

RAPORT 1

(podsumowanie badań ankietowych)

do Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej we Wrocławiu przeprowadzonej na potrzeby opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia

Wrocław, 2018 rok

WSTĘP

Niniejszy Raport zawiera wyniki badań zachowań i preferencji komunikacyjnych osób poruszających się po Wrocławiu i jest częścią Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej miasta wykonanej na potrzeby opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia.

Raport ma na celu uzupełnienie wiedzy z zakresu mobilności miejskiej w stosunku do wyników badań wrocławian opisanych we Wrocławskiej Diagnozie Społecznej 2017.

Spis treści

Metodologia

4

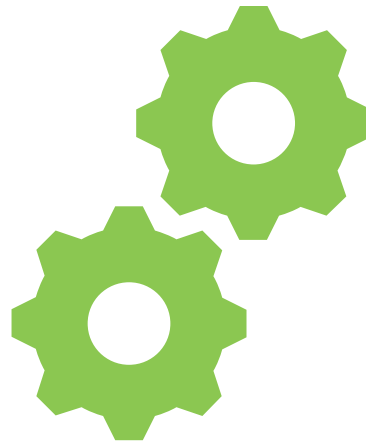
Porównanie badań i wnioski

9

Rekomendacje

16

METODOLOGIA



Instytut Badawczy IPC na zlecenie TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE w ramach opracowania diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej we Wrocławiu między 10 a 25 maja 2018 roku przeprowadził badanie bezpośrednie ankietowe (PAPI) w 5 grupach ankietowanych:

- Pracowników w wybranych przedsiębiorstwach na terenie miasta spośród przedsiębiorstw zatrudniających największą liczbę osób (600 osób - liczba proporcjonalnie rozłożona na 9 zakładów pracy);
- Uczniów ośmiu szkół ponadpodstawowych mieszających się we Wrocławiu (600 uczniów po 75 osób na szkołę ponadpodstawową);
- Uczniów dziesięciu szkół podstawowych mieszających się we Wrocławiu (200 uczniów po 40 uczniów na szkołę podstawową);
- Rodziców uczniów szkół podstawowych mieszających się we Wrocławiu (200 rodziców uczniów, po 40 na szkołę podstawową);
- Studentów siedmiu Uczelni Wyższych mieszczących się we Wrocławiu – 600 osób.

Dodatkowo między 10 a 28 maja 2018 roku umieszczono dla mieszkańców Wrocławia i zainteresowanych wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony www (CAWI). Na ankietę odpowiedziało łącznie 299 osób.

Opis zastosowanych metod przedstawiają slajdy nr 5 i 6. Zdjęcia z badań zaprezentowano na slajdzie numer 7.

Metodologia

Computer Assisted Web Interview (CAWI)



CAWI – wspomagany komputerowo wywiad przy pomocy strony www. Metoda zbierania informacji w ilościowych badaniach rynku i opinii publicznej, w której respondent jest proszony o wypełnienie ankiety w formie elektronicznej.

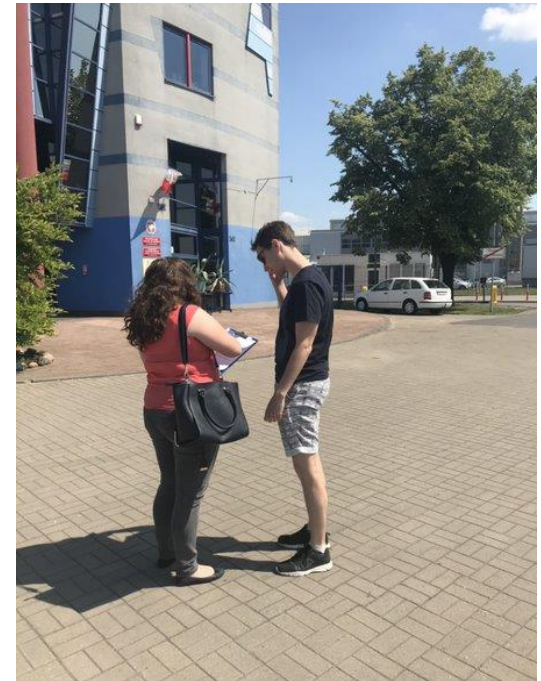
Metodologia

Paper and Pencil Interviewing (PAPI)



