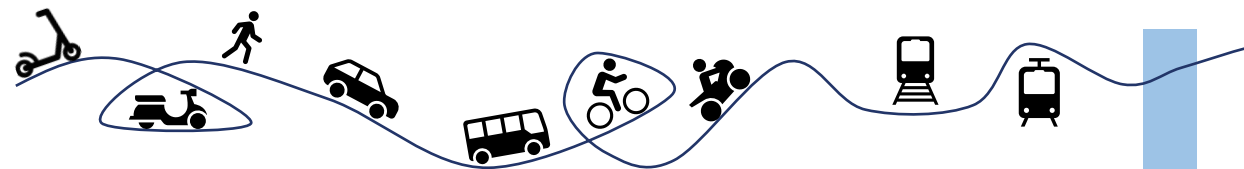
Tab. 6. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat pucki

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=256
Gmina Krokowa	6	2,3%
Gmina Puck	22	8,6%
Puck	111	43,4%
Gmina Kosakowo	88	34,4%
Gmina Władysławowo	15	5,9%
Gmina Jastarnia	5	2,0%
Hel	9	3,5%
RAZEM	256	100,0%

Tab. 7. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat gdański

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=335
Gmina Przywidz	17	5,1%
Gmina Kolbudy	32	9,6%
Gmina Trąbki Wielkie	56	16,7%
Gmina Pruszcz Gdański	60	17,9%
Pruszcz Gdański	121	36,1%
Gmina Pszczółki	20	6,0%
Gmina Suchy Dąb	3	0,9%
Gmina Cedry Wielkie	26	7,8%
RAZEM	335	100,0%

Charakterystyka próby:



Tab. 8. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat nowodworski

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=98
Gmina Krynica Morska	5	5,1%
Gmina Sztutowo	16	16,3%
Gmina Stegna	12	12,2%
Gmina Ostaszewo	9	9,2%
Gmina Nowy Dwór Gdański	56	57,1%
RAZEM	98	100,0%

Tab. 9. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat kartuski

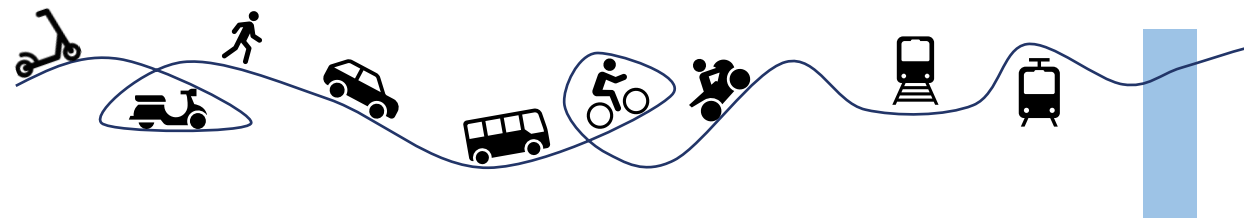
Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=440
Gmina Sulęczyń	6	1,4%
Gmina Sierakowice	103	23,4%
Gmina Stężycza	8	1,8%
Gmina Chmielno	10	2,3%
Gmina Somonino	18	4,1%
Gmina Kartuzy	140	31,8%
Gmina Przdokowo	33	7,5%
Gmina Żukowo	122	27,7%
RAZEM	440	100,0%

Tab. 10. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat tczewski

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=370
Gmina Gniew	7	1,9%
Gmina Morzeszczyn	5	1,4%
Gmina Peplin	16	4,3%
Gmina Subkowy	7	1,9%
Gmina Tczew	58	15,7%
Tczew	277	74,9%
RAZEM	370	100,0%

Tab. 11. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania: Powiat malborski

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=196
Gmina Miłoradz	4	2,0%
Gmina Lichnowy	4	2,0%
Gmina Nowy Staw	13	6,6%
Gmina Malbork	8	4,1%
Malbork	163	83,2%
Gmina Stare Pole	4	2,0%
RAZEM	196	100,0%



Tab. 12. Charakterystyka próby według czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=2584
30-40 minut	804	31,1%
40-50 minut	876	33,9%
50-60 minut	112	4,3%
69-90 minut	732	28,3%
>90 minut	60	2,3%
RAZEM	2584	100,0%

Tab. 13. Charakterystyka próby według czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

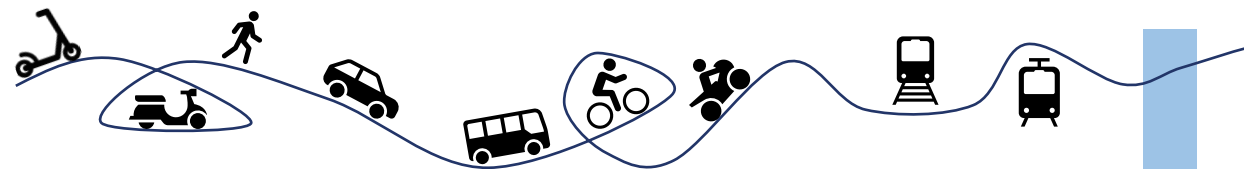
Miejsce zamieszkania	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi n=2584
30-40 minut	452	17,5%
40-50 minut	430	16,6%
50-60 minut	405	15,7%
69-90 minut	781	30,2%
>90 minut	516	20,0%
RAZEM	2584	100,0%

Charakterystyka próby:

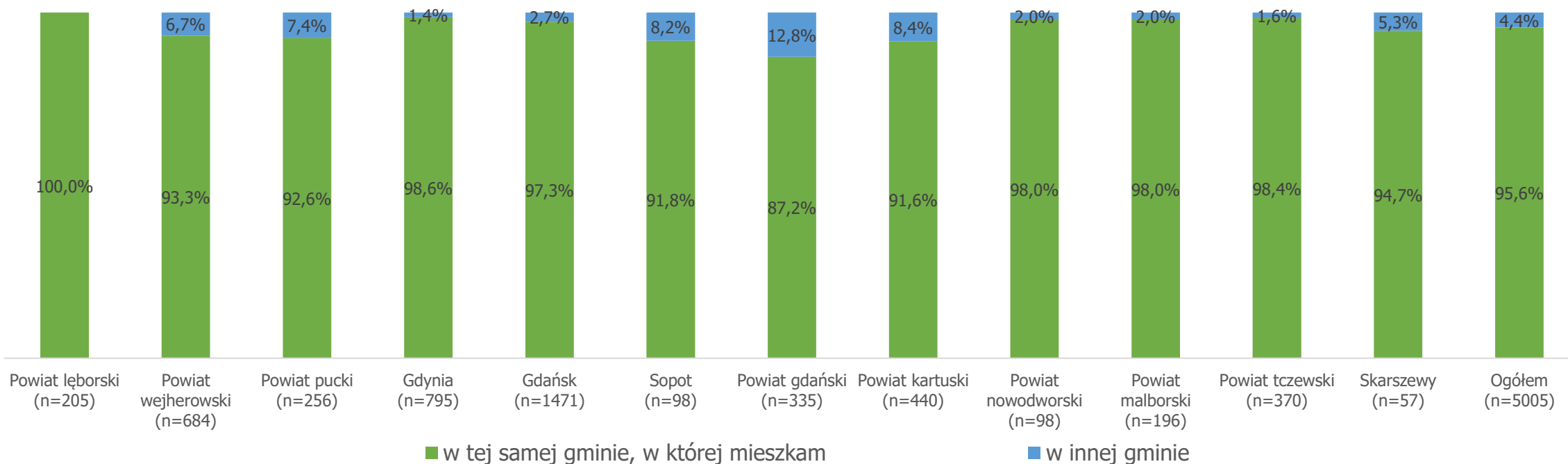
96% respondentów w badaniu **rozlicza podatek od osób fizycznych (PIT) w tej samej gminie**, w której mieszka. W zależności od powiatu, w którym mieszka respondent sytuacja taka dotyczy w 100% mieszkańców powiatu lęborskiego, najmniej rozliczających podatki w tej samej gminie jest wśród mieszkańców powiatu gdańskiego – osoby takie stanowią 87% respondentów.

Rozliczenie podatku w innej gminie niż miejsce zamieszkania respondenta deklaruje:

- 6,7% mieszkańców Powiatu wejherowskiego
- 7,4% mieszkańców Powiatu puckiego



- 1,4% mieszkańców Gdyni
- 2,7% mieszkańców Gdańska
- 8,2% mieszkańców Sopotu
- 12,8% mieszkańców Powiatu gdańskiego
- 8,4% mieszkańców Powiatu kartuskiego
- 2% mieszkańców Powiatu nowodworskiego
- 2% mieszkańców Powiatu malborskiego
- 1,6% mieszkańców Powiatu tczewskiego
- 5,3% mieszkańców Skarszewy

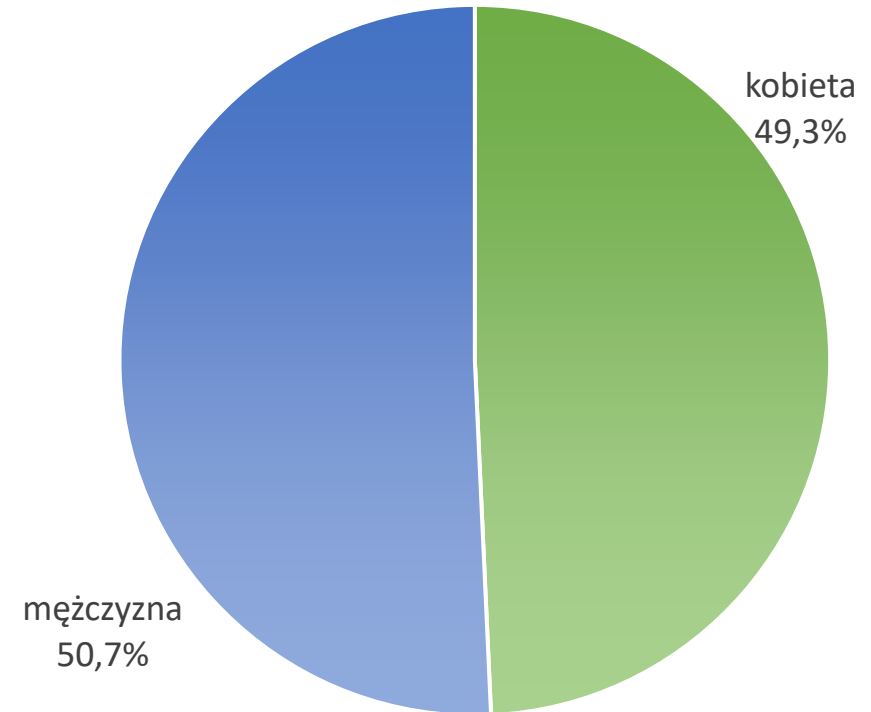
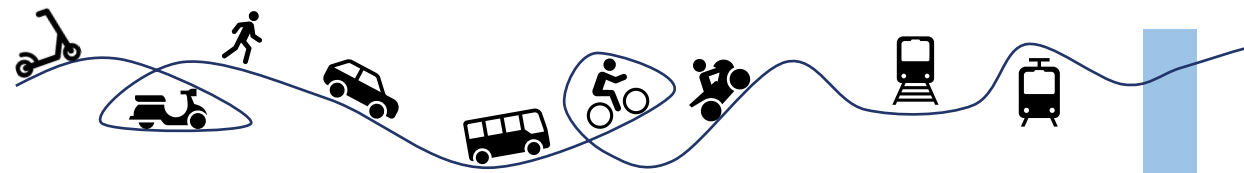


Rys. 2. Miejsce rozliczenia podatku od osób fizycznych (PIT) przez respondentów (n=5005)

Charakterystyka próby:

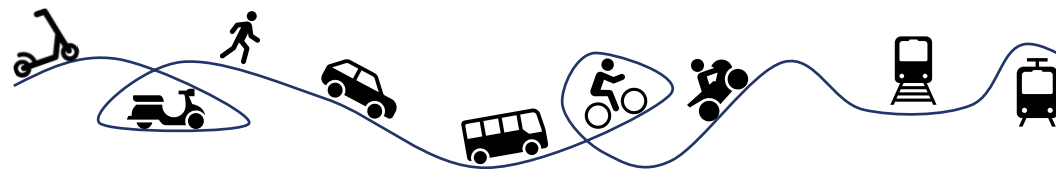
Charakterystyka próby badania według płci wskazuje, że **mężczyźni w badanej próbie stanowią 51%, a kobiety 49%**. W zależności od powiatu zamieszkania udział ten przedstawia się następująco:

- Powiat lęborski: kobiety 49%, mężczyźni 51%
- Powiat wejherowski: kobiety 53%, mężczyźni 47%
- Powiat pucki: kobiety 51%, mężczyźni 49%
- Gdynia: kobiety 51%, mężczyźni 49%
- Gdańsk: kobiety 41%, mężczyźni 59%
- Sopot: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Powiat gdański: kobiety 53%, mężczyźni 47%
- Powiat kartuski: kobiety 60%, mężczyźni 40%
- Powiat nowodworski: kobiety 44%, mężczyźni 56%
- Powiat malborski: kobiety 56%, mężczyźni 44%
- Powiat tczewski: kobiety 49%, mężczyźni 51%
- Skarszewy: kobiety 63%, mężczyźni 37%



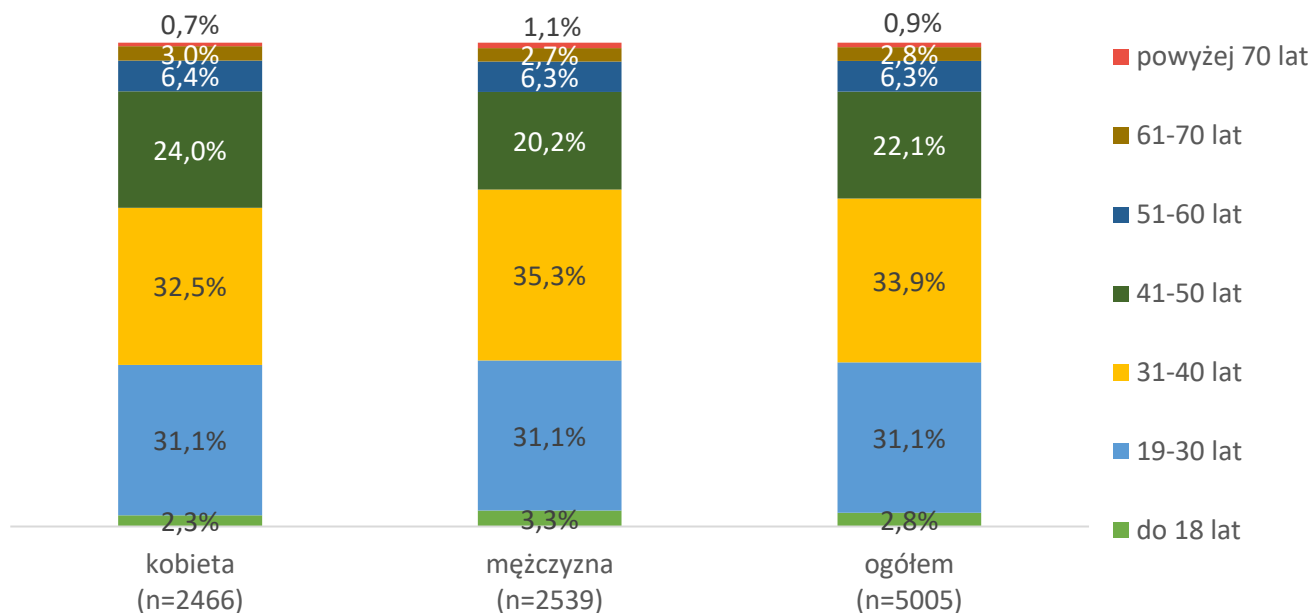
Rys. 3. Charakterystyka próby według płci (n=5005)

Charakterystyka próby:

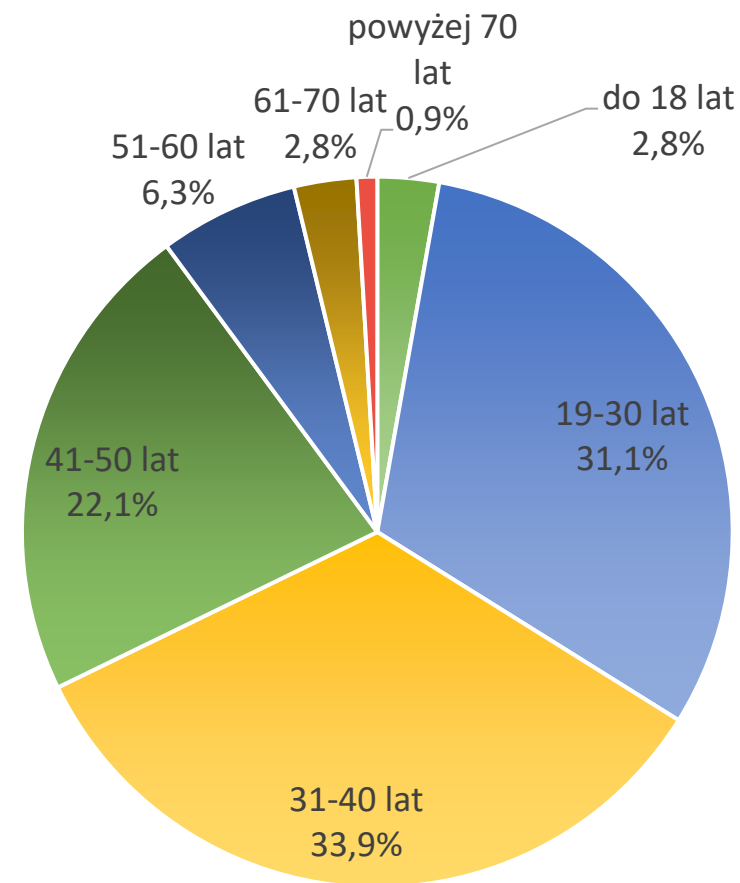


Charakterystyka próby badania według wieku wskazuje, że najmniej liczna jest grupa respondentów w wieku do 18 lat – stanowią oni 3% badanych. Najbardziej liczna jest grupa w wieku 31-40 lat - osoby te stanowią 34% całej próby. Średnią wieku według roku urodzenia oraz według lat, jak również wartości skrajne (minimum i maksimum), medianę dla próby ogółem oraz rozkład wieku w zależności od płci prezentują poniższe zestawienia:

	Wiek (rok urodzenia)	Wiek (lata)
średnia	1983,69	36,31
mediana	1985,00	35,00
minimum	1935	12
maksimum	2008	85



Rys. 4. Charakterystyka próby według wieku w zależności od płci

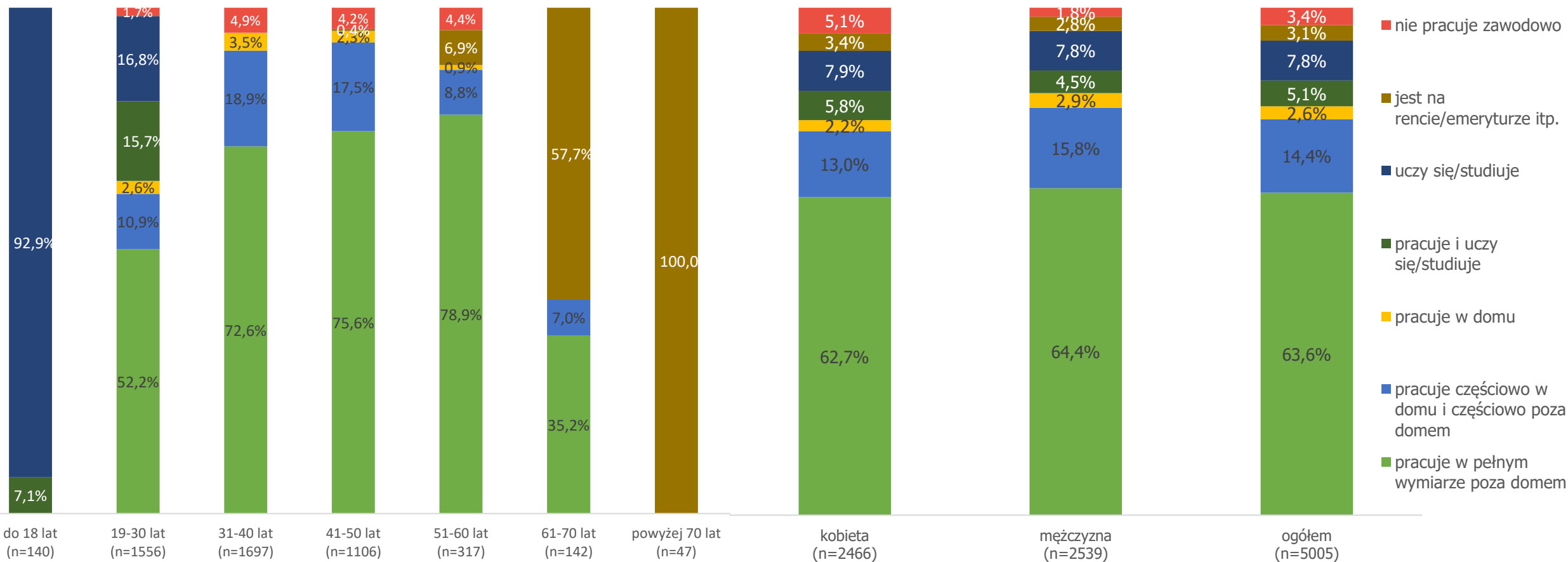


Rys. 5. Charakterystyka próby według wieku (n=5005)

1 Charakterystyka próby:

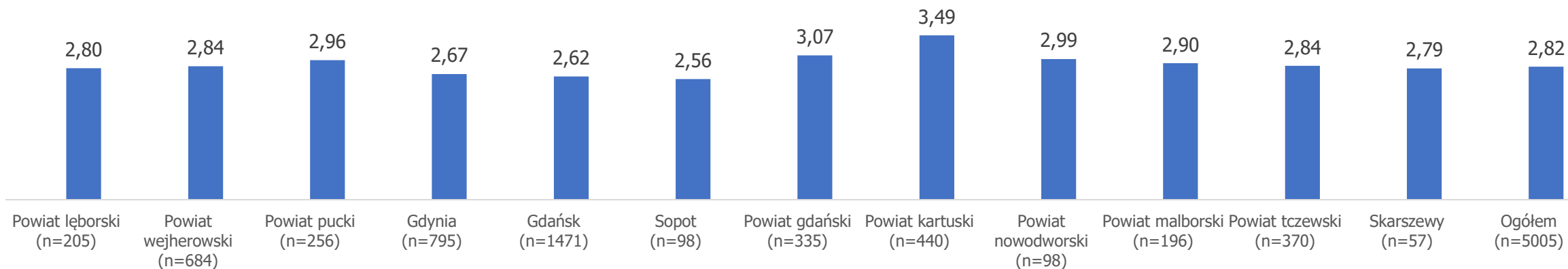
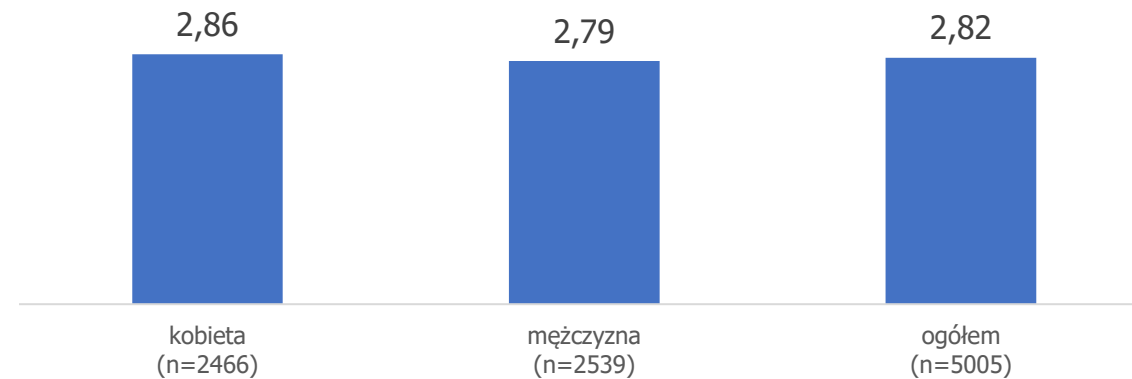
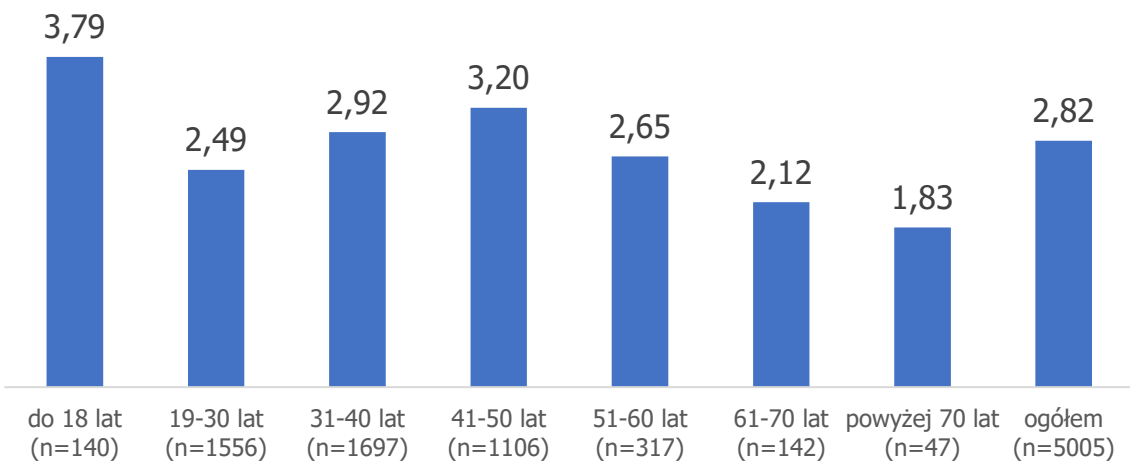
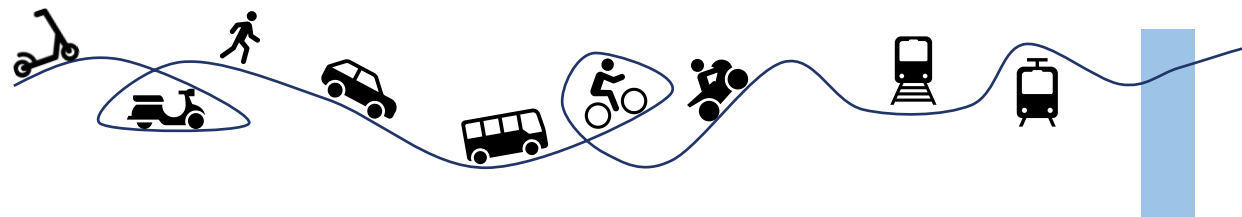


W strukturze społeczno-zawodowej najczęściej respondentów zadeklarowało pracę w pełnym wymiarze poza domem – jest to deklaracja 64% respondentów. Osób takich jest nieco więcej wśród mężczyzn oraz w grupach wiekowych 31-60 lat. Uczących się / studiujących najczęściej jest w grupie do 18 lat (wszyscy) oraz w grupie 19-30 lat (33%).



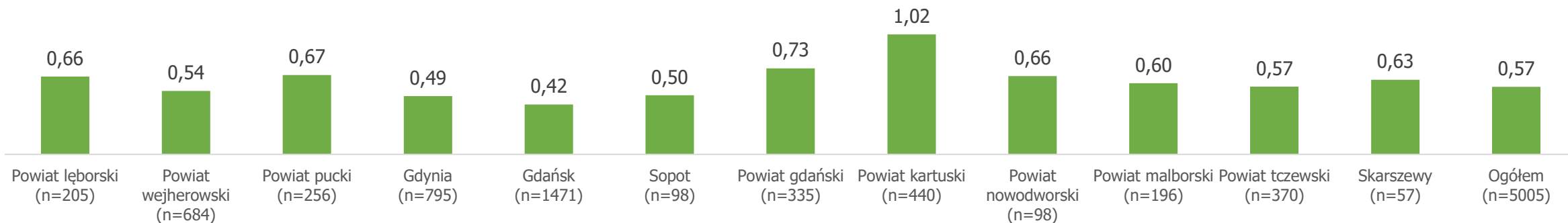
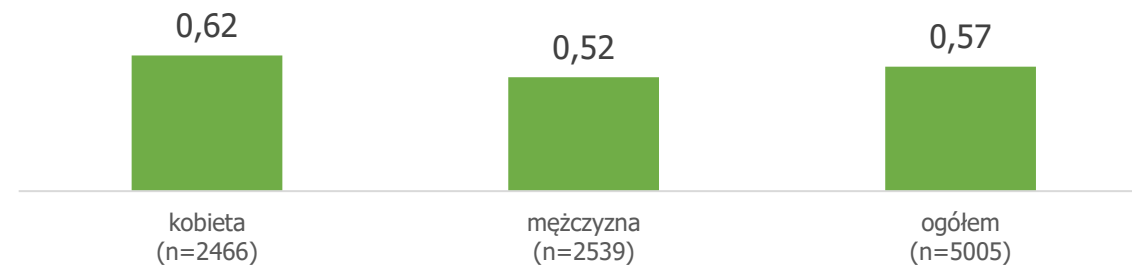
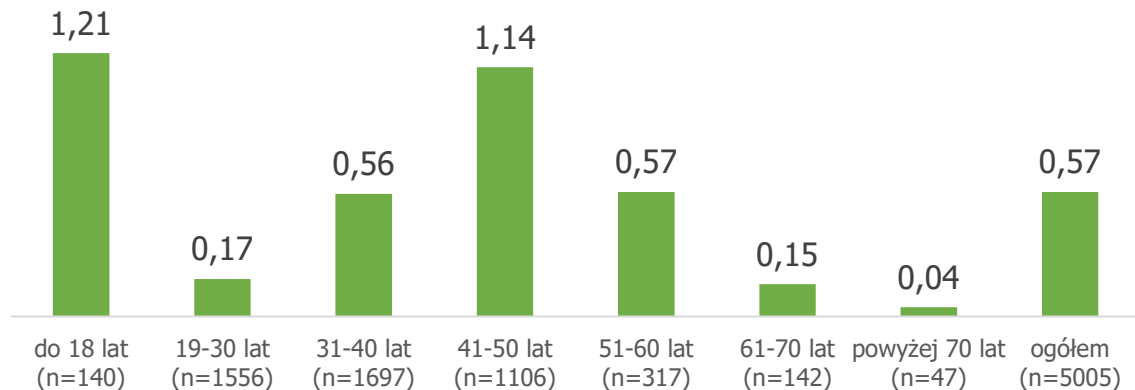
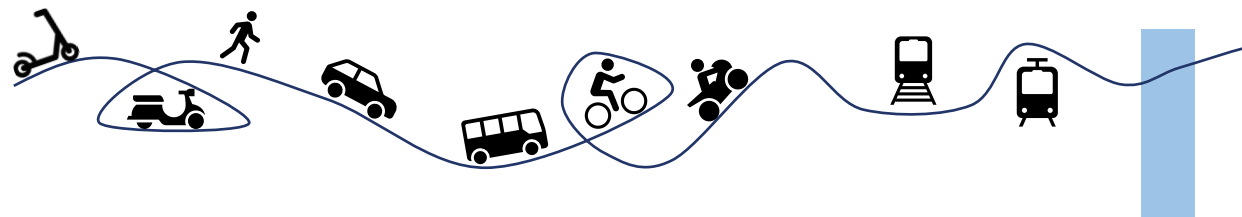
Rys. 6. Charakterystyka próby według statusu społeczno-zawodowego w zależności od wieku i płci

Charakterystyka próby:



Rys. 7. Charakterystyka próby według średniej liczby osób w gospodarstwie domowym (wraz z Respondentem) w zależności od wieku, płci oraz powiatu zamieszkania

Charakterystyka próby:

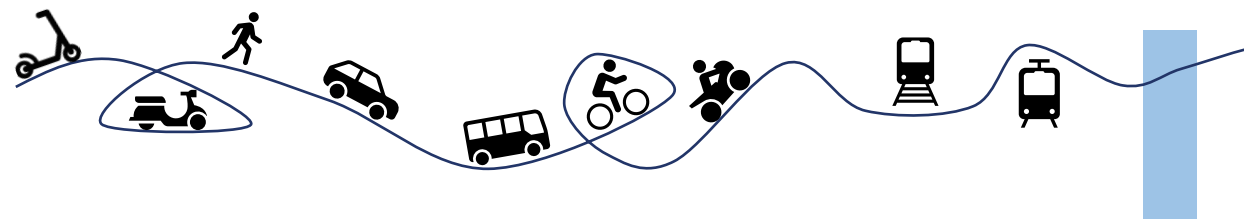


Rys. 8. Charakterystyka próby według średniej liczby dzieci powyżej 6 lat w gospodarstwie domowym Respondenta w zależności od wieku, płci oraz powiatu zamieszkania

C Z Ę Ś Ć 2

Pojazdy w gospodarstwach domowych

2 Samochód osobowy



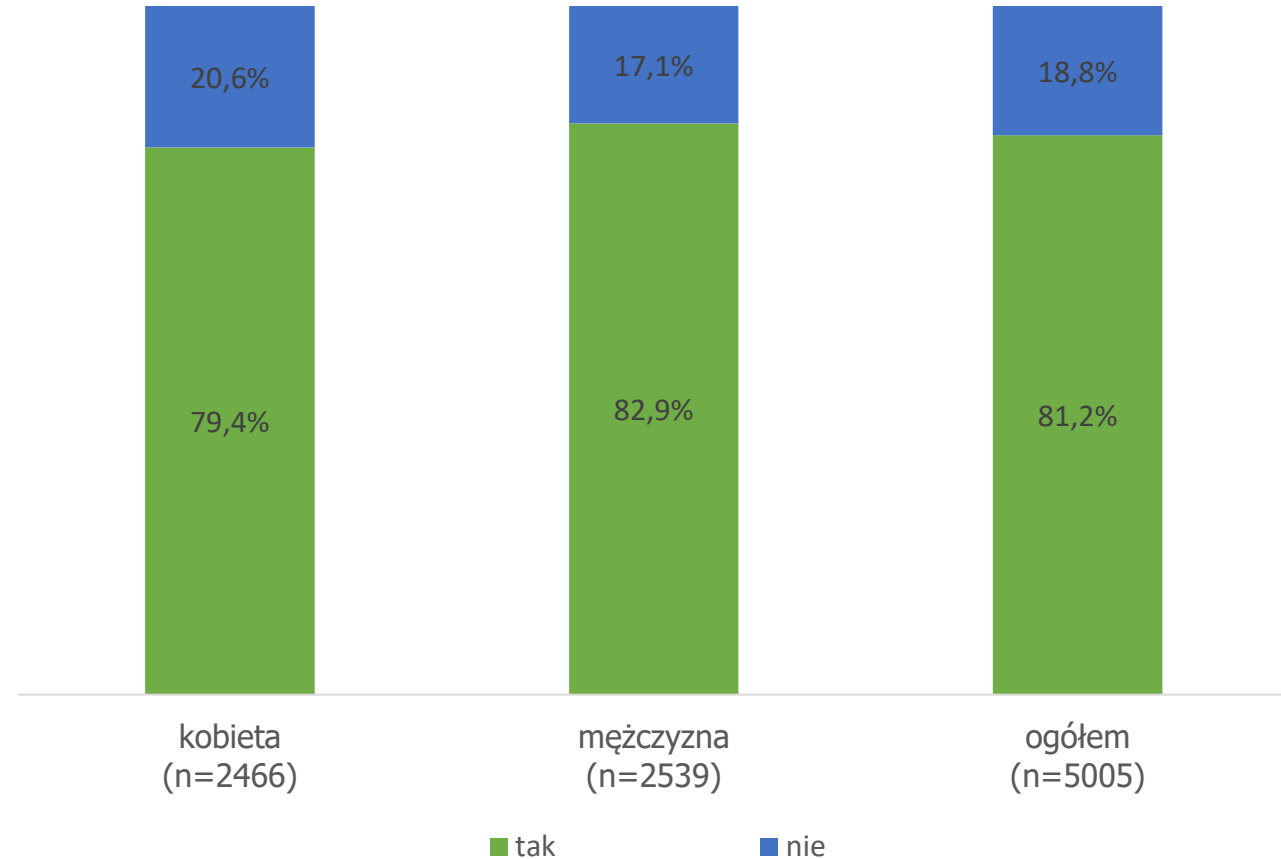
Zgodnie z deklaracjami badanych 81% z nich deklaruje posiadanie samochodu osobowego w gospodarstwie domowym. Deklaruje tak 83% mężczyzn oraz 79% kobiet. W zależności od powiatu zamieszkania deklaracja posiadania samochodu osobowego w gospodarstwie domowym jest następująca:

- Powiat lęborski: 78% (średnia liczba: 1,10)
- Powiat wejherowski: 81% (średnia liczba: 1,15)
- Powiat pucki: 83% (średnia liczba: 1,20)
- Gdynia: 79% (średnia liczba: 1,06)
- Gdańsk: 80% (średnia liczba: 1,09)
- Sopot: 68% (średnia liczba: 0,90)
- Powiat gdański: 85% (średnia liczba: 1,29)
- Powiat kartuski: 93% (średnia liczba: 1,58)
- Powiat nowodworski: 80% (średnia liczba: 1,26)
- Powiat malborski: 87% (średnia liczba: 1,24)
- Powiat tczewski: 77% (średnia liczba: 1,11)
- Skarszewy: 89% (średnia liczba: 1,40)

W zależności od wieku respondenta posiadanie samochodu deklaruje:

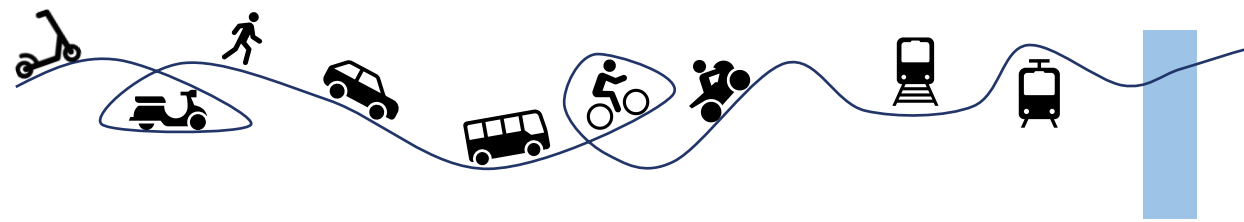
- 81% badanych w wieku do 18 lat (średnia liczba: 1,40)
- 77% badanych w wieku 19-30 lat (średnia liczba: 1,10)
- 83% badanych w wieku 31-40 lat (średnia liczba: 1,16)
- 85% badanych w wieku 41-50 lat (średnia liczba: 1,24)
- 86% badanych w wieku 51-60 lat (średnia liczba: 1,34)
- 82% badanych w wieku 61-70 lat (średnia liczba: 0,91)
- 60% badanych w wieku powyżej 70 lat (średnia liczba: 0,62)

Średnia liczba posiadanych samochodów w gospodarstwie domowym wynosi 1,16 (mediana 1), najczęściej zadeklarowano posiadanie 4 samochodów. Nie zaobserwowano istotnych różnic w zależności od płci, wieku oraz powiatu zamieszkania.



Rys. 9. Posiadanie samochodu osobowego w gospodarstwie domowym Respondenta

2 Rower



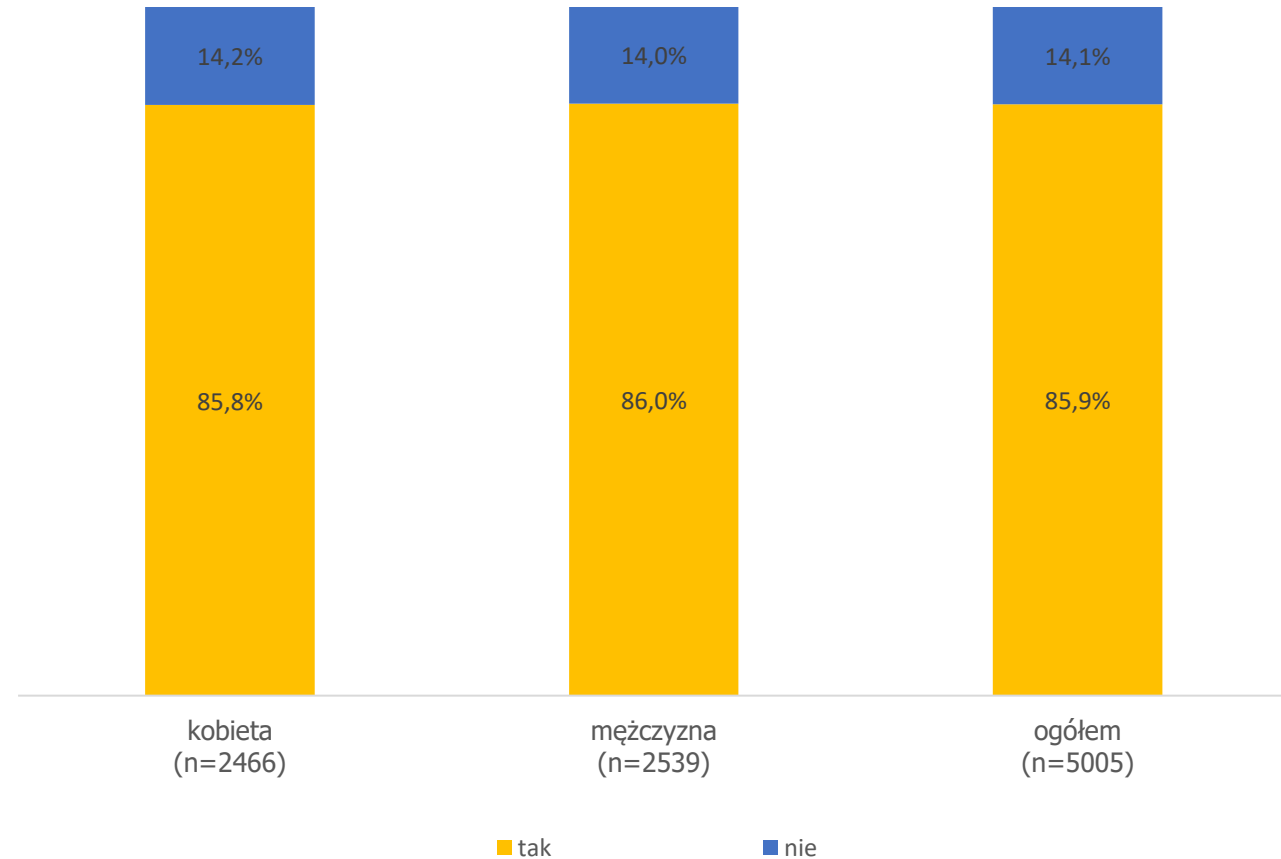
86% respondentów deklaruje posiadanie roweru w gospodarstwie domowym. Deklaruje tak prawie równa ilość mężczyzn oraz kobiet (po 86%). W zależności od powiatu zamieszkania deklaracja posiadania roweru w gospodarstwie domowym jest następująca:

- Powiat lęborski: 89% (średnia liczba: 2,04)
- Powiat wejherowski: 88% (średnia liczba: 2,05)
- Powiat pucki: 88% (średnia liczba: 2,12)
- Gdynia: 85% (średnia liczba: 1,89)
- Gdańsk: 83% (średnia liczba: 1,81)
- Sopot: 82% (średnia liczba: 1,70)
- Powiat gdański: 87% (średnia liczba: 2,17)
- Powiat kartuski: 91% (średnia liczba: 2,66)
- Powiat nowodworski: 87% (średnia liczba: 2,08)
- Powiat malborski: 84% (średnia liczba: 2,18)
- Powiat tczewski: 87% (średnia liczba: 2,03)
- Skarszewy: 88% (średnia liczba: 1,98)

W zależności od wieku respondenta posiadanie roweru deklaruje:

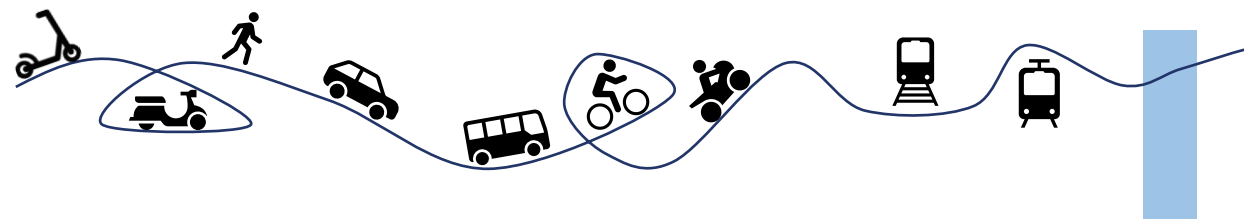
- 96% badanych w wieku do 18 lat (średnia liczba: 2,64)
- 81% badanych w wieku 19-30 lat (średnia liczba: 1,59)
- 89% badanych w wieku 31-40 lat (średnia liczba: 2,17)
- 92% badanych w wieku 41-50 lat (średnia liczba: 2,47)
- 81% badanych w wieku 51-60 lat (średnia liczba: 1,88)
- 82% badanych w wieku 61-70 lat (średnia liczba: 1,49)
- 38% badanych w wieku powyżej 70 lat (średnia liczba: 0,38)

Średnia liczba posiadanych rowerów w gospodarstwie domowym wynosi 2,02 (mediana 2). Najwięcej zadeklarowano posiadanie 6 rowerów. W zależności od wieku najwięcej rowerów deklarują respondenci w wieku do 18 lat (średnia 2,64), najmniej w wieku powyżej 70 lat (średnia 0,38).



Rys. 10. Posiadanie roweru w gospodarstwie domowym Respondenta

2 Skuter / motocykl



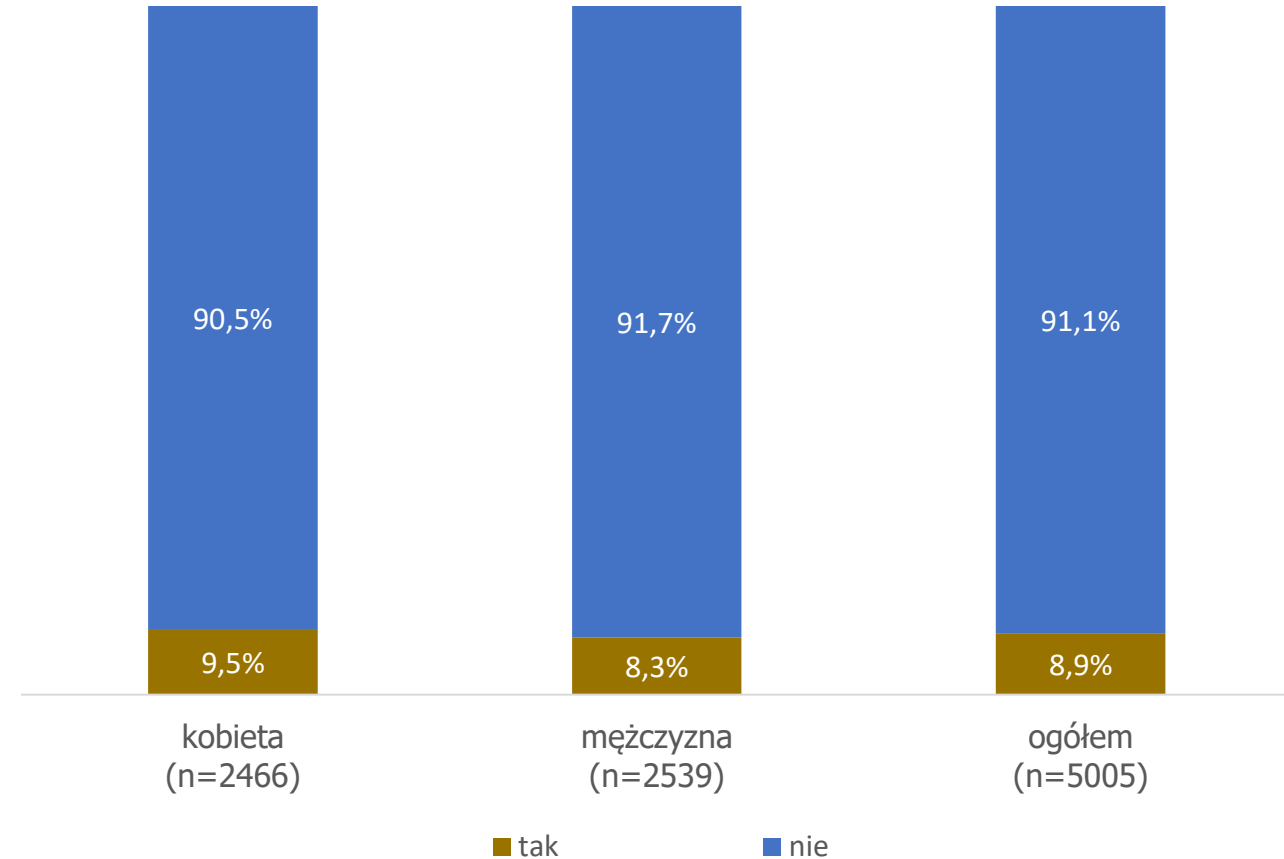
9% respondentów deklaruje posiadanie skutera / motocykla w gospodarstwie domowym. Deklaruje tak prawie 8% mężczyzn oraz 9% kobiet. W zależności od powiatu zamieszkania deklaracja posiadania skutera / motocykla w gospodarstwie domowym jest następująca:

- Powiat lęborski: 8% (średnia liczba: 0,11)
- Powiat wejherowski: 9% (średnia liczba: 0,11)
- Powiat pucki: 12% (średnia liczba: 0,14)
- Gdynia: 8% (średnia liczba: 0,09)
- Gdańsk: 6% (średnia liczba: 0,07)
- Sopot: 3% (średnia liczba: 0,03)
- Powiat gdański: 8% (średnia liczba: 0,09)
- Powiat kartuski: 16% (średnia liczba: 0,18)
- Powiat nowodworski: 10% (średnia liczba: 0,11)
- Powiat malborski: 11% (średnia liczba: 0,15)
- Powiat tczewski: 11% (średnia liczba: 0,12)
- Skarszewy: 14% (średnia liczba: 0,18)

W zależności od wieku respondenta posiadanie skutera / motocykla deklaruje:

- 11% badanych w wieku do 18 lat (średnia liczba: 0,16)
- 9% badanych w wieku 19-30 lat (średnia liczba: 0,10)
- 9% badanych w wieku 31-40 lat (średnia liczba: 0,10)
- 9% badanych w wieku 41-50 lat (średnia liczba: 0,12)
- 13% badanych w wieku 51-60 lat (średnia liczba: 0,14)
- 0,7% badanych w wieku 61-70 lat (średnia liczba: 0,01)
- 0% badanych w wieku powyżej 70 lat (średnia liczba: 0,0)

Średnia liczba posiadanych skuterów / motocykli w gospodarstwie domowym wynosi 0,10 (mediana 0). Najwięcej zadeklarowano posiadanie 2 skuterów / motocykli. W zależności od płci średnia dla mężczyzn i kobiet jest podobna i wynosi odpowiednio 0,10 i 0,11.