BADANIE BEZPOŚREDNIE ANKIETOWE (PAPI) – to najbardziej tradycyjna metoda badawcza wśród stosowanych technik ilościowych. Polega ona na przeprowadzeniu wywiadu bezpośredniego z respondentem przez ankietera, który czyta pytanie i odpowiedź respondenta na bieżąco zapisuje w papierowym kwestionariuszu. Ten rodzaj badań jest uważany za jeden z najskuteczniejszych, ponieważ respondent w sytuacji rozmowy z ankieterem face to face, czuje się bardziej zobligowany do udzielenia rzetelnej odpowiedzi.

Zdjęcia z badań bezpośrednich ankietowych PAPI



Zdjęcia z badań bezpośrednich ankietowych PAPI

PÓROWNANIE BADAŃ I WNIOSKI



Zestawienie z Diagnozą z 2017 roku

Ponieważ w ankiecie online pojawiają się wszystkie badane grupy w populacji Wrocławia jak:

- Pracownicy zatrudnieni na terenie miasta;
- Uczniowie szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych;
- Studenci Uczelni Wyższych;
- Rodzice uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych;
- Pozostałe niewymienione grupy.

wyniki tej analizy posłużyły do zestawienia z *Wrocławską Diagnozą Społeczną 2017- Raport z badań socjologicznych nad mieszkańcami miasta*, Redakcja: Katarzyna Kajdanek, Jacek Pluta.

Wyniki z *Diagnozy Społecznej 2017- Raport z badań socjologicznych nad mieszkańcami miasta*, dotyczące praktyk komunikacyjnych mieszkańców prezentowały się następująco:

Preferencje komunikacyjne mieszkańców w zakresie przemieszczania się do celu Podróży, 2017 rok

Sposób przemieszczania się	Praca	Szkoła	Zajęcia pozaszkolne	Na zajęcia rekreacyjne, sportowe	Do żłobka/przedszkola z dzieckiem	Na zakup	Załatwiania sprawy w mieście (urzędowe)	Na spotkania towarzyskie we Wrocławiu	Do rodziny mieszkającej poza domem	Na wystawy, do opery, kin	Na imprezy masowe, koncert
Pieszo/wygodne dojeżdżenie	23,5%	30,0%	20,7%	29,1%	27,4%	63,7%	27,9%	41,1%	8,9%	31,7%	35,0%
Kolej	1,3%	0,3%	13,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,6%	0,1%	1,9%
Tramwaj/autobus MPK	29,9%	65,0%	44,2%	24,9%	15,4%	18,4%	45,6%	51,4%	23,5%	47,1%	58,7%
Taksówka	1,2%	4,7%	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	17,9%	1,2%	9,3%	11,7%
Rower	1,4%	17,8%	13,0%	14,5%	7,4%	6,2%	8,4%	11,2%	4,4%	3,7%	7,6%
Samochód	56,3%	19,4%	46,2%	59,4%	73,2%	56,9%	49,6%	26,5%	68,0%	47,7%	33,6%

Zestawienie z Diagnozą z 2017 roku

Obecne wyniki badań (2018 rok) wykazały następujące informacje dotyczące praktyk komunikacyjnych mieszkańców:

Czym najczęściej przemieszcza się Pan/Pani po Wrocławiu w celu dotarcia do:

	Samochód własny lub służbowy w roli ▼ kierowcy ▼	Samochód wypożyczany w roli kierowcy ▼	Samochód hód jako pasażer r/wl ▼	Samochód jako pasażer/wyp ożyczony ▼	Rower własny ▼	Rower wypożyczany ▼	Taksówka/ Uber/ carpooling / autostop ▼	Komunikacja miejska/Tra miejska/ mwaj ▼	Komunikacja miejska/ Autob ▼	Komunikacja zbiiorowa w Aglomeracji Wrocławskiej/ Bus / PKS ▼	Komunikacja zbiiorowa w Aglomeracji Wrocławskiej/ Bus / PKS ▼	Piesze ▼	Motocykl/ skuter własny/mot orower ▼	Skuter wypożyczany ▼	NIE DOTYCZY ▼
Do pracy	35,5%	0,0%	1,7%	1,7%	14,4%	1,7%	0,0%	15,4%	14,7%	3,0%	0,0%	4,4%	0,8%	0,0%	6,7%
Na uczelnię / do szkoły	8,7%	0,0%	0,3%	0,0%	5,0%	1,0%	0,0%	4,7%	7,4%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	68,6%
Na zajęcia rekreacyjne, sportowe	32,1%	0,3%	2,3%	0,0%	15,4%	1,3%	0,0%	11,7%	8,7%	0,3%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%	17,9%
Do żłobka, przedszkola lub szkoły	24,4%	0,0%	0,3%	0,0%	5,4%	0,7%	0,0%	2,3%	2,0%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	57,2%
Na zakupy	54,8%	1,0%	9,0%	0,3%	6,4%	0,7%	0,3%	5,4%	3,3%	1,0%	0,3%	17,0%	0,0%	0,0%	0,5%
Załatwiania sprawy w mieście (r)	11,7%	0,7%	1,3%	1,0%	11,0%	1,3%	1,0%	32,4%	6,4%	2,7%	0,7%	2,7%	0,3%	1,0%	25,8%
Na spotkania towarzyskie, rodzinne	12,7%	2,0%	3,0%	0,7%	5,7%	1,3%	6,0%	31,8%	7,0%	1,7%	1,3%	1,0%	0,0%	0,7%	25,1%
Do kina, na wystawy, do opery itp.	15,1%	1,0%	2,0%	0,3%	4,7%	0,7%	5,4%	32,8%	7,4%	1,0%	2,0%	1,7%	0,0%	0,3%	25,6%

Zestawienie z Diagnozą z 2017 roku

Wnioski z zestawienia:

- Z Wrocławskiej Diagnozy Społecznej 2017, w rozdziale *Praktyki komunikacyjne mieszkańców (str. 80)* wynika, że wrocławianie najczęściej poruszają się po mieście własnym samochodem, a następnie komunikacją miejską i pieszo. Obecna diagnoza wykazała, że preferencje mieszkańców pod względem wyboru transportu pozostają niezmiennie samochód oraz tramwaj to dwa najczęściej wybierane środki komunikacji. Do głównych przyczyn wyboru samochodu jako sposobu przemieszczania się zaliczyć można:
 - szybkość dojazdu do celów podróży
 - komfort
 - możliwość załatwienia jeszcze innych spraw po drodze.Są to czynniki które nie zmieniły się w porównaniu do Diagnozy z roku 2017.

- W obecnej diagnozie przewaga wyboru samochodu (zsumowane procenty dotyczące wszystkich form samochodu) występuje w wypadku:

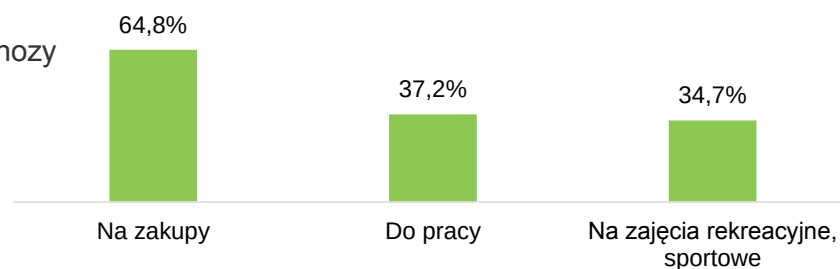
- Zakupów
- Przemieszczania się do pracy;
- Na zajęcia rekreacyjne, sportowe;
- Wyjść do kina, na wystawy, do opery itp.

W Diagnozie z roku 2017 przewaga samochodu (zsumowane procenty dotyczące wszystkich form samochodu) zaznacza się w przypadku dojazdów:

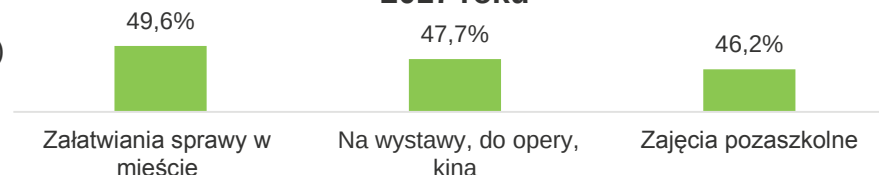
- Na zajęcia poszaskolne;
- Na wystawy, do opery, do kina;
- Załatwiania sprawy w mieście (np. urzędowej).