Rys. 11. Posiadanie skutera / motocykla w gospodarstwie domowym Respondenta

2 Hulajnoga

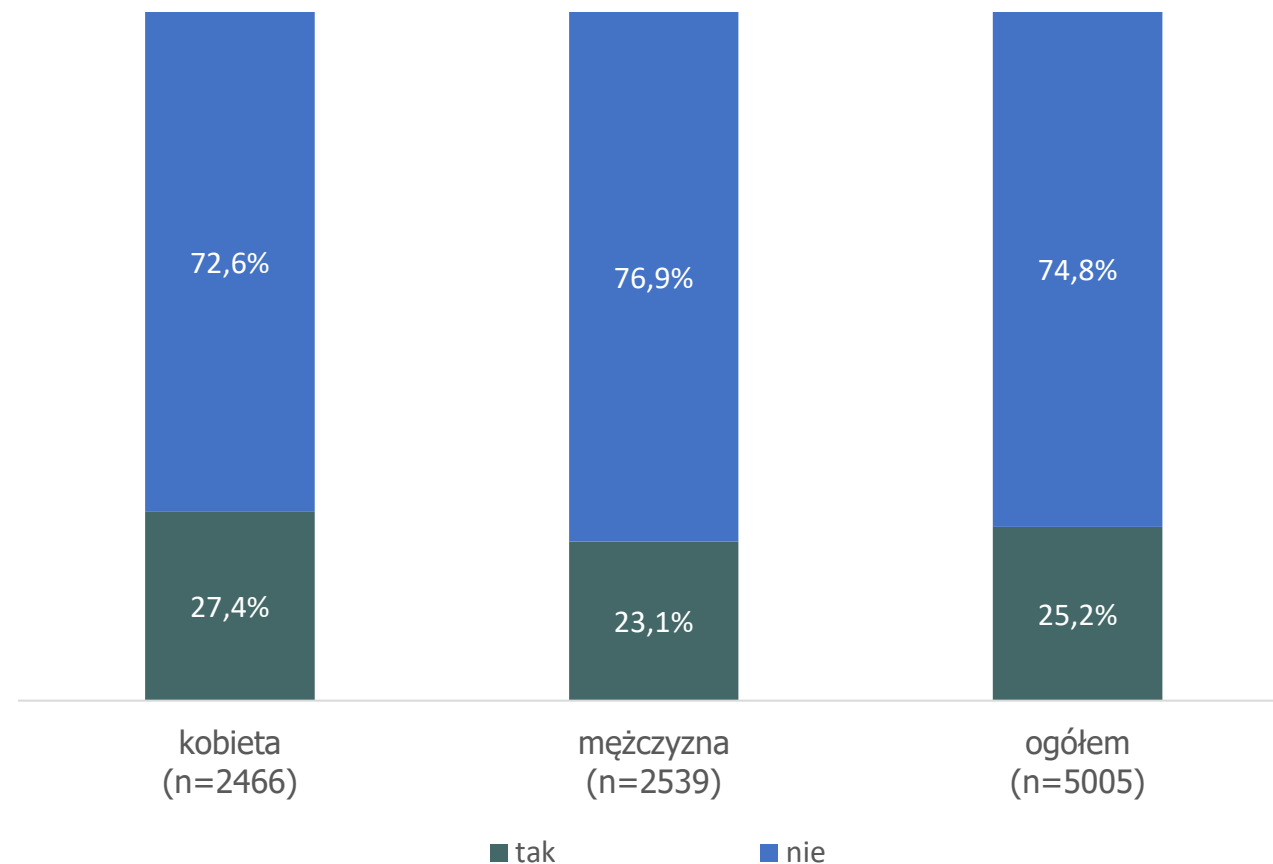
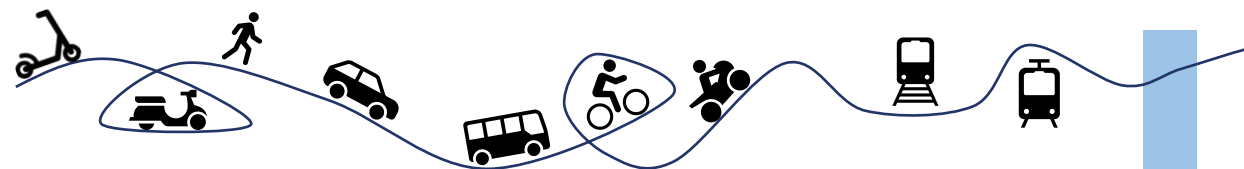
25% respondentów deklaruje posiadanie hulajnogi w gospodarstwie domowym (bez rozróżniania na zwykłą i elektryczną). Deklaruje tak 23% mężczyzn oraz 27% kobiet. W zależności od powiatu zamieszkania deklaracja posiadania hulajnogi w gospodarstwie domowym jest następująca:

- Powiat lęborski: 23% (średnia liczba: 0,32)
- Powiat wejherowski: 25% (średnia liczba: 0,34)
- Powiat pucki: 25% (średnia liczba: 0,34)
- Gdynia: 23% (średnia liczba: 0,30)
- Gdańsk: 21% (średnia liczba: 0,28)
- Sopot: 17% (średnia liczba: 0,22)
- Powiat gdański: 31% (średnia liczba: 0,48)
- Powiat kartuski: 39% (średnia liczba: 0,57)
- Powiat nowodworski: 25% (średnia liczba: 0,33)
- Powiat malborski: 24% (średnia liczba: 0,35)
- Powiat tczewski: 28% (średnia liczba: 0,39)
- Skarszewy: 28% (średnia liczba: 0,40)

W zależności od wieku respondenta posiadanie hulajnogi deklaruje:

- 38% badanych w wieku do 18 lat (średnia liczba: 0,54)
- 12% badanych w wieku 19-30 lat (średnia liczba: 0,13)
- 33% badanych w wieku 31-40 lat (średnia liczba: 0,45)
- 39% badanych w wieku 41-50 lat (średnia liczba: 0,58)
- 11% badanych w wieku 51-60 lat (średnia liczba: 0,15)
- 3% badanych w wieku 61-70 lat (średnia liczba: 0,05)
- 0% badanych w wieku powyżej 70 lat (średnia liczba: 0,0)

Średnia liczba posiadanych hulajnóg w gospodarstwie domowym wynosi 0,35 (mediana 0). Najwięcej zadeklarowano posiadanie 4 hulajnóg. W zależności płci średnia dla mężczyzn i kobiet jest podobna i wynosi odpowiednio 0,31 i 0,39.

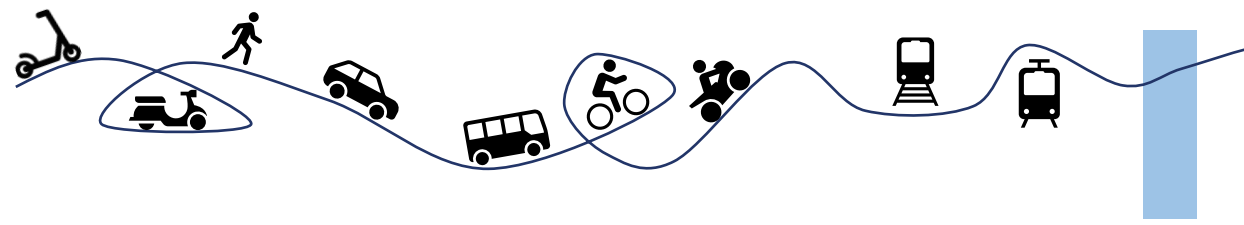


Rys. 12. Posiadanie hulajnogi w gospodarstwie domowym Respondenta

C Z Ę Ś Ć 3

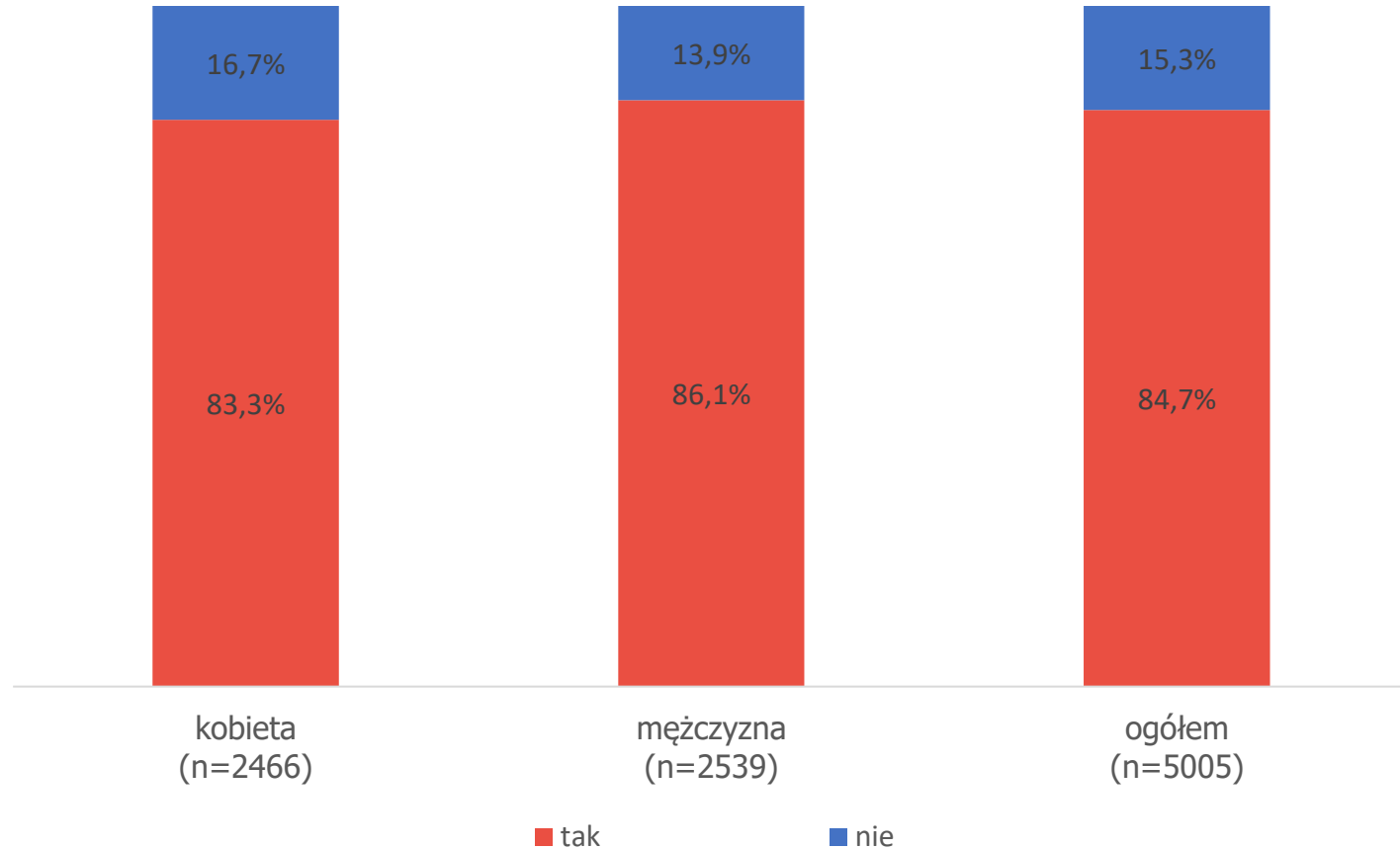
Motywacje codziennych podróży

Motywacje codziennych podróży: Możliwość korzystania z samochodu



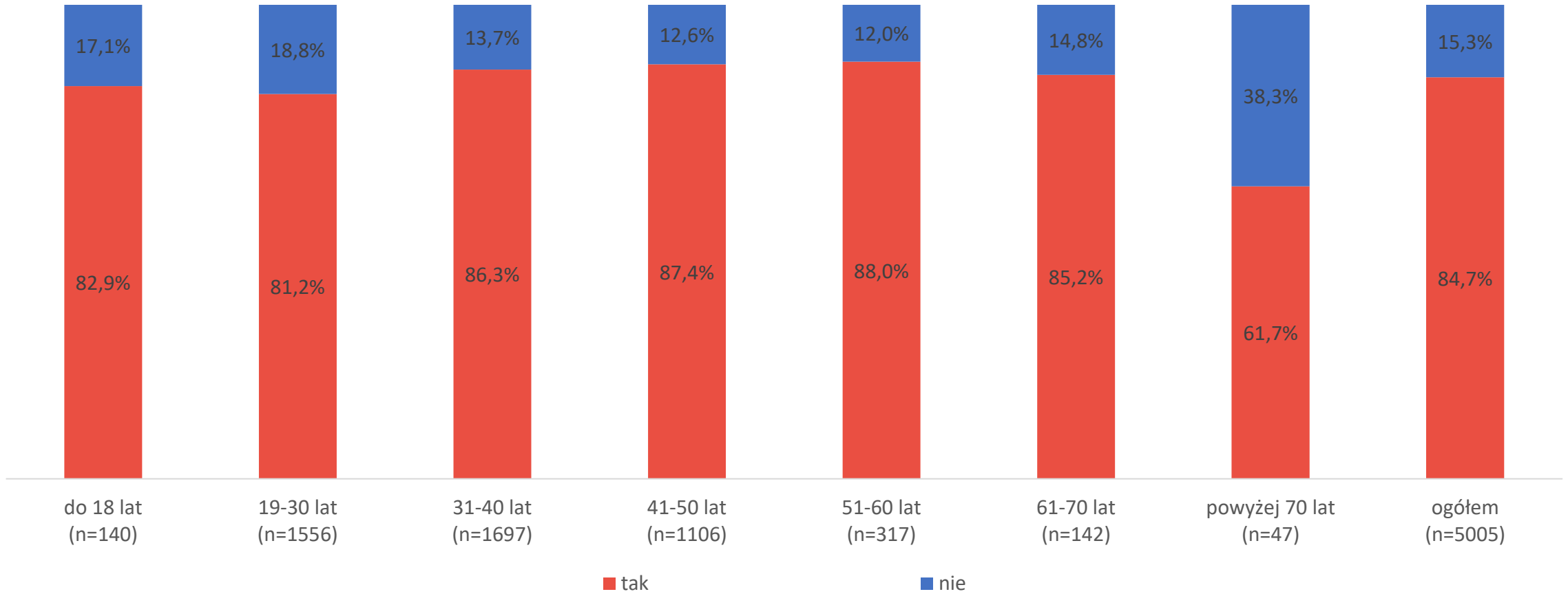
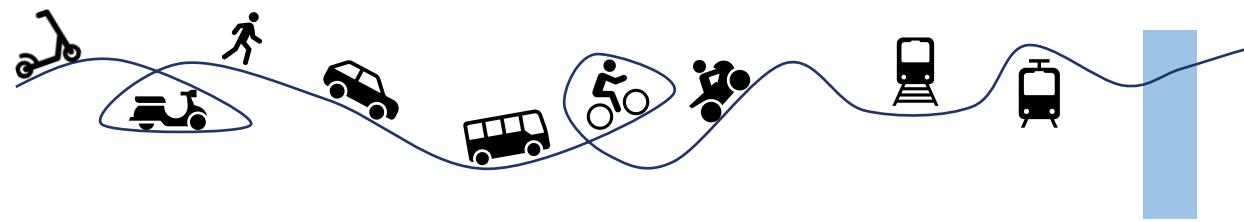
85% respondentów deklaruje możliwość korzystania na co dzień z samochodu osobowego. Należy pamiętać, że deklaracja ta nie jest równoznaczna z posiadaniem prawa jazdy. Odsetek deklaracji możliwości korzystania z samochodu osobowego na co dzień (jako kierowca lub pasażer) jest wyższy niż deklarowane wcześniej posiadanie samochodu osobowego w gospodarstwie domowym (deklaracja ta wyniosła 81%). Jest ona wyższa o 4 punkty procentowe i może oznaczać, że (niewielka) część respondentów mimo braku posiadania samochodu osobowego w gospodarstwie domowym ma możliwość korzystania z niego – może to być np. korzystanie z uprzywileżności innej osoby, która „podwozi” respondenta samochodem przy okazji swojej podróży lub może specjalnie w celu określonym przez respondenta.

W przypadku mężczyzn różnica ta (możliwość korzystania minus posiadanie samochodu) wynosi 3 punkty procentowe, w przypadku kobiet zaś 4 punkty procentowe.



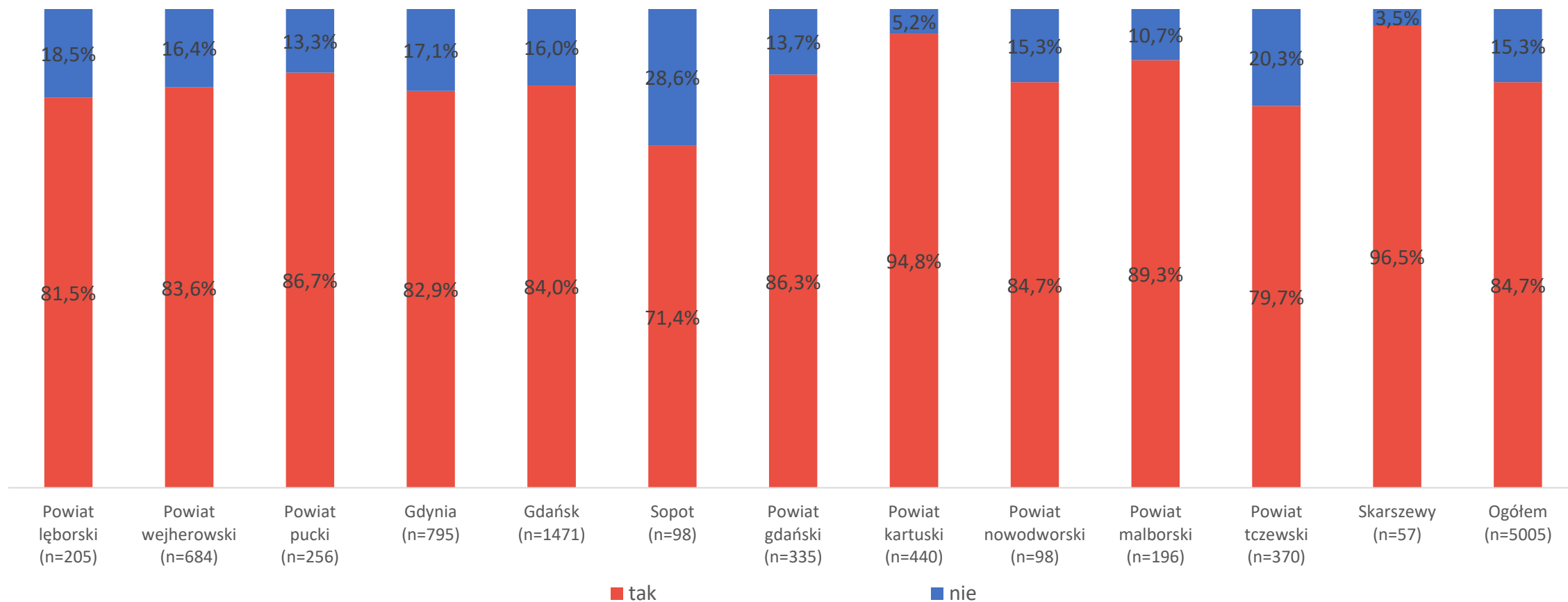
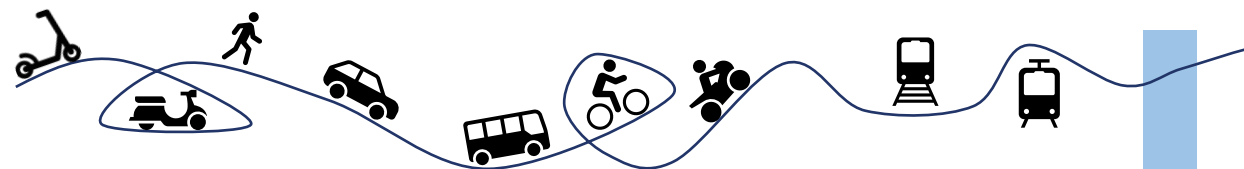
Rys. 13. Możliwość korzystania na co dzień z samochodu (jako kierowca lub pasażer)

Motywacje codziennych podróży: Możliwość korzystania z samochodu



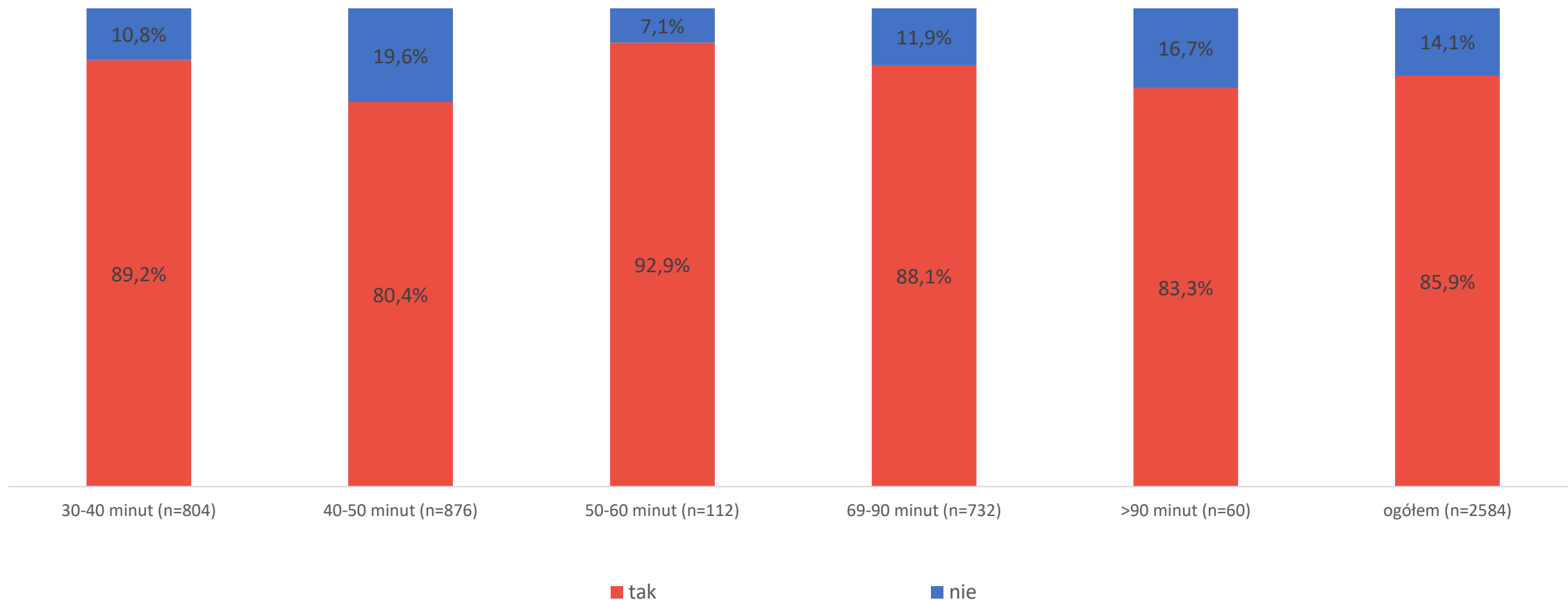
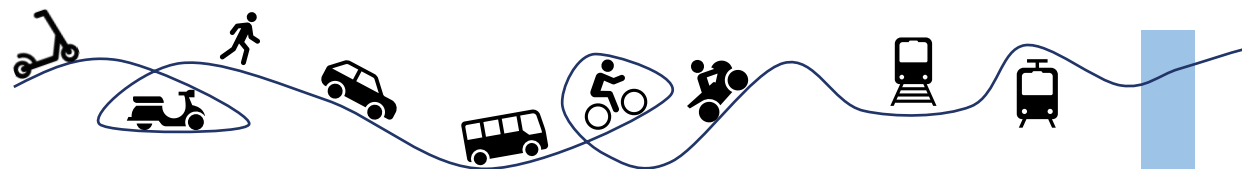
Rys. 14. Możliwość korzystania na co dzień z samochodu (jako kierowca lub pasażer) w zależności od wieku

Motywacje codziennych podróży: Możliwość korzystania z samochodu



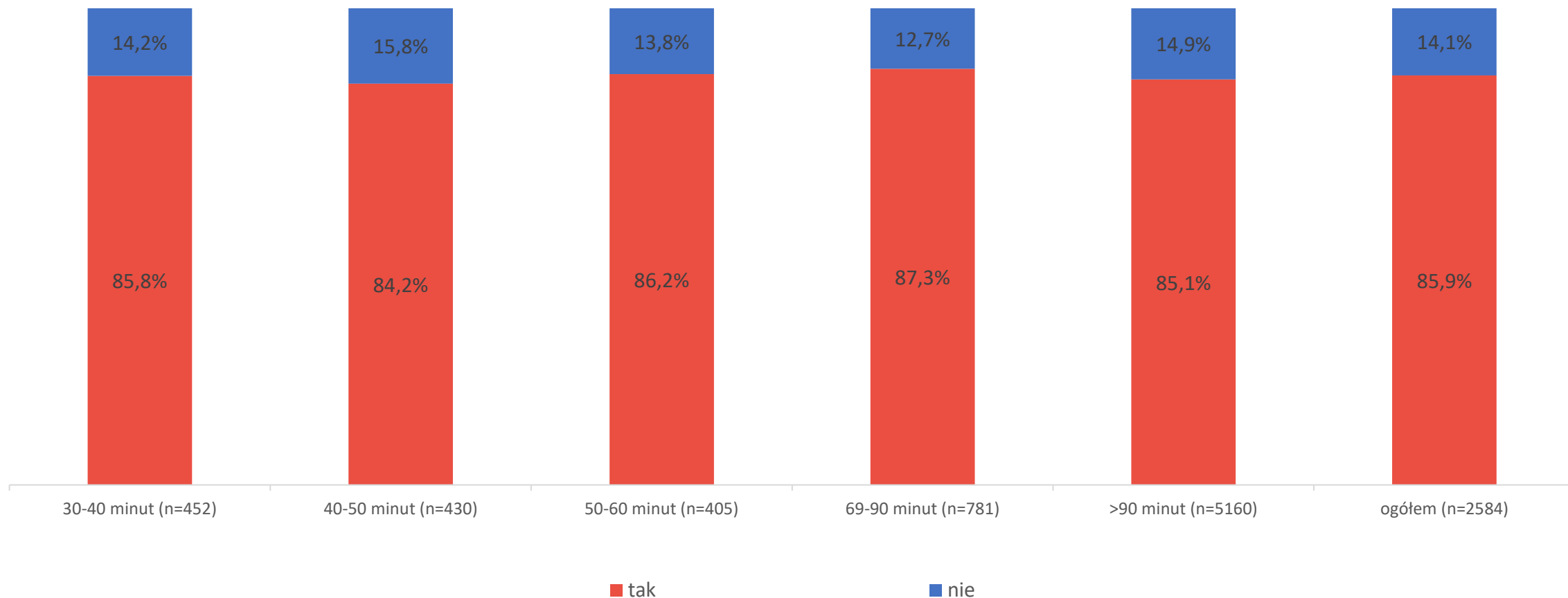
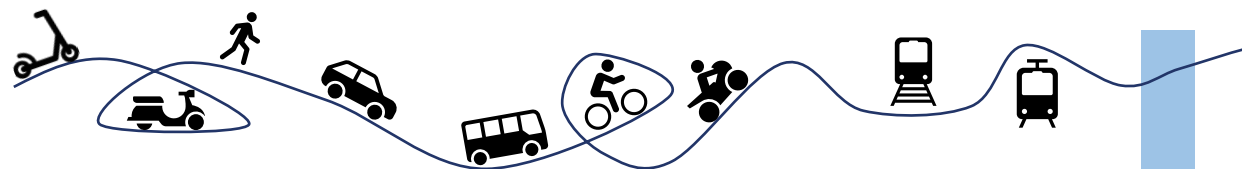
Rys. 15. Możliwość korzystania na co dzień z samochodu (jako kierowca lub pasażer) w zależności od powiatu zamieszkania

Motywacje codziennych podróży: Możliwość korzystania z samochodu



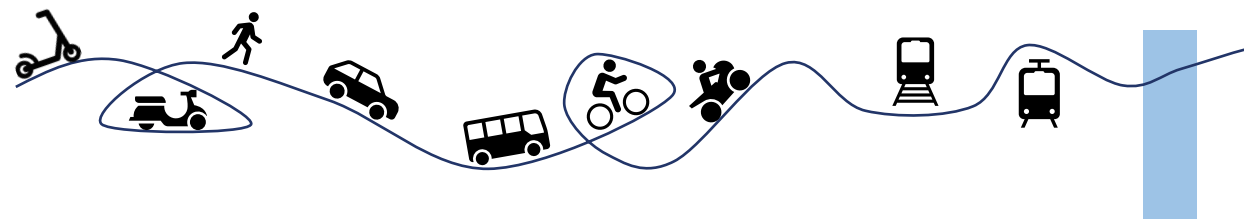
Rys. 16. Możliwość korzystania na co dzień z samochodu (jako kierowca lub pasażer) w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

Motywacje codziennych podróży: Możliwość korzystania z samochodu



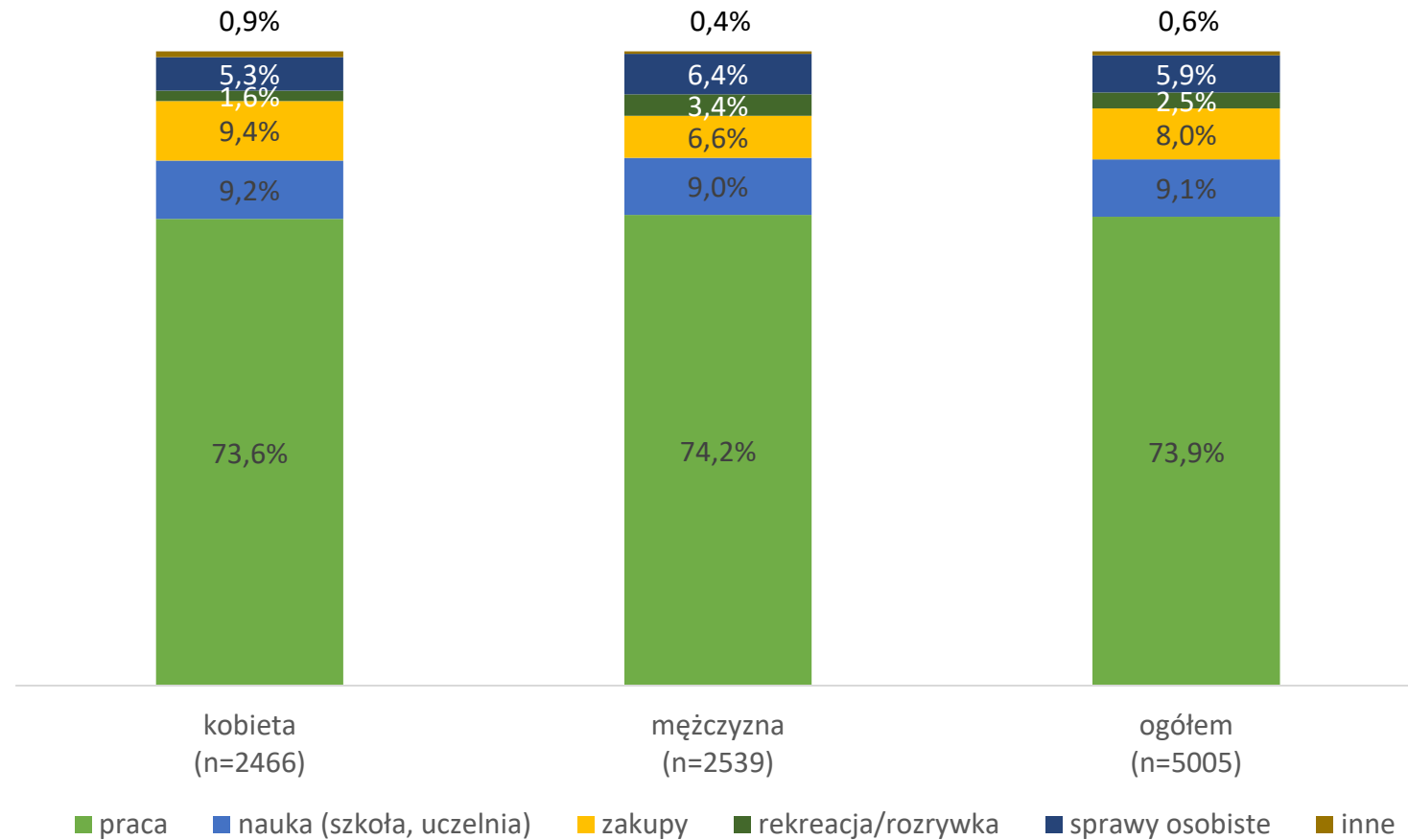
Rys. 17. Możliwość korzystania na co dzień z samochodu (jako kierowca lub pasażer) w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

Motywacje codziennych podróży: Główna przyczyna/motywacja podróży



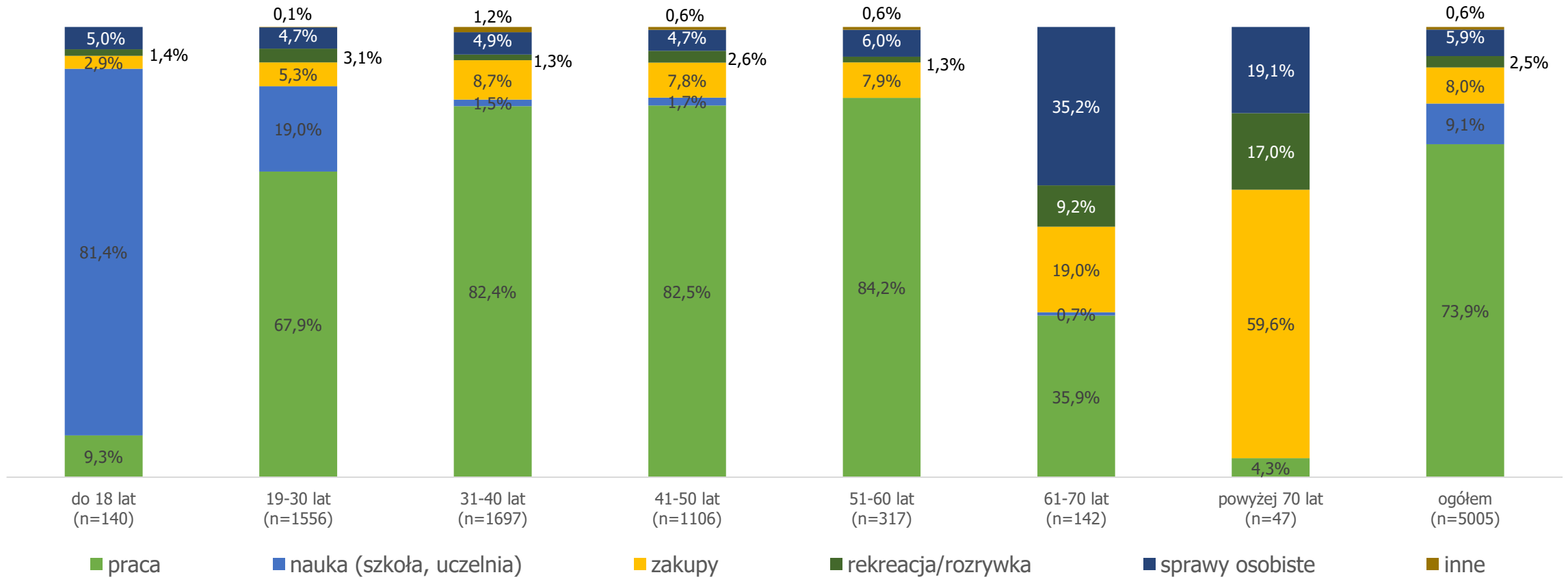
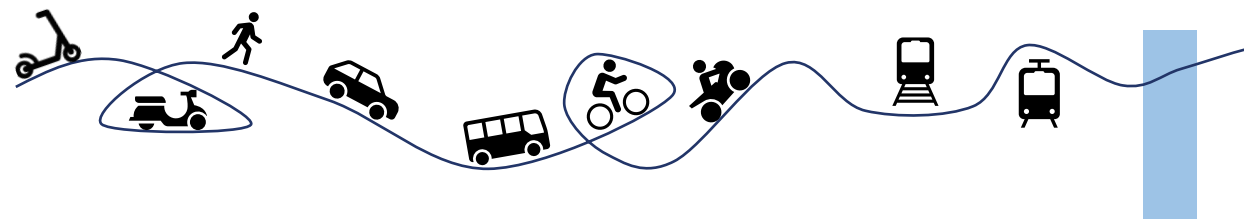
74% respondentów deklaruje, że **główną przyczyną / motywacją ich codziennych podróży jest praca**. Nauka (szkoła / uczelnia) to główna przyczyna / motywacja codziennych podróży dla 9% badanych, zakupy dla 8%. Sprawy osobiste jako główna motywacja / przyczyna to deklaracja 6% badanych, rekreacja rozrywka dla 3% badanych.

W zależności od płci większe różnice występują w przypadku zakupów – to główna motywacja dla 7% mężczyzn i 9% kobiet, rekreacji / rozrywki – główna przyczyna dla 3% mężczyzn i 2% kobiet.



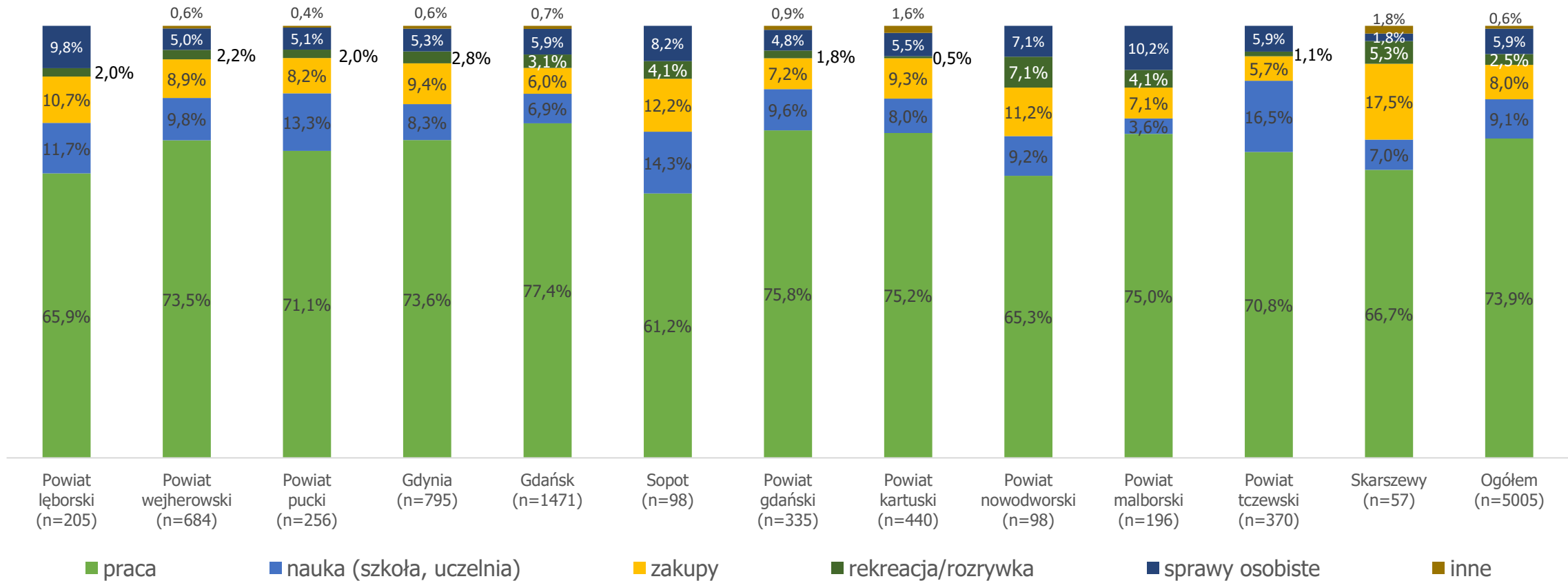
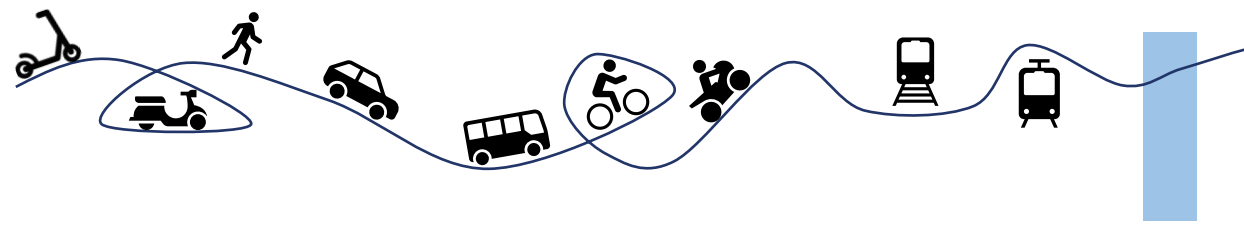
Rys. 18. Główna przyczyna/motywacja codziennych podróży (od poniedziałku do piątku)

Motywacje codziennych podróży: Główna przyczyna/motywacja podróży



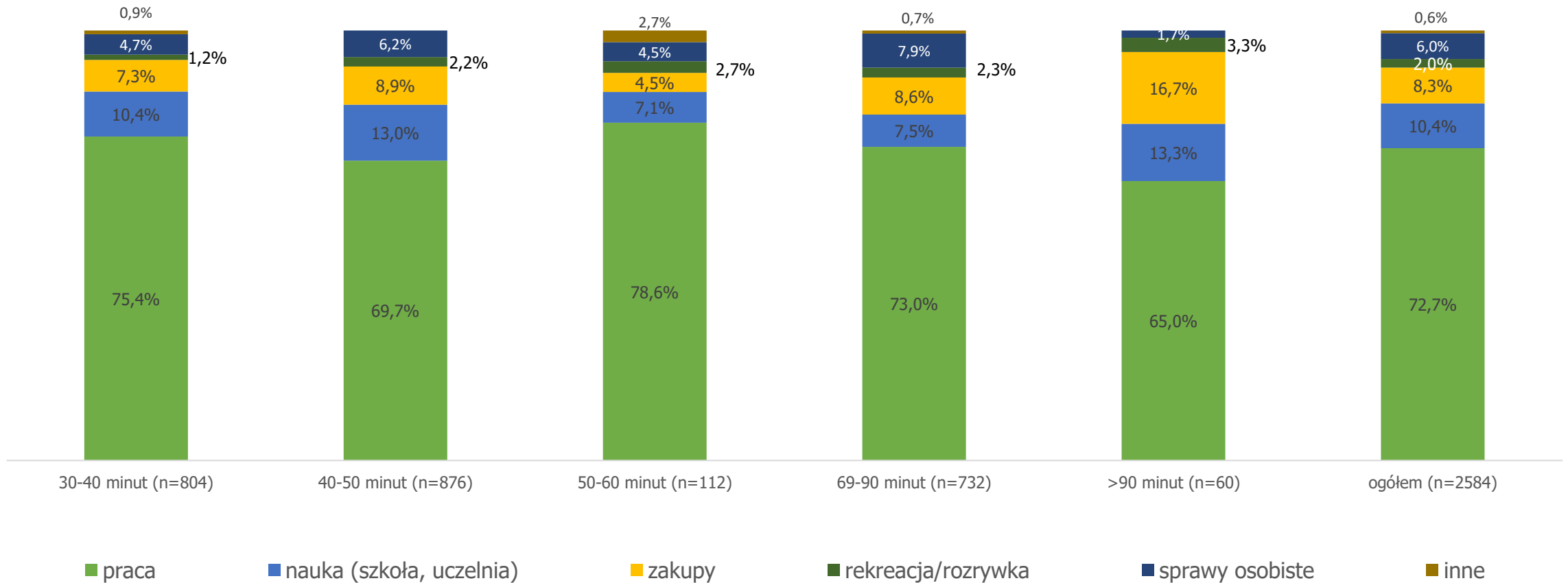
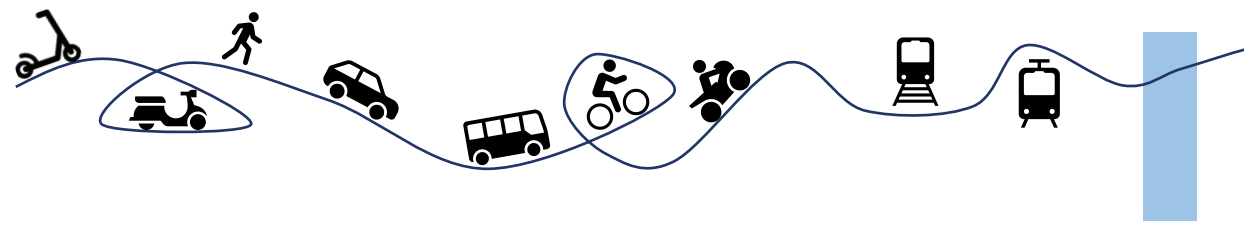
Rys. 19. Główna przyczyna/motywacja codziennych podróży (od poniedziałku do piątku) w zależności od wieku

Motywacje codziennych podróży: Główna przyczyna/motywacja podróży



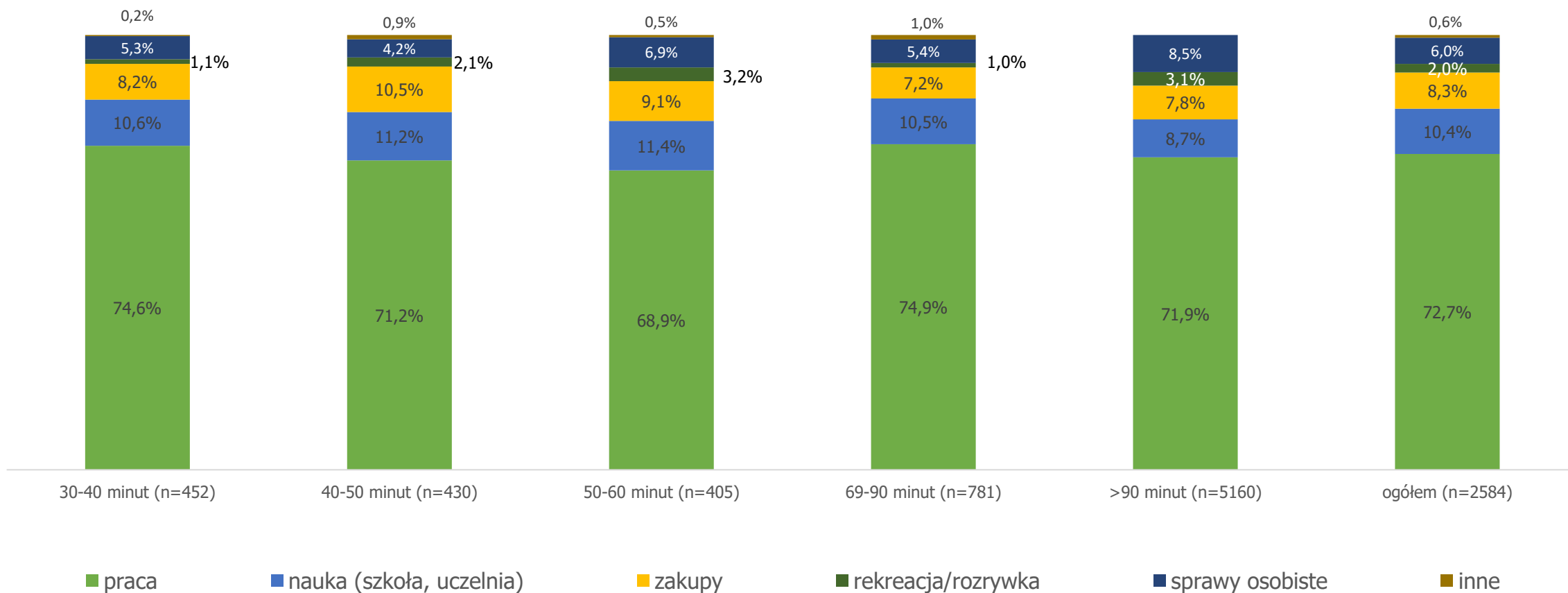
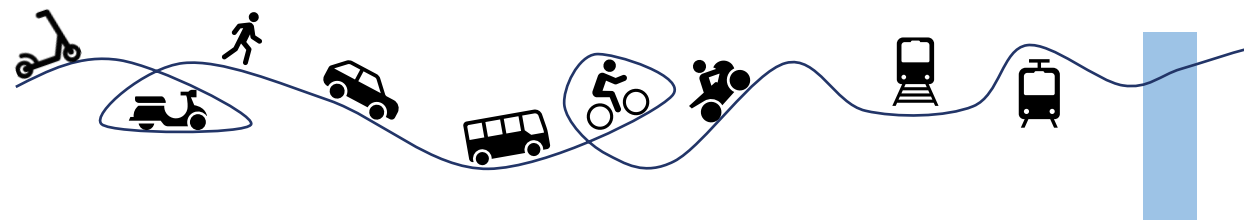
Rys. 20. Główna przyczyna/motywacja codziennych podróży (od poniedziałku do piątku) w zależności od powiatu zamieszkania

Motywacje codziennych podróży: Główna przyczyna/motywacja podróży



Rys. 21. Główna przyczyna/motywacja codziennych podróży (od poniedziałku do piątku) w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

Motywacje codziennych podróży: Główna przyczyna/motywacja podróży

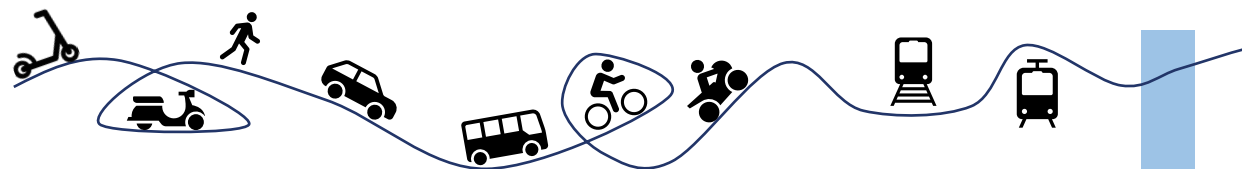


Rys. 22. Główna przyczyna/motywacja codziennych podróży (od poniedziałku do piątku) w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

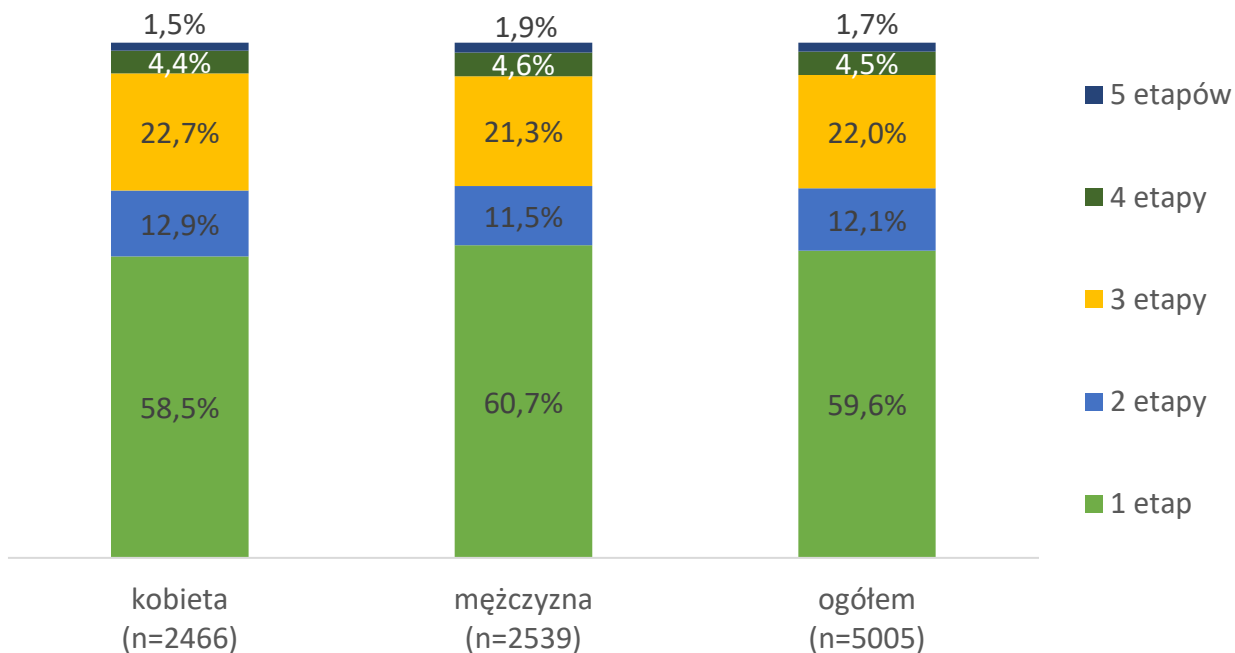
C Z Ę Ś Ć 4

Typowa / codzienna podróż

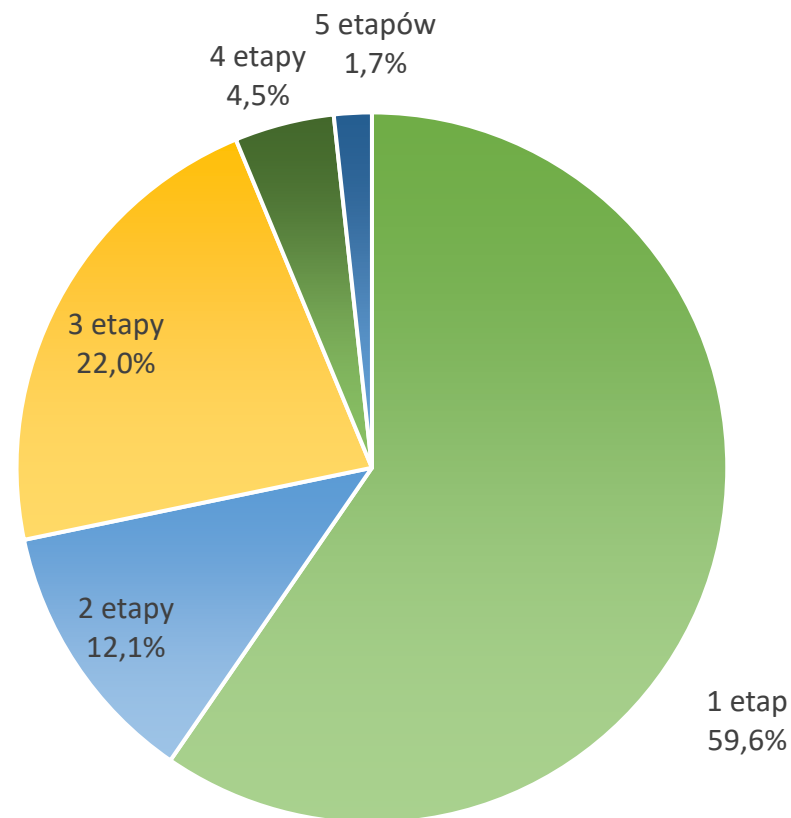
Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży



Typowa / codzienna podróż respondentów **składała się najczęściej tylko z jednego etapu – tak deklaruje 60% badanych** (59% kobiet i 61% mężczyzn). Podróż składająca się z dwóch etapów zadeklarowało 12% badanych, z trzech etapów 22% badanych, z czterech etapów 5% badanych, a z 5 etapów 2% badanych.

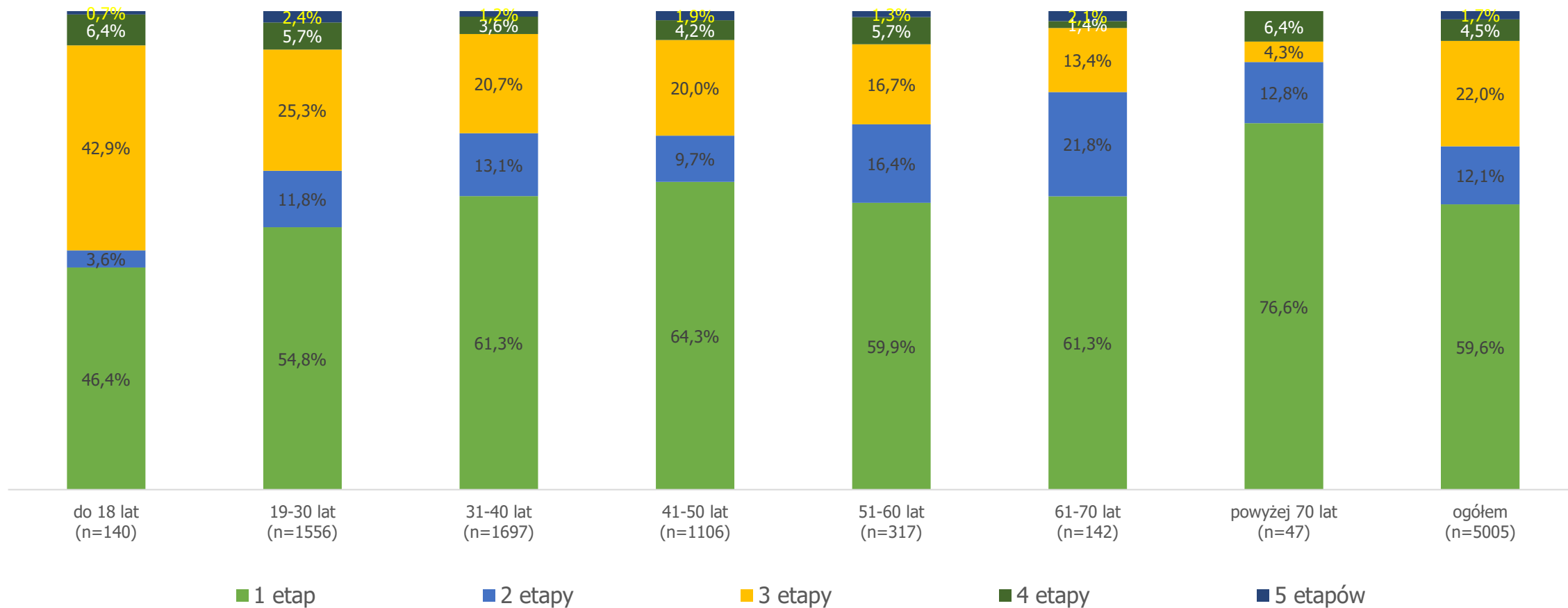
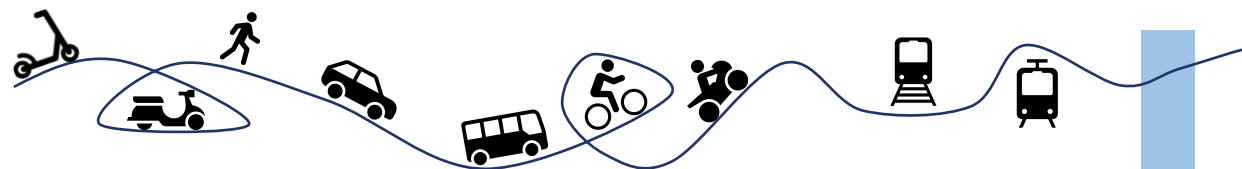


Rys. 23. Liczba etapów ostatniej / typowej podróży w zależności od płci



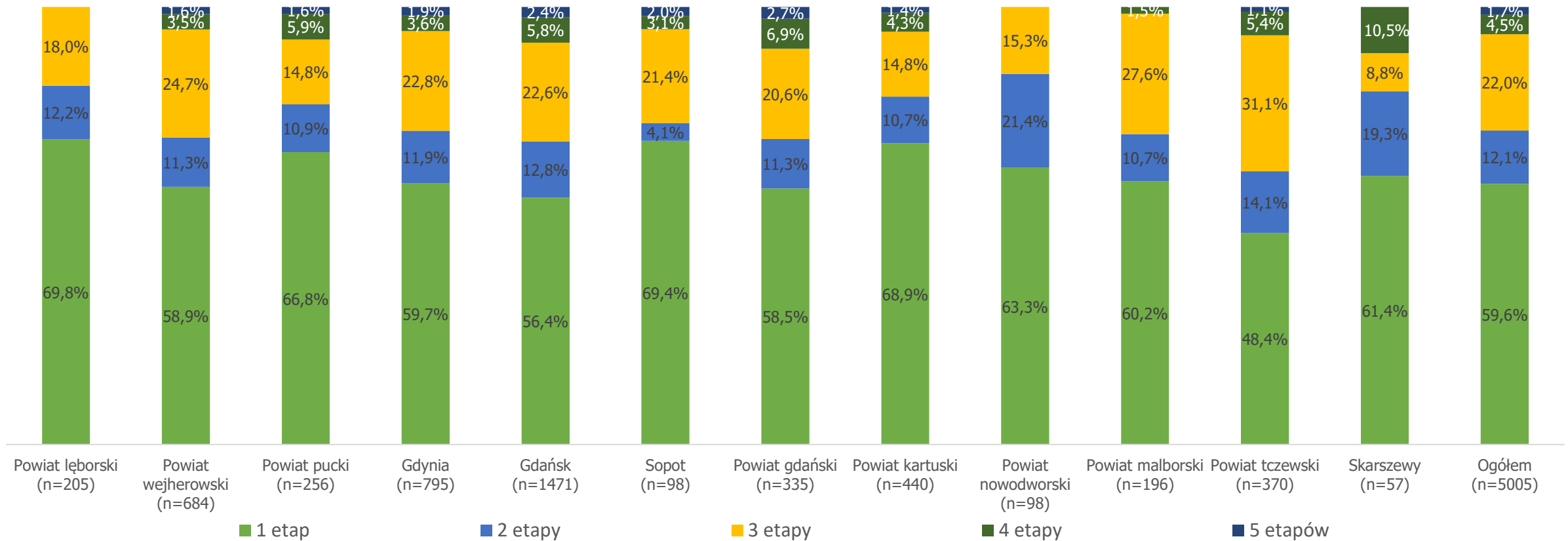
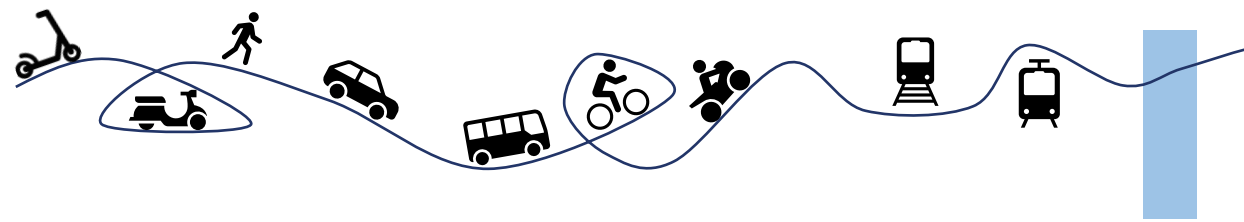
Rys. 24. Liczba etapów ostatniej / typowej podróży (n=5005)

4 Typowa / codzienna podróż



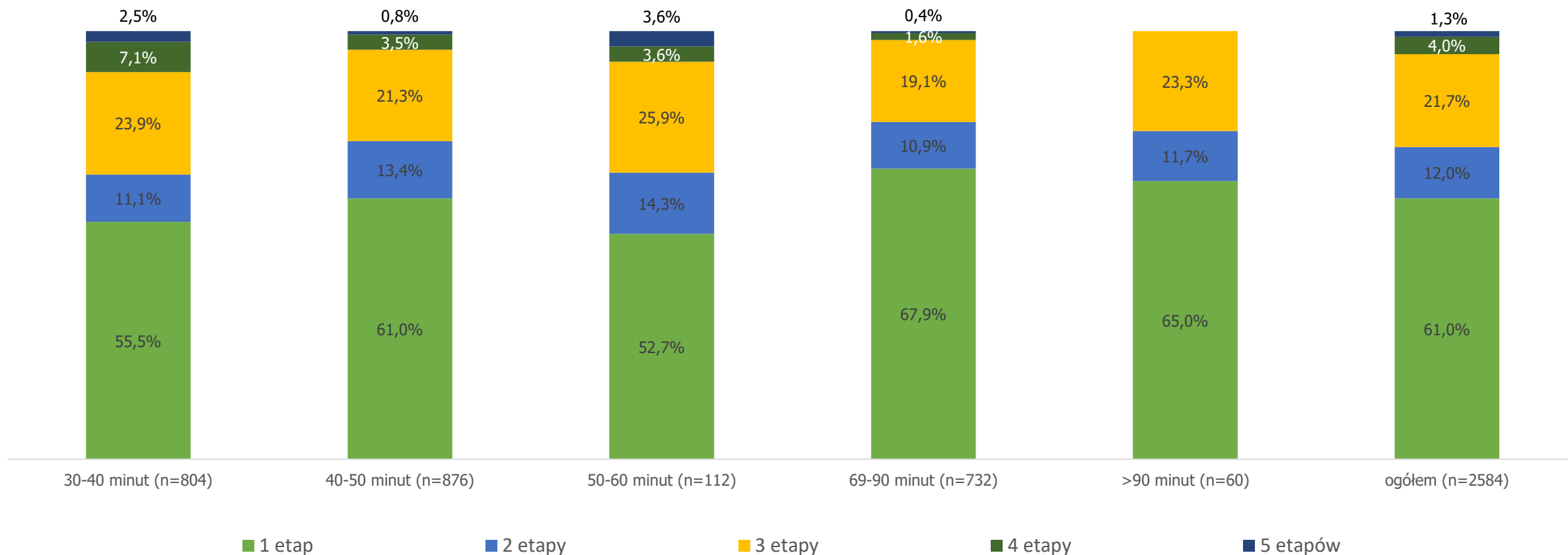
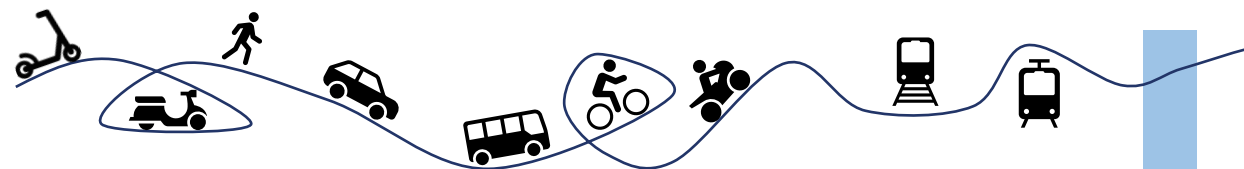
Rys. 25. Liczba etapów ostatniej / typowej podróży w zależności od wieku

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży



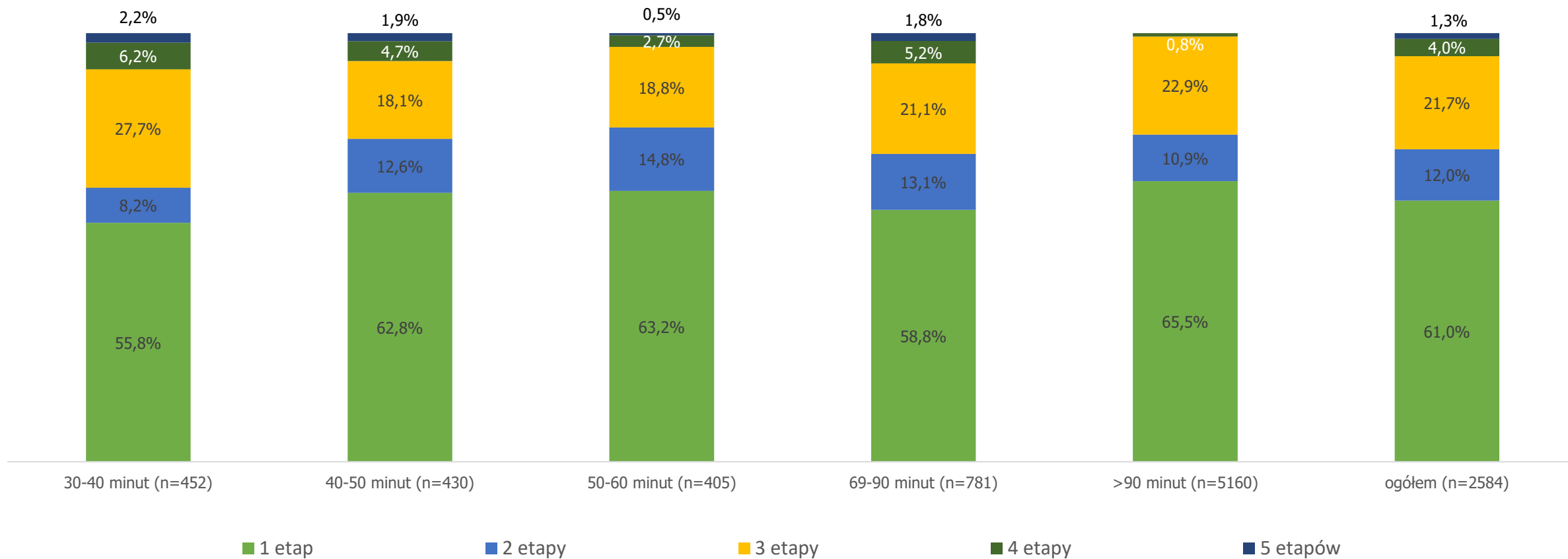
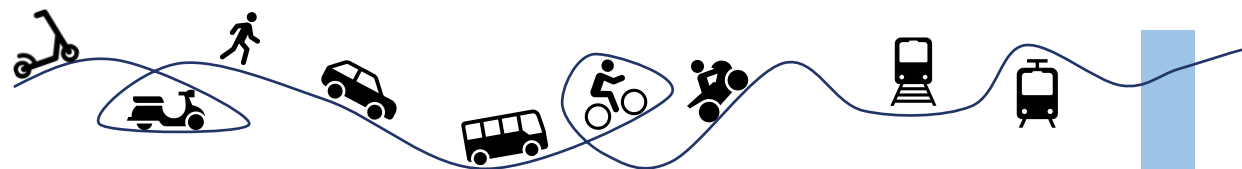
Rys. 26. Liczba etapów ostatniej / typowej podróży w zależności od powiatu zamieszkania

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży



Rys. 27. Liczba etapów ostatniej / typowej podróży w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży

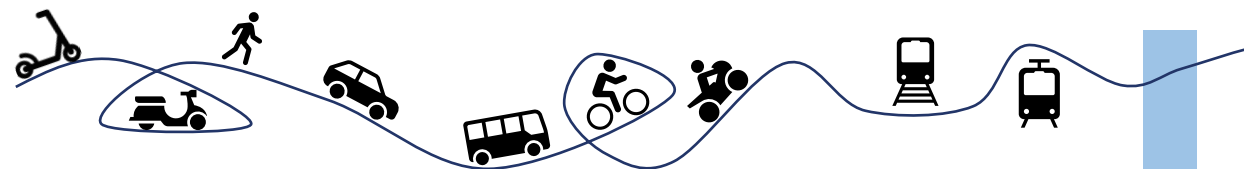


Rys. 28. Liczba etapów ostatniej / typowej podróży w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

4 Typowa / codzienna podróż

- Aby opisać swoją codzienną /typową podróż (w dzień powszedni) respondentowi został zaprezentowany schemat z podziałem podróży na etapy, jakie może zawierać codzienna / typowa podróż. Do schematu dołączony był opis z przykładowym opisem podróży składającym się z 3 etapów (zob. też s. 97).
- W sytuacji, gdy podróż składa się tylko z 1 etapu (takie podróże stanowią, zgodnie z wynikami badania 60% typowych / codziennych podróży), najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód osobowy wskazany przez 64% badanych, dalej poruszanie się pieszo (16%) oraz rower (12%). Tak opisana przez respondentów podróż nie zawiera osobnego etapu, jakim jest dotarcie do pojazdu. Można domniemywać, że respondenci pojazdy te mają „w swoim najbliższym zasięgu” i dotarcie do nich nie jest przez nich traktowane jako osobny etap podróży. Podobnie traktowane jest zakończenie podróży składającej się z 2 etapów – respondenci wskazali w takiej sytuacji na autobus/tramwaj/trolejbus (37%) jako najpopularniejszy sposób podróżowania, dalej samochód osobowy (20%) oraz kolej (19%). Również w tym przypadku opuszczenie tych środków transportu u celu podróży traktowane jest jako jej zakończenie.
- Jeśli podróż składa się więcej niż z 1 etapu, to najpopularniejszy środek / sposób transportu w etapie 1 to poruszanie się pieszo. Zgodnie z wynikami badania, taki sposób podróżowania w etapie 1 jest wskazywany przez 51% respondentów jeśli podróż ma 2 etapy, 76% jeśli podróż ma 3 etapy, 85% jeśli podróż ma 4 etapy i przez 88% badanych jeśli podróż ma 5 etapów. Zatem im podróż ma więcej etapów tym większy jest odsetek wskazań na poruszanie się pieszo jako etap 1 podróży.
- Typowa podróż składająca się z 3 etapów to najczęściej: poruszanie się pieszo w etapie 1 (77% wskazań), autobus/tramwaj/trolejbus (42%) lub kolej (47%) w etapie 2 oraz poruszanie się pieszo w etapie 3 (76%).
- Typowa podróż składająca się z 4 etapów to najczęściej: poruszanie się pieszo w etapie 1 (85% wskazań), autobus/tramwaj/trolejbus (68%) w etapie 2, autobus/tramwaj/trolejbus (41%) lub kolej (39%) w etapie 3 oraz poruszanie się pieszo w etapie 4 (73%).
- Typowa podróż składająca się z 5 etapów to najczęściej: poruszanie się pieszo w etapie 1 (88% wskazań), autobus/tramwaj/trolejbus (79%) w etapie 2, pieszo (62%) w etapie 3, autobus/tramwaj/trolejbus (56%) lub kolej (34%) w etapie 4 oraz poruszanie się pieszo w etapie 5 (85%).
- Średni czas ogółem przeznaczony na przesiadki w podróży zawierającej więcej niż 1 etap wynosi 9,24 minuty.

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży: 1 etap



Miejsce
rozpoczęcia
podróży



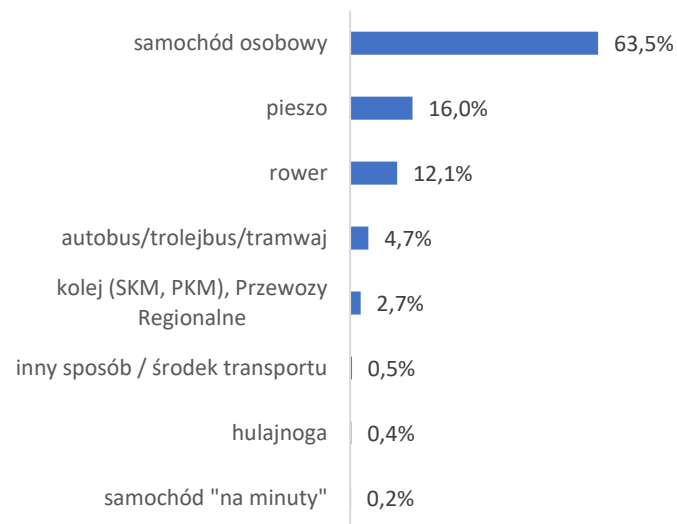
1 etap



Miejsce
zakończenia
podróży

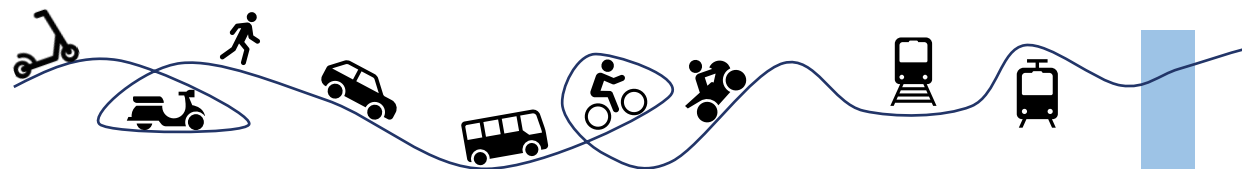


Sposób / środek transportu Etap 1



Średnie czas (w min.) etapu: 22,10
 Mediana (w min.) czasu: 20
 Czas (w min.) minimalny: 1
 Czas (w min.) maksymalny: 90

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży: 2 etapy

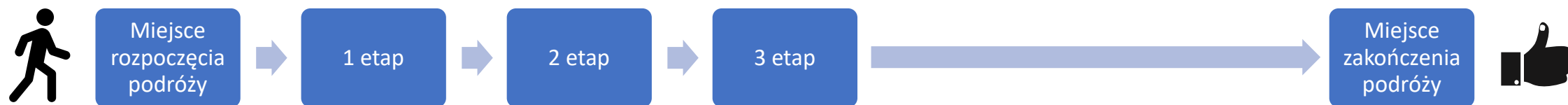
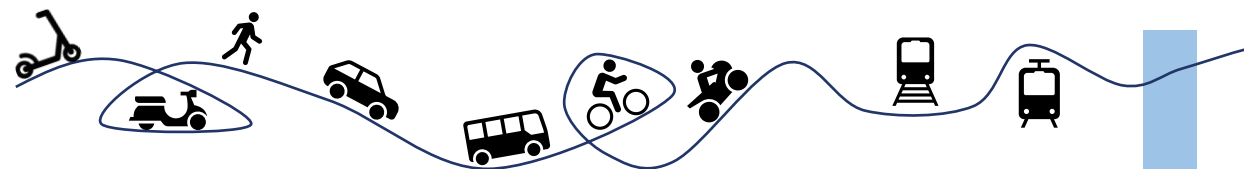


Sposób / środek transportu	Etap 1	Etap 2
samochód osobowy	31,1%	20,2%
pieszo	51,0%	16,9%
rower	7,9%	4,9%
autobus/trolejbus/tramwaj	7,6%	37,0%
kolej (SKM, PKM), Przewozy Regionalne	1,8%	18,6%
inny sposób / środek transportu	0,2%	0,7%
hulajnoga	0%	0,7%
samochód "na minuty"	0,5%	1,0%

Średnie czas (w min.) etapu:	14,19	21,05
Mediana (w min.) czasu:	10	20
Czas (w min.) minimalny:	1	2
Czas (w min.) maksymalny:	60	90

Typowa podróż składająca się z 2 etapów: pieszo + autobus/trolejbus/tramwaj

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży: 3 etapy

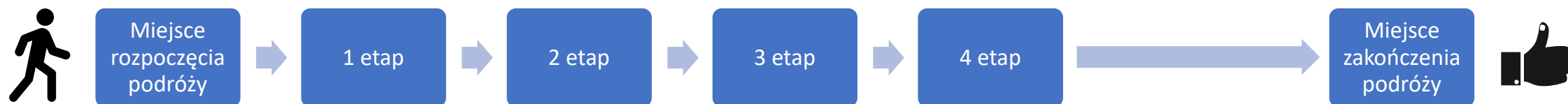
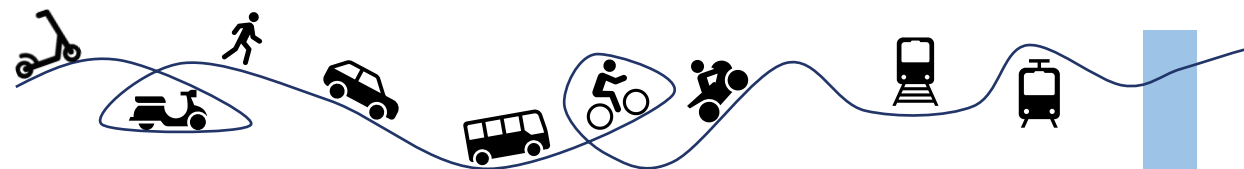


Sposób / środek transportu	Etap 1	Etap 2	Etap 3
samochód osobowy	14,4%	8,5%	4,7%
pieszo	76,5%	1,5%	75,6%
rower	4,5%	0,5%	3,5%
autobus/trolejbus/tramwaj	3,8%	42,0%	10,4%
kolej (SKM, PKM), Przewozy Regionalne	0,3%	47,1%	4,5%
inny sposób / środek transportu	0%	0%	0,2%
hulajnoga	0,4%	0,4%	1,3%
samochód "na minuty"	0,1%	0,1%	0%

Średnie czas (w min.) etapu:	9,37	26,19	10,37
Mediana (w min.) czasu:	8	25	10
Czas (w min.) minimalny:	1	3	1
Czas (w min.) maksymalny:	57	90	90

Typowa podróż składająca się z 3 etapów: pieszo + kolej ewentualnie autobus/trolejbus/tramwaj + pieszo

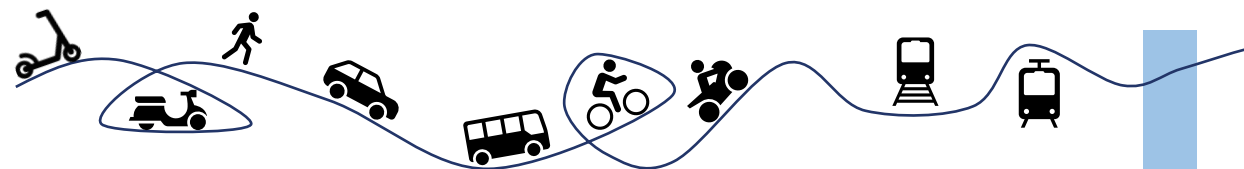
Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży: 4 etapy



Sposób / środek transportu	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4
samochód osobowy	10,6%	5,7%	4,8%	3,5%
pieszo	85,0%	2,6%	15,0%	73,1%
rower	2,6%	0%	0,4%	0,9%
autobus/trolejbus/tramwaj	1,8%	68,3%	40,5%	16,7%
kolej (SKM, PKM), Przewozy Regionalne	0%	23,3%	39,2%	5,7%
inny sposób / środek transportu	0%	0%	0%	0%
hulajnoga	0%	0%	0%	0%
samochód "na minuty"	0%	0%	0%	0%
Średnie czas (w min.) etapu:	8,54	22,03	19,17	11,02
Mediana (w min.) czasu:	7	20	17	10
Czas (w min.) minimalny:	1	1	1	3
Czas (w min.) maksymalny:	60	80	75	40

Typowa podróż składająca się z 4 etapów: pieszo + autobus/trolejbus/tramwaj + kolej lub autobus/trolejbus/tramwaj + pieszo

Typowa / codzienna podróż: Liczba etapów podróży: 5 etapów



Miejsce
rozpoczęcia
podróży

1 etap

2 etap

3 etap

4 etap

5 etap

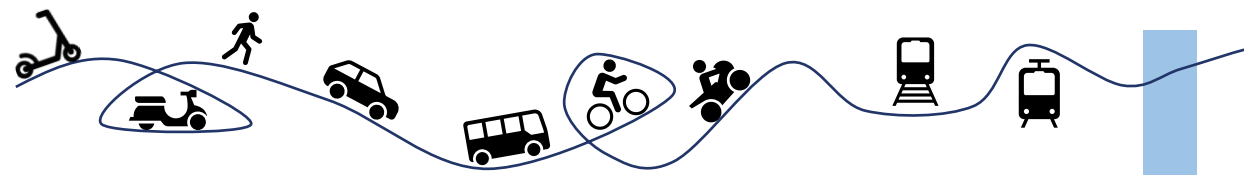
Miejsce
zakończenia
podróży



Sposób / środek transportu	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
samochód osobowy	10,5%	9,3%	5,8%	5,8%	4,7%
pieszo	88,4%	0%	61,6%	4,7%	84,9%
rower	0%	0%	0%	0%	1,2%
autobus/trolejbus/tramwaj	1,2%	79,1%	10,5%	55,8%	8,1%
kolej (SKM, PKM), Przewozy Regionalne	0%	11,6%	22,1%	33,7%	1,2%
inny sposób / środek transportu	0%	0%	0%	0%	0%
hulajnoga	0%	0%	0%	0%	0%
samochód "na minuty"	0%	0%	0%	0%	0%
Średnie czas (w min.) etapu:	7,52	18,59	15,35	18,02	11,26
Mediana (w min.) czasu:	5	15	6	15	10
Czas (w min.) minimalny:	1	3	1	4	1
Czas (w min.) maksymalny:	45	50	72	55	60

Typowa podróż składająca się z 5 etapów: pieszo + autobus/trolejbus/tramwaj + pieszo + autobus/trolejbus/tramwaj + pieszo

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu



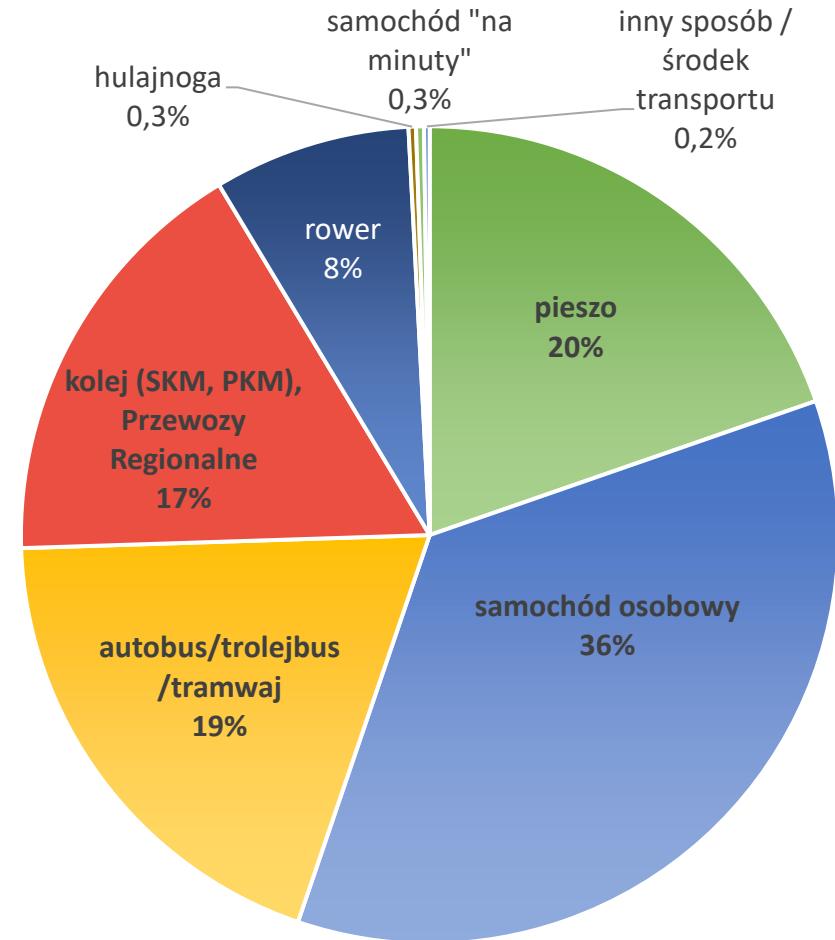
Zgodnie z założeniem badania opisując swoją typową / codzienną podróż respondenci szacowali ile czasu zajmują im poszczególne etapy podróży w zależności od zadeklarowanego środka transportu / sposobu podróżowania (deklarowany czas wyrażany był w pełnych minutach).

Zgodnie z wynikami badania całkowity czas wszystkich respondentów dla typowej codziennej podróży wyniósł 158 676 minut (2 645 godzin).

Najwięcej czasu respondentom w badaniu zajmuje podróż samochodem – łącznie dla wszystkich badanych jest to 56 394 minuty (940 godzin), w dalszej kolejności podróże piesze – 31 233 minuty (521 godzin), autobus/trolejbus/tramwaj 30 569 minut (509 godzin).

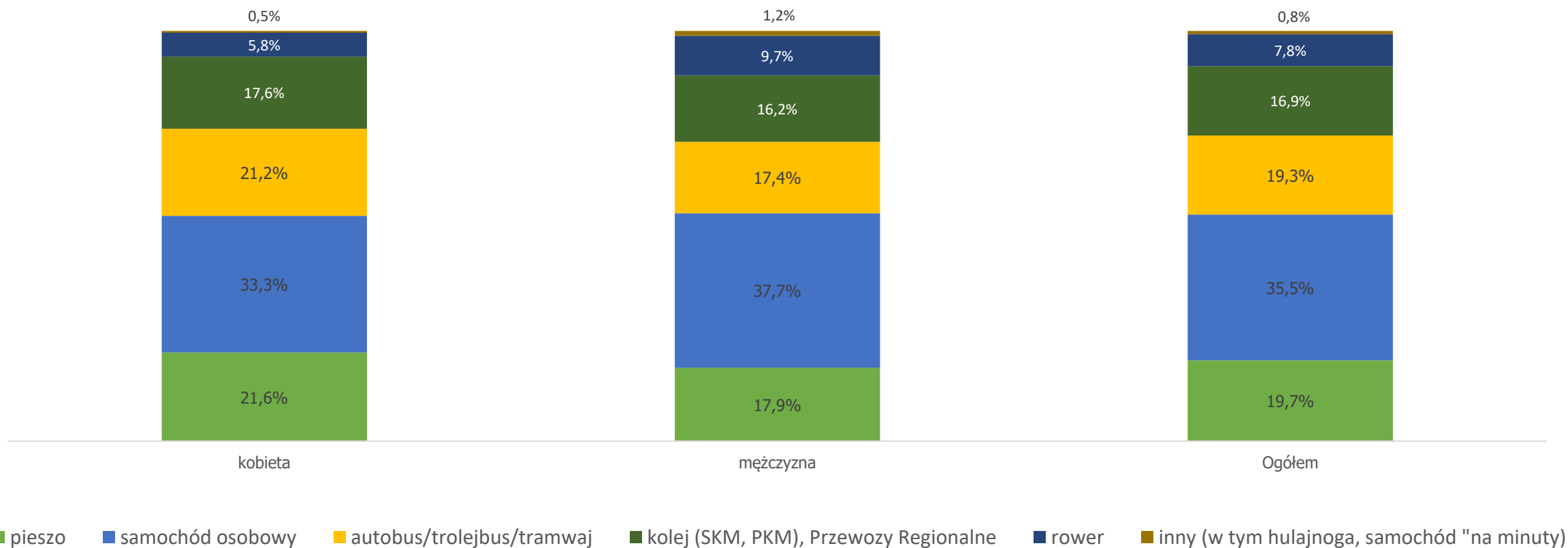
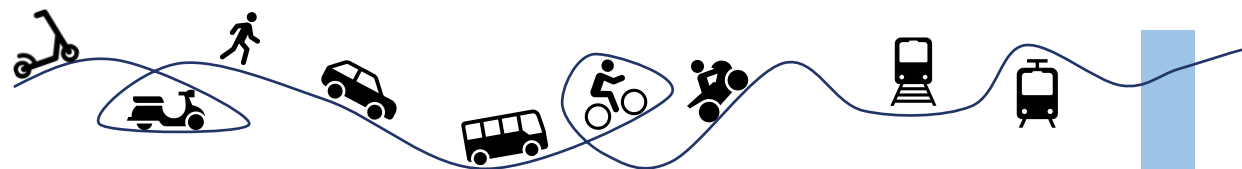
Najmniej czasu w typowej/codziennym podróży zajmują respondentom podróż rowerem – 12 365 minut (206 godzin) oraz podróż koleją (SKM, PKM) , Przewozy Regionalne – 26 799 minut (447 godzin).

Deklarację korzystania z hulajnogi, samochodu „na minuty” czy innych środków transportu (sposobów podróżowania) w typowej / codziennej podróży respondenci zadeklarowali odpowiednio na poziomie: 496 minut (samochód na „minuty”), 467 minut (hulajnoga), inny środek transportu / sposób podróżowania 353 minuty.