Porównując obecne badanie ankietowe z Diagnozą 2017 zmienia się nastawienie badanych do wyboru samochodu na rzecz Komunikacji miejskiej, to właśnie zła jakość usług MPK stała się czynnikiem decydującym o wyborze samochodu w przemieszczaniu się do pracy (51,5%) a także ryzyko w dotarciu do celu na czas.

Przemieszczanie się samochodem, badanie ankietowe z 2018 roku



Przemieszczanie się samochodem, Diagnoza z 2017 roku



Zestawienie z Diagnozą z 2017 roku

Wnioski z zestawienia:

Cel przemieszczania i wybrany mu sposób pozostaje niezmienny. Badani w przypadku spotkań towarzyskich, rodzinnych w innej części Wrocławia albo kiedy idą do kina, na wystawę czy do opery, wybierają najczęściej komunikację miejską (zarówno w obecnym badaniu jak i w Diagnozie z roku 2017).

➤ W obecnej diagnozie przewaga komunikacji miejskiej występuje w wypadku:

- Załatwiania sprawy w mieście (np. urzędowej)
- Spotkań towarzyskich, rodzinnych w innej części Wrocławia
- Wyjść do kina, na wystawy, do opery itp.

Komunikacja miejska, badanie ankietowe 2018 rok



W Diagnozie z roku 2017 przewaga komunikacji miejskiej zaznacza się w przypadku dojazdów:

- do szkoły,
- Podczas załatwiania sprawy na mieście (np. urzędowej)
- na imprezy masowe i koncerty.

Komunikacja miejska Diagnoza 2017



Zestawienie z Diagnozą z 2017 roku

Wnioski z zestawienia:

- Dodatkowe różnice jakie zaobserwowano to zmianę w zakresie sposobu przemieszczania się na zakupy - w roku 2017 częściej na zakupy chodzono pieszo, obecnie respondenci najczęściej przemieszczają się w tym celu własnym samochodem.
- Porównując wyniki z Diagnozy z roku 2017 a obecne wyniki badania ankietowego (rok 2018), ocena jakości życia w osiedlu zmieniła się:

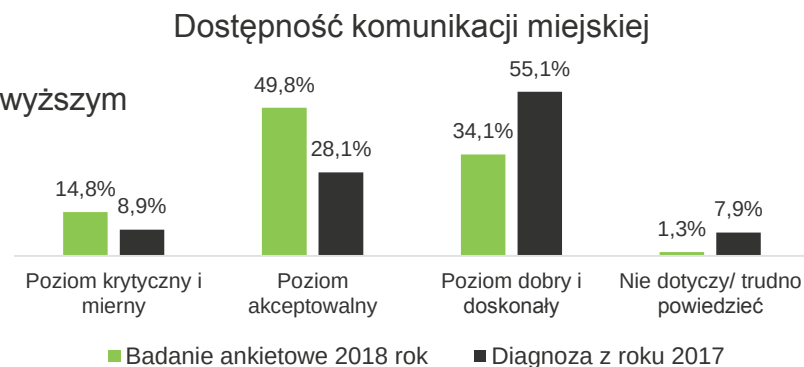
- Dostępność miejsc parkingowych oceniona jest mniej korzystanie niż w roku 2017 (41,7% oceny krytycznej lub miernej do 31,1% w roku 2017).

Badani rzadziej oceniają dostępność miejsc parkingowych jako akceptowalną. Dwa razy mniej respondentów oceniło ją również jako dobrą czy doskonałą.



- Za to dostępność komunikacji miejskiej oceniona została na wyższym poziomie niż w roku 2017.

Prawie dwa razy więcej respondentów oceniło ją na poziomie akceptowalnym, ale warto tu nadmienić, że o ponad 20,0% więcej badanych w roku 2017 oceniło ją jako dobrą czy doskonałą.



Tym razem trzy razy więcej ankietowanych wstrzymało się od oceny sytuacji w tym aspekcie.

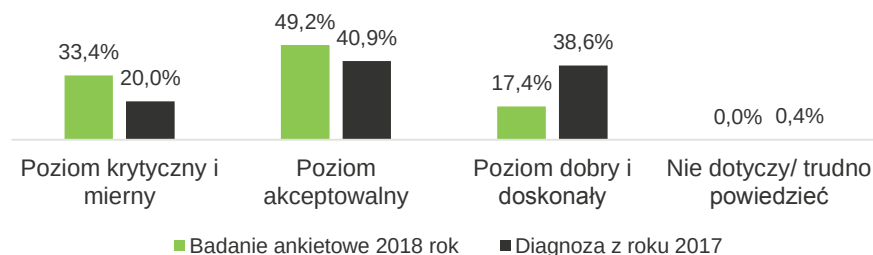
Zestawienie z Diagnozą z 2017 roku

Wnioski z zestawienia:

➤ Porównując wyniki z Diagnozy z roku 2017 a obecne wyniki badania ankietowego (rok 2018), ocena jakości życia w osiedlu zmieniła się:

- Stan techniczny ulic/chodników i przejść dla pieszych w obecnym badaniu ankietowym został oceniony gorzej niż w roku 2017, o 13,0% więcej badanych uważa go za krytyczny bądź mierny. Dwa razy więcej badanych uważało go za doskonały lub dobry w poprzedniej diagnozie.

Stan techniczny ulic/chodników/przejść dla pieszych



- Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej to główne działanie jakie mogłoby poprawić jakość przemieszczania się mieszkańców w przestrzeni miasta. Ponadto dwa razy więcej respondentów niż w Diagnozie z roku 2017 (50,8% do 22,0%) sugeruje się zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej, jest to więc obszar priorytetowy.
- Ponadto częściej niż w poprzednim badaniu sugeruje się wydzielenie torowisk i bus pasów dla komunikacji miejskiej.
- Rozbudowa infrastruktury dla ruchu rowerowego wskazuje ok. 10,0% więcej badanych niż w diagnozie (35,5% do 23,2%).
- Analiza wyników badania ankietowego pod względem miejsca zamieszkania respondentów nie wykazała znaczących różnic.

Rekomendacje

Rozwiązania wspierające ruch alternatywny

1. Usprawnienie komunikacji miejskiej - rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej to główne działanie jakie mogłoby poprawić jakość przemieszczania się mieszkańców w przestrzeni miasta, dla przykładu:

- Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej - odległość miejsca pracy/ szkoły lub uczelni od miejsca zamieszkania lub skomunikowane tych dwóch miejsc jest bardzo istotne dla wszystkich badanych grup. Zdarzało się bowiem, że właśnie ze względu na złe połączenie/trudności z dojazdem, z pracy zrezygnowało 37% studentów, 35,7% pracowników i 48,% mieszkańców Wrocławia, badanych metodą online.
- Wydzielenie torowisk i bus pasów dla komunikacji miejskiej.
- Darmowa komunikacja dla dzieci i młodzieży oraz dopłaty przez pracodawców do biletów komunikacji miejskiej pracowników - Zainteresowanie darmową komunikacją miejską jest spore. Po wprowadzeniu darmowej komunikacji miejskiej dla dzieci i młodzieży, 26,5% rodziców zmieniliby dotychczasowy środek transportu dziecka do szkoły na komunikację miejską. Ponadto gdyby pracodawcy dopłacali część kosztów do biletów komunikacji miejskiej / zbiorowej, 44,4% pracowników wzięłoby pod uwagę zmianę formy dojazdu do pracy.

2. Rozbudowa infrastruktury dla ruchu rowerowego - rozbudowa infrastruktury dla ruchu rowerowego wskazuje ok. 10,0% więcej badanych niż w diagnozie z roku 2017 (35,5% do 23,2%).

- Usprawnienie ciągłości tras rowerowych.
- Stworzenie kompletnych i bezpiecznych tras rowerowych.

3. Promocja zdrowego podróżowania- 92% rodziców dzieci szkół podstawowych zgodziłoby się na udział dzieci w organizowanych przez szkołę przedsięwzięciach mających na celu promocję zdrowego podróżowania (chodzenia pieszo i dojazdu rowerem / hulajnogą) do szkoły.

1.