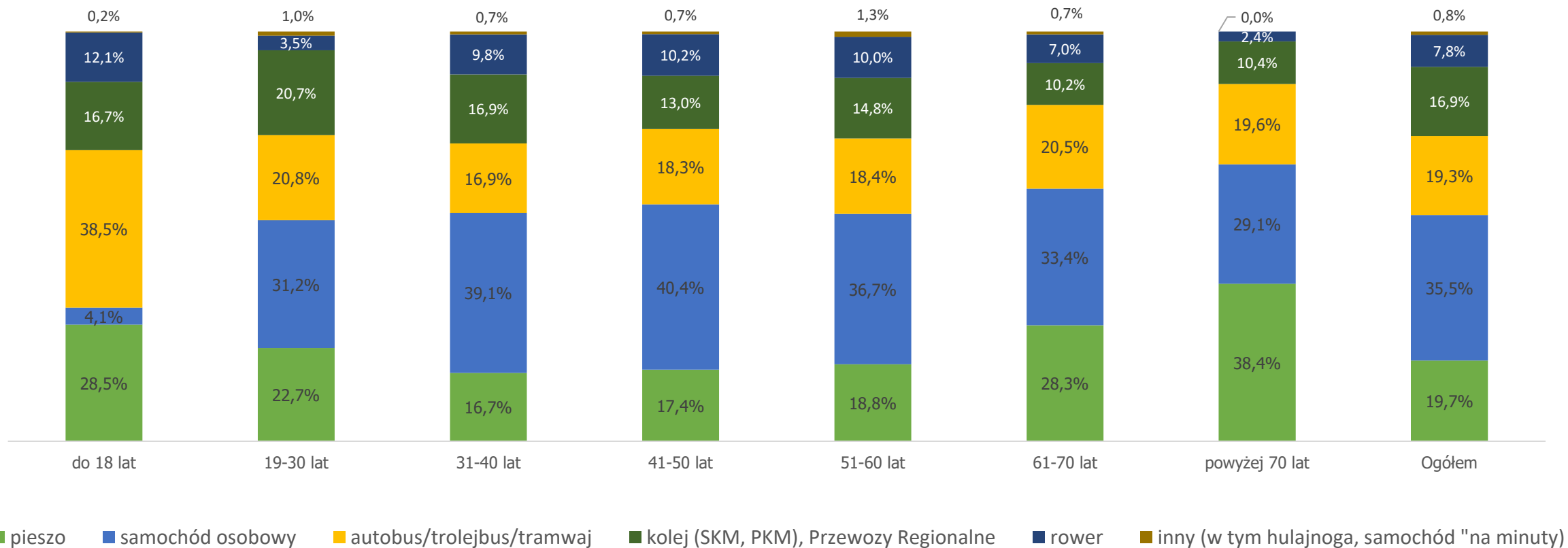
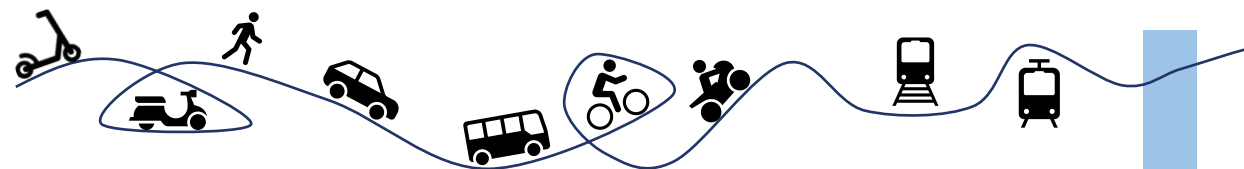
Rys. 29. Udział środków transportu / sposobów podróżowania w całkowitym czasie typowej / codziennej podróży (całkowity czas =158 676 minut)

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu



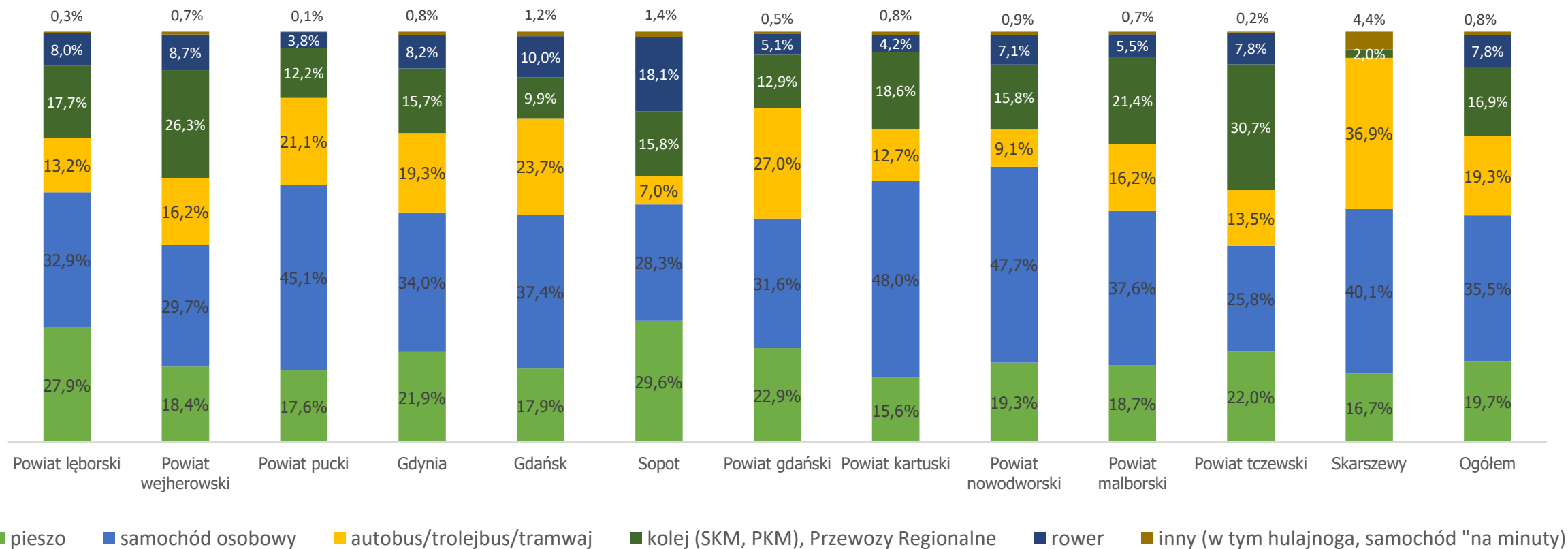
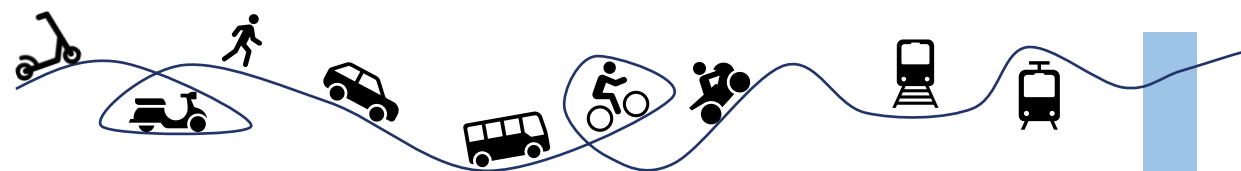
Rys. 30. Udział środków transportu / sposobów podróżowania w całkowitym czasie typowej / codziennej podróży w zależności od płci

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu



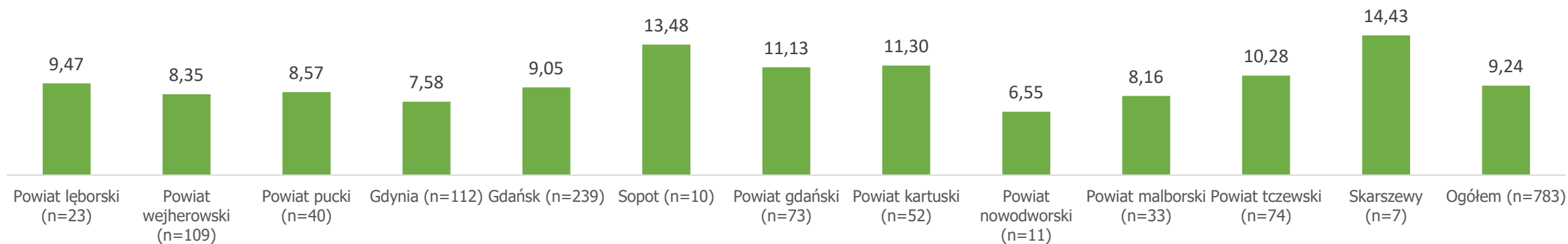
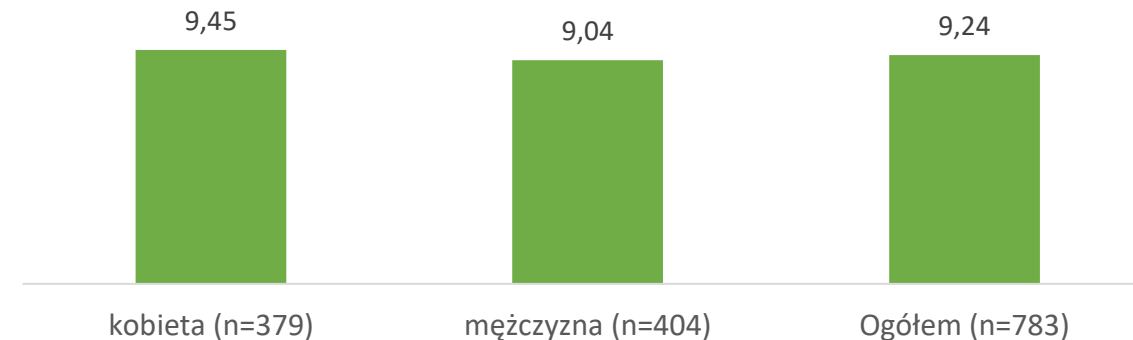
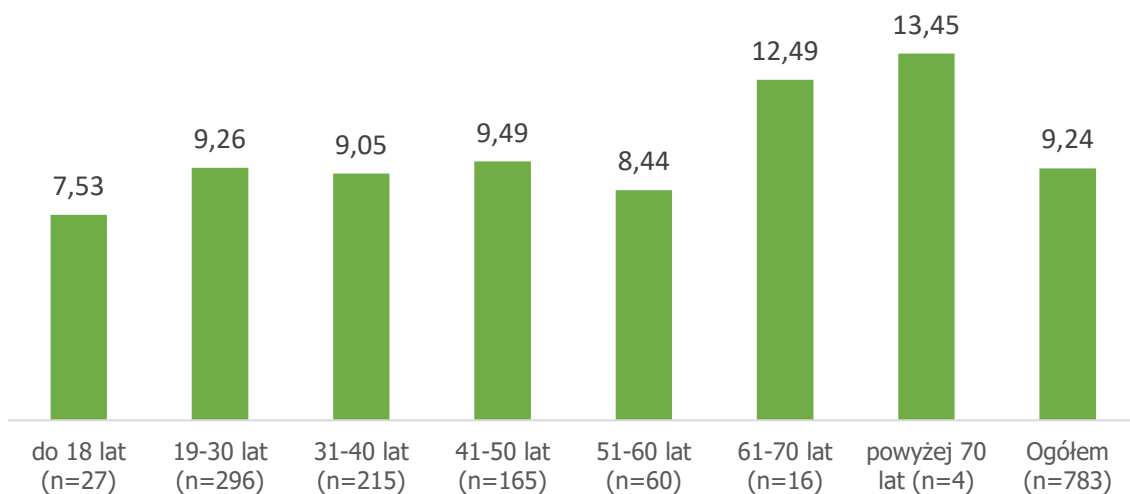
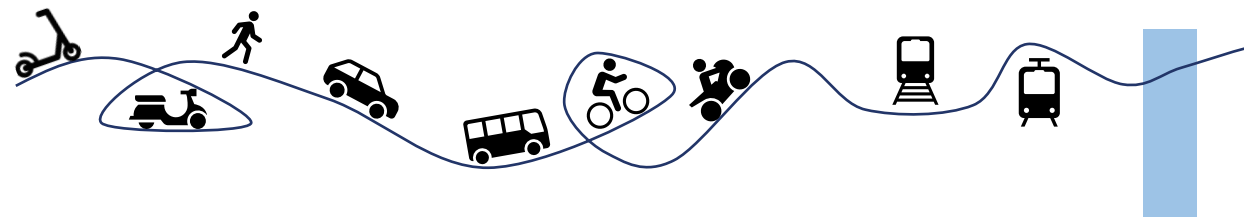
Rys. 31. Udział środków transportu / sposobów podróżowania w całkowitym czasie typowej / codziennej podróży w zależności od wieku

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu



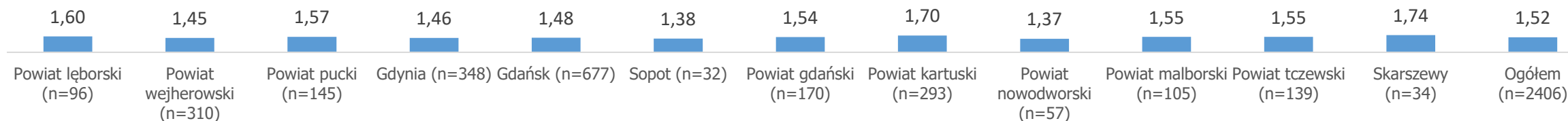
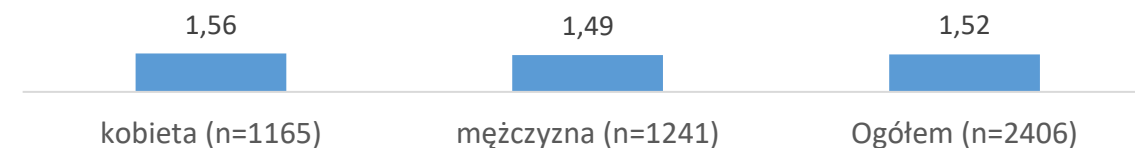
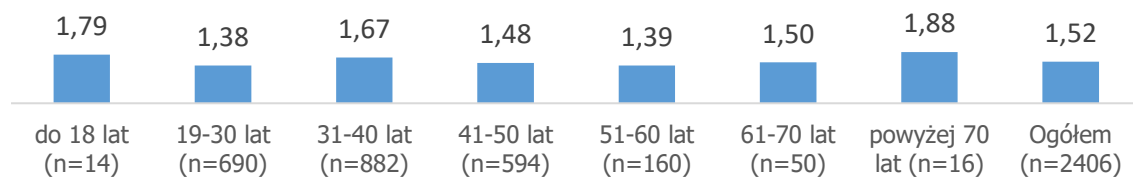
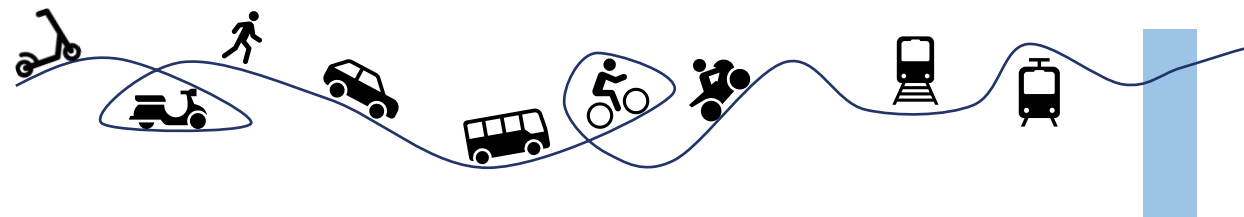
Rys. 32. Udział środków transportu / sposobów podróżowania w całkowitym czasie typowej / codziennej podróży w zależności od powiatu zamieszkania

Typowa / codzienna podróż: Średni czas przeznaczony na przesiadki



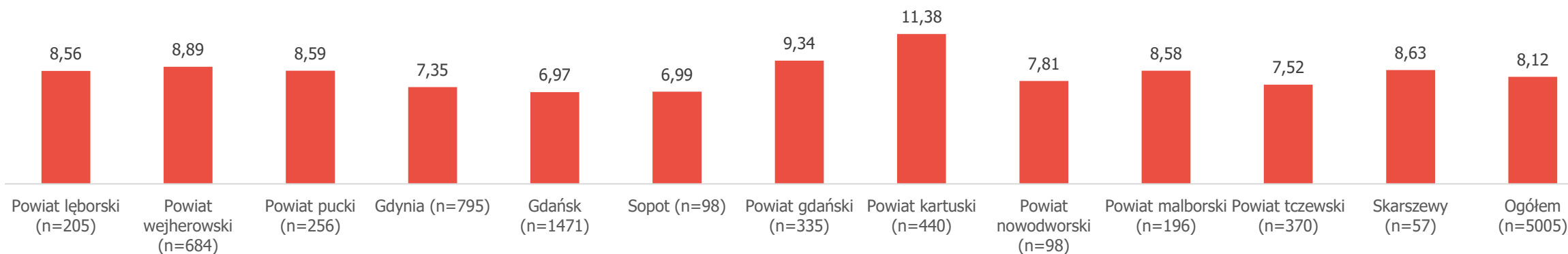
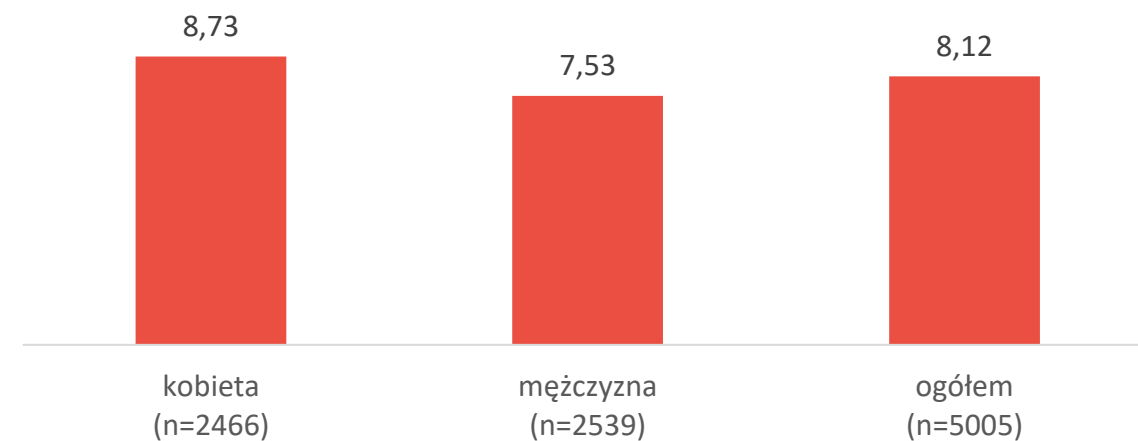
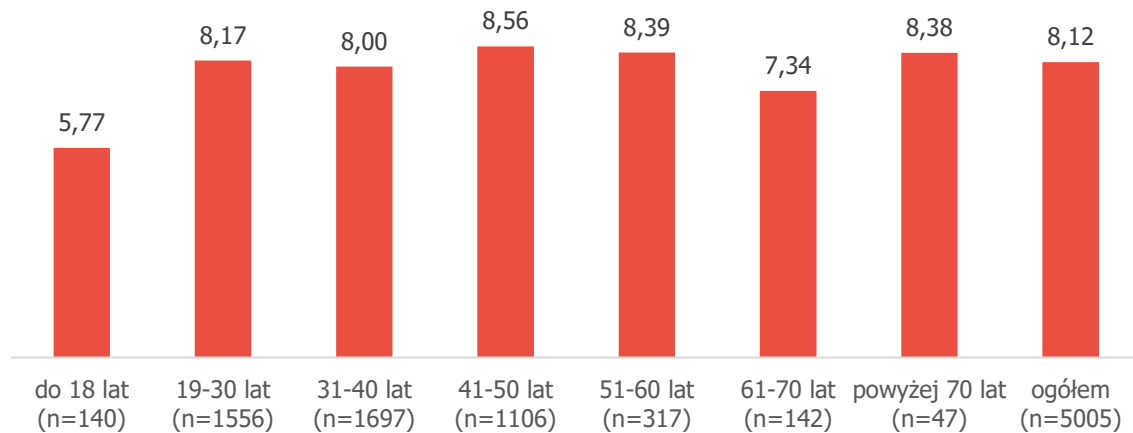
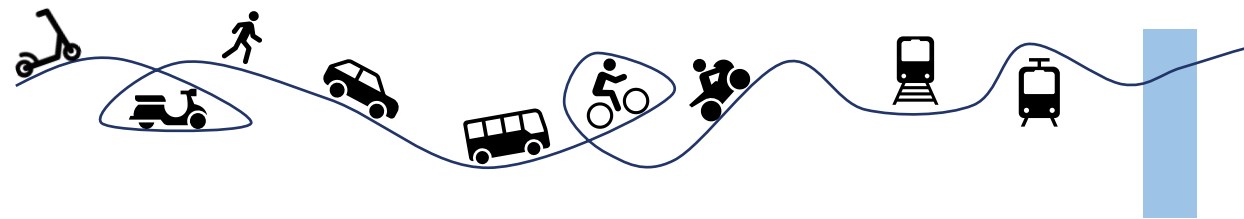
Rys. 33. Średni czas przeznaczony na przesiadki w podróżach w zależności od wieku, płci oraz powiatu zamieszkania

Typowa / codzienna podróż: Średnia liczba osób w samochodzie (jeśli podróż samochodem)



Rys. 34. Średnia liczba osób w samochodzie (jeśli podróż była samochodem) w zależności od wieku, płci oraz powiatu zamieszkania

Typowa / codzienna podróż: Czas dotarcia pieszo do najbliższego przystanku transportu zbiorowego

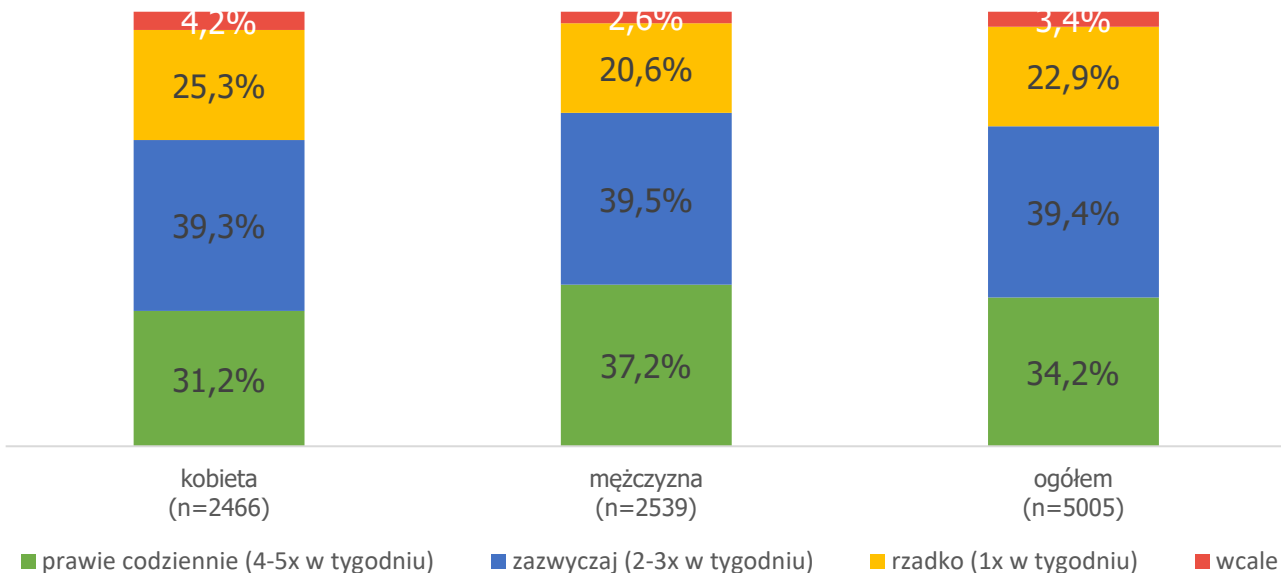


Rys. 35. Średnia liczba minut jaką zajmuje Respondentowi dotarcie pieszo z domu do najbliższego przystanku transportu zbiorowego, z którego może rozpocząć podróż w kierunku miejsca pracy/nauki w zależności od wieku, płci oraz powiatu zamieszkania

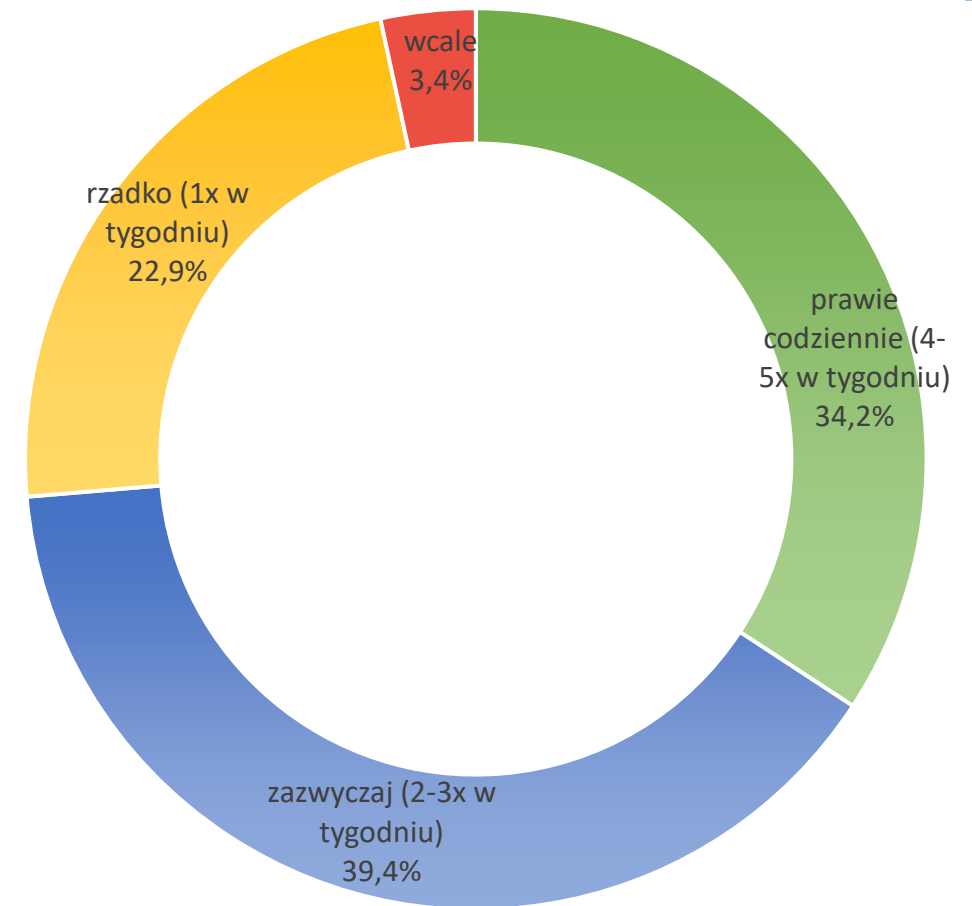
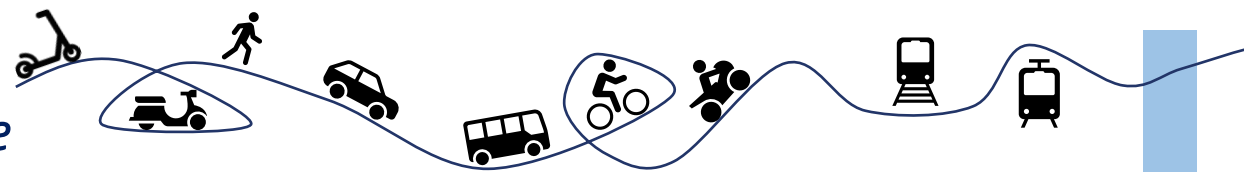
Typowa / codzienna podróż: Częstotliwość innych podróży po powrocie do domu

Po powrocie do domu z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. 97% respondentów wykonuje jeszcze inne podróże. Częściej są to mężczyźni (97%) niż kobiety (96%). W zależności od wieku najmniej takich podróży wykonują osoby w wieku 51-60 lat (93%) oraz osoby w wieku 41-50 lat (95%), najwięcej innych podróży wykonują osoby w wieku 19-30 lat (98%).

Rozkład częstotliwości takich podróży: 35% badanych 4-5 razy w tygodniu (prawie codziennie), 39% 2-3 razy w tygodniu oraz 23% 1 raz w tygodniu

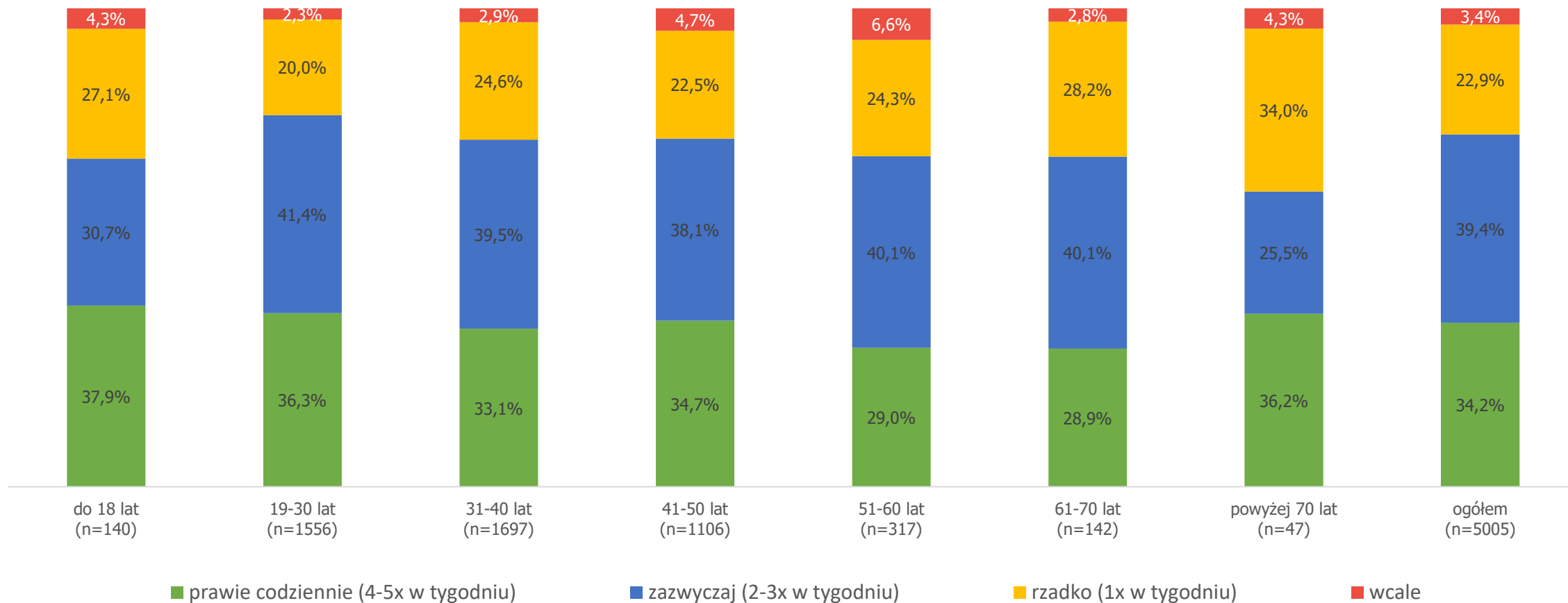
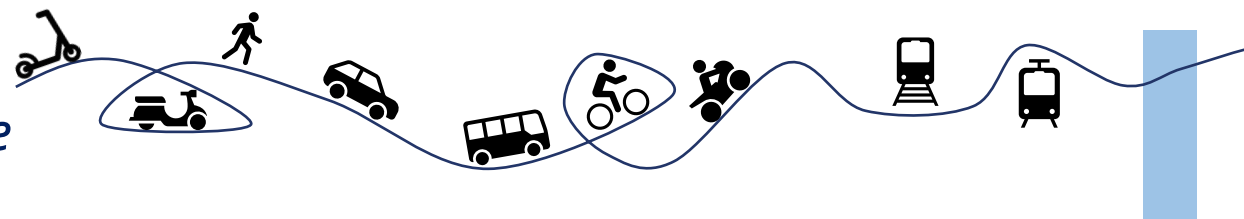


Rys. 36. Częstotliwość wykonywania innych podróży po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od płci



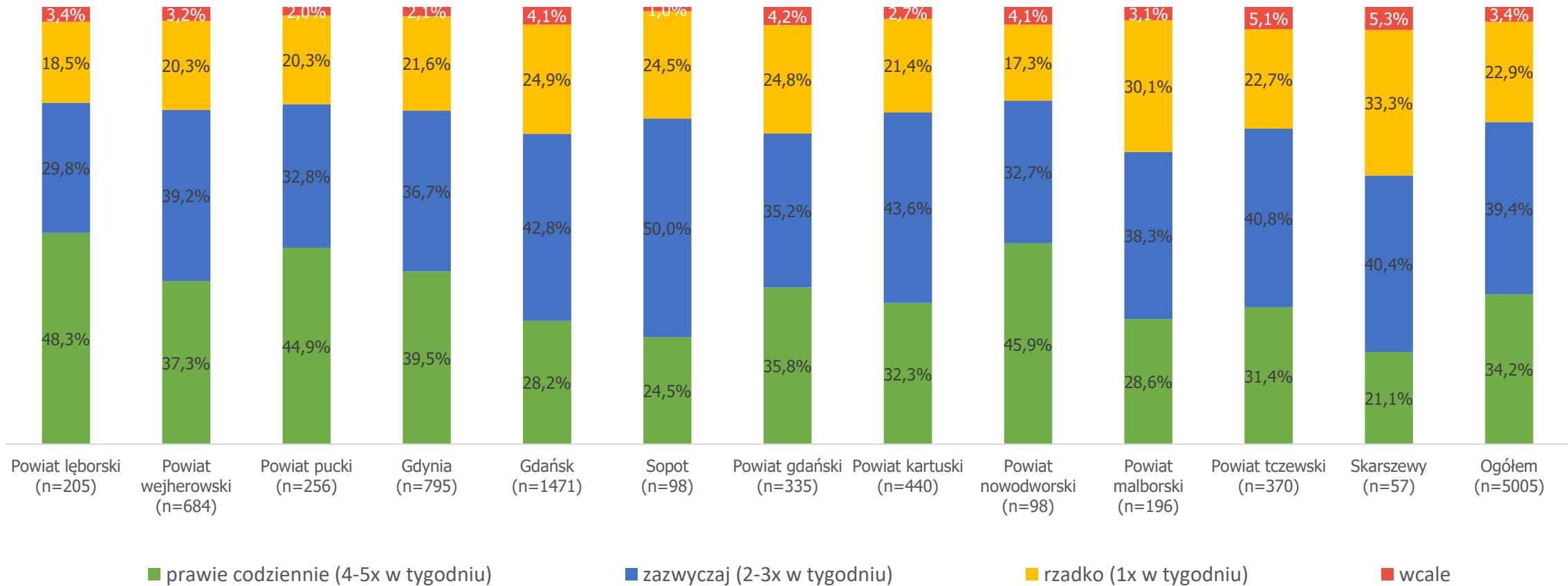
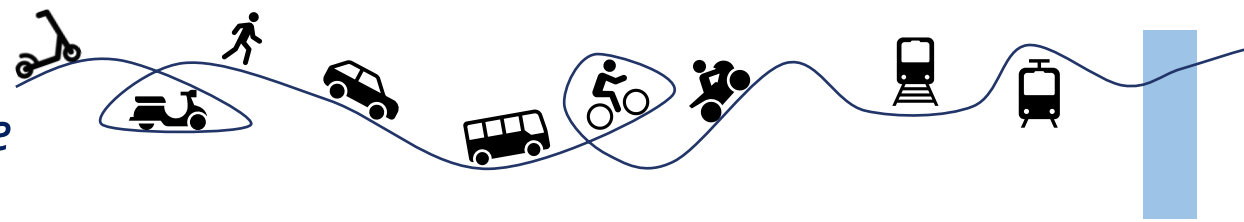
Rys. 37. Częstotliwość wykonywania innych podróży po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. (n=5005)

Typowa / codzienna podróż: Częstotliwość innych podróży po powrocie do domu



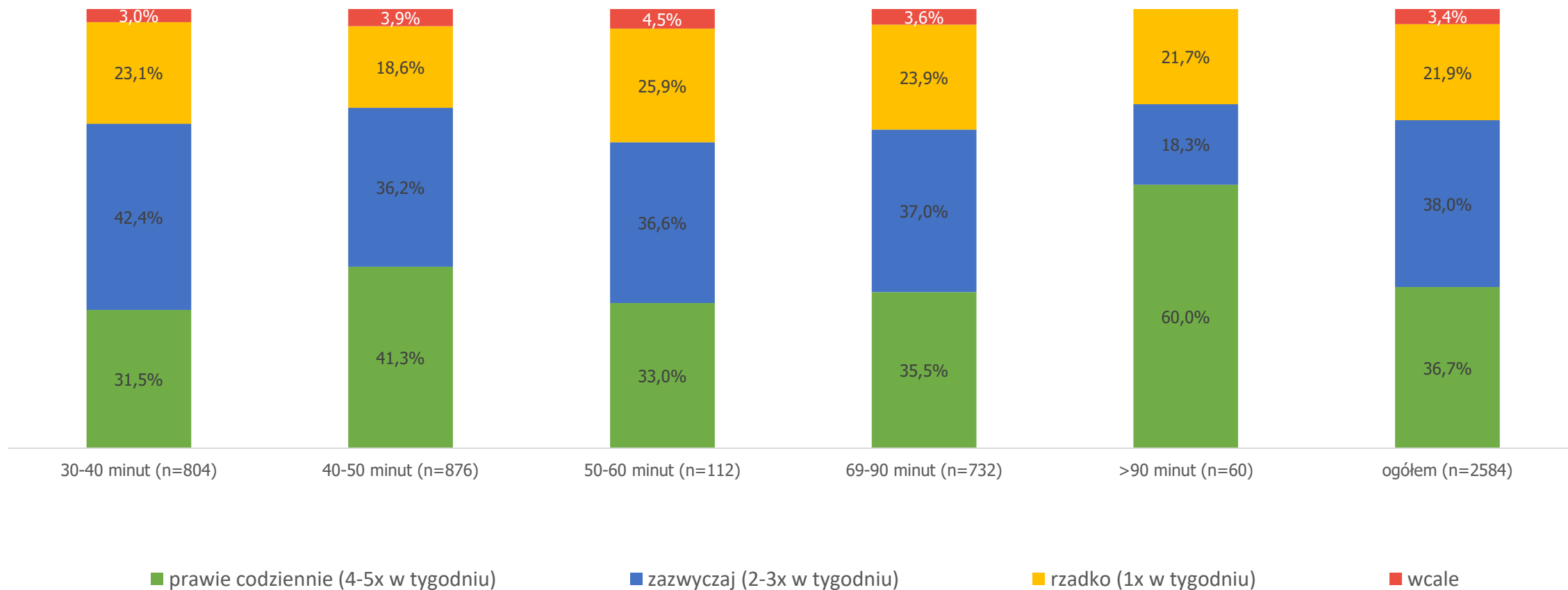
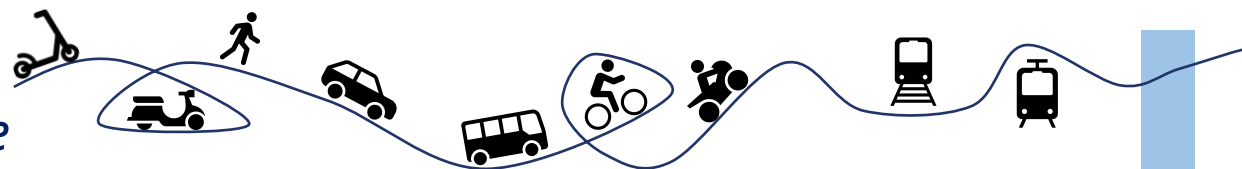
Rys. 38. Częstotliwość wykonywania innych podróży po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od wieku

Typowa / codzienna podróż: Częstotliwość innych podróży po powrocie do domu



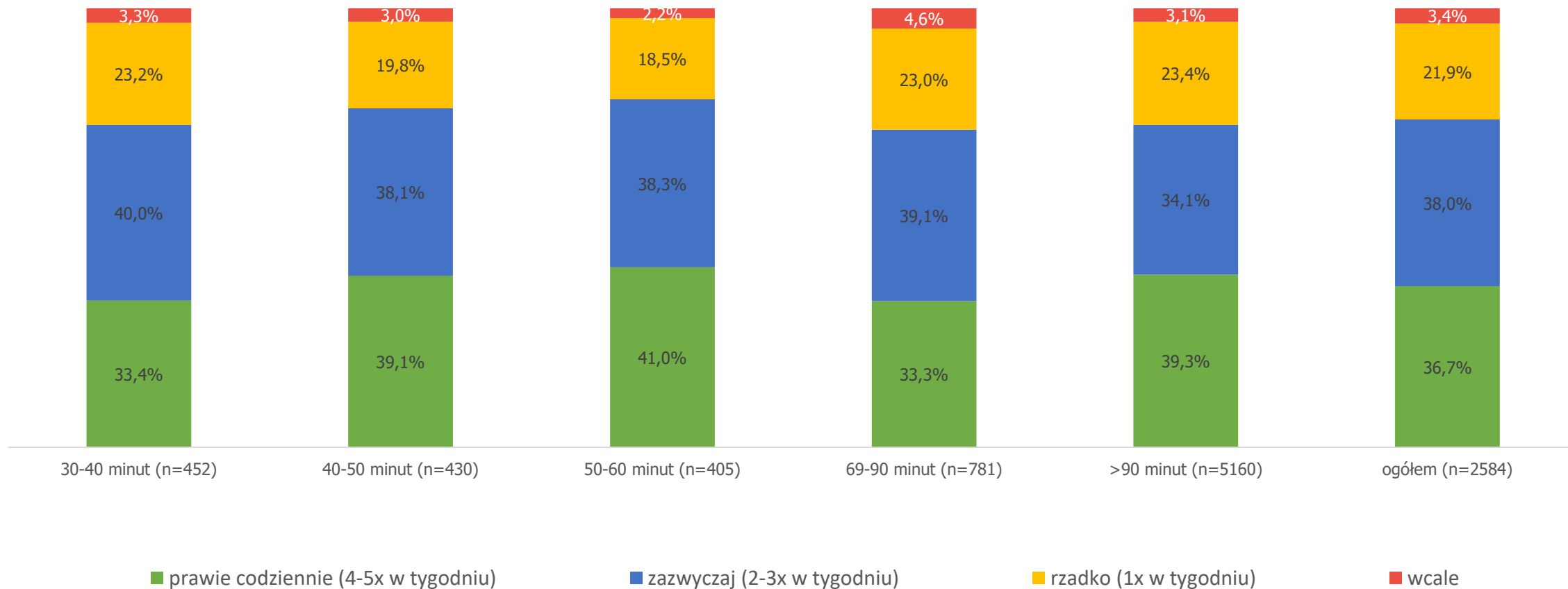
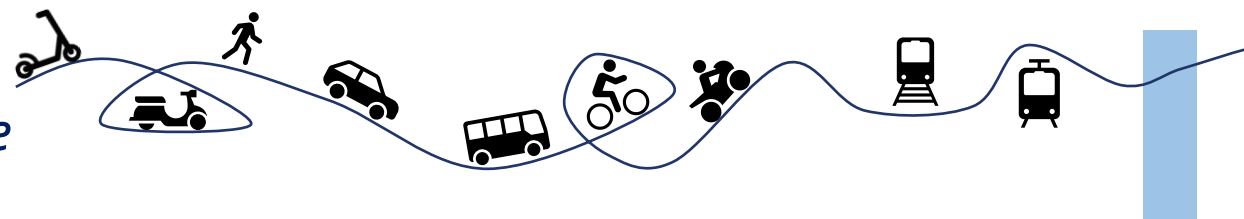
Rys. 39. Częstotliwość wykonywania innych podróży po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od powiatu zamieszkania

Typowa / codzienna podróż: Częstotliwość innych podróży po powrocie do domu



Rys. 40. Częstotliwość wykonywania innych podróży po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

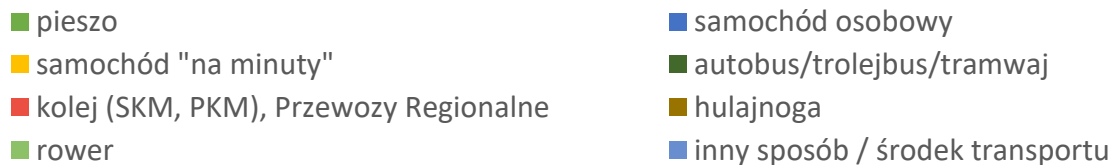
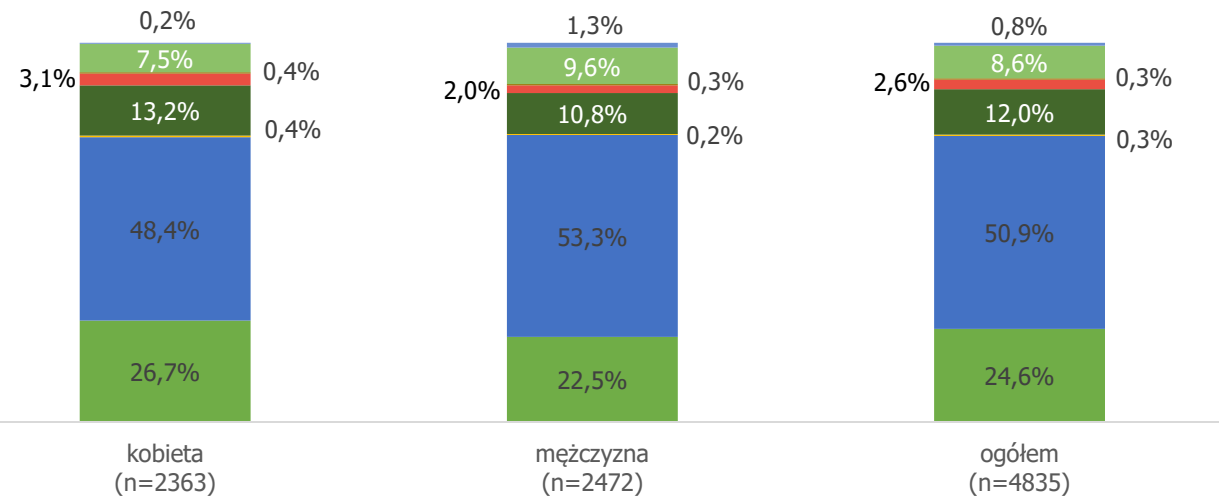
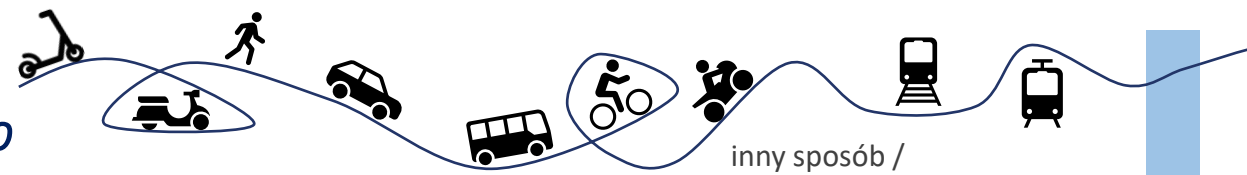
Typowa / codzienna podróż: Częstotliwość innych podróży po powrocie do domu



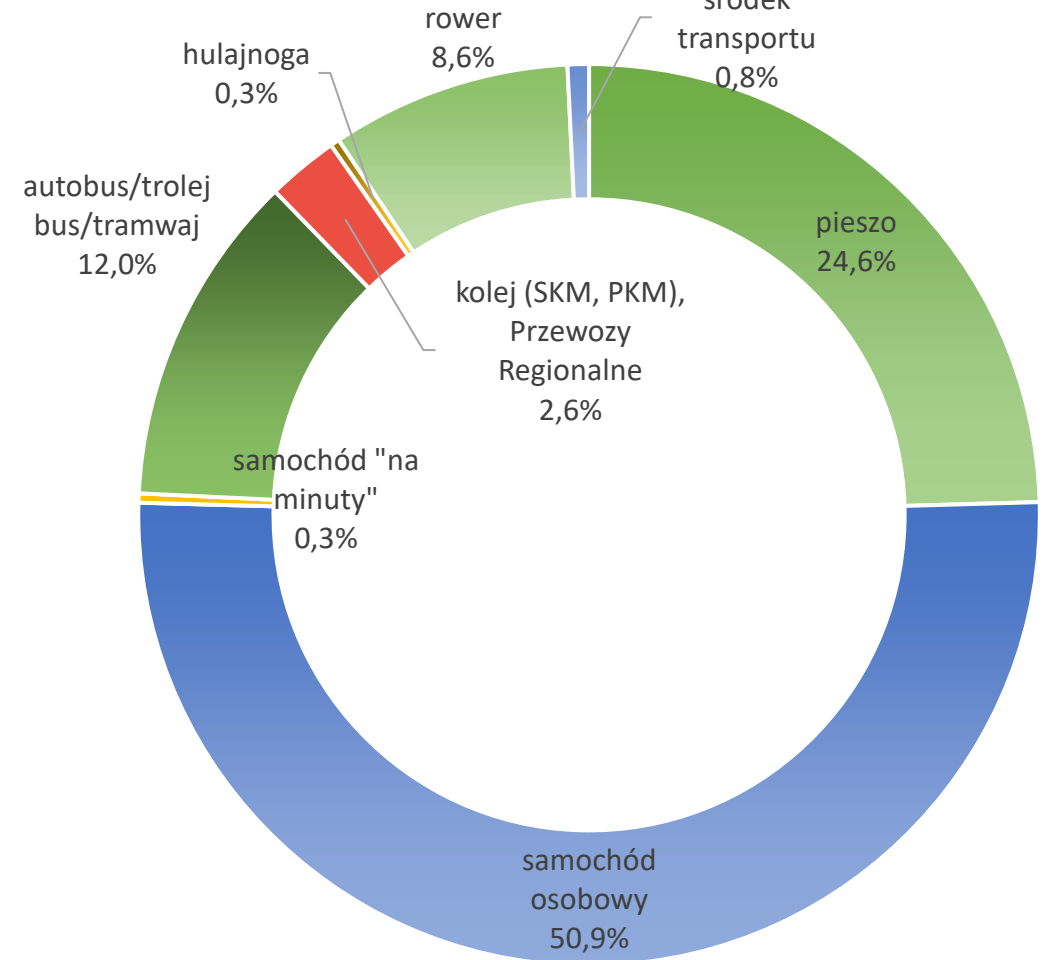
Rys. 41. Częstotliwość wykonywania innych podróży po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu w podróżach po powrocie do domu

Dla 51% badanych głównym środkiem transportu w podróżach po powrocie do domu z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. jest samochód osobowy (dla 48% kobiet, 53% mężczyzn). 25% porusza się pieszo (najczęściej osoby w wieku do 18 lat (39%)). Autobus/trolejbus/tramwaj to główny środek transportu dla 12% badanych (dla 13% kobiet oraz 11% mężczyzn), rower to środek transportu dla 9% badanych (8% kobiet i 10% mężczyzn).

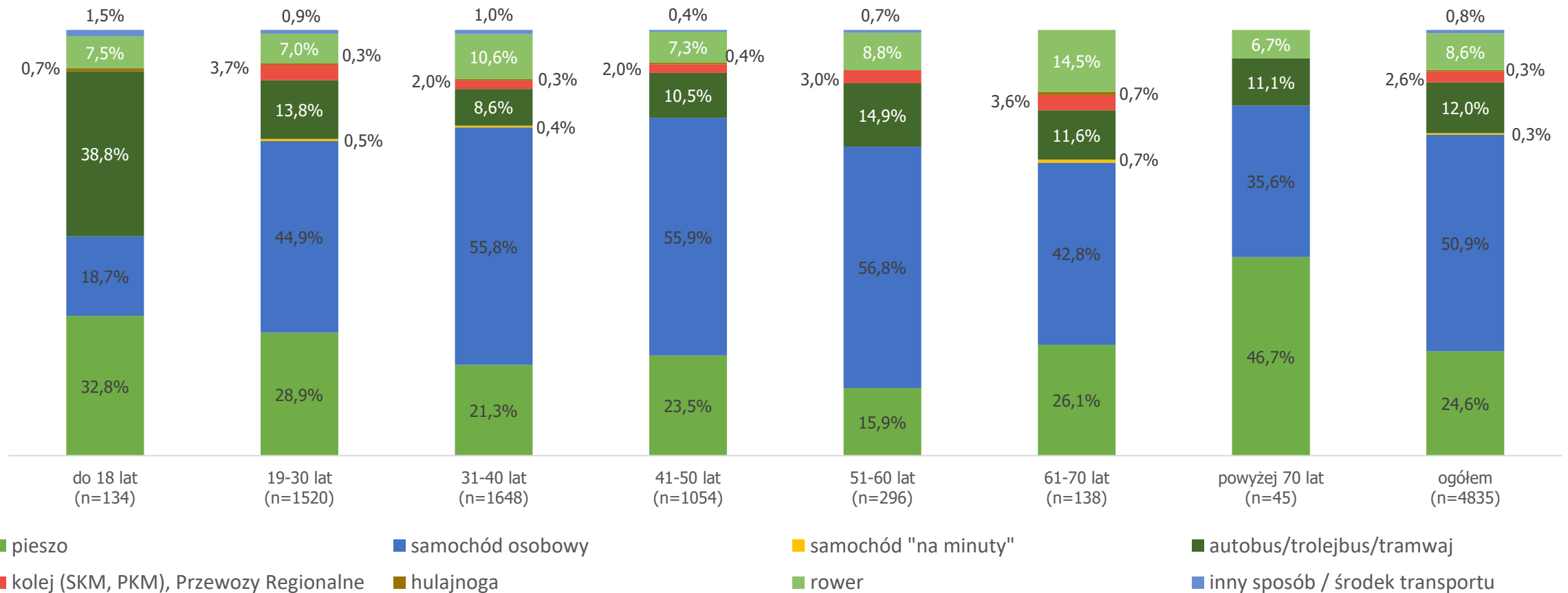
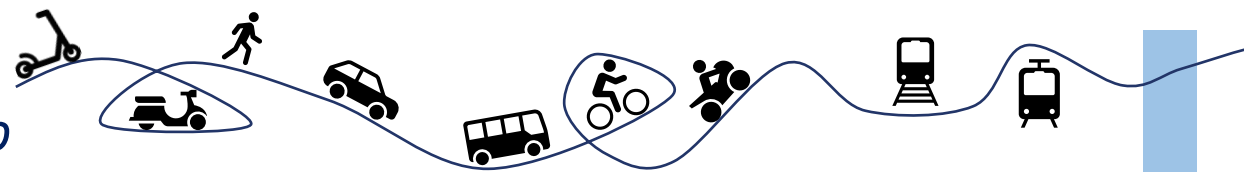


Rys. 42. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach po powrocie z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od płci



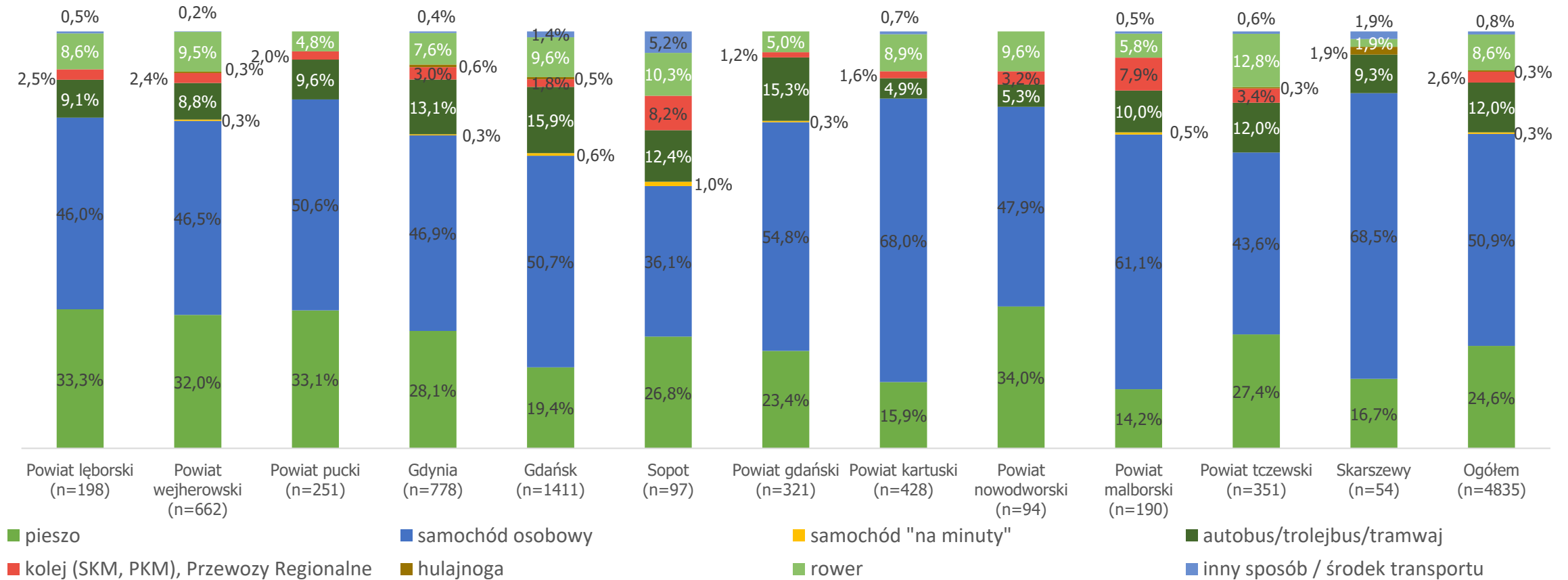
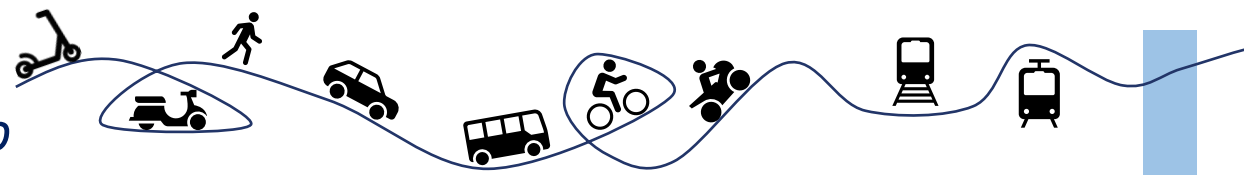
Rys. 43. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach po powrocie z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. (n=4835)

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu w podróżach po powrocie do domu



Rys. 44. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach po powrocie z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. w zależności od wieku

Typowa / codzienna podróż: Główny środek transportu w podróżach po powrocie do domu

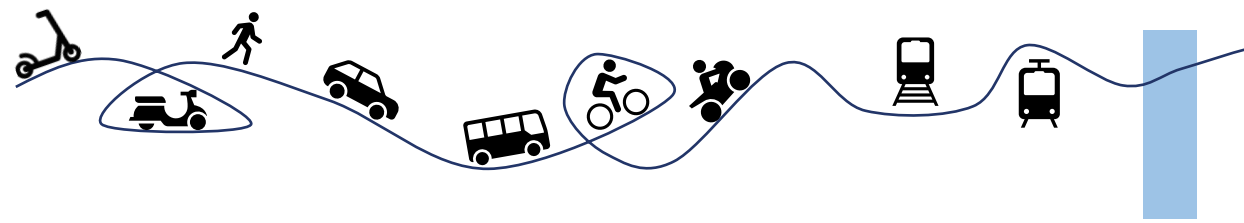


Rys. 45. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach po powrocie z miejsca pracy/nauki/zakupów itd. W zależności od powiatu zamieszkania

C Z Ę Ś Ć 5

Podróże weekendowe

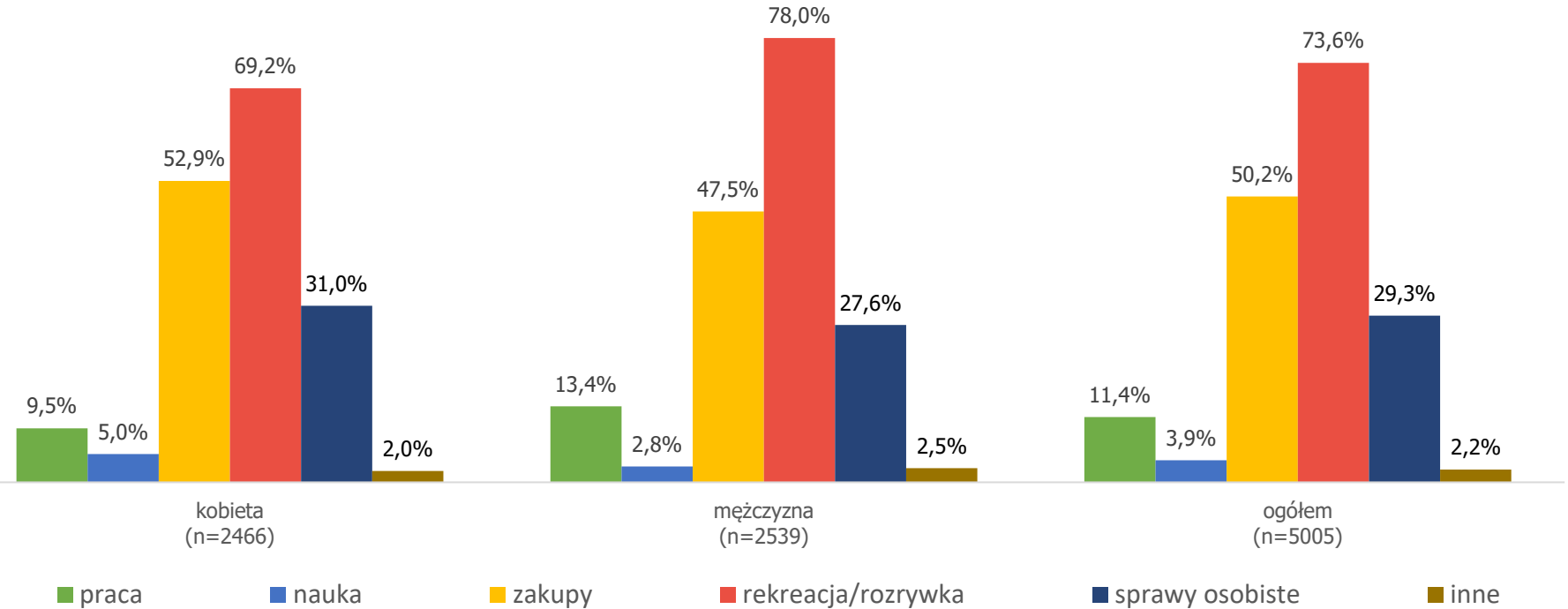
Podróże weekendowe: Główne motywacje podróży



W przypadku podróży weekendowych główną ich motywacją jest rekreacja/rozrywka - tak twierdzi 74% badanych (69% kobiet i 78% mężczyzn).

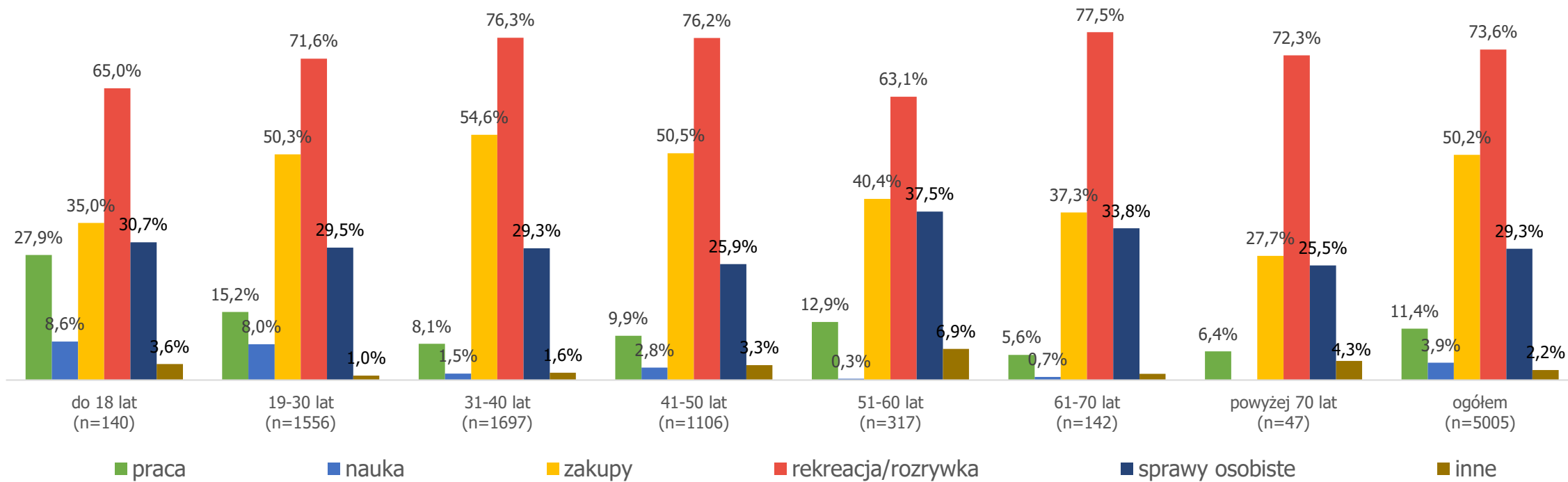
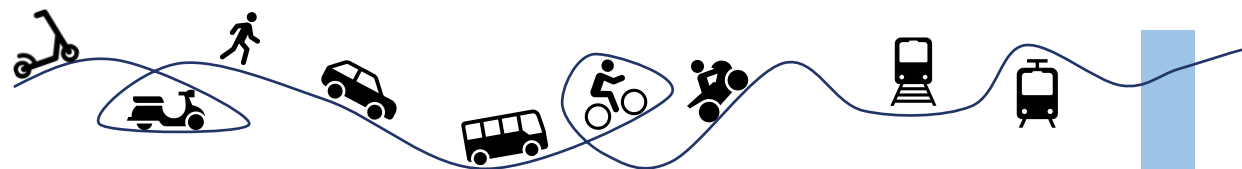
Praca jest główną motywacją podróżowania w weekendy dla więcej niż co 10 badanego (11%) i jest to częstszy motyw w przypadku mężczyzn (13%) niż kobiet (10%). Oznacza to, że generalnie w dni wolne od pracy (weekendy) raczej nie wykonujemy żadnej pracy, a podróżowanie w takie dni poza rekreacją/rozrywką koncentruje się jeszcze wokół zakupów (główny motyw dla 50% badanych) oraz spraw osobistych (główny motyw dla 29% badanych).

Uwaga: w pytaniu o główne motywacje podróży weekendowych respondent mógł zadeklarować maksymalnie 2 główne motywacje takich podróży.



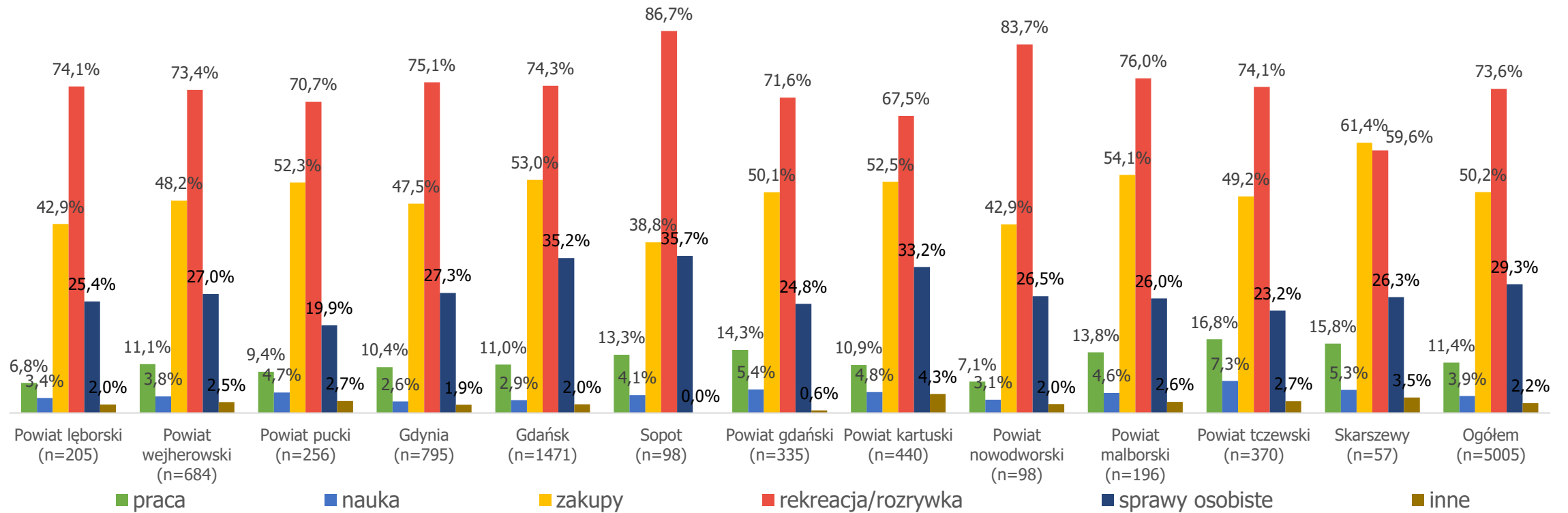
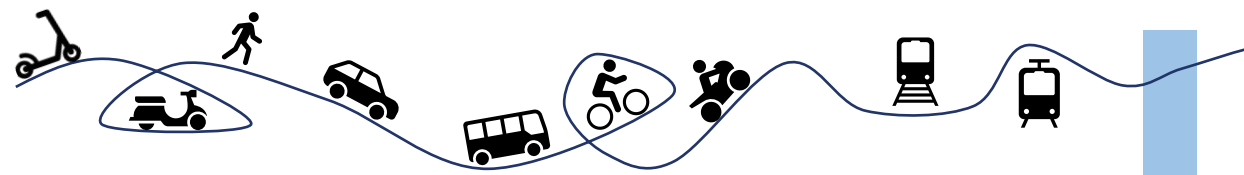
Rys. 46. Główne motywacje podróży weekendowych w zależności od płci

Podróże weekendowe: Główne motywacje podróży



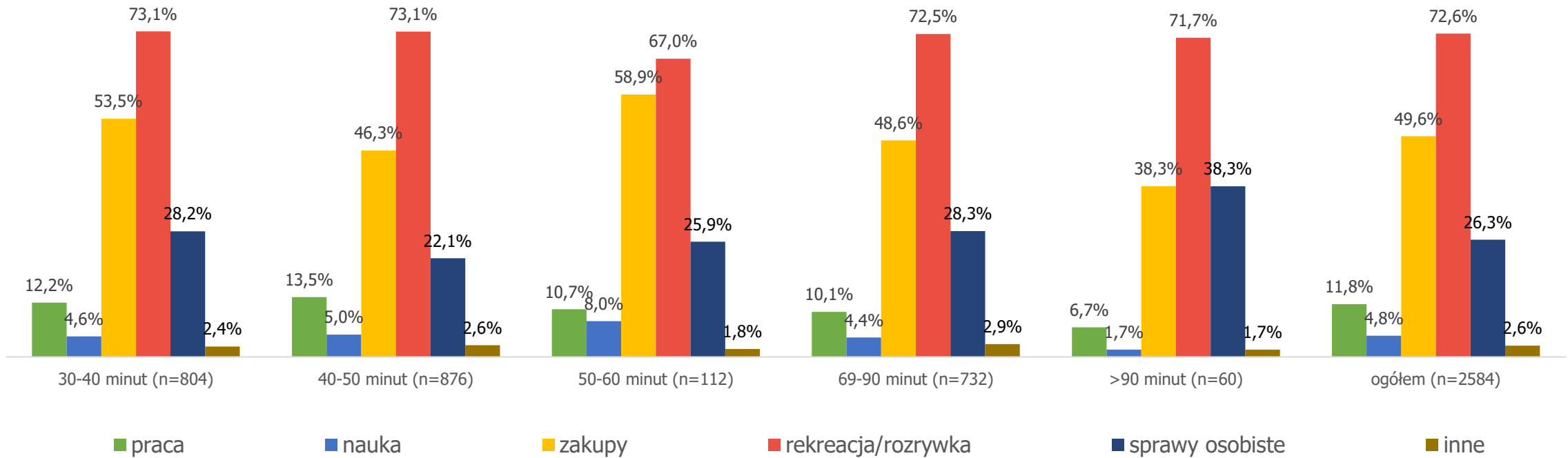
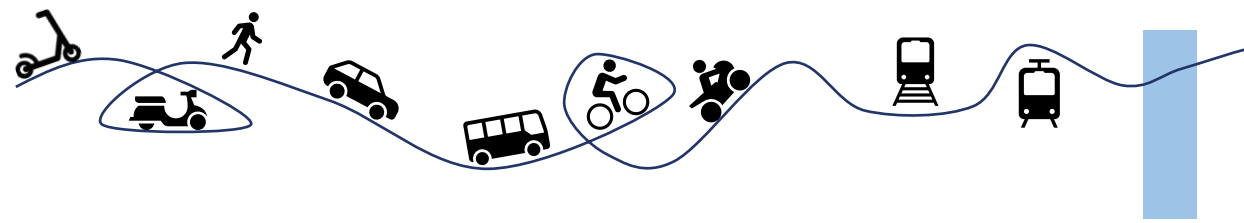
Rys. 47. Główne motywacje podróży weekendowych w zależności od wieku

Podróże weekendowe: Główne motywacje podróży



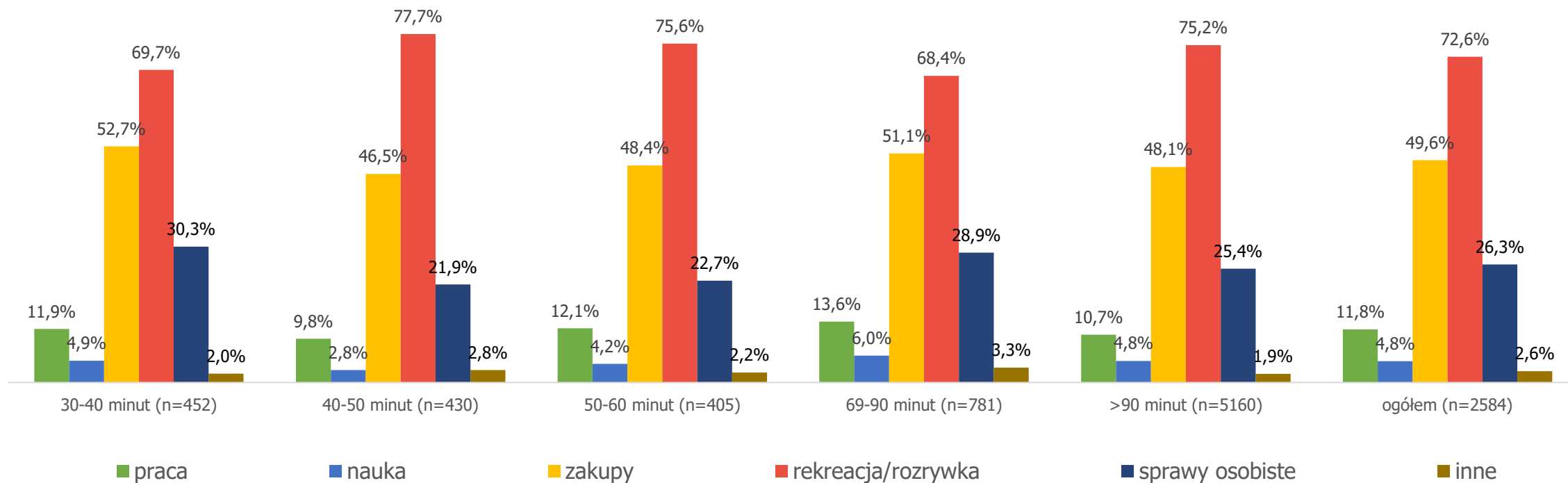
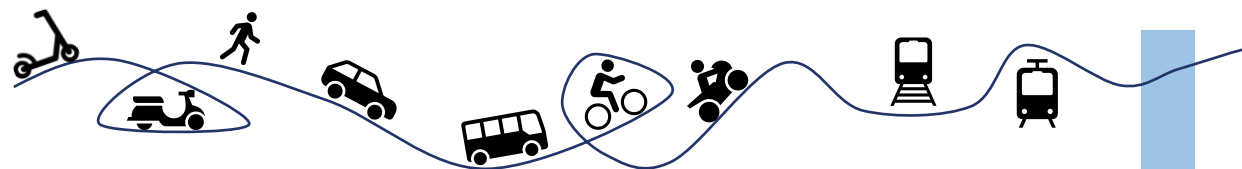
Rys. 48. Główne motywacje podróży weekendowych w zależności od powiatu zamieszkania

Podróże weekendowe: Główne motywacje podróży



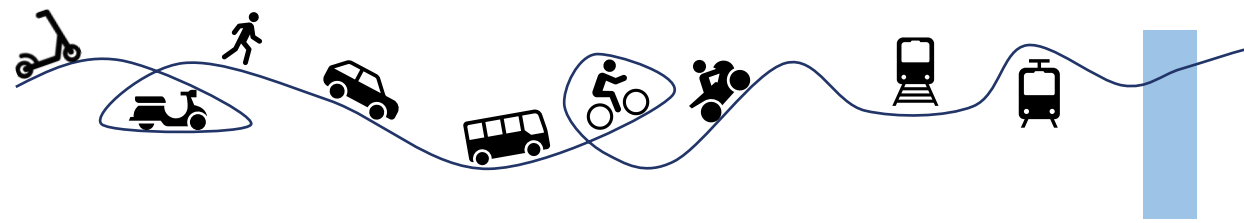
Rys. 49. Główne motywacje podróży weekendowych w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

Podróże weekendowe: Główne motywacje podróży



Rys. 50. Główne motywacje podróży weekendowych w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

Podróże weekendowe: Główny środek transportu

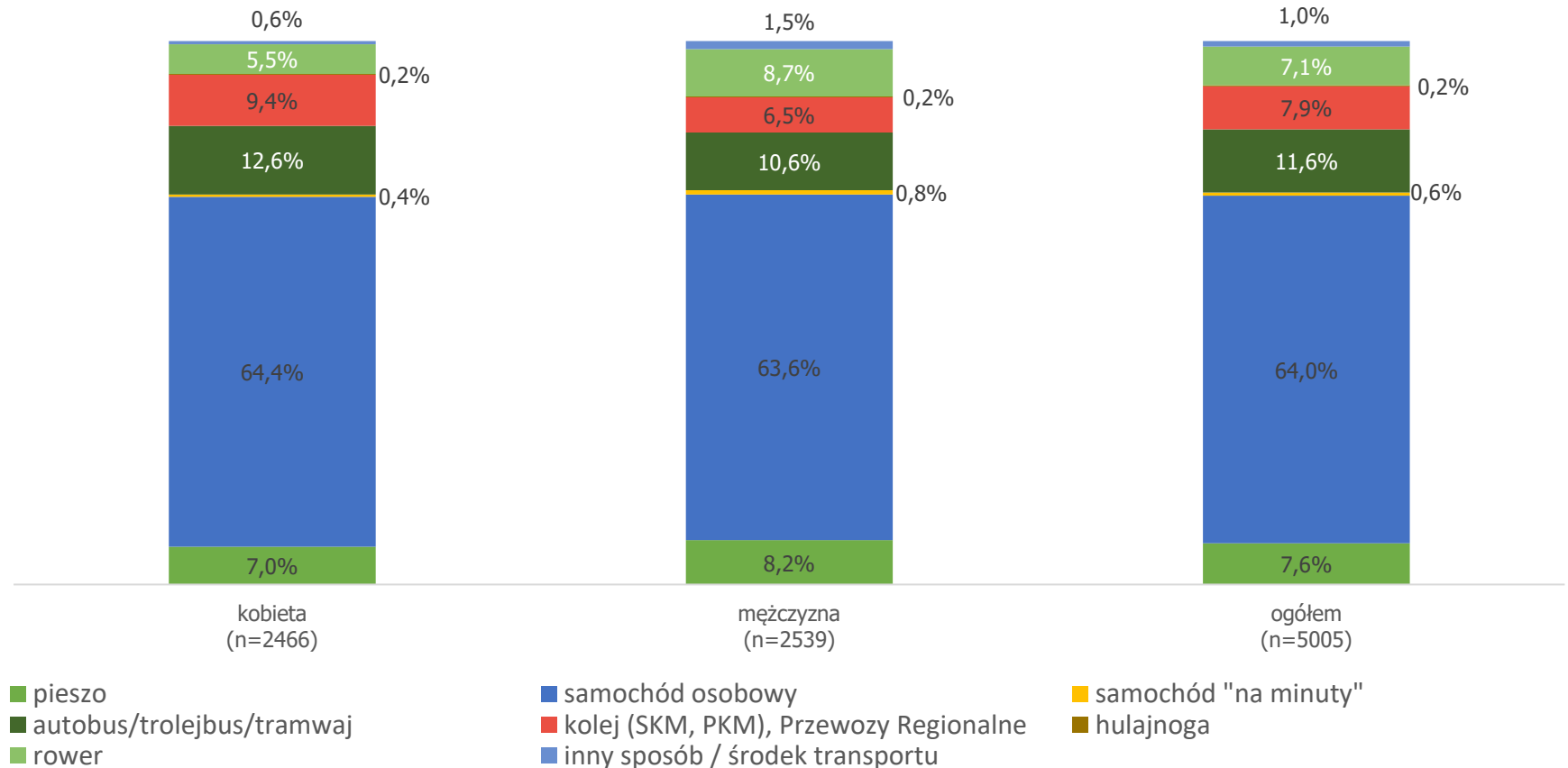


W przypadku podróży weekendowych głównym środkiem transportu dla 64% badanych jest samochód osobowy (podobny odsetek wskazań niezależnie od płci).

Autobus/trolejbus/tramwaj deklaruje 12% badanych (13% kobiet i 11% mężczyzn), podróżowanie pieszo 8% badanych, a rower 7% badanych (6% kobiet i 9% mężczyzn).

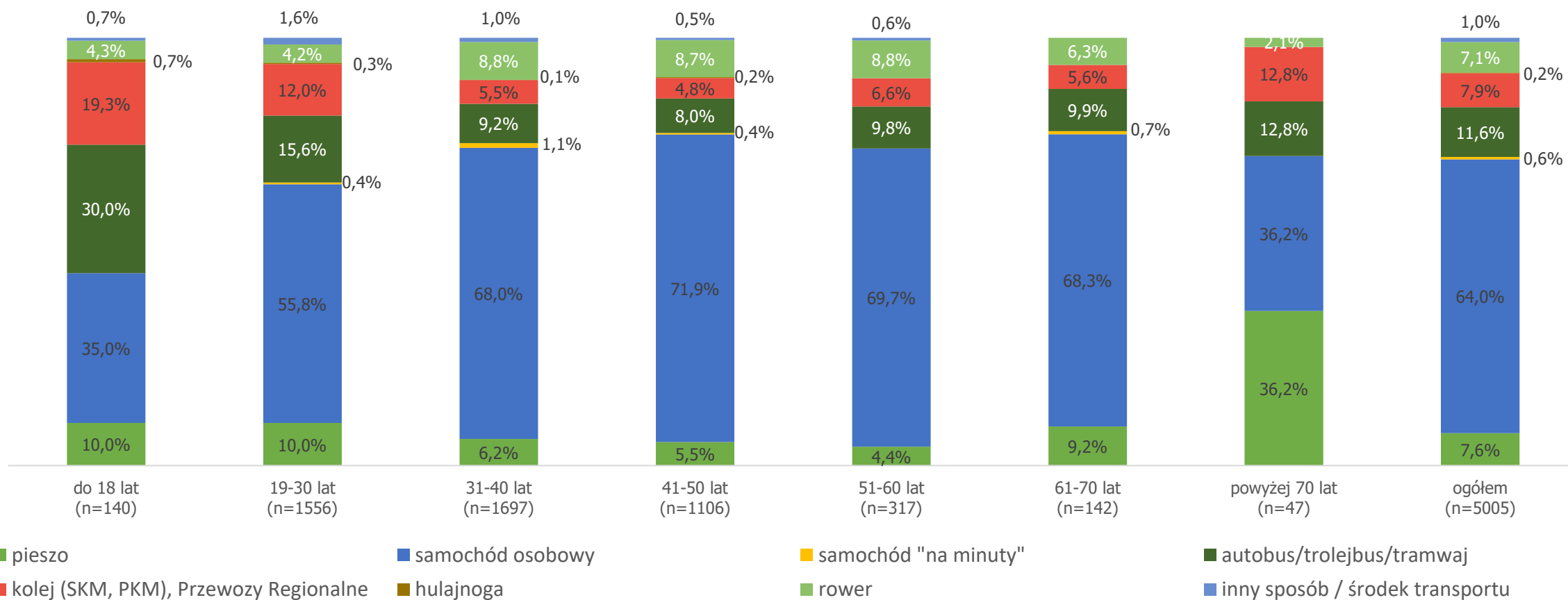
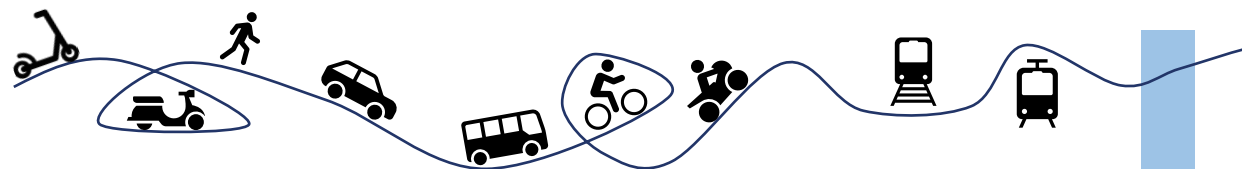
Pieszko najczęściej poruszają się najstarsi respondenci (70 lat i więcej) – tak deklaruje 36% badanych. Samochód najczęściej wykorzystują osoby w wieku 41-50 lat – 72% wskazań, autobus/trolejbus/tramwaj to główny środek transportu dla najmłodszych respondentów – 30% deklaracji, podobnie jak w przypadku kolei - 19%.

Hulajnoga została wskazana jako główny środek transportu przez 0,2% badanych a samochód „na minuty” przez 0,6% badanych.



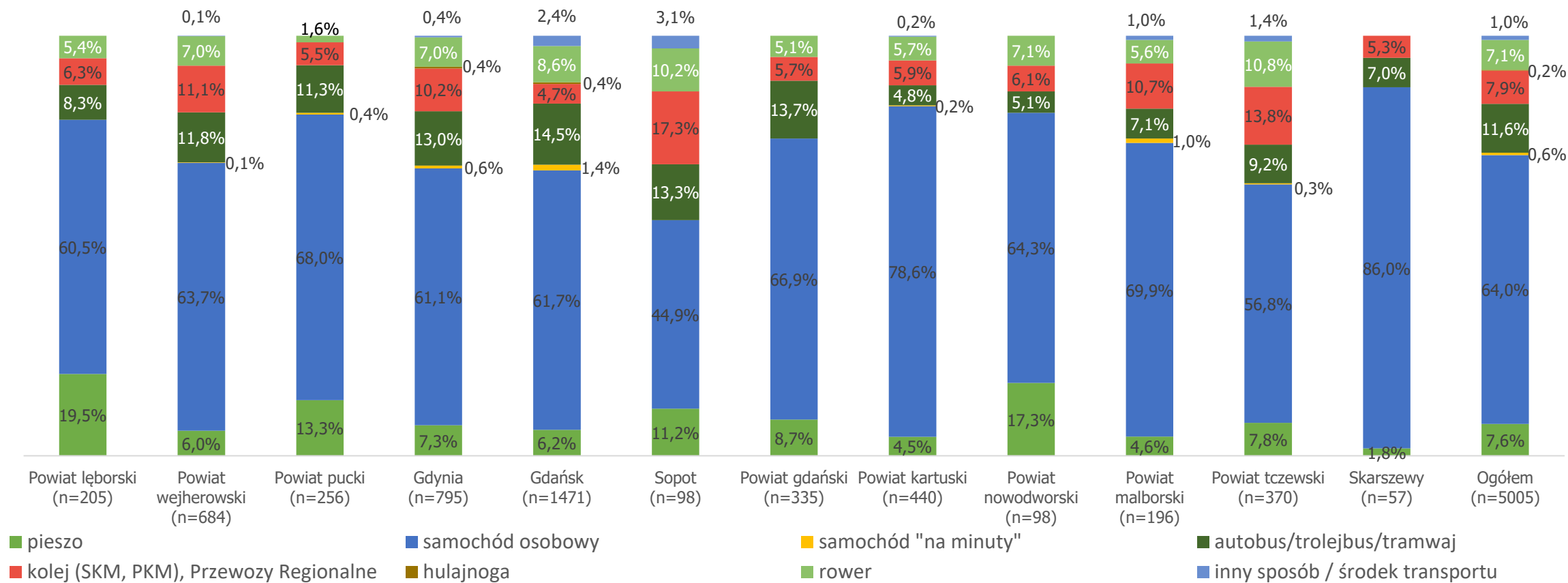
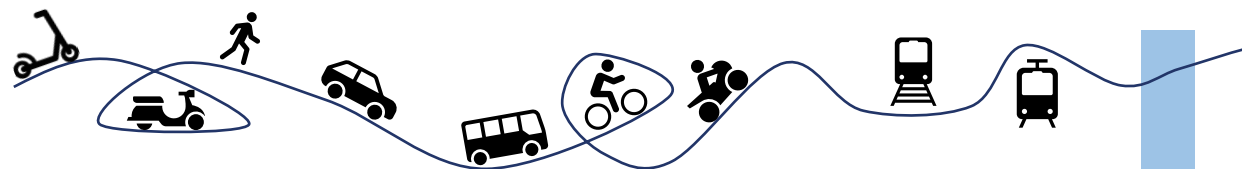
Rys. 51. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach weekendowych w zależności od płci

Podróże weekendowe: Główny środek transportu



Rys. 52. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach weekendowych w zależności od wieku

Podróże weekendowe: Główny środek transportu



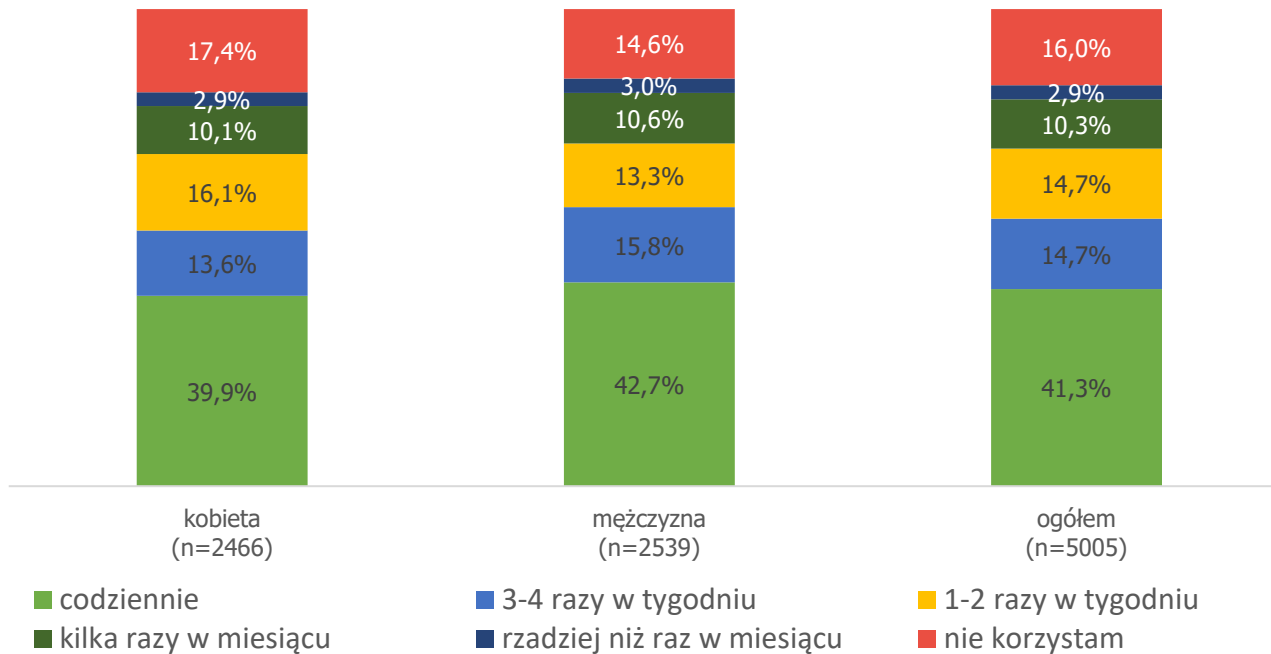
Rys. 53. Główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróży weekendowych w zależności od powiatu zamieszkania

C Z Ę Ś Ć 6

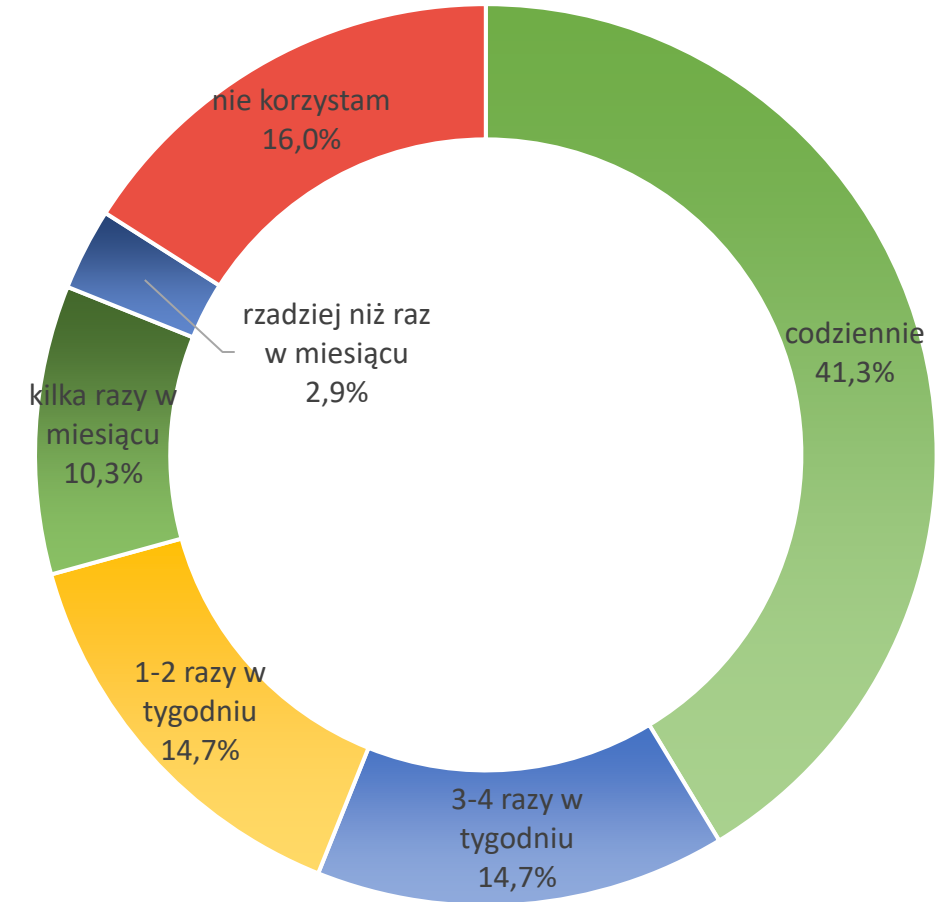
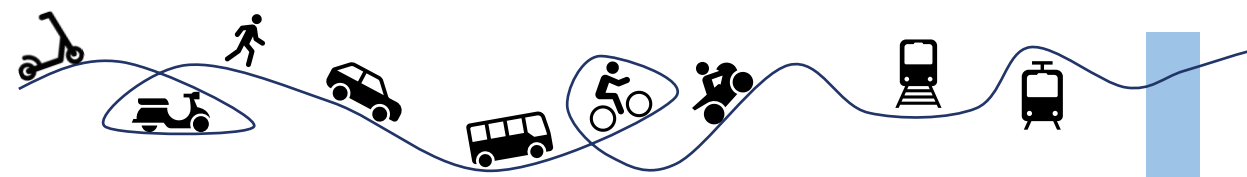
Powody korzystania z transportu zbiorowego oraz samochodu

Częstotliwość korzystania z samochodu osobowego

Analizując częstotliwość korzystania z samochodu osobowego w podróżach nie należy zapominać o posiadaniu samochodu w gospodarstwie domowym (posiadanie deklaruje 81% respondentów – zob. s. 31) oraz o możliwości korzystania przez respondenta na co dzień z samochodu osobowego jako kierowca lub pasażer (możliwość taką deklaruje 85% respondentów – zob. s. 36-38). Z zestawienia tych dwóch deklaracji wynika, że wśród badanych mających możliwość korzystania z samochodu osobowego na co dzień – 4% spośród nich nie posiada w swoim gospodarstwie domowym samochodu. Wśród 16% respondentów, którzy nie korzystają z samochodu osobowego w podróżach 4,4% stanowią respondenci, którzy mają taką możliwość ale nie korzystają z samochodu osobowego. Z kolei codziennie z samochodu korzysta 41% badanych a 3-4 razy w tygodniu korzysta 15% badanych.