Porównując badane grupy pod względem obligatoryjnych podróży*, **samochód jest najczęściej wybierany w grupie pracowników** (40,7%) oraz w grupie **rodziców z uczniami**, którzy właśnie samochodem zawożą swoje pociechy do szkoły (32,5%). **Komunikację miejską wybierają częściej niż inne środki transportu pozostałe grupy.** Prawie połowa uczniów szkół ponadpodstawowych dojeżdża do szkoły tramwajem lub autobusem (48,5%). W grupie studentów prawie tak samo jak tramwaj popularny jest autobus (31,5% tramwaj i 31,4% autobus), zaś jeśli studenci pracują, najczęściej dojeżdżają do pracy tramwajem (23,5%). W grupie wszystkich mieszkańców Wrocławia (badanych za pomocą metody online), najczęściej podróżuje się komunikacją miejską – do pracy częściej wybiera się tramwaj niż autobus (15,4% : 14,7%), zaś na uczelnię częściej podróżuje się autobusem niż tramwajem (7,4% : 4,7%).

2.

Wybierając konkretny środek transportu, wszystkie badane grupy kierują się najczęściej szybkością dotarcia do celu oraz komfortem podróży. Wśród respondentów, którzy najczęściej wybierają samochód, pojawia się również argument załatwienia innych spraw po drodze czy rozwiezienia innych domowników do szkoły lub pracy, a w przypadku wyboru komunikacji miejskiej, najczęściej oprócz głównych argumentów (szybkości i komfortu), pojawiają się również niskie koszty.

* rodzice z uczniami oraz uczniowie szkół ponadpodstawowych: podróż do szkoły; studenci oraz mieszkańcy Wrocławia ogółem – badanie online: podróż na uczelnię oraz do pracy i grupa pracowników: podróż do pracy

Wnioski

3.

Wszystkie badane grupy chciałyby poruszać się w obligatoryjnych podróżach (do pracy lub do szkoły / na uczelnię) samochodem – uczniowie szkół ponadpodstawowych (46,5%), pracownicy (45,3%), studenci (47,9%). **Wyjątek stanowi grupa mieszkańców Wrocławia (badana za pomocą metody online), która najchętniej poruszałaby się tramwajem** (do pracy 20,4% osób, a do szkoły / na uczelnię 7,7% osób). Również najmłodszy badani – **uczniowie szkół podstawowych** mają inne preferencje dotyczące sposobu dotarcia do szkoły – 37% chciałoby dojeżdżać do szkoły **hulajnogą**.

4.

W grupach, które najchętniej wykorzystywałyby do podróżowania **samochód**, **największą barierą są zbyt wysokie koszty** (pracownicy – 66,7%, studenci – 74,5%). **Uczniowie szkół ponadpodstawowych wskazują częściej na ryzyko opóźnień niż na zbyt wysokie koszty** (48,3% : 41,7%), a **pracownicy** wskazują również na **brak odpowiedniej liczby miejsc parkingowych** (25,6%). **Tylko w grupie mieszkańców Wrocławia, badanych metodą online, preferowanym środkiem transportu jest komunikacja miejska.** W tej grupie badanych, barierami przed podróżowaniem komunikacją miejską jest **zły stan lub brak odpowiedniej infrastruktury** (83,6%) oraz **niesatysfakcjonująca oferta komunikacji zbiorowej** (68,2%).

5.

Główne działania, mogące poprawić **jakość przemieszczania** się mieszkańców w przestrzeni miasta to według większości badanych grup **rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej**. **Na takie udogodnienie wskazuje największy odsetek mieszkańców Wrocławia ogółem – 76,9%** (jest to grupa, która najchętniej podróżowałaby komunikacją miejską). Ponadto na rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej wskazuje 45,3% **studentów** oraz 43,6% **pracowników**. Pracownicy jednak nieco częściej poprawiliby infrastrukturę **dla ruchu samochodowego** – 45,5%.

6.