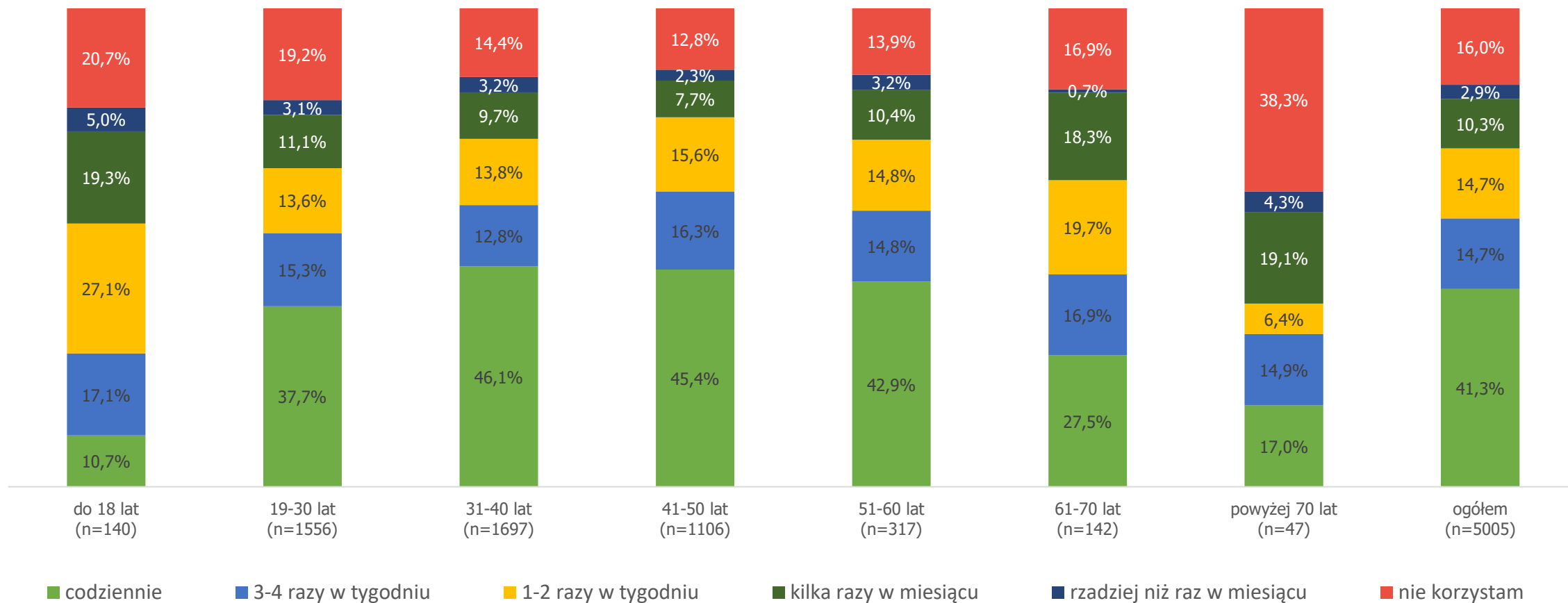
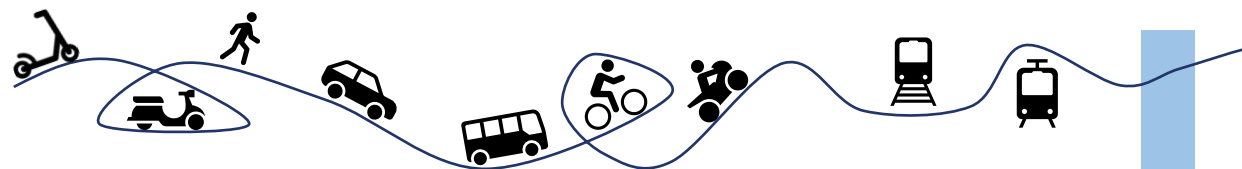


Rys. 54. Częstotliwość korzystania z samochodu w podróżach (jako kierowca lub jako pasażer) w zależności od płci



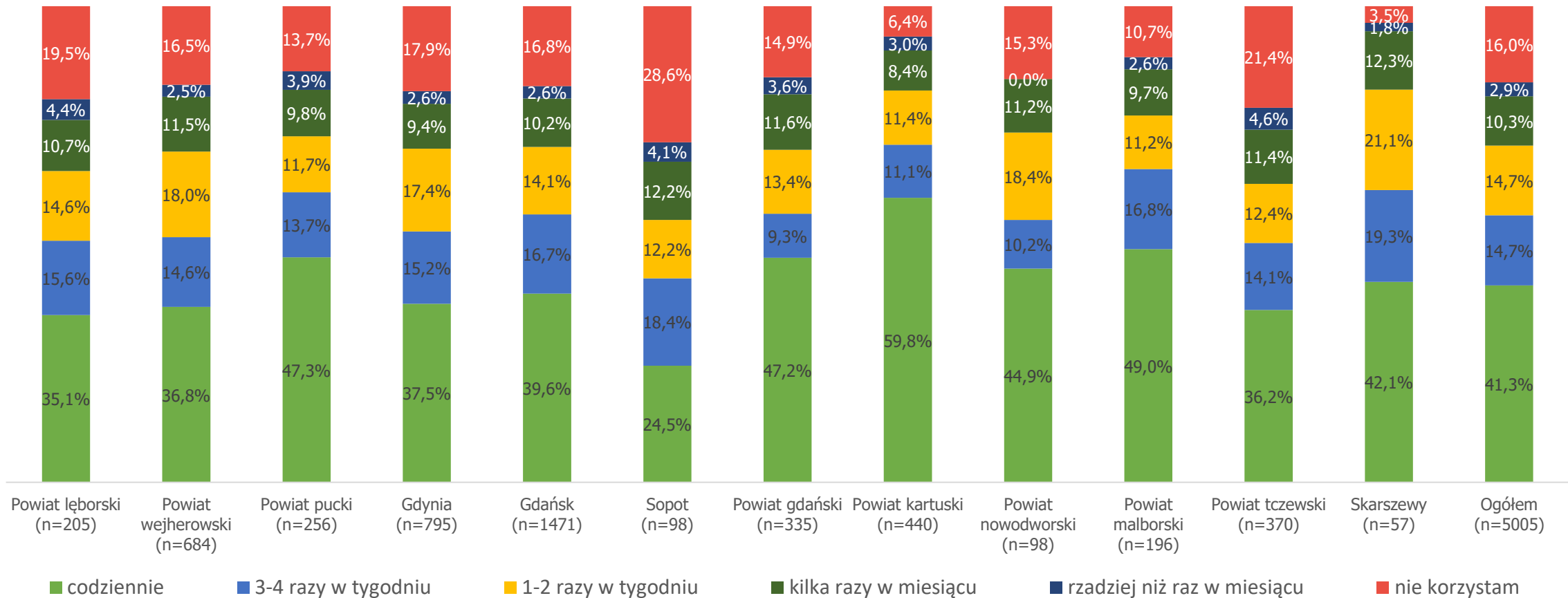
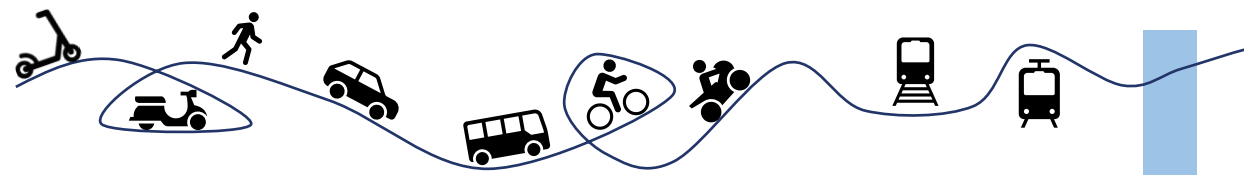
Rys. 55. Częstotliwość korzystania z samochodu w podróżach (jako kierowca lub jako pasażer) (n=5005)

Częstotliwość korzystania z samochodu osobowego



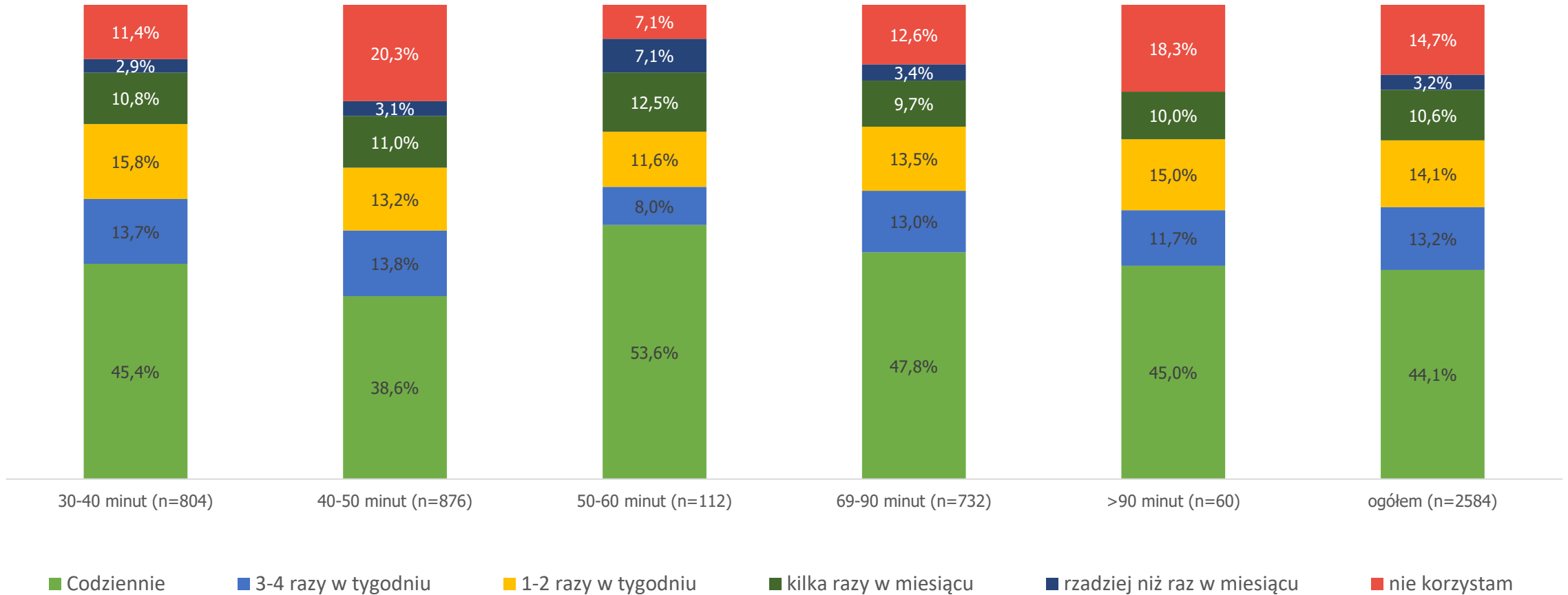
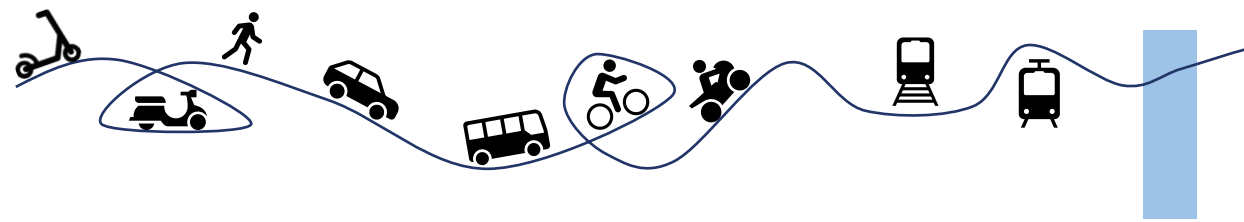
Rys. 56. Częstotliwość korzystania z samochodu w podróży (jako kierowca lub jako pasażer) w zależności od wieku

Częstotliwość korzystania z samochodu osobowego



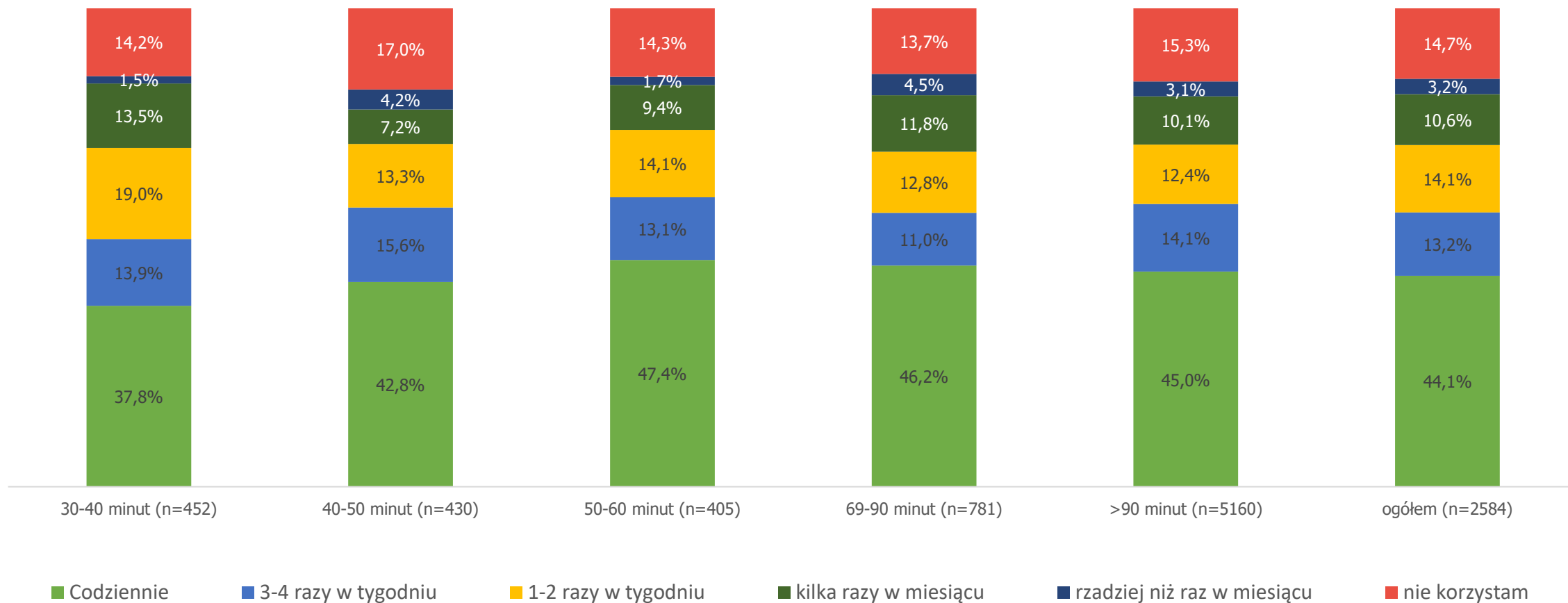
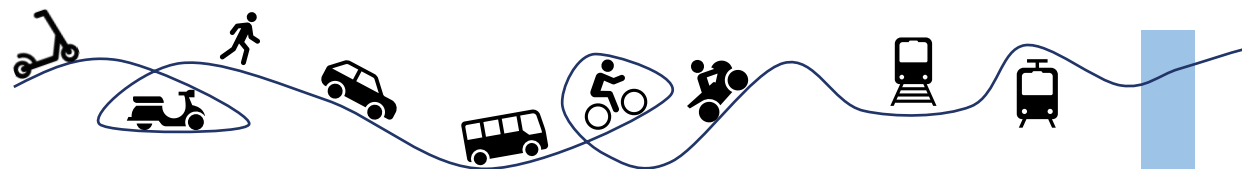
Rys. 57. Częstotliwość korzystania z samochodu w podróży (jako kierowca lub jako pasażer) w zależności od powiatu zamieszkania

Częstotliwość korzystania z samochodu osobowego



Rys. 58. Częstotliwość korzystania z samochodu w podróżach (jako kierowca lub jako pasażer) w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

Częstotliwość korzystania z samochodu osobowego



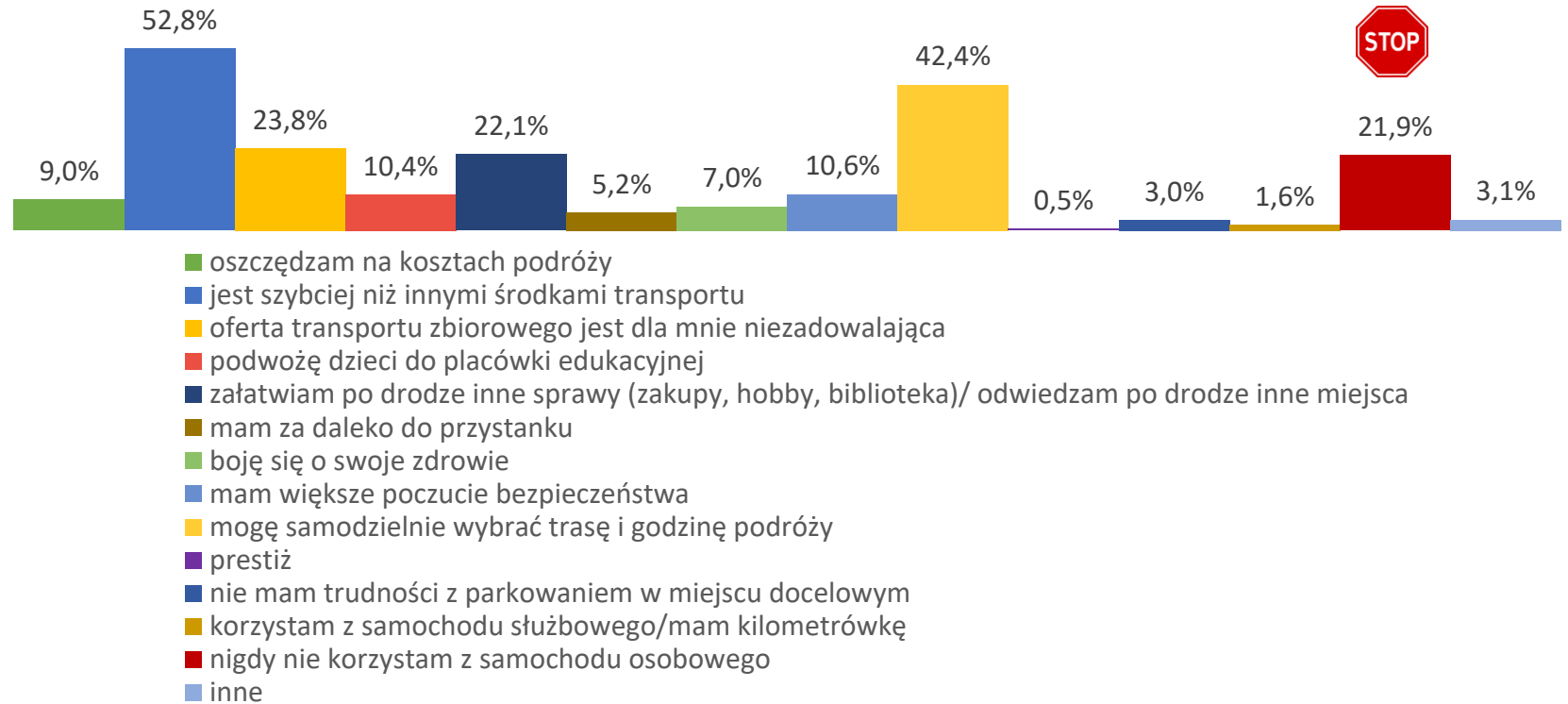
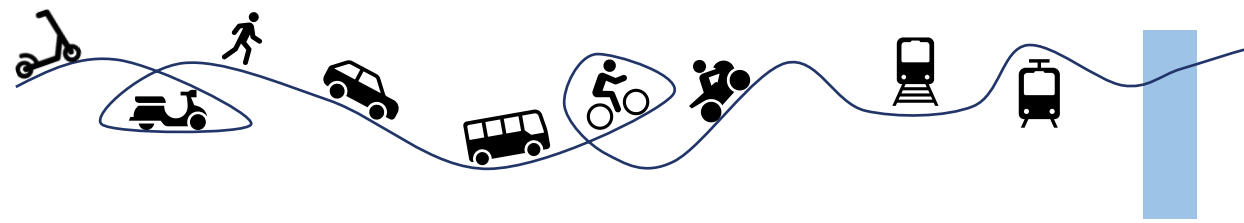
Rys. 59. Częstotliwość korzystania z samochodu w podróżach (jako kierowca lub jako pasażer) w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

6 Samochód osobowy: Powody korzystania

22% badanych nie korzysta z samochodu osobowego (deklaruje tak 24% kobiet i 20% mężczyzn). 53% badanych korzysta z samochodu osobowego ponieważ ich zdaniem jest szybciej niż innymi środkami transportu (48% deklaracji kobiet i 57% mężczyzn). 42% deklaruje, że podróżując samochodem osobowym może samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży.

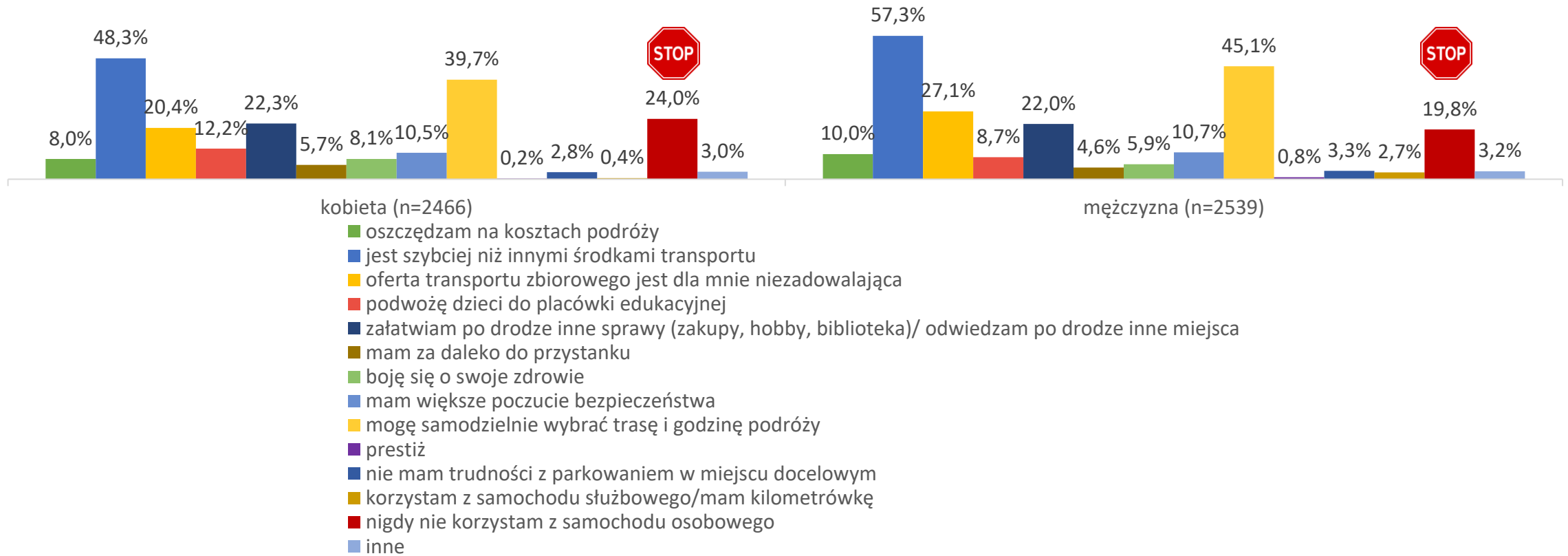
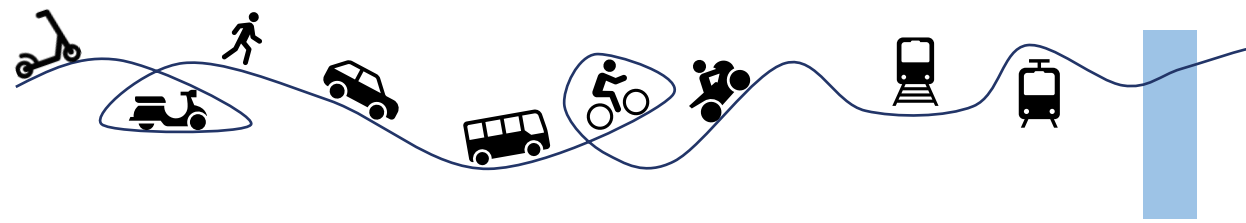
24% badanych korzysta z samochodu osobowego ponieważ oferta transportu zbiorowego jest dla nich niewystarczająca (20% kobiet i 27% mężczyzn). Na zbliżonym poziomie są deklaracje w zakresie powodu – załatwiam po drodze inne sprawy – 22% (podobnie w przypadku kobiet i mężczyzn).

11% badanych odczuwa w podróży samochodem większe poczucie bezpieczeństwa, 9% deklaruje, że podróżując samochodem osobowym oszczędza na kosztach podróży (8% kobiet i 10% mężczyzn). 7% boi się o swoje zdrowie, a 5% badanych twierdzi, że ma za daleko do przystanku. Do nieistotnych powodów wyboru samochodu zaliczyć można prestiż (0,5% wskazań).



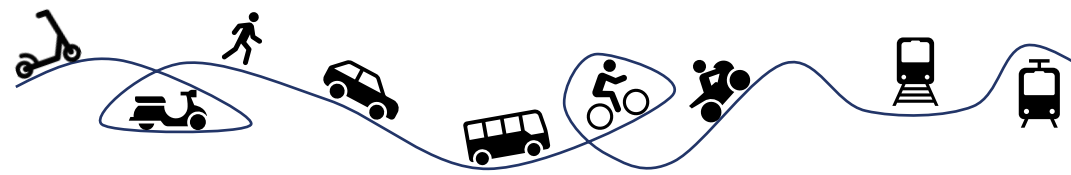
Rys. 60. Powody korzystania w podróżach z samochodu osobowego (ogółem n=5005)

6 Samochód osobowy: Powody korzystania



Rys. 61. Powody korzystania w podróżach z samochodu osobowego w zależności od płci

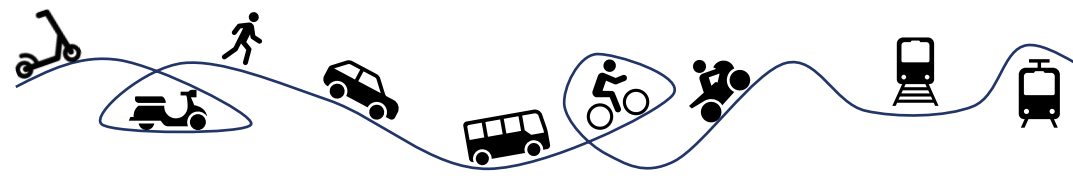
6 Samochód osobowy: Powody korzystania



Tab. 14. Powody korzystania w podróżach z samochodu osobowego w zależności od wieku

	do 18 lat (n=140)	19-30 lat (n=1556)	31-40 lat (n=1697)	41-50 lat (n=1106)	51-60 lat (n=317)	61-70 lat (n=142)	powyżej 70 lat (n=47)	ogółem (n=5005)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	35,0%	51,9%	56,7%	54,6%	47,9%	43,0%	19,1%	52,8%
mogę samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży	30,0%	46,8%	42,1%	38,7%	39,4%	50,7%	31,9%	42,4%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie niezadowalająca	6,4%	26,6%	24,5%	24,4%	19,9%	11,3%	8,5%	23,8%
załatwiam po drodze inne sprawy (zakupy, hobby, biblioteka)/ odwiedzam po drodze inne miejsca	17,9%	19,7%	22,3%	24,8%	26,8%	27,5%	2,1%	22,1%
mam większe poczucie bezpieczeństwa	4,3%	11,8%	10,7%	9,8%	12,3%	7,0%	6,4%	10,6%
podwożę dzieci do placówki edukacyjnej	3,6%	2,4%	17,1%	15,8%	3,5%	2,8%	0,0%	10,4%
oszczędzam na kosztach podróży	2,1%	6,8%	10,8%	10,2%	12,0%	4,2%	4,3%	9,0%
boję się o swoje zdrowie	4,3%	5,7%	7,1%	6,5%	14,5%	9,2%	4,3%	7,0%
mam za daleko do przystanku	2,9%	6,6%	4,2%	5,3%	5,7%	2,8%	2,1%	5,2%
nie mam trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	2,1%	2,8%	2,6%	2,8%	7,9%	2,1%	6,4%	3,0%
korzystam z samochodu służbowego/mam kilometrówkę	0,0%	0,4%	2,9%	1,4%	1,6%	0,0%	0,0%	1,6%
prestż	2,9%	0,4%	0,5%	0,4%	0,9%	0,0%	0,0%	0,5%
nigdy nie korzystam z samochodu osobowego	47,9%	27,4%	18,3%	16,2%	16,4%	24,6%	55,3%	21,9%
inne	4,3%	2,4%	2,8%	4,0%	4,1%	2,8%	4,3%	3,1%

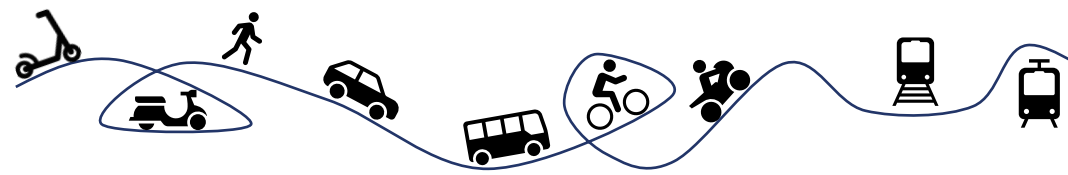
Samochód osobowy: Powody korzystania



Tab. 15. Powody korzystania w podróżach z samochodu osobowego w zależności od powiatu zamieszkania

	Powiat Iębarski (n=205)	Powiat wejherowski (n=684)	Powiat pucki (n=256)	Gdynia (n=795)	Gdańsk (n=1471)	Sopot (n=98)	Powiat gdański (n=335)	Powiat kartuski (n=440)	Powiat nowodworski (n=98)	Powiat malborski (n=196)	Powiat tczewski (n=370)	Skarszewy (n=57)	Ogółem (n=5005)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	42,9%	45,9%	57,0%	50,9%	59,1%	44,9%	54,0%	53,4%	54,1%	58,7%	43,0%	59,6%	52,8%
mogę samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży	39,5%	43,0%	40,2%	42,5%	43,9%	36,7%	34,0%	43,2%	40,8%	43,4%	45,4%	50,9%	42,4%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie niezadowalająca	16,6%	22,4%	20,3%	18,5%	28,6%	30,6%	27,8%	25,2%	25,5%	24,5%	15,4%	38,6%	23,8%
załatwiam po drodze inne sprawy (zakupy, hobby, biblioteka)/ odwiedzam po drodze inne miejsca	18,5%	24,3%	18,8%	22,3%	22,6%	23,5%	17,9%	22,5%	16,3%	29,1%	20,0%	29,8%	22,1%
mam większe poczucie bezpieczeństwa	17,6%	13,5%	19,5%	13,6%	7,5%	11,2%	11,0%	8,2%	10,2%	6,1%	6,5%	7,0%	10,6%
podwożę dzieci do placówki edukacyjnej	8,3%	8,0%	11,7%	6,9%	9,8%	5,1%	13,1%	21,6%	9,2%	15,8%	7,3%	17,5%	10,4%
oszczędzam na kosztach podróży	15,1%	8,5%	11,7%	9,8%	6,6%	8,2%	11,6%	10,0%	10,2%	11,2%	8,9%	3,5%	9,0%
boję się o swoje zdrowie	5,4%	6,6%	5,9%	10,2%	8,2%	6,1%	5,1%	4,1%	8,2%	5,1%	3,8%	5,3%	7,0%
mam za daleko do przystanku	4,9%	6,9%	4,7%	2,1%	3,5%	2,0%	5,7%	12,7%	5,1%	7,1%	5,4%	8,8%	5,2%
nie mam trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	3,9%	2,2%	2,0%	2,8%	3,6%	5,1%	3,0%	3,9%	2,0%	1,0%	3,2%	1,8%	3,0%
korzystam z samochodu służbowego/mam kilometrówkę	0,5%	0,7%	1,2%	1,3%	2,1%	0,0%	2,4%	1,8%	4,1%	3,1%	0,3%	1,8%	1,6%
prestż	0,5%	0,3%	0,4%	0,3%	0,8%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	1,0%	1,1%	1,8%	0,5%
nigdy nie korzystam z samochodu osobowego	30,2%	23,1%	22,7%	25,5%	20,5%	32,7%	21,2%	10,7%	22,4%	15,8%	29,5%	3,5%	21,9%
inne	0,0%	3,5%	3,1%	2,6%	5,0%	5,1%	2,7%	2,0%	0,0%	0,0%	0,8%	1,8%	3,1%

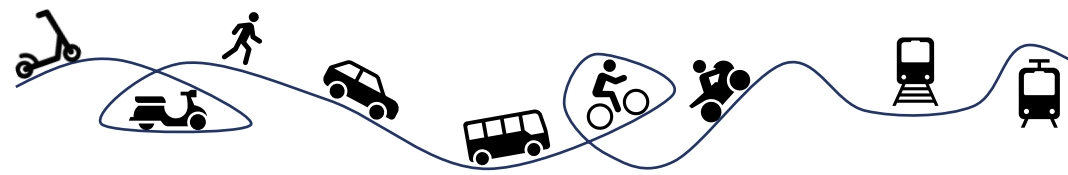
6 Samochód osobowy: Powody korzystania



Tab. 16. Powody korzystania w podróżach z samochodu osobowego w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

	30-40 minut (n=804)	40-50 minut (n=876)	50-60 minut (n=112)	69-90 minut (n=732)	>90 minut (n=60)	ogółem (n=2584)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	51,0%	46,0%	54,5%	52,7%	51,7%	50,0%
mogę samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży	43,2%	40,5%	39,3%	42,3%	31,7%	41,6%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie niezadowalająca	30,5%	17,7%	25,0%	19,1%	8,3%	22,2%
załatwiam po drodze inne sprawy (zakupy, hobby, biblioteka)/ odwiedzam po drodze inne miejsca	22,6%	18,7%	32,1%	23,4%	8,3%	21,6%
podwożę dzieci do placówki edukacyjnej	13,2%	8,8%	5,4%	15,7%	6,7%	11,9%
mam większe poczucie bezpieczeństwa	8,8%	13,5%	13,4%	11,6%	13,3%	11,5%
oszczędzam na kosztach podróży	7,7%	10,6%	12,5%	11,2%	26,7%	10,3%
mam za daleko do przystanku	8,7%	6,7%	10,7%	5,3%	5,0%	7,1%
boję się o swoje zdrowie	5,7%	6,3%	3,6%	4,2%	3,3%	5,3%
nie mam trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	2,6%	2,9%	0,9%	3,3%	0,0%	2,7%
korzystam z samochodu służbowego/mam kilometrówkę	1,5%	0,5%	1,8%	2,3%	1,7%	1,4%
prestż	0,2%	0,6%	0,9%	0,4%	0,0%	0,4%
nigdy nie korzystam z samochodu osobowego	18,3%	26,8%	16,1%	19,1%	30,0%	21,6%
inne	5,0%	0,8%	1,8%	0,5%	0,0%	2,1%

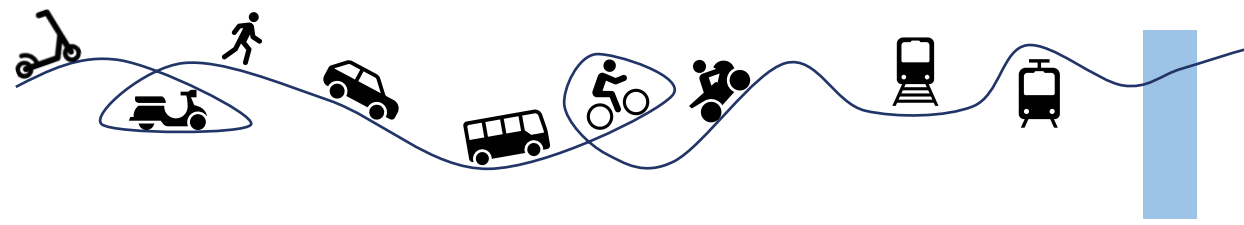
6 Samochód osobowy: Powody korzystania



Tab. 17. Powody korzystania w podróżach z samochodu osobowego w zależności od czasu dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

	30-40 minut (n=452)	40-50 minut (n=430)	50-60 minut (n=405)	69-90 minut (n=781)	>90 minut (n=5160)	ogółem (n=2584)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	46,9%	51,4%	53,1%	47,0%	53,5%	50,0%
mogę samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży	45,4%	39,5%	43,2%	39,9%	41,3%	41,6%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie niezadowalająca	23,0%	25,6%	27,4%	18,6%	20,0%	22,2%
załatwiam po drodze inne sprawy (zakupy, hobby, biblioteka)/ odwiedzam po drodze inne miejsca	22,6%	23,5%	14,8%	23,4%	21,7%	21,6%
podwożę dzieci do placówki edukacyjnej	10,0%	12,1%	10,6%	14,1%	11,2%	11,9%
mam większe poczucie bezpieczeństwa	11,9%	12,8%	13,1%	9,1%	12,4%	11,5%
oszczędzam na kosztach podróży	8,0%	9,5%	10,4%	10,6%	12,6%	10,3%
mam za daleko do przystanku	7,3%	3,5%	10,4%	7,8%	6,2%	7,1%
boję się o swoje zdrowie	6,0%	7,7%	5,9%	3,6%	5,0%	5,3%
nie mam trudności z parkowaniem w miejscu docelowym	2,7%	1,6%	2,7%	3,5%	2,7%	2,7%
korzystam z samochodu służbowego/mam kilometrówkę	1,1%	1,6%	0,5%	1,4%	2,1%	1,4%
prestż	0,2%	0,5%	0,7%	0,3%	0,6%	0,4%
nigdy nie korzystam z samochodu osobowego	21,2%	22,3%	21,7%	20,2%	23,3%	21,6%
inne	5,1%	3,3%	1,2%	1,4%	0,0%	2,1%

6 Transport zbiorowy: Powody korzystania

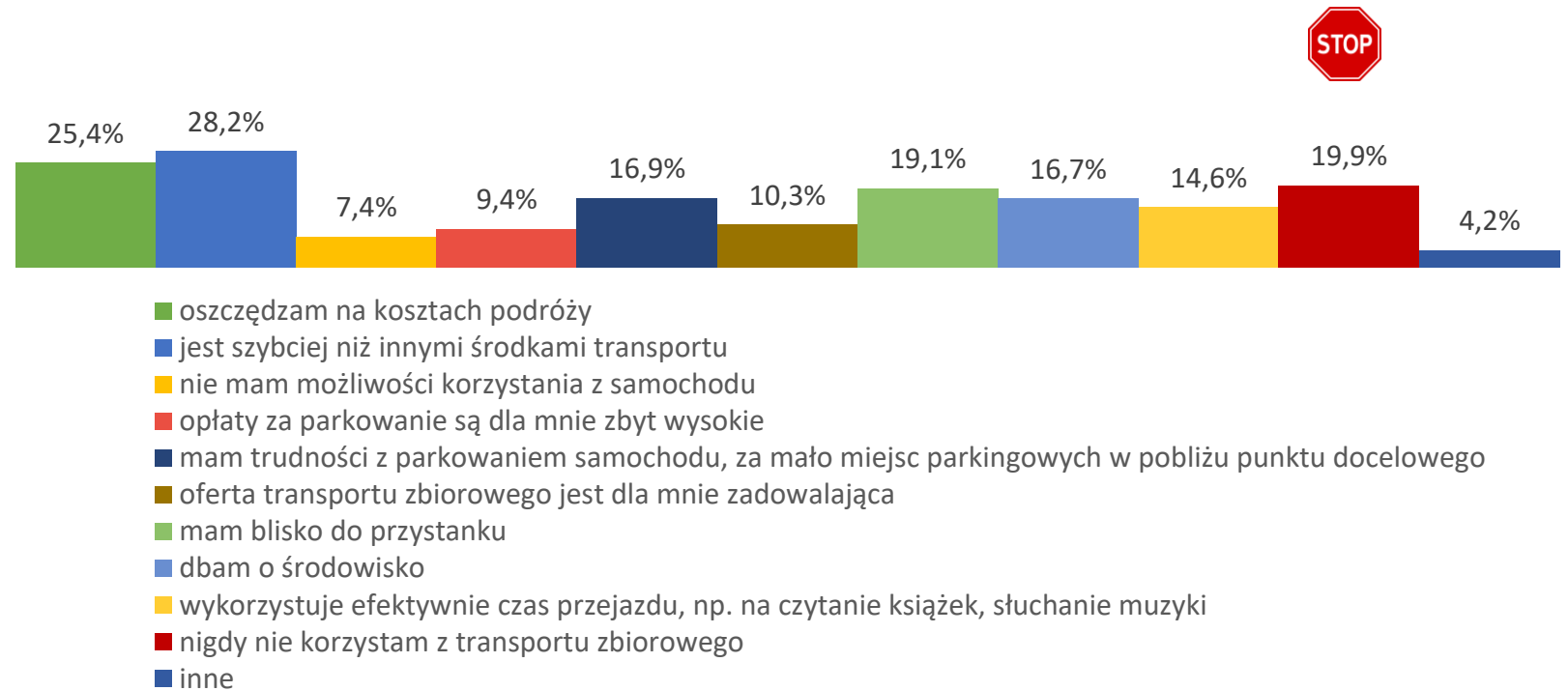


20% badanych nie korzysta z transportu zbiorowego (deklaruje tak 21% kobiet i 19% mężczyzn). 28% badanych korzysta z transportu zbiorowego ponieważ ich zdaniem jest szybciej niż innymi środkami transportu (30% deklaracji kobiet i 26% mężczyzn). 25% respondentów deklaruje, że w ten sposób oszczędza na kosztach podróży (21% kobiet i 30% mężczyzn).

17% badanych korzysta z transportu zbiorowego ponieważ ma trudności z parkowaniem samochodu w pobliżu punktu docelowego (19% kobiet i 15% mężczyzn). Na podobnym poziomie są deklaracje w zakresie powodu – dbam o środowisko.

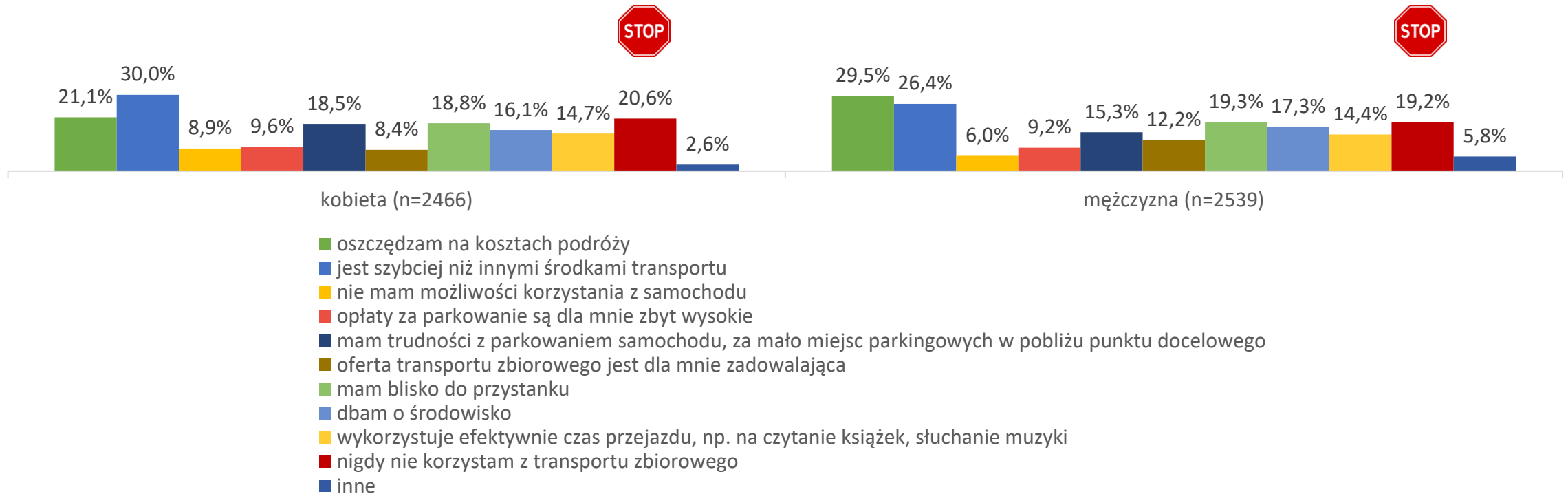
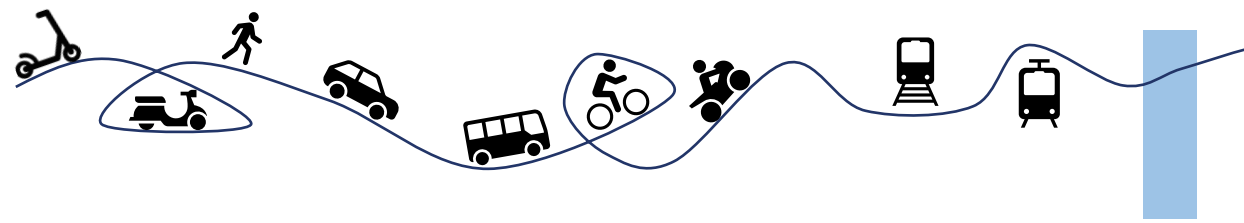
19% badanych twierdzi, że ma blisko do przystanku a dla 9% opłaty parkingowe są zbyt wysokie.

7% respondentów twierdzi, że nie ma możliwości korzystania z samochodu (wszystkie osoby, które wskazały ten powód korzystania z transportu zbiorowego w swoim gospodarstwie domowym nie posiadają samochodu osobowego).



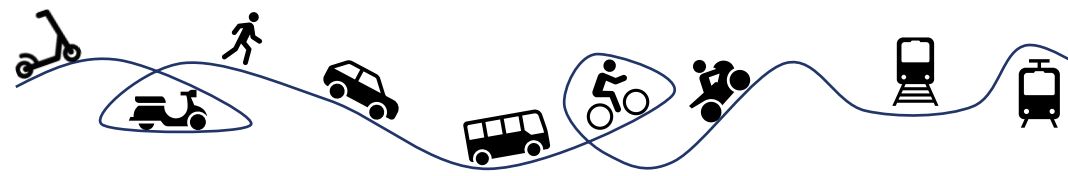
Rys. 62. Powody korzystania w podróżach z transportu zbiorowego (ogółem n=5005)

6 Transport zbiorowy: Powody korzystania



Rys. 63. Powody korzystania w podróżach z transportu zbiorowego w zależności od płci

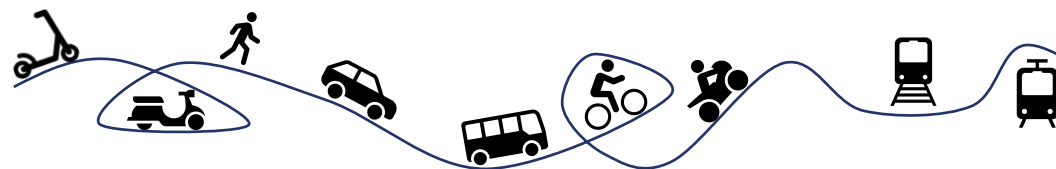
6 Transport zbiorowy: Powody korzystania



Tab. 18. Powody korzystania w podróżach z transportu zbiorowego w zależności od wieku

	do 18 lat (n=140)	19-30 lat (n=1556)	31-40 lat (n=1697)	41-50 lat (n=1106)	51-60 lat (n=317)	61-70 lat (n=142)	powyżej 70 lat (n=47)	ogółem (n=5005)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	38,6%	28,4%	25,7%	30,7%	29,0%	19,0%	40,4%	28,2%
oszczędzam na kosztach podróży	26,4%	33,0%	25,9%	18,4%	18,3%	9,9%	10,6%	25,4%
mam blisko do przystanku	25,0%	19,2%	17,7%	17,2%	20,5%	33,8%	36,2%	19,1%
mam trudności z parkowaniem samochodu, za mało miejsc parkingowych w pobliżu punktu docelowego	8,6%	18,1%	16,5%	17,7%	13,9%	19,7%	8,5%	16,9%
dbam o środowisko	22,9%	15,9%	19,3%	13,9%	14,5%	12,7%	21,3%	16,7%
wykorzystuje efektywnie czas przejazdu, np. na czytanie książek, słuchanie muzyki	11,4%	14,7%	15,1%	14,7%	14,5%	12,7%	2,1%	14,6%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie zadowalająca	7,1%	9,8%	10,5%	8,7%	11,4%	26,1%	17,0%	10,3%
opłaty za parkowanie są dla mnie zbyt wysokie	5,7%	11,8%	8,6%	8,2%	8,5%	7,7%	6,4%	9,4%
nie mam możliwości korzystania z samochodu	7,1%	8,5%	6,8%	7,1%	8,2%	5,6%	4,3%	7,4%
nigdy nie korzystam z transportu zbiorowego	7,9%	15,4%	22,8%	23,1%	22,1%	18,3%	12,8%	19,9%
inne	3,6%	4,2%	4,5%	3,5%	6,0%	2,8%	2,1%	4,2%

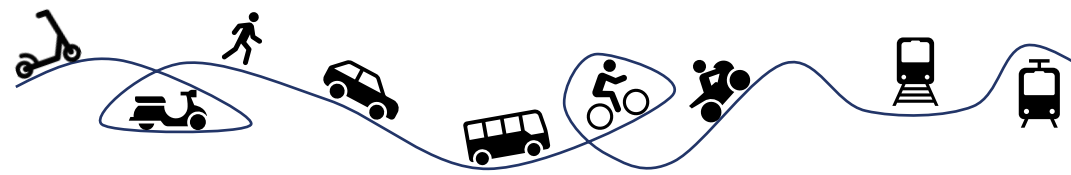
Transport zbiorowy: Powody korzystania



Tab. 19. Powody korzystania w podróżach z transportu zbiorowego w zależności od powiatu zamieszkania

	Powiat Ięboriski (n=205)	Powiat wejherowski (n=684)	Powiat pucki (n=256)	Gdynia (n=795)	Gdańsk (n=1471)	Sopot (n=98)	Powiat gdański (n=335)	Powiat kartuski (n=440)	Powiat nowodworski (n=98)	Powiat malborski (n=196)	Powiat tczewski (n=370)	Skarszewy (n=57)	Ogółem (n=5005)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	27,8%	36,1%	30,1%	30,7%	22,1%	29,6%	31,0%	26,4%	25,5%	30,6%	30,3%	22,8%	28,2%
oszczędzam na kosztach podróży	21,0%	30,1%	23,0%	26,3%	23,9%	21,4%	24,5%	20,0%	28,6%	26,0%	32,4%	21,1%	25,4%
mam blisko do przystanku	16,1%	18,7%	13,7%	21,9%	23,5%	30,6%	12,2%	9,1%	20,4%	19,4%	17,8%	8,8%	19,1%
mam trudności z parkowaniem samochodu, za mało miejsc parkingowych w pobliżu punktu docelowego	12,7%	16,4%	16,0%	16,5%	20,0%	13,3%	14,3%	14,5%	9,2%	17,3%	17,6%	14,0%	16,9%
dbam o środowisko	20,0%	18,6%	12,5%	18,1%	17,2%	22,4%	18,2%	11,1%	18,4%	11,7%	15,9%	10,5%	16,7%
wykorzystuje efektywnie czas przejazdu, np. na czytanie książek, słuchanie muzyki	10,7%	14,8%	12,1%	15,2%	15,2%	17,3%	15,2%	9,5%	16,3%	14,3%	19,7%	5,3%	14,6%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie zadowalająca	21,0%	9,5%	9,4%	12,2%	10,3%	8,2%	8,4%	6,8%	10,2%	8,7%	11,6%	0,0%	10,3%
opłaty za parkowanie są dla mnie zbyt wysokie	5,9%	9,5%	9,0%	7,3%	12,4%	9,2%	8,7%	7,3%	8,2%	13,3%	5,7%	7,0%	9,4%
nie mam możliwości korzystania z samochodu	4,9%	6,3%	3,1%	7,9%	8,9%	16,3%	7,2%	1,8%	5,1%	7,1%	13,0%	3,5%	7,4%
nigdy nie korzystam z transportu zbiorowego	19,0%	15,8%	17,6%	17,1%	19,9%	12,2%	19,4%	35,9%	27,6%	20,9%	13,0%	40,4%	19,9%
inne	1,0%	2,8%	4,7%	2,9%	6,9%	6,1%	2,1%	4,8%	2,0%	1,0%	3,5%	3,5%	4,2%

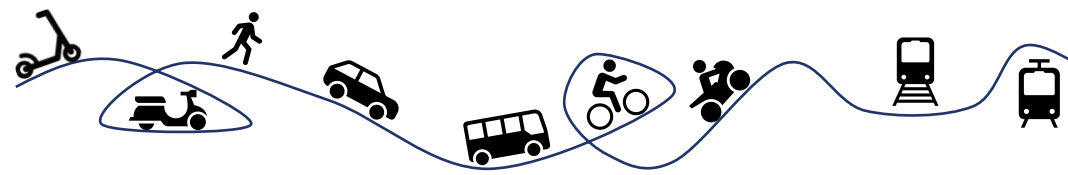
6 Transport zbiorowy: Powody korzystania



Tab. 20. Powody korzystania w podróżach z transportu zbiorowego w zależności od dojazdu do rdzenia aglomeracji samochodem osobowym

	30-40 minut (n=804)	40-50 minut (n=876)	50-60 minut (n=112)	69-90 minut (n=732)	>90 minut (n=60)	ogółem (n=2584)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	33,8%	31,5%	31,3%	26,6%	33,3%	30,9%
oszczędzam na kosztach podróży	25,6%	30,7%	24,1%	22,8%	13,3%	26,2%
dbam o środowisko	13,8%	17,8%	24,1%	14,9%	11,7%	15,9%
mam blisko do przystanku	15,7%	16,4%	12,5%	14,8%	15,0%	15,5%
mam trudności z parkowaniem samochodu, za mało miejsc parkingowych w pobliżu punktu docelowego	17,9%	13,5%	27,7%	13,9%	6,7%	15,4%
wykorzystuje efektywnie czas przejazdu, np. na czytanie książek, słuchanie muzyki	16,0%	15,1%	18,8%	10,5%	8,3%	14,1%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie zadowalająca	7,7%	10,7%	13,4%	10,4%	21,7%	10,1%
opłaty za parkowanie są dla mnie zbyt wysokie	10,1%	6,5%	10,7%	8,7%	3,3%	8,4%
nie mam możliwości korzystania z samochodu	5,5%	8,1%	5,4%	4,9%	5,0%	6,2%
nie korzystam z transportu zbiorowego	19,9%	16,3%	12,5%	27,0%	26,7%	20,5%
inne	4,4%	2,1%	8,0%	2,2%	0,0%	3,0%

6 Transport zbiorowy: Powody korzystania



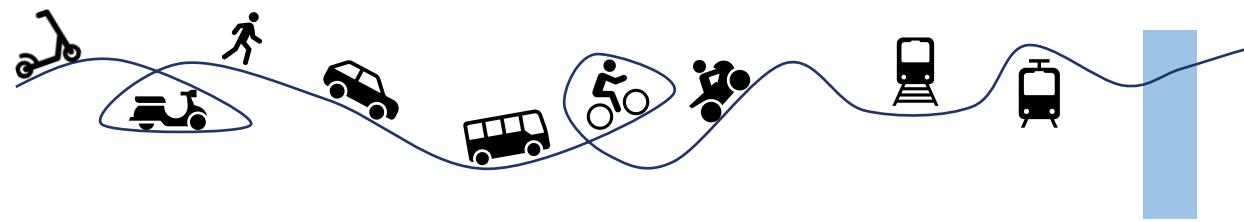
Tab. 21. Powody korzystania w podróżach z transportu zbiorowego w zależności od dojazdu do rdzenia aglomeracji transportem zbiorowym

	30-40 minut (n=804)	40-50 minut (n=876)	50-60 minut (n=112)	69-90 minut (n=732)	>90 minut (n=60)	ogółem (n=2584)
jest szybciej niż innymi środkami transportu	34,5%	30,2%	34,1%	28,7%	29,1%	30,9%
oszczędzam na kosztach podróży	29,6%	24,9%	26,7%	26,6%	23,3%	26,2%
dbam o środowisko	16,4%	18,8%	13,8%	15,2%	15,5%	15,9%
mam blisko do przystanku	19,0%	15,1%	13,6%	12,9%	18,2%	15,5%
mam trudności z parkowaniem samochodu, za mało miejsc parkingowych w pobliżu punktu docelowego	17,7%	15,6%	12,8%	16,5%	13,8%	15,4%
wykorzystuje efektywnie czas przejazdu, np. na czytanie książek, słuchanie muzyki	15,7%	14,7%	15,8%	13,1%	12,4%	14,1%
oferta transportu zbiorowego jest dla mnie zadowalająca	9,3%	8,8%	9,4%	9,3%	13,4%	10,1%
opłaty za parkowanie są dla mnie zbyt wysokie	9,1%	9,8%	7,4%	7,2%	9,1%	8,4%
nie mam możliwości korzystania z samochodu	7,1%	4,7%	4,0%	7,6%	6,4%	6,2%
nie korzystam z transportu zbiorowego	17,3%	18,8%	20,7%	22,7%	21,5%	20,5%
inne	3,3%	3,3%	2,5%	4,2%	1,2%	3,0%

C Z Ę Ś Ć 7

Motywacja mieszkańców OMGGS do podróżowania zrównoważonego

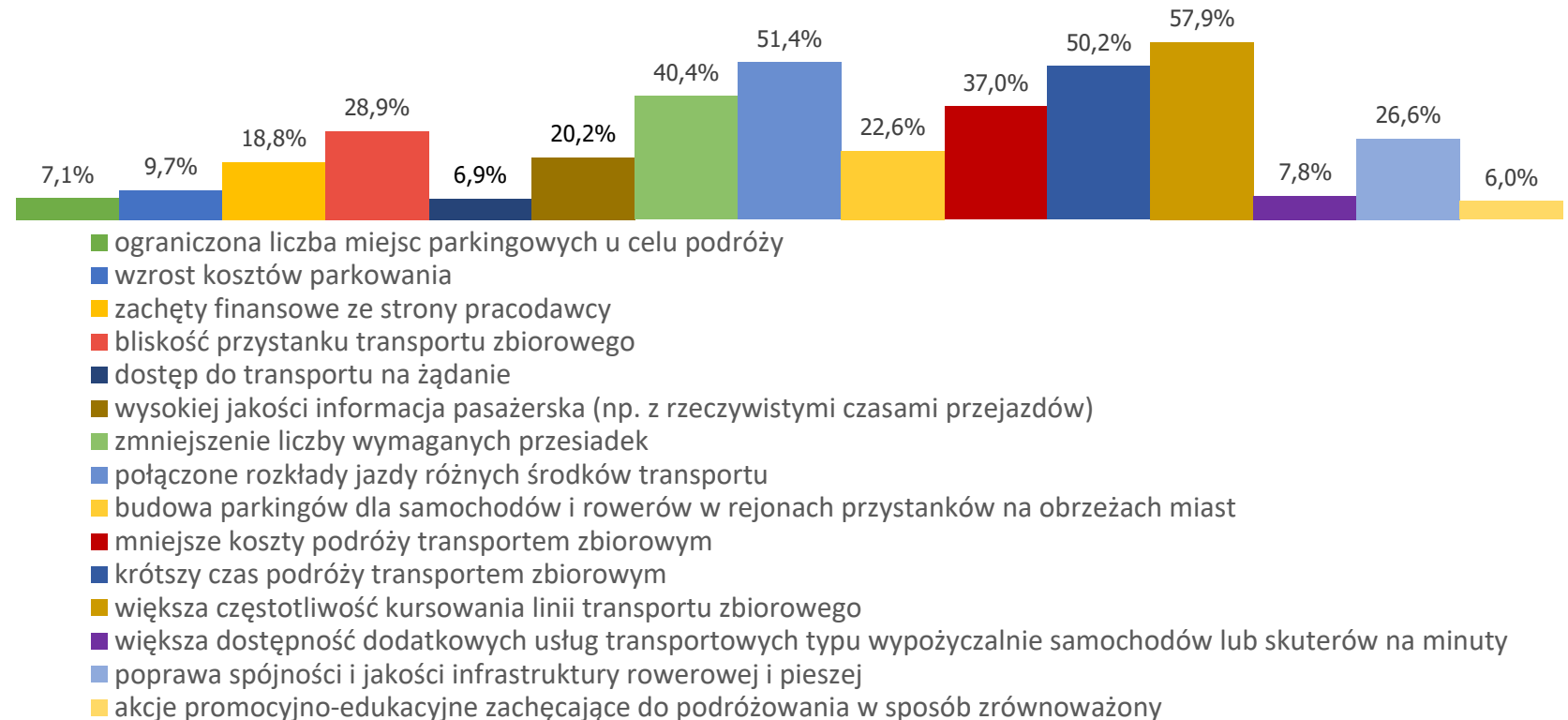
Motywacja: Podróżowanie zrównoważone



W zakresie elementów mogących skłonić mieszkańców Metropolii (OMGGS) do podróżowania zrównoważonego (transportem zbiorowym, rowerem, pieszo, współdzielonymi środkami transportu) najczęściej wskazywano: większą częstotliwość kursowania linii transportu zbiorowego (58% wskazań), połączenie rozkładów jazdy różnych środków transportu (51% wskazań) oraz krótszy czas podróży transportem zbiorowym (50%). Każdy z tych elementów został wskazany przez ponad 50% badanych.

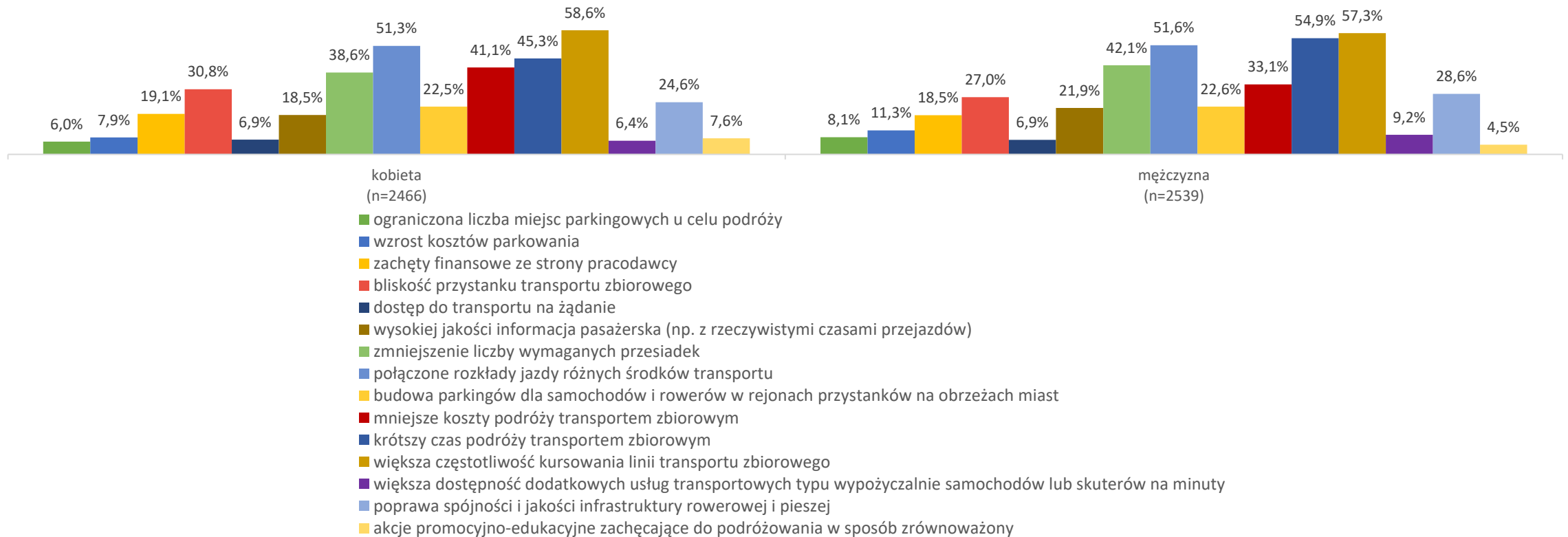
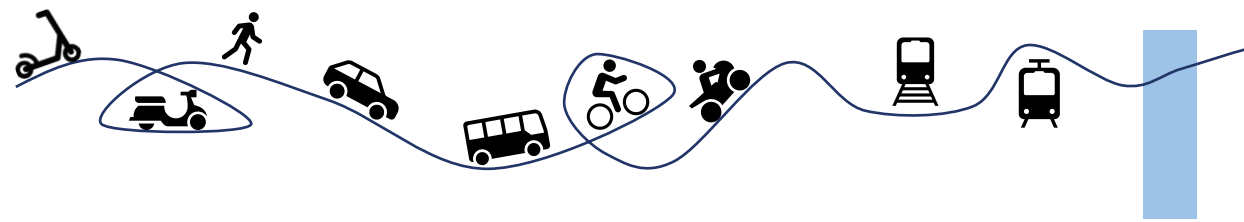
Inne ważne elementy (od 15 do 40% wskazań) to: zmniejszenie liczby wymaganych przesiadek (40% wskazań), mniejsze koszty podróży (37%), bliskość przystanku transportu zbiorowego (29%), budowa parkingów dla samochodów i rowerów w rejonach przystanków na obrzeżach miast (23%), poprawa spójności i jakości infrastruktury rowerowej i pieszej (27%), wysokiej jakości informacja pasażerska (20%) oraz zachęty finansowe ze strony pracodawcy (19%).

Mniej istotne wg. badanych to akcje promocyjno-edukacyjne (6%), dostęp transportu na żądanie (7%), ograniczona liczba miejsca parkingowych u celu podróży (7%), większa dostępność usług transportowych „na minuty” (8%) oraz wzrost kosztów parkowania (10%).



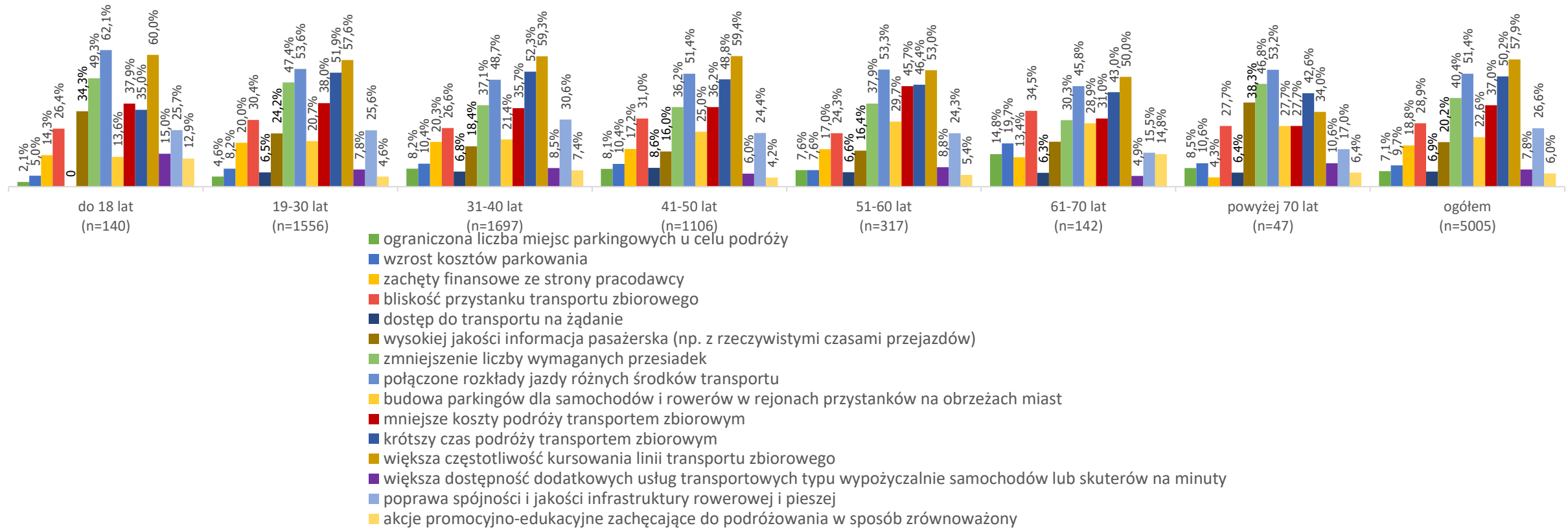
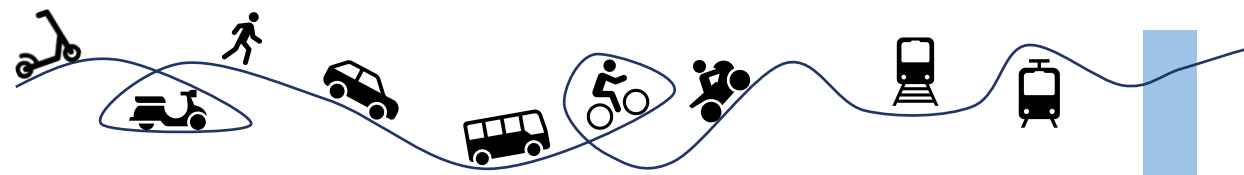
Rys. 64. Co skłoniłoby mieszkańców Metropolii, do zamiany samochodu na zrównoważony sposób podróżowania (ogółem n=5005)

Motywacja: Podróżowanie zrównoważone



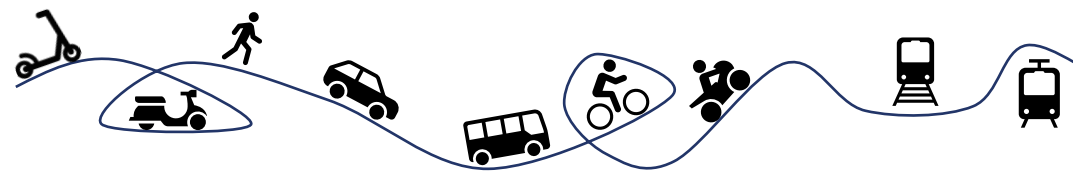
Rys. 65. Co skłoniłoby mieszkańców Metropolii, do zamiany samochodu na zrównoważony sposób podróżowania w zależności od płci

Motywacja: Podróżowanie zrównoważone



Rys. 66. Co skłoniłoby mieszkańców Metropolii, do zamiany samochodu na zrównoważony sposób podróżowania w zależności od wieku

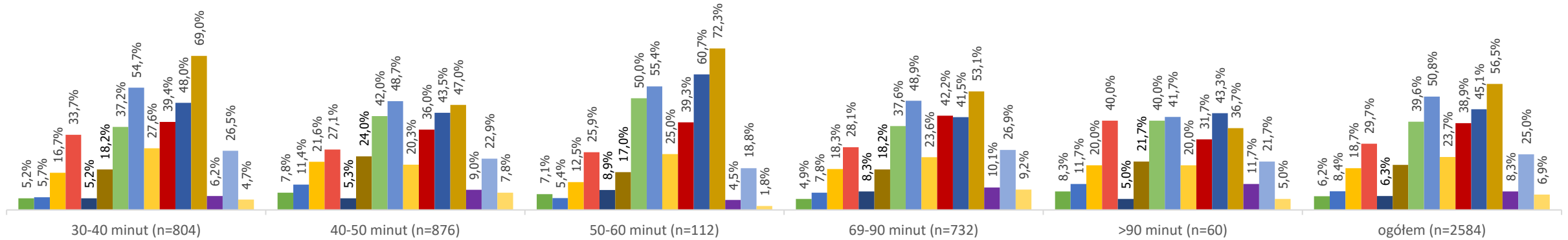
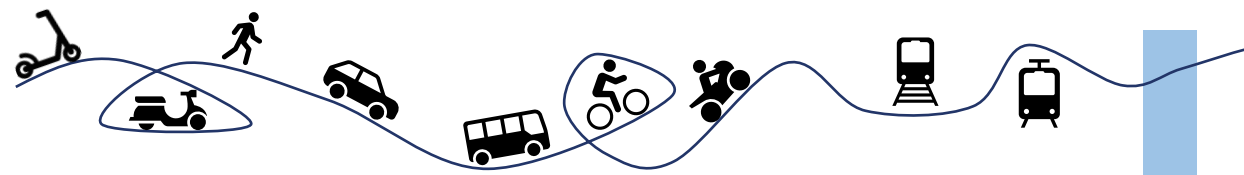
Motywacja: Podróżowanie zrównoważone



Tab. 22. Co skłoniłoby mieszkańców Metropolii, do zamiany samochodu na zrównoważony sposób podróżowania w zależności od powiatu zamieszkania

	Powiat Iębarski (n=205)	Powiat wejherowski (n=684)	Powiat pucki (n=256)	Gdynia (n=795)	Gdańsk (n=1471)	Sopot (n=98)	Powiat gdański (n=335)	Powiat kartuski (n=440)	Powiat nowodworski (n=98)	Powiat malborski (n=196)	Powiat tczewski (n=370)	Skarszewy (n=57)	Ogółem (n=5005)
większa częstotliwość kursowania linii transportu zbiorowego	44,4%	56,0%	50,0%	48,7%	64,7%	68,4%	61,2%	59,1%	54,1%	68,9%	55,1%	61,4%	57,9%
połączone rozkłady jazdy różnych środków transportu	51,2%	51,9%	49,2%	51,6%	53,0%	45,9%	55,2%	49,8%	50,0%	56,1%	44,1%	49,1%	51,4%
krótszy czas podróży transportem zbiorowym	40,5%	43,6%	42,6%	45,7%	62,2%	52,0%	51,3%	45,0%	32,7%	45,4%	49,7%	31,6%	50,2%
zmniejszenie liczby wymaganych przesiadek	47,8%	38,2%	47,3%	39,5%	42,4%	37,8%	46,3%	31,6%	43,9%	35,7%	36,5%	42,1%	40,4%
mniejsze koszty podróży transportem zbiorowym	33,7%	38,6%	29,7%	36,5%	33,4%	41,8%	35,5%	40,2%	32,7%	49,5%	45,9%	45,6%	37,0%
bliskość przystanku transportu zbiorowego	29,3%	29,1%	30,9%	30,3%	26,4%	28,6%	30,1%	36,6%	30,6%	25,0%	23,8%	33,3%	28,9%
poprawa spójności i jakości infrastruktury rowerowej i pieszej	24,9%	24,9%	21,1%	26,9%	29,4%	23,5%	23,0%	27,7%	28,6%	25,5%	25,1%	29,8%	26,6%
budowa parkingów dla samochodów i rowerów w rejonach przystanków na obrzeżach miast	20,5%	25,1%	30,5%	26,8%	19,3%	11,2%	23,0%	26,4%	22,4%	26,0%	14,9%	14,0%	22,6%
wysokiej jakości informacja pasażerska (np. z rzeczywistymi czasami przejazdów)	23,9%	19,2%	23,4%	20,1%	20,3%	23,5%	17,9%	15,9%	23,5%	15,8%	26,2%	19,3%	20,2%
zachęty finansowe ze strony pracodawcy	17,1%	22,1%	16,0%	19,6%	18,4%	26,5%	11,9%	16,8%	26,5%	17,3%	22,2%	10,5%	18,8%
wzrost kosztów parkowania	11,2%	9,6%	8,6%	12,8%	9,9%	18,4%	7,8%	6,4%	8,2%	5,1%	8,9%	3,5%	9,7%
większa dostępność dodatkowych usług transportowych typu wypożyczalnie samochodów lub skuterów na minuty	10,7%	8,8%	7,0%	7,0%	7,1%	4,1%	8,1%	8,6%	8,2%	4,6%	8,9%	22,8%	7,8%
ograniczona liczba miejsc parkingowych u celu podróży	7,3%	6,9%	5,5%	7,7%	8,5%	8,2%	6,9%	4,3%	3,1%	5,1%	7,6%	0,0%	7,1%
dostęp do transportu na żądanie	5,9%	5,1%	5,5%	7,5%	7,1%	10,2%	6,3%	8,6%	4,1%	9,2%	5,4%	14,0%	6,9%
akcje promocyjno-edukacyjne zachęcające do podróżowania w sposób zrównoważony	4,9%	4,1%	3,1%	6,0%	4,4%	7,1%	5,1%	10,0%	8,2%	7,1%	13,2%	7,0%	6,0%

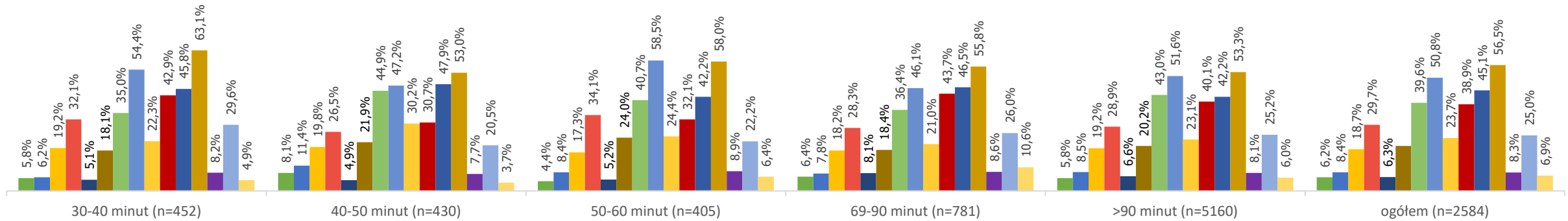
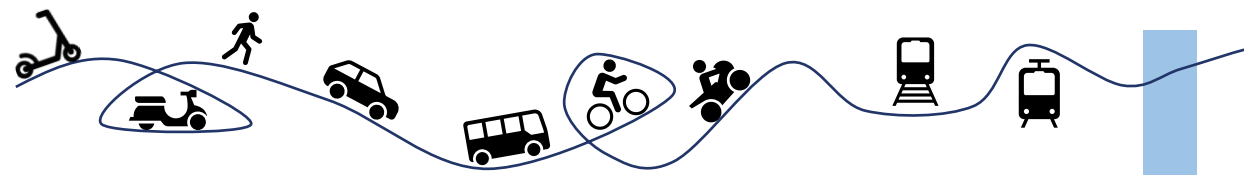
Motywacja: Podróżowanie zrównoważone



- ograniczona liczba miejsc parkingowych u celu podróży
- wzrost kosztów parkowania
- zachęty finansowe ze strony pracodawcy
- bliskość przystanku transportu zbiorowego
- dostęp do transportu na żądanie
- wysokiej jakości informacja pasażerska (np. z rzeczywistymi czasami przejazdów)
- zmniejszenie liczby wymaganych przesiadek
- połączone rozkłady jazdy różnych środków transportu
- budowa parkingów dla samochodów i rowerów w rejonach przystanków na obrzeżach miast
- mniejsze koszty podróży transportem zbiorowym
- krótszy czas podróży transportem zbiorowym
- większa częstotliwość kursowania linii transportu zbiorowego
- większa dostępność dodatkowych usług transportowych typu wypożyczalnie samochodów lub skuterów na minuty
- poprawa spójności i jakości infrastruktury rowerowej i pieszej
- akcje promocyjno-edukacyjne zachęcające do podróżowania w sposób zrównoważony

Rys. 67. Co skłoniłoby mieszkańców Metropolii, do zamiany samochodu na zrównoważony sposób podróżowania w zależności czasu dojazdu do rdzenia samochodem osobowym

Motywacja: Podróżowanie zrównoważone



- ograniczona liczba miejsc parkingowych u celu podróży
- wzrost kosztów parkowania
- zachęty finansowe ze strony pracodawcy
- bliskość przystanku transportu zbiorowego
- dostęp do transportu na żądanie
- wysokiej jakości informacja pasażerska (np. z rzeczywistymi czasami przejazdów)
- zmniejszenie liczby wymaganych przesiadek
- połączone rozkłady jazdy różnych środków transportu
- budowa parkingów dla samochodów i rowerów w rejonach przystanków na obrzeżach miast
- mniejsze koszty podróży transportem zbiorowym
- krótszy czas podróży transportem zbiorowym
- większa częstotliwość kursowania linii transportu zbiorowego
- większa dostępność dodatkowych usług transportowych typu wypożyczalnie samochodów lub skuterów na minuty
- poprawa spójności i jakości infrastruktury rowerowej i pieszej
- akcje promocyjno-edukacyjne zachęcające do podróżowania w sposób zrównoważony

Rys. 68. Co skłoniłoby mieszkańców Metropolii, do zamiany samochodu na zrównoważony sposób podróżowania w zależności czasu dojazdu do rdzenia transportem zbiorowym

C Z Ę Ś Ć 8

Wizja podróżowania w Metropolii za 20 lat

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

Propozycje rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo w codziennej podróży formułowane były w sposób bardzo szczegółowy, ale również w sposób dosyć powierzchowny i ogólny. Propozycje takie zaproponowało 50% badanych, z czego unikatowe propozycje to 1815 wpisów. Propozycje te opisywane były w następujący sposób (dosłowne cytaty z opisów Respondentów):

- Wyodrębnienie w miarę możliwości dedykowanych dróg rowerowych, wyraźnie oddzielonych od ruchu samochodów - egzekwowanie zakazu palenia w pociągach, regularne kontrole przedziałów rowerowych pod kątem nietrzeźwych i agresywnych pasażerów
- Częstsze kursy z optymalną trasą, buspasy, alternatywne możliwości dotarcia do celu. Do 2003r mieszkałem i pracowałem w Gdańsku, potem do 2018 w Warszawie, teraz od 2018 znowu w Gdańsku. Gdański transport w porównaniu do Warszawy to tragedia. W Warszawie, częste kursy autobusów np.. 523 o 7 rano co 4 .minuty. W Gdańsku 168 Emaus->Siedlce->Emaus, po co taka nieoptymalna trasa? Tam powinien być przystanek tramwajowy na zakręcie, wtedy autobus nie musi zajeżdżać na pętlę Siedlce. Kolejny przykład idiotycznego rozwiązania, to 227, wyjeżdża z przystanku Warneńska, czeka na zielone aby wjechać na skrzyżowanie, a potem aż na tym samym skrzyżowaniu zmieni się światło na czerwone, aby mógł się włączyć do ruchu i zatrzymać się na przystanku Belgradzka. W Warszawie jeśli jedna trasa jest nieprzejezdna miałem możliwość dojechania dłużej ale innymi autobusami, lub tramwajami. W Warszawie w centrum jeździ się tramwajami, na obrzeżach autobusami. Tramwaje mają trasy alternatywne, jak jedna jest niedrożna to można łatwo przekierować na objazdy. Nie chcę się więcej rozpisywać – to moje zdanie.
- Skuteczniejsze patrolowanie pociągów SKM szczególnie w okresie dojazdu/powrotu z pracy (piwkujący panowie) oraz w godzinach wieczornych.
- Ułatwienia w podróżach rowerem - częste zmiany biegu ścieżki rowerowej wymagają jazdę skrótami oraz chodnikiem (traktowanie roweru nie jako rekreacji a sposobu komunikacji w mieście). Wprowadzenie rozwiązań

poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów szczególnie na skrzyżowaniach i wyjazdów z bram. Dalsza budowa ścieżek rowerowych. Poprawa/wprowadzenie komunikacji do obszarów peryferyjnych. Wprowadzenie rzetelnej informacji pasażerskiej - chciałbym mieć pewność, że dany kurs w danym dniu zostanie wykonany (a z tym w weekendy w mniej oczywiste miejsca bywa różnie). Wprowadzenie odcinkowych pomiarów prędkości na głównych drogach (w szczególności przelotowych w mniejszych miejscowościach). Wprowadzenie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo w otoczeniu przystanków, zarówno osób oczekujących (oświetlenie, zadaszenie, przycisk SOS) jak i pasażerów dochodzących (bezpieczne przejścia dla pieszych, spowalniacze, azyle, itp.).

- Zdecydowana reakcja pracowników (kontrolerów, kierowców, maszynistów itp.) na osoby zakłócające spokój pasażerów - czyli osoby pijane, bezdomne, wulgarne czy słuchające głośno muzyki (z głośników, nie przez słuchawki oczywiście). W ostatnim czasie także na osoby nienoszące maseczek i nieutrzymujące dystansu społecznego. Jasna komunikacja. np. przy awarii SKM, oczywiście niemożliwej do przewidzenia, pasażer najczęściej nie wie, jak długo potrwa jego podróż, za ile naprawdę przyjedzie pociąg zastępczy itp. Ma to znaczenie, ponieważ w wielu przypadkach można zaplanować alternatywny sposób podróżowania. W praktyce pasażer najczęściej jest pozostawiony sam sobie. Likwidacja zielonych strzałek na skrzyżowaniach w centrach miast - większość potrażeń pieszych na pasach jest na tych skrzyżowaniach, gdzie są właśnie zielone strzałki, które przez kierowców są traktowane jak zielone światło. Sam wielokrotnie byłem świadkiem sytuacji, na skrzyżowaniu ul. Władysława IV i 10 Lutego w Gdyni, gdy samochód wjeżdżał na pasy, choć byli już na nich ludzie.
- Edukacja kierowców w zakresie odczuwania bezpieczeństwa przez rowerzystów na ulicach przeznaczonych dla ruchu ogólnego. Częstsze kontrole w zakresie trzeźwości i posiadanych uprawnień kierowców. Ograniczenie prędkości na głównych arteriach miasta. 4. Budowa pasów rowerowych oddzielonych od ruchu ogólnego.

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

- Edukacja, edukacja i edukacja. Propagowanie bezpiecznych zachowań na drodze, nagradzanie kierowców za bezpieczną jazdę, promocja zrównoważonego stylu życia, wzajemnej życzliwości, radzenia sobie ze stresem i agresją. Czerwona fala dla pojazdów przekraczających dopuszczalną prędkość (widziałem takie rozwiązanie w Norwegii).
- Inwestycje w transport kolejowy - PKM/SKM. Buspasy, ale nie kosztem obecnych odcinków jezdni, tylko dobudowane nowe pasy. Dłuższe składy pociągów SKM, PKM. Krótsze przerwy pomiędzy kolejnymi kursami w godzinach szczytu
- Komunikacja między gminą wiejską Tczew a miastem Tczew jest na niskim poziomie - kursy prywatnych przewoźników busami są rzadkie w ciągu dnia, w nocy nie kursują, a do tego są relatywnie drogie. Komunikacja kolejowa między Tczewem a 3miastem jest słaba - jakiś czas temu zlikwidowano najtańsze połączenia (SKMki), od lat jest problem wieczorno-nocnych powrotów np. z teatru czy koncertu w Gdańsku czy Gdyni.
- Likwidacja pasów rowerowych w jezdni - niebezpieczne sytuacje i realizacja wydzielonych tras rowerowych. Ograniczenie prędkości ruchu rowerów na trasach rowerowych w terenie zabudowanym do 15 km na godzinę a w miejscach niebezpiecznych do 5km/h (np.. przejazdy przez ulicę, przejścia dla pieszych). Poprawa nawierzchni dróg. Rozbudowa układu ulicznego.
- Poprawa infrastruktury rowerowej (ciągłość oraz łączenie jej z ruchem samochodowym, a nie pieszym, tzn. pasy rowerowe na jezdni zamiast ciągów pieszo-rowerowych). Skuteczna walka z parkowaniem w miejscach takich jak: chodniki, obręb skrzyżowań i przejść dla pieszych. Wylimitowanie piratów drogowych, przede wszystkim: przekraczających prędkość, niezatrzymujących się na czerwonych strzałkach, wymuszających pierwszeństwo na przejściach dla pieszych, wyprzedzających na przejściach dla pieszych
- Porządnie wyszkoleni i doświadczeni kierowcy. Tabor i infrastruktura, która nie ma kilku awarii dziennie. Pozbycie się meneli (tzn. bezdomnych) i pijanych z

pojazdów. Zwiększenie bezpieczeństwa podróży w godzinach późnowieczornych (nie raz padałam ofiarą zaczepek, kradzieży czy wręcz molestowania!)

- 2 pasy w każdym kierunku na Spacerowej
- 3 pasy na obwodnicy.
- Aby autobusy jeździły częściej
- Akcje i formacyjne/edukacja ludzi/dzieciaków żeby reagować jak widzą coś niepokojącego w zachowaniu innych wraz z informacją co robić w takich sytuacjach
- Aktualnie powodem jest koronawirus, więc zapewne to mnie demotywuje do komunikacji zbiorowej.
- Aktualnie powstrzymuje przed komunikacją zbiorową pandemia, ludzie bywają agresywni a kierowcy nie są w stanie tego opanować w pojedynkę
- Aktualnie realne egzekwowanie przepisów dotyczących noszenia masek i zachowywania dystansu społecznego. ogólnie poprawienie stanu technicznego pojazdów, co sprawiłoby, że mniejsza ich liczba wypadłaby z kursów.
- Aktualnie zwiększenie częstotliwości kursów i mniejszy tłok w środkach transportu
- Aktualnie, mniejszy tłok w komunikacji publicznej z uwagi na covid
- Aktywny monitoring w komunikacji miejskiej.
- Aplikacja mobilna pozwalająca zakupić bilet on-line oraz pozwalająca śledzić czas rzeczywisty podróży. Dzięki temu nie stresowałbym się o bilet ani o spóźnienie do np. pracy.

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

- Asfaltowana, gładka trasa rowerowa z Oruni Górnej przez Granitową do centrum, z oświetleniem i monitoringiem na Oruni. Już ponad dekadę miasto blokuje przejazd tą trasą rowerem czy hulajnogą (budowa drogi po wale, Forum Gdańsk, wiadukt Biskupia Górka, objazdy brukiem, kocimi łbami lub brak objazdu). Szybki tramwaj/pociąg elektryczny/równoważny inny z Oruni Górnej (z centrum osiedla, blisko przystanku Orunia Górna, nie z pola za osiedlem) do centrum miasta i ew. do Wrzeszcza.
- Autobusy przegubowe na trasie Gd.-Jasień - Centrum Gdańska
- Autobusy z obrzeży miasta do przemysłowych części
- Autonomiczne pojazdy
- Autonomiczne, punktualne pociągi SKM.
- Bardziej nowoczesne (bezawaryjne) pojazdy kolei miejskich, częstsze kontrole Służb Ochrony Kolei.
- Bardziej odseparowane od siebie miejsca. Zmniejszyłaby ryzyko kradzieży lub niewielkich aktów przemocy seksualnej (klepanie, łapanie).
- Bardzo dobrej jakości i szerokie ulice, przy każdej ulicy ścieżka rowerowa
- Bardzo dobrze oświetlone deptaki i przystanki komunikacji miejskiej, kamery na dworcach i przystankach (chociażby kamera umieszczona na pobliskiej lampie), częstsze patrole straży miejskiej lub policji, szczególnie, gdy się ściemnia oraz pozbycie się z dworców i przystanków osób bezdomnych czy osób wciskających kwiatka, zaczepiających i wyłudzających pieniądze rzekomo na leczenie bliskiej osoby - myślę, że systematyczny patrol i interwencja odstraszyłyby te osoby.
- Bat na kierowców i rozbudowa infrastruktury rowerowej kosztem samochodowej. W Polsce kierowcy jeżdżą jak wariaci. Jest to spowodowane przewymiarowaną, rozpasaną infrastrukturą i traktowaniem samochodu jako

najwyższego prawa człowieka. Parkować można wszędzie, chyba że słupek fizycznie zabrania. Na większości dróg w mieście jest ograniczenie do 50 km/h ale są tak zaprojektowane, że można się swobodnie czuć jadąc po nich 90 km/h. Mamy pełną społeczną akceptację i przyzwolenie policji do jazdy 20-30 km/h powyżej obowiązującego limitu i drogi na to pozwalają, a nawet na więcej. Szerokość zabija. Konsekwencją tego stanu rzeczy jest, że piesi czują się zdominowani przez hałas i smród, rowerzyści boją się jeździć po drogach i wybierają chodniki i jeszcze więcej ludzi przesiada się do samochodów żeby się od tego odciąć.

- Bez przesiadek, lepiej skomunikowane OBC, tramwaj z Zaspą.
- Bezkolizyjna droga rowerowa z Gdyni do Gdańska.
- Bezkolizyjne skrzyżowania ścieżek rowerowych.
- Bezpieczeństwo uważam, że jest na poziomie, ale brak infrastruktury rowerowej i poszanowania uczestników ruchu względem innych. A no i dzieci na ddr, gdzie są pieszymi.
- Bezpieczna infrastruktura piesza i rowerowa oraz ograniczenie prędkości pojazdów.
- Bezpieczna infrastruktura pieszo –rowerowa.
- Bezpieczna jazda innych uczestników ruchu..
- Bezpieczna, odseparowana od ruchu samochodowego oraz spójna infrastruktura rowerowa na większej liczbie ulic.

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

- Częstsze przyjazdy autobusów, pociągów
- Częste kontrole biletów i skuteczne, natychmiastowe eliminowanie pasażerów nie spełniających warunków do wspólnego podróżowania - pijani, śmierzdzący tzw. żule.
- Częste kontrole policji gdyż kierowcy nagminnie używają telefonów komórkowych w czasie jazdy jak też kontrola przy przejściach dla pieszych w godzinach rozpoczynania zajęć lekcyjnych ,dzieci czekają bardzo długo zanim zostaną opuszczone na pasy
- Częste kontrole samochodów marki BMW
- Częste kontrole służb porządkowych i akcje promujące reagowanie innych pasażerów na nietypowe sytuacje
- Częste kontrole Straży Ochrony Kolei w SKMach, szczególnie w nocnych godzinach.
- Częste kursy autobusów
- Częste kursy pociągów SKM i autobusów, zmniejszające zapełnienie pojazdów.
- Częste lotne patrole ochrony, szczególnie w SKM
- Częstsze kursowanie transportu publicznego = mniej ludzi w składach
- Częstsze kursy komunikacji.
- Częstsze interwencje służb takich jak SOK, możliwość skorzystania z komunikacji tylko po okazaniu biletu – przykładem może być Chorwacja, gdzie bilety sprawdza się przy otwartych drzwiach do pojazdu bądź Stany Zjednoczone, gdzie trzeba przejść przez barierki i bramki.
- Częstsze kontrole
- Częstsze kontrole bezpieczeństwa taboru prywatnych firm autobusowych, których obszarem działania jest powiat lęborski. Autobusy te nie nadają się do przewozu pasażerów. Są to przerobione samochody dostawcze, które mają wstawione siedzenia. Kierowcy również nie sprawiają wrażenia odpowiedzialnych, więc jak już jestem zmuszona do podróży tego typu linią autobusową, obawiam się o swoje zdrowie i życie.
- Częstsze kontrole biletów, monitoring, częstsze kontrole policji.
- Częstsze kontrole biletów, reagowanie kierowców na burdy w pojazdach, jeśli nie osobiście, to systemem napadowym
- Częstsze kontrole ochrony w składach SKM. Zwłaszcza na końcach wagonów, w których notorycznie jest pity alkohol przez starszych panów. Jeżdżę codziennie rowerem - nie uśmiecha mi się jeżdżenie w woni alkoholu. Dodatkowo, jako kobieta, mam spore obawy, co może mnie spotkać od strony takich podpitych jegomościów. A roweru przecież nie mogę przewieźć w innym miejscu wagonu. Rzadko kiedy czuję się bezpiecznie w podróży SKMką.
- Częstsze kontrole policyjne na drodze S7, 89.
- Częstsze kontrole w pociągach tramwajach itd. zwłaszcza w godzinach nocnych
- Dobra nawierzchnia ulic, ścieżek rowerowych i chodników.
- Dobra struktura ścieżek rowerowych tych w mieście jak i tych, które prowadzą z obrzeży miasta (dzielnic) do centrum. Leśne ścieżki, które są od lat są "rozjeżdżane przez ciężki sprzęt leśny i nie naprawiany czyli wyrównywany.
- Dobre i częste połączenie autobusowe z Malborka do Tczewa.

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

- Ja z Gdyni, abyśmy co najmniej mieli takie ścieżki rowerowe jak w Gdańsku, a nawet ich przegonili. No i połączenie przez Kwiatkowskiego Obłęża z Grabówkiem . Pozdro dla Metropolii
- Jakakolwiek linia komunikacji miejskiej przejeżdżająca przez moją miejscowość! To było byłoby bezpieczniej, bo dziś do przystanku trzeba dojść pieszo albo do Gdańska (ul. Bysewska) lub do Leżna (Al. Lipowa) czy Pępowa (przystanek PKM). Wieś Czaple mimo, że bezpośrednio graniczy z Gdańskiem jest obecnie wykluczona komunikacyjnie! Problemem jest też dojazd do komunikacji gdańskiej hulajnogą elektryczną. Bo choć zgodnie z regulaminem ZTM Gdańsk, można ją przewozić złożoną, dzieci często są wyprasane z autobusu i nie mogą dotrzeć na czas do szkoły. Mimo wielokrotnych interwencji sytuacja się nie zmienia.
- Jakby nie siedziało w autobusie, wszystkie miały włączoną i efektywną klimatyzację.
- Jako rowerzysta czułbym się bezpieczniej w codziennych podróżach gdyby infrastruktura drogowa była bezpieczna tzn. fizycznie ograniczała do prędkości bezpiecznych dla określonej kategorii drogi, a drogi o parametrach wyższych przecinały się z ruchem rowerowym bezkolizyjnie. Tam gdzie fizycznie odseparowany ruch samochodów krzyżował się kolizyjnie z rowerowym prędkość samochodów była fizycznie ograniczana a widoczność wzajemna w razie konieczności wspomagana (lustra). Generalnie stosowanie wzorowanych na holenderskich wytycznych projektowania dróg rowerowych czy dróg w ogóle.
- Jakość dróg
- Jakość i ilość dróg
- Jazda kierowców zgodna z kodeksem drogowym - bez przekraczania prędkości i wyprzedzania na tzw. „trzeciego”; włączanie kierunkowskazów przed skrętem.
- Jazda rowerem z daleka od ulicy na dedykowanej ścieżce.
- Jazda rowerem: wydzielenie pasów rowerowych, odchodzenie od modelu wydzielonych dróg rowerowych; Jazda komunikacją miejską: zwiększona częstotliwość- mniejsze napełnienie w pojazdach;
- Jeden bilet na całe Trójmiasto.
- Jeden bilet na wszystkie środki komunikacji miejskiej
- Jeden bilet na wszystkie środki transportu.
- Jedna taryfa! Bezpieczeństwo podróży oznacza dla mnie skupienie się na swoich sprawach, a nie na podróży jako takiej - jej organizacji, poświęcaniu czasu na kalkulowanie kosztów. Podróż transportem publicznym to środek do celu (praca, sprawy osobiste, rekreacja). Świadomość, że płacę za ten środek wg widzimisię różnych przewoźników (właścicieli), którzy nie są w stanie dogadać się między sobą, aby mi to poruszanie się ułatwić, sprawia, że mam poczucie, że specjalnie nikt się tutaj moim interesem nie przejmuje. Jak zatem mam się czuć bezpiecznie przy takim podejściu do transportu zbiorowego?
- Kamery, straż widoczna na mieście.
- Kampania informacyjno-edukacyjna skierowana do wszystkich użytkowników dróg (piesi, kierowcy, rowerzyści) ucząca wzajemnego poszanowania praw i życzliwości - skończyć z narastającą wrogością i oskarżeniami!
- Kontroler nie powinien wyglądać i zachowywać się jak złodziej - zazwyczaj nie da się odróżnić kto jest kontrolerem a kto złodziejem. Przepisy dot. maseczek powinny być realnie egzekwowane (ktokolwiek nie ma maseczki, kierowca nie rusza z przystanku).
- Kontrolowanie kierowców, aby przestrzegali ograniczeń prędkości, parkowania i nie jeździli na czerwonym świetle.

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

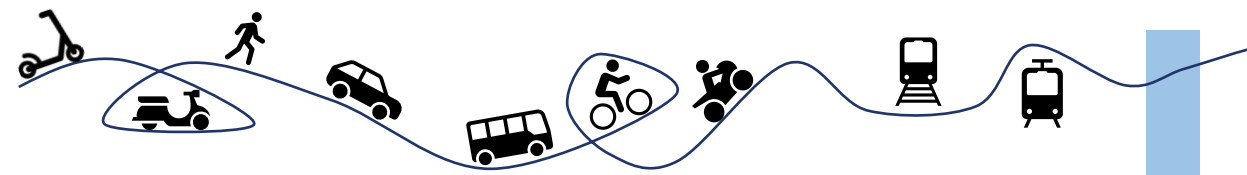
- Mniej osób w komunikacji miejskiej przez zwiększenie częstotliwości kursów.
- Mniej osób w pojazdach komunikacji miejskiej.
- Mniej osób w pojeździe
- Mniej pasażerów w komunikacji miejskiej, zakrywanie przez wszystkich nosa i ust (maseczki często noszone na brodzie albo wcale).
- Mniej patologii której nie da się słuchać w przestrzeni publicznej.
- Mniej przesiadek.
- Mniej przesiadek, większa częstotliwość kursów.
- Mniej przesiadek. Brak połączeń między dzielnicami i wszystko przez Gdańsk Gł.
- Mniej rowerzystów zakaz rowerów. Brak pieszych.
- Mniej samochodów na ulicach, więcej miejsc siedzących w tramwajach, SKM i autobusach.
- Mniej samochodów.
- Mniej samochodów na drogach i mniej agresji innych użytkowników dróg.
- Obecnie jest Covid, więc staramy się nie korzystać z komunikacji miejskiej.
- Obecnie kwestia bezpieczeństwa jest silnie związana z sytuacją pandemii. Autobusy w Gdańsku są zatłoczone, tylko wyższa częstotliwość pozwoli na rozładowanie potoków, a tym samym zwiększenie bezpieczeństwa.
- Obecnie nie korzystam z komunikacji ze względu na pandemię. Poprawa tej sytuacji sprawiłaby że ponownie zaczęłabym korzystać z autobusu.
- Obecnie to częstsze kontrole odnośnie obowiązku zakrywania ust i nosa oraz częstsze kursy
- Obecnie w czasie zagrożenia epidemicznego przydałyby się częstsze kontrole przestrzegania przepisów zasłaniania ust i nosa. Niestety część ludzi nadal to ignoruje. Z kolei w godzinach wieczornych regularne patrole Straży Miejskiej działałyby odstraszająco na rozmaitej maści margines społeczny.
- Obecnie w trakcie pandemii większa ilość i częstotliwość kursów komunikacji miejskiej, tak żeby w pojazdach było jak najmniej osób.
- Obecność osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów.
- Obecność policji na drogach i edukacja kierowców samochodów polegająca na umiejętności prowadzenie samochodu w ruchu miejskim. Nagminnym jest korzystanie z bus pasów przez pojazdy nieuprawnione, wjazd na skrzyżowanie bez możliwości opuszczenia go przed zmianą światła, nie respektowanie zasady jeżdżenia na zamek. Ponadto należy uświadomić jak ważna jest dynamika poruszania się w ruchu miejskim, niektórzy kierowcy nie zdają sobie sprawy że spóźniona reakcja na zielone światło powoduje zwiększenie się dystansu między samochodami co z kolei ma wpływ na przepustowość skrzyżowania. Jest o a ograniczona w niektórych przypadkach o 50%.
- Patrole Policji / Straży Miejskiej na dworcach, pętlach i węzłach przesiadkowych.
- Patrole Policji lub Straży Miejskiej.
- Poprawa infrastruktury rowerowej w mieście.
- Poprawa infrastruktury rowerowej, edukacja kierowców i rowerzystów.
- Poprawa warunków jazdy po obwodnicy. Dużo kierowców jeździ zbyt szybko i brawurowo, powodując zagrożenie na drodze.