W kolejnym pytaniu w ankiecie, badani mieli ocenić poziom życia na ich osiedlu, a także w najbliższej okolicy. Ocenie poddawano stan techniczny infrastruktury (chodniki, przejścia dla pieszych, ścieżki rowerowe), jakość, dostępność oraz bezpieczeństwo na ścieżkach rowerowych, parkingach, chodnikach, w komunikacji miejskiej, komunikacji zbiorowej. **Większość kwestii dotyczących dostępności, jakości oraz bezpieczeństwa transportu we Wrocławiu jest oceniana przez wszystkie grupy na akceptowalnym poziomie.** Zdania są jednak podzielone w kwestii najlepiej (poziom dobry i doskonały) i najgorzej (poziom krytyczny i mierny) ocenianych elementów. **W grupie mieszkańców Wrocławia, badanych metodą online, najlepiej ocenia się dostępność przystanków komunikacji miejskiej (34,1%), podobne zdanie ma grupa studentów (39,1%). Pracownicy najlepiej oceniają dostępność do taksówek i carpoolingu (25,5%). Wśród najgorzej ocenionych kwestii, grupa studentów i grupa pracowników najczęściej wskazywała dostępność miejsc parkingowych dla samochodów (pracownicy – 49,7%, studenci – 54,8%), zaś grupa mieszkańców Wrocławia, badanych metodą online, najgorzej oceniała ciągłość tras rowerowych – 51,5%.**

7.

Respondenci najczęściej wykorzystują aplikacje i strony internetowe, związane z podróżami, aby sprawdzić rozkład jazdy (82,4% studentów oraz 81,9% badanych metodą online) oraz wyznaczyć trasy dojazdu transportem publicznym w mieście (82,2% studentów). Grupa pracowników jako jedyna najczęściej korzysta z aplikacji i stron internetowych aby **wyznaczyć trasę przejazdu, za pomocą mapy i GPS.**

8.

Odległość miejsca pracy / szkoły lub uczelni od miejsca zamieszkania lub skomunikowanie tych dwóch miejsc jest bardzo istotne dla wszystkich badanych grup. Zdarzało się bowiem, że właśnie ze względu na złe połączenie / trudności z dojazdem, z pracy zrezygnowało 37% studentów, 35,7% pracowników i 48,% mieszkańców Wrocławia, badanych metodą online. Ponadto ponad połowa studentów (56,3%), wybiera miejsce zamieszkania ze względu na dobre połączenie z uczelnią. Robi tak również 30,4% mieszkańców Wrocławia badanych metodą online (z ponad połowy tych respondentów, których dotyczył temat studiowania).

9.

Uczestnictwem w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po Wrocławiu jest zainteresowany największy odsetek mieszkańców Wrocławia badanych metodą online – 51,5%. Następnie pracownicy – 30,7% oraz studenci – 19,8%. Ponadto 92% rodziców dzieci szkół podstawowych zgodziłoby się na udział dzieci w organizowanych przez szkołę przedsięwzięciach mających na celu promocję zdrowego podróżowania (chodzenia pieszo i dojazdu rowerem / hulajnogą) do szkoły. 49% rodziców z chęcią współorganizowałoby tego typu przedsięwzięcia, najchętniej jako wsparcie we wdrażaniu tych działań – 89,8%.

10.

Grupa pracowników oraz studentów najchętniej widzi swój udział w działaniach informacyjnych lub edukacyjnych związanych z kształtowaniem sposobów przemieszczania się po Wrocławiu jako uczestnictwo w dyskusji / panelu / spotkaniu z przedstawicielami urzędu miasta (47,9% studentów i 57,6% pracowników). Osoby badane **metodą online** najchętniej wzięłyby udział w **rozbudowanych ogólnomiejskich konsultacjach społecznych – 75,3%**.

11.

Dotychczasowy sposób konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie **najbardziej pozytywnie** (suma odpowiedzi „bardzo dobrze” i „raczej dobrze”), ocenia grupa pracowników (32,5%), następnie grupa studentów (29,4%) i grupa osób badanych online (16,1%), **zaś najbardziej negatywne zdanie w tej kwestii** (suma odpowiedzi „raczej źle” i „zdecydowanie źle”), **mają osoby badane metodą online (63,8%), następnie studenci (48,4%) oraz pracownicy (36,5%)**.

12.

Zainteresowanie darmową komunikacją miejską jest spore. Po wprowadzeniu darmowej komunikacji miejskiej dla dzieci i młodzieży, 26,5% rodziców zmieniłoby dotychczasowy środek transportu dziecka do szkoły na komunikację miejską. Ponadto gdyby pracodawcy dopłacali część kosztów do biletów komunikacji miejskiej / zbiorowej, 44,4% pracowników wzięłoby pod uwagę zmianę formy dojazdu do pracy.



Dziękuję za uwagę