Wiza podróżowania w Metropolii

Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo

- Sprawny system połączeń publicznych z dużymi miastami.
- Stabilny rozkład jazdy, brak opóźnień. Pracownicy ZTM pilnujący przestrzegania zasad- maseczki, dystans, kultura. Lepiej oświetlone przystanki wieczorami i zimą, zaś latem zacienione przystanki z drzewami.
- Stan techniczny SKM Wymiana taboru na nowy z firm takich jak Pesa NewaG oraz odpowiednie przeszkolenie pracowników ZKM oraz pilna wymiana autobusów wyprodukowanych przed 2010 rokiem a jeżeli SKM 1990 rokiem.
- Standardowe patrole służb nie w celach dbania o komfort i bezpieczeństwo pasażerów. Możliwość zwrócenia się do kogoś w sytuacjach kiedy inny pasażer zachowuje się, nieodpowiednio itd. szczególnie w godzinach wieczornych.
- Stanowcza reakcja kierowcy na jakiegokolwiek niebezpieczne zachowanie, bardzo częste patrole Policji i innych służb.
- Stanowcze Egzekwowanie zasad podróżowania środkami komunikacji masowej w czasie pandemii.
- Stosowanie się kierowców do obowiązujących przepisów drogowych.
- Straż kolei w pociągach.
- Straż miejska lub policja w pojazdach Komunikacji Miejskiej, zwłaszcza nocnej.
- Stresuje mnie opcja spóźnienia się do pracy.
- Strzeżone parkingi rowerowe przy dworcach, windy w SKM dostosowane do rowerów (mój się nie mieści), więcej miejsc na rowery w pociągach i SKM, dostosowanie infrastruktury (np. ergonomiczne podjazdy dla rowerów na schodach w SKM - w Gdańsku Głównym nie ma wcale, a w Śródmieściu są zbyt strome)
- Stworzenie dobrych połączeń z Gdańska południe.
- Stworzenie ścieżek rowerowych,
- Surowe karanie m.in. pijących alkohol w transporcie zbiorowym.
- Więcej kursów = mniejszy tłok, wezwania przez głośniki w komunikacji o zachowanie dystansu brzmia jak drwina. Czystsze autobusy i tramwaje.
- Zdublowane autobusy w czasie pandemii; kierowcy autobusów przeszkoleni z płynności jazdy (bo często gwałtownie przyspieszają i hamują co może spowodować upadek np. starszej osoby); likwidacja możliwości zakupu biletów u kierowcy autobusu (żeby zajęli się bezpiecznym prowadzeniem pojazdu a nie sprzedażą biletów) w zamian za możliwość zakupu go w autobusie z automatu; możliwość zakupu biletów w środku SKM z automatu;
- Ze względu na bycie samotną matką i odwożenie dzieci do przedszkola a potem żłobka a na końcu podróż do pracy nie korzystam na co dzień z transportu publicznego. Za dużo straciłbym cennego czasu.
- Zgranie rozkładu jazdy pociągów Regio z SKM bez obawy spóźnienia do pracy. Regio-SKM brak zgrania, tramwaj odcinek Gdańsk Główny - Śródmieście przez ilość świateł pokonuje w 10 minut - 3 przystanki. Mniejsza ilość osób bezdomnych, które zagadują często w stanie nietrzeźwym od rana do wieczora.
- Zielona fala na głównych ciągach komunikacyjnych.
- Zintegrowanie zarządzania prac remontowych na drogach- wprowadzenie logiki, jakiegoś rozsądnego harmonogramu, zamiast rozpoczynanie remontu na drogach głównych i objazdowych jednocześnie przy braku synchronizacji między poszczególnymi miastami rejonu Trójmiasta. Prowadzenie prac remontowych na drogach intensywnie 24g na dobę i skrócenie czasu remontu do minimum, lub prace drogowe poza godzinami szczytów, w nocy i dni wolne od pracy.

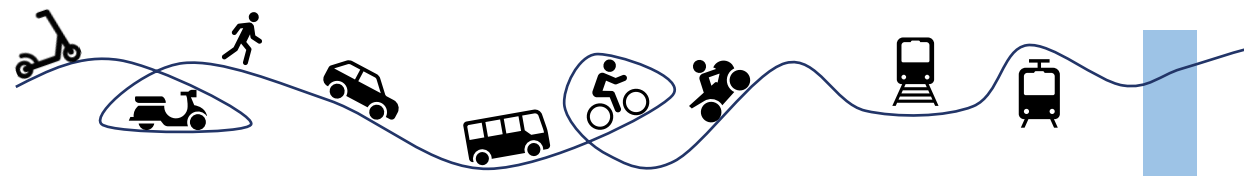
Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*



Wizje podróżowania w Metropolii były opisywane w sposób bardzo szczegółowy, ale również w sposób ogólny. Wizje takie zaproponowało 50% badanych, z czego unikatowe propozycje to 1842 wpisów. Propozycje te opisywane były w następujący sposób (dosłowne cytaty z opisów Respondentów):

- 1 pas na wszystkich jezdniach 2 i 3 pasmowych wydzielony na transport rowerowy - poza drogami rowerowymi. Obowiązkowa separowana droga rowerowa wzdłuż wszystkich linii kolejowych i dróg szybkiego ruchu. Zaprojektowane tunele lub wiadukty nad liniami kolejowymi i drogami szybkiego ruchu: przykłady: kładka/tunel na Spacerowej – co najmniej 3 miejsca (na dole, w środku i przy wyjeździe od strony Gołębiewa). Tunel/kładka linia kolejowa okolice Krykulca PDK, kładka nad torami pomiędzy Źródło Marii a Osowa, która zaraz się rozsypie. Tunel pod obwodnicą na wysokości Gołębiewa
- Wersja pesymistyczna: Makabryczne korki, o ile nie przestanie się budować centrów typu Olivia business Center czy Alchemia w niewielkich odległościach, przy jednoczesnym braku edukacji proekologicznej i słabej ofercie transportu publicznego, np. PKM oraz brakujących buspasach Wersja optymistyczna: więcej pracy zdalnej i zakupów online, czyli mniejszy ruch samochodowy, większa świadomość ekologiczna ludzi przekładająca się na korzystanie z rowerów. Bez zwiększenia i zintegrowania liczby połączeń, biletów, stworzenia buspasów i połączeń PKM nie będzie dobrze.
- Rozwinięty transport szynowy, tramwaje w centrum, autobusy w dzielnicach oddalonych od centrum. Dobrze zaprojektowane węzły przesiadkowe Warszawski przykład "Metro Ratusz Arsenal" dzięki tłumy ludzi tam się przesiadają, a w Gdańsku "Bretowo PKM" na palcach jednej ręki można policzyć pasażerów wysiadających z 210 na tym przystanku. Małe autobusy dowożące ludzi do węzłów przesiadkowych, Warszawski przykład autobus 201, w Gdańsku podobny to 195, proszę porównać częstotliwość kursowania Warszawskiego 201 i Gdańskiego 195, taka jest właśnie różnica pomiędzy dobrze zaprojektowanym zbiorcomem, a gdańskim. Bezkolizyjne skrzyżowania.
- Sprawny, wspólny system wypożyczalni rowerów/hulajnóg. Prosta, jednolita taryfa na transport zbiorczy. SKM południe oraz elektryzacja PKM. Autonomiczne samochody na minuty.
- Utworzenie obwodnicy omijającej Pruszcz Gdański (połączenie np. od Trasy Sucharskiego do drogi 91 przed Pszczółkami i dalej do Autostrady A1). Szeroko rozwinięta oferta wynajmu pojazdów na minuty - najlepiej zasilanych wodorem aby były ekologiczne a z drugiej strony nie wymagały długich przestojów na tankowanie, z przygotowanymi specjalnymi strefami przy każdym węźle komunikacyjnym i w centrum miasta gdzie wjazd miały by tylko te pojazdy. Mam nadzieje że stanie się to szybciej niż za 20 lat - Bardzo mocna komunikacja pasażerska z Pruszczem Gdańskim, aktualnie droga 91 staje się coraz mniej wydolna i niebawem będzie wymagała poprawy.
- Każdy mieszkaniec Metropolii ma nie więcej jak 5 minut na piechotę do najbliższego przystanku. Przejazdy są darmowe. Transport publiczny ma zerowe emisje CO2. Centra Gdańska, Gdyni i Sopotu są zamknięte dla ruchu samochodowego a większość ulic przekształcona w woonerfy.
- Możliwość sprawdzania przejazdów środków transportu w czasie rzeczywistym Zintegrowane rozkłady, przemyślane przesiadki. Aplikacja kompleksowo obsługująca przejazdy każdym środkiem w całej metropolii z możliwością zakupu biletów, zwłaszcza miesięcznych (obecnie w Gdańsku wyrabianie karty miejskiej wymaga zostawienia legitymacji studenckiej na kilka dni w miejscu wyrabiania, co wiele znajomych mi osób uważało za wielkie nieporozumienie i rezygnowało z korzystania z transportu miejskiego)
- Ograniczenie użytkowania samochodów prywatnych przez odgórne nakazy i zakazy (np. ograniczenia wjazdów do miast) - użytkownicy nie rezygnują dobrowolnie z przejazdów własnymi autami. Jest niewykorzystana szansa na rozwój połączeń drogą morską - tramwaj wodny Gdańsk-Sopot-Gdynia - Hel jest zbyt mało popularny.

Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*

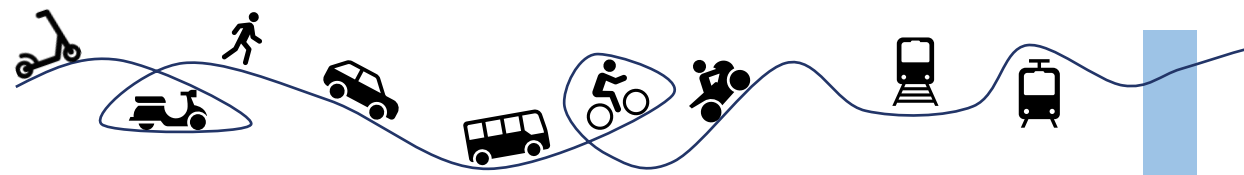


- Autonomiczne samochody na żądanie.
- Autonomicznym i ekologicznym pojazdem zbiorowym.
- Autostrady rowerowe, przywileje dla pieszych i rowerzystów. Bezpieczne miejsca na zaparkowanie roweru. Uspokojony ruch samochodowy, więcej połączeń transportu zbiorowego w weekendy.
- Bardziej przyjazna mieszkańcom i środowisku.
- Bardziej rozbudowana PKM, więcej ścieżek rowerowych.
- Bardziej rozbudowana sieć kolei miejskiej, którą można dotrzeć do innych trójmiejskich dzielnic.
- Bardziej rozwinięta kolej metropolitalna i SKMka, więcej dróg szybkiego ruchu.
- Bardziej zintegrowana, nadzorowana przez jedną instytucję, a nie wielu organizatorów. :)
- Bardzo chciałabym rowery miejskie do 15 minut darmowe tak jak we wielu miastach!
- Bardzo chciałabym aby sieć transportu zbiorowego przeszła wspólną reorganizację i została wreszcie sensownie połączona. Aby rozkłady różnych środków tworzyły sensowną sieć połączeń. Równie mocno życzyłbym sobie aby społeczeństwo zamiast jedynie wzrastających podziałów i agresji różnych grup społecznych, przestało być przerażającym otoczeniem.
- Bardzo dobra infrastruktura dla podróżowania osobistymi środkami transportu (rower, hulajnoga, etc.). Na dłuższych dystansach osiowe połączenia kolejką. Samochód jako uzupełnienie transportu.
- Bardzo dobrze zorganizowany transport publiczny, ogromna ilość dróg dla

pieszych rowerów, pojazdów elektrycznych jednoosobowych, samochody autonomiczne. Brak pojazdów o silnikach spalinowych. Takie mam marzenie ale prawda jest taka że zaleją nas stare diesle z zachodnich krajów a nasi krajanie będą jeździć tymi „rozściełaczami raka”

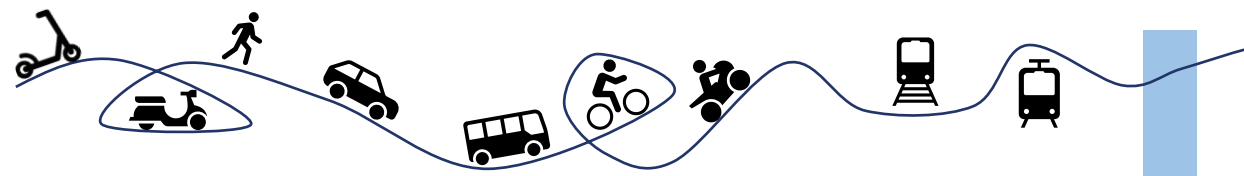
- Bardzo duża dostępność rowerów i hulajnóg współdzielonych (również w dzielnicach odległych od centrum), koszty używania ich są połączone z biletem na tradycyjną komunikację zbiorową. SKM doprowadzona do południowych dzielnic Gdańska (co najmniej pętla Świętokrzyska) oraz 2 tory SKM do Pruszcza/Tczewa. Węzeł przesiadkowy przy Gdańsk Lipce (autobusy z południa Gdańska, Pruszcza zwożą pasażerów + parking dla samochodów). Obecna linia PKM jest wpięta przy przystanku Zaspą również w tory w stronę Gdyni. Na głównych odcinkach SKM kursuje w szczycie do max 5 min. Poza szczytem co max 10min. Stały takt SKM.
- Bardzo popularne prywatne rowery elektryczne i skutery elektryczne. Samochody używane tylko gdy naprawdę potrzeba - deszcz, dużo bagaży, zawożenie dzieci do szkoły itd..
- Bardzo rozbudowana kolej ze zorganizowanym transportem do kolei (autobusy do pkt zgodne z rozkładem jazdy, drogi rowerowe).
- Bardzo rozwinięta sieć nowoczesnej kolei SKM, wzbogaconej o nowe linie i przystanki. Odpowiednik metro dla Trójmiasta, ze skoordynowanym transportem kołowym, o dużej częstotliwości.
- Bardzo trudne pytanie, ale cieszy że w końcu będą inwestycje bo długo stało tu wszystko, nikt się nie interesował. będzie lepiej i zobaczymy co dalej.. to już jednak co jest w planach będzie ogromną pomocą na długie lata.

Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*



- Chciałabym efektywnego, szybszego transportu zbiorowego, rozbudowanej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów i mniejszej obecności samochodów w miastach.
- Chciałabym podróżować transportem zbiorowym, ale mieszkając na obrzeżach miasta i widząc trend likwidacji połączeń to wielkich nadziei na poprawę nie mam. PKM miała być lekiem na korki, ale niestety mieszkając na wsi, nie ma możliwości dojazdu do stacji. Ale jakbym mogła pomarzyć to chciałabym żeby zostały wydłużone linie tramwajowe w kierunku gminy Żukowo.
- Chciałabym żeby miasto było tak skomunikowane jak Berlin gdzie w godzinach szczytu metro i inne kolejki na każdej linii kursują co 3 minuty a poza nim co 7 .
- Chciałabym, aby za 20 lat podróże odbywały się niemal wyłącznie transportem zbiorowym/rowerem/pieszko, a liczba samochodów osobowych poruszających się po Metropolii została zminimalizowana do minimum.
- Chciałabym, żeby zmalała liczba samochodów poruszających się po ulicach, może należałoby wprowadzić opłaty za wjazd do centralnych dzielnic (to propozycja do poprzedniego pytania). Jednak mam obawy, że nic się nie zmieni, samochodów będzie przybywać, będzie coraz brudniej i coraz głośniej.
- Chciałabym by był bardziej popularny rower, bo będzie można pracować w dużej mierze zdalnie z domu. Samochody będą polegać tylko na transporcie większym niż 20km bo taka jest rozpiętość gdańska. krótsze odcinki powinny być robione komunikacją miejską (częste połączenia, przystanki na żądanie a nie na każdym, autobus ma priorytet w mieście tak samo tramwaj). Samochód powinien być wybierany jako rozwiązanie ostatnie do poruszania się po mieście. Będzie coraz cieplej (klimat się zmienia), więc rower i tylko rower powinien być.
- Chciałabym częściej korzystać z komunikacji zbiorowej. Wg mnie problem jest opieranie komunikacji na kolejce SKM. Często połączenia autobusowe nie są zadowalające a SKM nie jest dobra alternatywa.
- Chciałabym jeździć autem elektrycznym, już teraz myślę o jego zakupie ale ilość miejsc do ładowania psuje mi całą koncepcję. Auto żony stoi pod blokiem (mało używane) i rozważam zakup elektryka, ale gdzie go ładować? Cały czas jest zbyt mało takich ładowarek. Budujmy taką sieć i pomóżmy podjąć decyzję łatwiej, szybciej.
- Chciałabym uruchomienie pociągu pomiędzy Wejherowem, Gniewinem, Dębkami, Karwią, Władysławowem, Redą - w ruchu okrężnym
- Chciałabym widzieć połączenie Metropolii z wykorzystaniem linii kolejowych - czy to nowych, czy też zrewitalizowanych. Kolej umożliwia uzyskanie atrakcyjnych czasów przejazdu i pozwala sprawnie łączyć odległe miejscowości czy dzielnice.
- Chciałabym więcej SKMki i jakoś żeby tramwaj był szybszy bo jak na razie to czasy przejazdu takie jak PKSem do Starogardu gdańskiego,
- Chciałabym żeby każdy mieszkaniec metropolii mógł dojechać wszędzie bez samochodu i mając przystanek maksymalnie 5-10 minut od domu pieszo.
- Chętnie przesiadłbym się w mieście z samochodu do komunikacji ale przy obecnej siatce i systemie połączeń, małej częstotliwości i braku wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji w metropolii nie wyobrażam sobie za 20 lat podróży tymi środkami transportu. Dla przykładu. Obecnie by zawieźć dziecko do przedszkola jazda komunikacją w obie strony zajmie mi 60 min z wyjściem z domu i dojściem do przystanku i później do przedszkola. A samochodem zajmuje to max 20 min.!!!
- Delegalizacji pojazdów spalinowych. Opłaty za wjazd samochodów do centrum. Drastyczna rozbudowa infrastruktury rowerowej i promocja rowerów elektrycznych..
- Długie godziny spędzone w korkach.
- Do pracy dojazd transportem zbiorowym.

Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*

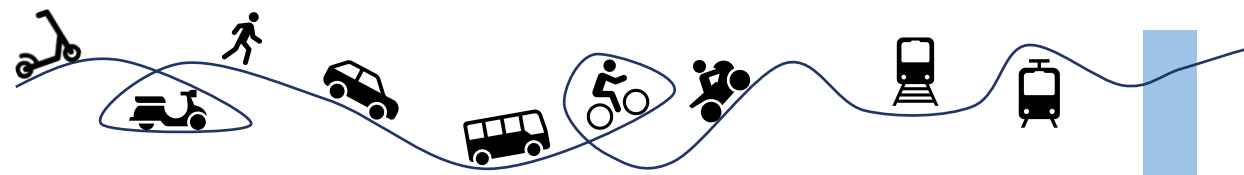


- Etap I: dojazd samochodem do darmowego parkingu z węzłem komunikacyjnym
Etap II: transport miejski lub pieszo/rower zależnie od celu
- Fatalna - przestarzały, rozsypujący się tabor i infrastruktura, brak ludzi do pracy, wysokie ceny biletów, w efekcie czego korki, bo ludzie nie będą chcieli korzystać z komunikacji miejskiej.
- Fizyczne ograniczenie prędkości w obszarze zabudowanym. Pojazdy przyszłości - wygodniejsze wersje hulajnóg i rowerów wypożyczanych przez telefon. GPS pokazujący czym i jak najszybciej dojedziemy do celu. Automatyczne mandaty dla łamiących zasady ruchu drogowego.
- Flota elektrycznych pojazdów na minuty połączona korzystną taryfą z tramwajami i pociągami.
- Gdańsk zamienia się w drugie Detroit i przejazd z jednego krańca na drugi staje się praktycznie niemożliwy - ze względu na niekompatybilny ze sobą labirynt ulic, nielogiczną sygnalizację i rozwiązania typu TriStar. Większość ludzi będzie mogła pracować tylko w najbliższej okolicy, co docelowo wywołała duże bezrobocie oraz konieczność podejmowania pracy poniżej swoich kwalifikacji.
- Gęsta siatka transportu autobusowego, tramwajowego, trolejbusowego i szynowego z częstymi odjazdami. W tej chwili jeżeli "ucieknie" mi PKM do/z Gdyni do/z Gdańska (PKM trasa Gdynia Stadion - Gdańsk Kiełpiniek) czekam.. godzinę! Bez korków to jest czas potrzebny na przejechanie tej trasy samochodem tam i z powrotem!!!
- Gęsta sieć pociągów połączonych z trolejbusami/tramwajami w miastach (wspólne przystanki, buspasy) oraz ścieżki rowerowe w miastach i pomiędzy nimi.
- Gęsta sieć zintegrowanych, często kursujących połączeń różnych środków transportu publicznego, w tym szynowego. Rozbudowana sieć rowerowa z

głównymi/przelotowymi trasami oddzielonymi od ruchu kołowego. Węzłowe, tanie parkingi obsługujące rejon w zasięgu ruchu pieszego lub 1 połączenia komunikacją.

- Gęstsza sieć połączeń kolejowych z okolicznymi miejscowościami
- Główna os transportowa powinna stanowić rozbudowana SKM, która stanie się koleją miejską a nie jak teraz aglomeracyjną. Powinna zostać rozbudowana o linię na południe Gdańska. Dodatkowo powinna powstać nowa linia PKM powinna zostać rozbudowana w kierunku Przymorza i w pełni zintegrowana z SKM. SKM powinny być autonomiczne, z dużym przyspieszeniem, czterema drzwiami w wagonie z jednej strony i jeździć (np.. Siemens Inspiro) z częstotliwością 3-4 minuty. Rozkłady tramwajowe i autobusowe powinny być w pełni zintegrowane z SKM. Ludzie będą odchodzić od posiadania własnych samochodów i używać rowerów miejskich, hulajnóg i elektrycznych autonomicznych tanich taksówek nie posiadających kierowcy.
- Główne ciągi komunikacyjne to transport szynowy (kolej i tramwaje), jako uzupełnienie i dojazd do stacji kolejowych autobusy/trolejbusy oraz transportowe węzły integracyjne na obrzeżach miasta. Przebudowa i uporządkowanie funkcji w otoczeniu stacji Wrzeszcz PKP, tak aby powstał tam węzeł integrujący wszystkie dostępne środki transportu. Aktualnie rejon ten pomimo ogromnych potoków pasażerskich nie spełnia podstawowych standardów wygodnej przesiadki. Dojścia piesze do przystanków o wysokim standardzie i bez barier dla wózków, ciągłość dróg rowerowych. Integracja taryfowa w całym obszarze metropolitalnym oraz czytelna informacja pasażerska przynajmniej na ważniejszych punktach przesiadkowych/stacjach kolejowych. Taka oferta przewozowa w transporcie zbiorowym aby mieszkańcy zaniechali codziennych podróży autem.
- Hulajnogi i rowery elektryczne + duża liczba samochodów na minuty dla osób mieszkających blisko centrum. Parkingi P&R i przesiadka na skm/pkm/tramwaj dla osób mieszkających na obrzeżach.

Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*

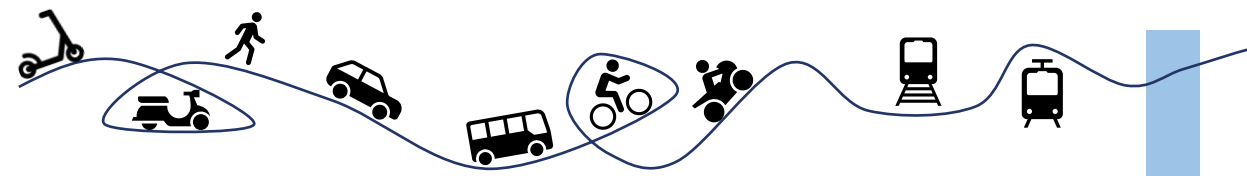


- Jeśli miasto nie skupi się na poprawie komunikacji między dzielnicami leżącymi na uboczu (jak np. Gdańsk Osowa), nie zadba o zmniejszenie kosztów biletów oraz częstsze kursy transportu zbiorowego, to mam tylko jedną wizję - dalej podróżować własnym samochodem. PKM okazało się wielkim niewypałem - brakuje kursów, szczególnie wieczornych i nocnych. Obwodnica nie wystarcza na potrzeby tak dużej aglomeracji, a jeśli już mam stać w korkach wybiorę własny samochód. Jakość komunikacji miejskiej jest TRAGICZNA. Proszę porównać sytuację z Warszawą czy Poznaniem. Ekologia ekologia, ale czasowo i finansowo samochód jest jedynym rozsądnym rozwiązaniem przy tak niewielkiej ilości kursów i drogich biletach.
- Jeśli nic się nie zmieni w kwestii beznadziejnego transportu zbiorowego - samochody będą nie tylko wyborem komfortu za wyższą cenę, ale wręcz najbardziej racjonalnym wyborem - najszybszym, najwygodniejszym i niewiele droższym od komunikacji zbiorowej.
- Jeśli organizacja transportu w Trójmieście się nie zmieni (więcej, częściej i na jednym prawdziwym wspólnym bilecie) to nadal będę jeździł samochodem. Przykład osobisty - moje dziecko tylko przez 1 miesiąc korzystało z darmowej komunikacji w Gdańsku, gdyż ze względu na tłok w tramwajach, do których zwyczajnie nie było w stanie wejść, regularnie (nawet 3-4 razy w tygodniu) spóźniało się do szkoły. Po miesiącu dania szansy komunikacji miejskiej wróciłem do codziennego odwożenia dziecka do szkoły, chociaż komunikację dla dzieci mamy w Gdańsku darmową... - bo za tym, niestety, nie poszły zmiany organizacyjne, a to od nich głównie zależy jakość organizacji, a nie od rozdawania darmowych biletów...
- Jeśli przez ten czas miasta nie będą rozwijały poprzez budowę nowych dróg, miasta zostaną całkowicie sparaliżowane. SKM również powinna się rozwijać poprzez budowanie nowych linii w różne zakątki trójmiasta
- Jeśli sieć kolejowa i drogowa nie zostanie rozbudowana, wg mnie za 20 lat całe miasta będą stały w permanentnych korkach. Budowanie buspasów i dróg

rowerowych popieram, ale nie kosztem istniejących dróg. Przy założeniu rozbudowy sieci kolejowej o tereny na północ oraz na zachód od Trójmiasta, budowę gęstej sieci ścieżek rowerowych oraz zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej można by skutecznie sprawić, że ludzie wybraliby transport publiczny i wspomniane na początku zakorkowanie miasta można by powstrzymać, bowiem ludzie chcą być zarówno "eko" jak i "healthy", ale w obecnych realiach często nie ma alternatywy dla samochodu w wielu przypadkach. Moim zdaniem budowa buspasów kosztem pasów samochodowych, likwidacja miejsc parkingowych, rozszerzanie strefy płatnego parkowania czy też zamiana dróg na deptaki nie doprowadzi do niczego pozytywnego. Takie rozwiązania są jak najbardziej zasadne w momencie w którym jest już dostępna alternatywa dla samochodu, a aktualnie widać, że władze zaczęły tę podróż od końca, nie dając wprawdzie rozwiązań alternatywnych (szybka kolej miejska/aglomeracyjna i jej gęsta sieć, dostępna nie tylko w połowie dzielnic lub miejscowości, bogata sieć dróg rowerowych, parkingi dla samochodów i rowerów przy nowych przystankach PKM, SKM, lepsza obsługa autobusowa miejscowości i osiedli poza centrum miast).

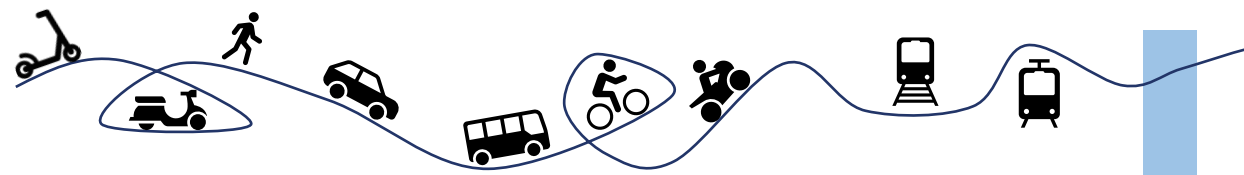
- Jeśli transport zbiorowy będzie funkcjonował tak jak dotychczas (totalny brak koordynacji rozkładów jazdy, absurdalnie długie trasy, skrajnie długie czasy przejazdu, fatalna częstotliwość), to nasza metropolia utknie w jednym wielkim korku. Korzystanie z transportu zbiorowego w naszej metropolii to bardzo bolesne doświadczenie dla osób zdesperowanych, szczególnie w Gdańsku.
- Jeśli w naszej Metropolii nie powstaną nowe linie tramwajowe, SKM, PKM, nowe drogi to nastąpi ogólny paraliż komunikacyjny.
- Jeżeli transport zbiorowy będzie zarządzany jak dotychczas czyli zwiększając ilość przesiadek, na których nie ma możliwości zmiany środka transportu 'drzwi do drzwi' - w 90% przypadków w momencie gdy np. Autobus podjeżdża na przystanek, tramwaj zamyka drzwi i odjeżdża więc trzeba czekać na kolejny wydłużając tym samym podróż, to zostaje tylko samochód.

Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*



- Korki, zapchane płatne parkingi, wysokie opłaty za alternatywne środki transportu.
- Korzystanie w 99 % z komunikacji publicznej :)
- Korzystnie z aut oraz rowerów na wynajem przez wszystkich. Bez potrzeby miliona miejsc parkingowych i posiadania auta na własność.
- Krótki czas oczekiwania na przesiadkę, konkurencyjna cena w porównaniu do użytkowania auta
- Krótsze linie, efektywniejsze przesiadki. Mieszkam na pograniczu Siedlec i Suchanina. Blisko tramwaju na Kartuskiej i autobusu na Suchaninie. Jeżdżę tramwajem do biura w Oliwie, bo tramwaj ma przewidywalny czas. Nie dlatego, że jest idealny. To głupie, że muszę okrążyć całe miasto jadąc z Piecek-Migowa do Oliwy. Unikam autobusów w godzinach szczytu, bo korki mnie nie kręcą, a gdański ZTM wciąż uważa, że autobusy kursujące między Wrzeszczem a Pieckami nie są zatłoczone. Choć są. I wszyscy w godzinach szczytu to czują. Nie znoszę jechać do Oliwy busem z Suchanina. Ten bus krąży zygzakiem. Strasznie głupie są te trasy. Kiedy bywam na Przymorzu, nie jestem w stanie zrozumieć tamtejszej sieci połączeń. Nieintuicyjne kierunki, dziwne zajazdy. Uważam, że trasy powinny być krótsze i prostsze. Mogą wymagać przesiadek, ale drzwi-w-drzwi. Naturalne i oczywiste dla mnie jest, by wzdłuż arterii pojazdy jeździły częściej, a mniej uczęszczane drogi posiadały linie do nich dowodowe. To daje dużą swobodę komponowania drogi. Długie linie się bardzo spóźniają i niekontrolowanie zapełniają. Rozkłady także powinny być dopasowane. Zbyt często tramwaj czy PKM uciekają sobie nawzajem. Ze nie wspomnę o SKM, która jest idiotycznie duplikowana przez busy, zamiast zostać zgrana. Obecny układ linii autobusowych trzeba „zaorać”.
- Kursowanie bez przesiadek oraz bardzo krótki czas oczekiwania na pociągi. Zmniejszenie częstotliwości podróżowania samochodem. Wzrost częstotliwości podróżowania łatwo dostępnym, tanim i szybkim transportem publicznym.
- Latające tramwaje
- Latające, ekologiczne mini samochody
- Lepiej skomunikowane i bezpieczniejsze ścieżki rowerowe, możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru na stacji SKM lub realna możliwość zabrania go ze sobą, zadane wiaty rowerowe w miejscach pracy, mniejszy tłok w autobusach i możliwość zabrania roweru. Ideał - model holenderski
- Lepiej zgrana komunikacja publiczna, możliwy dojazd rowerem ścieżkami/wydzielonymi pasami
- Lepsza dostępność komunikacji miejskiej dla mieszkańców dzielnic spoza centrum
- Lepsze drogi, większe bezpieczeństwo, więcej publicznych środków transportu.
- Lepsze i unowocześnione pojazdy, większa siatka połączeń, większa częstotliwość kursów, lepsze możliwości przesiadek, więcej buspasów, więcej miejsc siedzących, zakaz wstępu do środka komunikacji osób niezachowujących podstaw higieny osobistej i zwłaszcza bez biletu, uprzejmi kontrolerzy i kierowcy, wzajemny szacunek
- Lepsze połączenia
- Lepsze połączenia SKM i niespóźniające się pociągi.
- Lepsze połączenie SKM z Gdynia np.. Pogórze oraz lepsze połączenie między Rumia a Gdańskiem PKM.

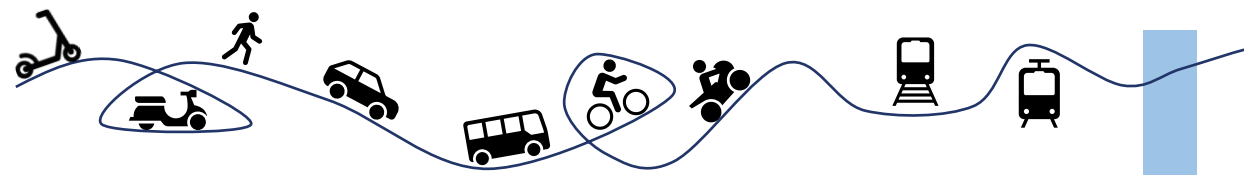
Wiza podróżowania w Metropolii *Metropolia za 20 lat*



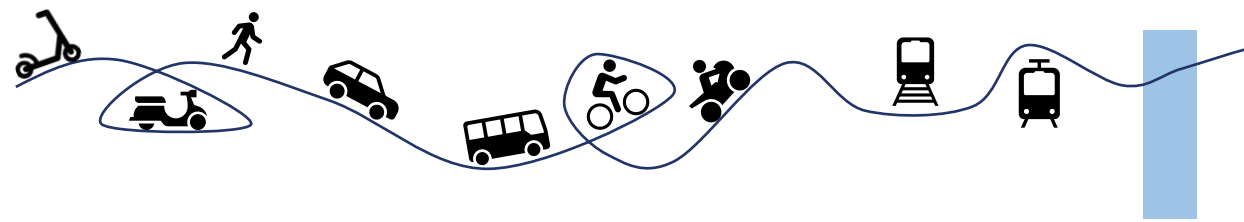
- Transport zbiorowy, rowery, hulajnogi
- Transport zbiorowy.
- Utrzymanie rozwoju SKM która jest świetnym rozwiązaniem dla Trójmiasta ze względu na jego geograficzny kształt (wzdłuż południka) oraz jej połączenie z punktualnie kursującymi autobusami. Podobny pomysł miejsca przesiadki z/do SKM do/z tramwajów/autobusów został zrealizowany na stacji Gdańsk Śródmieście. Ponadto istotne będzie sensowne połączenie południowych dzielnic gdańska drogami o większej przepustowości niż dotychczas oraz podłączenie ich do linii tramwajowych.
- Uważam że powinno rozwijać się komunikację miejską oraz wspierać transport rowerowy nawet kosztem wygody kierowców samochodów osobowych których ilość będzie rosła. Większa ilość podróży powinna się odbywać tramwajami czy kolejkami których długość torowisk powinna wzrosnąć i objąć rozwijające się dzielnice miasta.
- uważam że taka wizja nie istnieje a obecne rozwiązania są robione ad-hoc. Brakuje długoletniej umowy z operatorem SKM która pozwoliłaby unowocześnić jego pociągi. Brakuje przemyślanych rozwiązań w nowych inwestycjach - aleja Havla i Adamowicza to przykłady z ostatnich lat jak NIE POWINNO się projektować infrastruktury transportowej. Sam chętnie podróżowałbym szybkim tramwajem i SKMką w miejsca gdzie dziś nie dojeżdża.
- Uważam, że metropolia powinna brać przykład z Warszawy, gdzie mieszkałam kilka lat i podróż przez miasto zabierała mi zwykle 25 min. Dużo tramwajów, świetnie skomunikowanych, którymi podróżuje się szybciej niż autobusami. Mam nadzieję że tak będzie. Do tego poprawa SKM - obecnie przejazd jest za długi, to nie jest nowoczesne rozwiązanie.
- Uważam, że najlepszą łączność pomiędzy miastami Metropolii powinien zapewniać transport publiczny. Biorąc pod uwagę sposób zarządzania transportem publicznym w Gdańsku oraz imposybilizm władz 3-city w kwestii

stworzenia przejrzystej i korzystnej dla mieszkańców taryfy metropolitalnej, jest to wizja pesymistyczna. Uważam że niewiele się zmieni. Za 20 lat nadal główną osią przejazdów (w transporcie publicznym) pomiędzy miastami Metropolii będzie SKM. Jej tabor będzie się składać ze starych jednostek; częstotliwość podróżowania nie będzie dostosowana do potrzeb mieszkańców a konieczność remontów na trasie przejazdu nadal będzie zniechęcać do korzystania z tego typu podróżowania (np. w weekendy czy też w godzinach porannych). Władze miasta Gdańska nie będą w stanie efektywnie zarządzać ani starzejącym się tarem ani (nadal) rozkładami jazdy. Taryfa (cennik) przejazdów nadal będzie niekorzystny dla pasażera poruszającego się pomiędzy odległymi jednostkami Metropolii, co nadal będzie negatywnie wpływać na korzystanie przez mieszkańców Metropolii z transportu publicznego.

- W centrach miast transport pieszy i rowerowy, zakaz wjazdu samochodów do ścisłego centrum, z odleglejszych dzielnic dojazd skm, PKM lub autobusem, trolejbusem, tramwajem, parking park & ride, warunki zachęcające do korzystania z transportu zbiorowego i zniechęcające do dojazdu samochodem do centrów miast
- W naszej Metropolii niestety nic się zmieni, tzn. transport zbiorowy i rowerowy będą przez planistów i inwestorów marginalizowane kosztem transportu zamachowego. Jedyna zmiana nastąpi w stopniowej zmianie napędu samochodów osobowych, co nie wpłynie na bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu.
- W naszej metropolii za 20 lat powinny dominować ekologiczne środki transportu (w tym sprawnie działający rower miejski...), niemniej jednak obawiam się, że niewiele się w tej kwestii do tego czasu zmieni.
- W przypadku transportu zbiorowego przede wszystkim wspólna oferta wszystkich przewoźników, konkurencyjna cenowo z samochodem. Lepsza integracja między wszystkimi rodzajami transportu - np. możliwości przesiadki z samochodu na pociąg, z pociągu na autobus itd.



1. **Miejsce zamieszkania:** (lista rozwijana – wybór powiatu zamieszkania, w ramach powiatu wybór konkretnej gminy zamieszkania)
2. **W której gminie w ostatnim roku rozliczył Pan(i) podatek od osób fizycznych (PIT)?**. (lista rozwijana)
 - a. w tej samej gminie, w której mieszkam
 - b. w innej gminie (lista rozwijana – wybór konkretnej gminy)
3. **Płeć:** a. kobieta b. mężczyzna
4. **Wiek:** (rok urodzenia – do wpisania)
5. **Status społeczno – zawodowy:** (pytanie jednokrotnego wyboru)
 - a. pracujący w pełnym wymiarze poza domem
 - b. pracujący częściowo w domu i częściowo poza domem
 - c. pracujący w domu
 - d. pracuje i uczy się/studiuje
 - e. uczy się/studiuje
 - f. jest na rencie/emeryturze itp.
 - g. nie pracuje zawodowo
6. **Liczba osób w gospodarstwie domowym, w tym liczba dzieci pow. 6 lat:** (pole do wpisania odpowiedzi: osobno liczba osób z respondentem i osobno liczba dzieci)
7. **Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym:** (pola do wpisania odpowiedzi – każde pole osobno)
 - a. ile samochodów osobowych
 - b. ile rowerów
 - c. ile skuterów/motocykli
 - d. ile hulajnóg



Etap I (wybierz sposób / środek transportu)

- a. pieszo
- b. samochód osobowy
- c. autobus/trolejbus/tramwaj
- d. kolej (SKM, PKM), Koleje Regionalne
- e. rower
- f. hulajnoga
- g. samochód „na minuty”
- h. Inny sposób / środek transportu

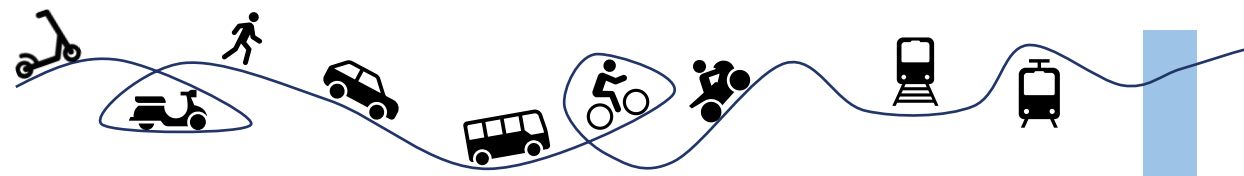
Etap I (czas etapu I, szacunek w minutach) (pole do wpisania liczby minut)

Czy ostatnia / typowa podróż miała tylko etap I?

- a. tak - przejście do pytania: Dodatkowe informacje o opisywanej podróży:
- b. nie – ponowna sekwencja pytań o środek transportu, czas kolejnego etapu oraz czy na kolejnym etapie skończyła się podróż – aż do odpowiedzi, że dany etap był ostatni

Dodatkowe informacje o opisywanej podróży: (miejsce na wpisanie)

- a. Miejsce rozpoczęcia podróży (nazwa miejscowości)
- b. Miejsce zakończenia podróży (nazwa miejscowości)
- c. Czas przeznaczony na przesiadki (jeśli nie było wpisz 0)
- d. Ile osób podróżuje z Tobą włącznie (jeśli samochodem) (jeśli nie podróżujesz samochodem wpisz 0)



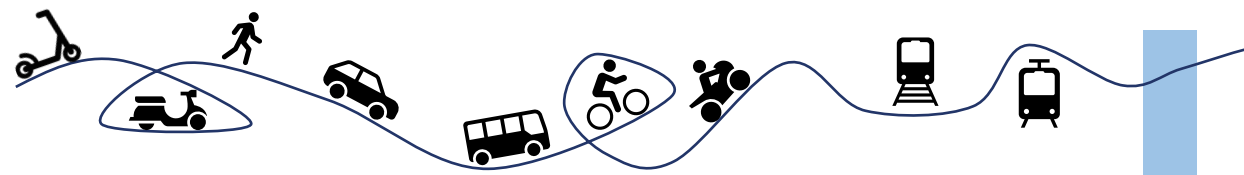
11. Ile minut zajmuje Panu(i) dotarcie pieszo z domu do najbliższego przystanku transportu zbiorowego, z którego może Pan(i) rozpocząć podróż w kierunku miejsca pracy/nauki? (pole do wpisania – szacunek czasu w minutach)

12. Jak często po powrocie do domu z pracy/nauki/zakupów itd. wykonuje Pan/Pani jeszcze inne podróże?

- a. prawie codziennie (4-5x w tygodniu)
- b. zazwyczaj (2-3x w tygodniu)
- c. rzadko (1x w tygodniu)
- d. wcale – w tej opcji omija się pytanie 12A

12A. Jaki jest główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach po powrocie z miejsca pracy/nauki/zakupów itd.?

- a. pieszo
- b. samochód osobowy
- c. autobus/trolejbus/tramwaj
- d. kolej (SKM, PKM), Koleje Regionalne
- e. rower
- f. hulajnoga
- g. samochód „na minuty”
- h. taxi/uber
- i. Inny sposób / środek transportu



13. Jakie są główne motywacje Pana(i) podróży weekendowych? (do wyboru maksymalnie 2 odpowiedzi)

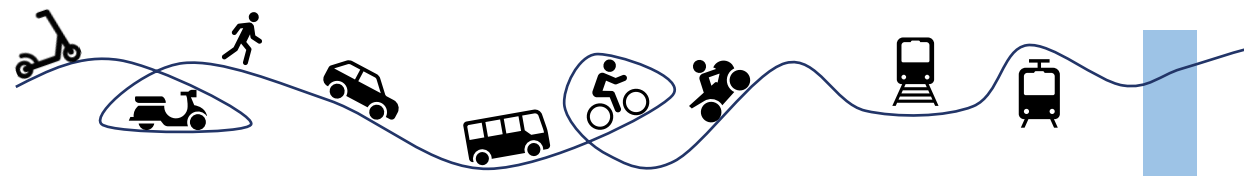
- | | |
|-----------|-----------------------|
| a. praca | d. rekreacja/rozrywka |
| b. nauka | e. sprawy osobiste |
| c. zakupy | f. inne |

14. Jaki jest główny środek / sposób transportu wykorzystywany w podróżach weekendowych?

- | | |
|--|------------------------------------|
| a. pieszo | f. hulajnoga |
| b. samochód osobowy | g. samochód „na minuty” |
| c. autobus/trolejbus/tramwaj | h. taxi/uber |
| d. kolej (SKM, PKM), Koleje Regionalne | i. Inny sposób / środek transportu |
| e. rower | |

15. Jeśli w podróżach korzysta Pan(i) z transportu zbiorowego to proszę określić dlaczego? (do wyboru od 1 do 3 odpowiedzi)

- | | |
|---|--|
| a. oszczędzam na kosztach podróży | g. mam blisko do przystanku |
| b. jest szybciej niż innymi środkami transportu | h. dbam o środowisko |
| c. nie mam możliwości korzystania z samochodu | i. wykorzystuje efektywnie czas przejazdu, np. na czytanie książek, słuchanie muzyki |
| d. opłaty za parkowanie są dla mnie zbyt wysokie | j. nigdy nie korzystam z transportu zbiorowego |
| e. mam trudności z parkowaniem samochodu, za mało miejsc parkingowych w pobliżu punktu docelowego | k. inne - wpisz jakie? |
| f. oferta transportu zbiorowego jest dla mnie zadowalająca | |

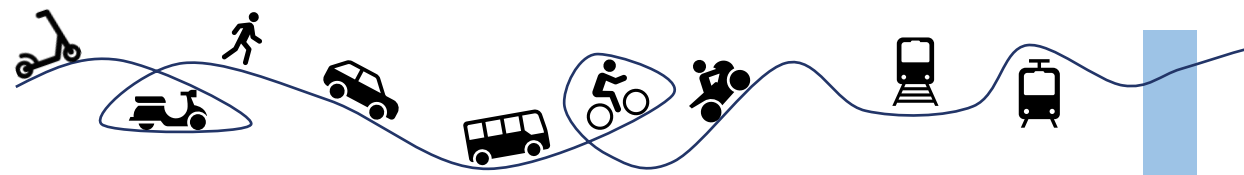


16. Dlaczego w podróżach korzysta Pan/Pani z samochodu osobowego? (do wyboru od 1 do 3 odpowiedzi)

- a. oszczędzam na kosztach podróży
- b. jest szybciej niż innymi środkami transportu
- c. oferta transportu zbiorowego jest dla mnie niezadowalająca
- d. podwożę dzieci do placówki edukacyjnej
- e. załatwiam po drodze inne sprawy (zakupy, hobby, biblioteka) / odwiedzam po drodze inne miejsca
- f. mam za daleko do przystanku
- g. boję się o swoje zdrowie
- h. mam większe poczucie bezpieczeństwa
- i. mogę samodzielnie wybrać trasę i godzinę podróży
- j. prestiż
- k. nie mam trudności z parkowaniem w miejscu docelowym
- l. korzystam z samochodu służbowego/mam kilometrówkę
- m. nigdy nie korzystam z samochodu osobowego
- n. inne - wpisz jakie?

17. Jak często korzysta Pan/Pani z samochodu w podróżach (jako kierowca lub jako pasażer) ?

- a. Codziennie
- b. 3-4 razy w tygodniu
- c. 1-2 razy w tygodniu
- d. kilka razy w miesiącu
- e. rzadziej niż raz w miesiącu
- f. nie korzystam



18. Co wg Pana(i) skłoniłoby mieszkańców naszej Metropolii, do zamiany samochodu na ekologiczny sposób podróżowania (komunikacją miejską, rowerem, pieszo, współdzielonymi środkami transportu)? (do wyboru od 3 do 5 odpowiedzi)

- a. wysokiej jakości informacja pasażerska (np. z rzeczywistymi czasami przejazdów)
- b. wzrost kosztów parkowania
- c. mniejsze koszty podróży transportem zbiorowym
- d. krótszy czas podróży transportem zbiorowym
- e. zachęty finansowe ze strony pracodawcy
- f. bliskość przystanku transportu zbiorowego
- g. akcje promocyjno-edukacyjne zachęcające do podróżowania w sposób zrównoważony
- h. większa częstotliwość kursowania linii transportu zbiorowego
- i. budowa parkingów dla samochodów i rowerów w rejonach przystanków na obrzeżach miast
- j. dostęp do transportu na żądanie
- k. zmniejszenie liczby wymaganych przesiadek
- l. ograniczona liczba miejsc parkingowych u celu podróży
- m. większa dostępność dodatkowych usług transportowych typu wypożyczalnie samochodów lub skuterów na minuty
- n. połączone rozkłady jazdy różnych środków transportu
- o. poprawa spójności i jakości infrastruktury rowerowej i pieszej

19. Jakie rozwiązanie sprawiłoby, że czułby się Pan(i) bezpieczniej w codziennych podróżach? (pytanie otwarte)

20. Jaka jest wg Pana(i) wizja podróżowania w naszej Metropolii za 20 lat? (pytanie otwarte)