

Ewa CIEPAJ
Politechnika Opolska

ROLA MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OPOLE W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH

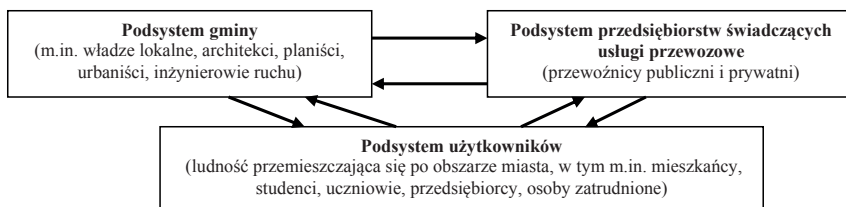
THE ROLE OF URBAN PUBLIC TRANSPORT IN OPOLE IN THE LIGHT OF SURVEY RESEARCH

ABSTRACT: This article describes the characteristics of urban public transport and indicates the changes in ways of making urban trips in Polish cities, with taking into consideration especially Opole. The article also presents the results of survey research, which aim was to get to know frequency of using the urban public transport by Opole inhabitants as well as impact of social-work status on choosing the mean of transport in urban trips. The author pointed out the reasons of resigning from and motives of choosing urban public transport by Opole inhabitants.

KEY WORDS: urban public transport, urban trips, individual transport

Specyfika miejskiego systemu transportu zbiorowego

System miejskiego transportu zbiorowego ma istotne znaczenie dla zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców miasta oraz obszarów peryferyjnych. System ten składa się z trzech głównych podsystemów: gminy, przedsiębiorstw świadczących usługi przewozowe oraz użytkowników (Starowicz 2007), pomiędzy którymi zachodzą specyficzne relacje i zależności (rysunek 1).



Rys. 1. Uproszczony schemat miejskiego systemu transportu zbiorowego

Źródło: Opracowanie własne.

Każdy system posiada określone właściwości. Jedną z kluczowych kwestii w przypadku miejskiego systemu transportu zbiorowego jest rozbieżność interesów pomiędzy poszczególnymi grupami podmiotów funkcjonujących w jego ramach (Starowicz 2007). Władze gminy kładą główny akcent na wypełnianie obowiązków ustawowych związanych z koniecznością organizacji publicznego transportu pasażerskiego jako zadania własnego gminy. Przewoźnikom zależy głównie na generowaniu jak najwyższych dochodów, przy możliwie jak najniższych kosztach. Jednak zdecydowane działania w kierunku wzrostu: rentowności, popytu na usługi oraz satysfakcji klientów wykazują raczej przewoźnicy prywatni. Zaś użytkownikom miejskiego transportu zbiorowego zależy głównie na wysokiej jakości usług oraz przystępnej cenie realizacji podróży. Na kształt i specyfikę miejskiego systemu transportu zbiorowego wpływają ponadto uwarunkowania:

- formalno-prawne (np. obowiązek świadczenia pasażerskich usług przewozowych na terenach miast nałożony ustawowo na gminy);
- ekonomiczne (np. wysokość dochodów mieszkańców miasta, wysokość przychodów przewoźników, wielkość dotacji udzielanych przewoźnikom z samorządów gminnych);
- społeczne (np. liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia, liczba zatrudnionych);
- techniczne (np. gęstość zabudowy, układ ulic, tabor, tj. liczba i rodzaje stosowanych środków transportu zbiorowego do obsługi komunikacyjnej miasta).

Realizacja przewozów w miejskim transporcie zbiorowym może się odbywać za pośrednictwem różnych środków transportu, poczynając od autobusów, przez tramwaje i trolejbusy, na metrze i pociągach podmiejskich kończąc. Zwięzła charakterystyka wybranych środków transportu, realizujących pasażerskie usługi przewozowe na obszarach zurbanizowanych, została przedstawiona w tabeli 1.

Tabela 1

Charakterystyka środków miejskiego transportu zbiorowego

Rodzaj transportu	Maksymalna zdolność przewożona [liczba pasażerów/h]	Średnie prędkości [km/h]
Pociągi elektryczne podmiejskie	50–55 tys.	40–70
Metro	40–45 tys.	35–50
Szybki tramwaj	20–25 tys.	25–35
Tramwaj	12–18 tys.	18–20
Trolejbus	5–10 tys.	18–20
Autobus	2,5–8 tys.	18–30
Taksówka	1–1,5 tys.	22–25
Mikrobus	4,5 tys.	22–25

Źródło: Szoltysek 2011, s. 111.

W mniejszych miejscowościach (np. Opole, Jelenia Góra) pasażerski transport zbiorowy obsługują zazwyczaj autobusy i taksówki, a znacznie rzadziej trolejbusy (jak np.

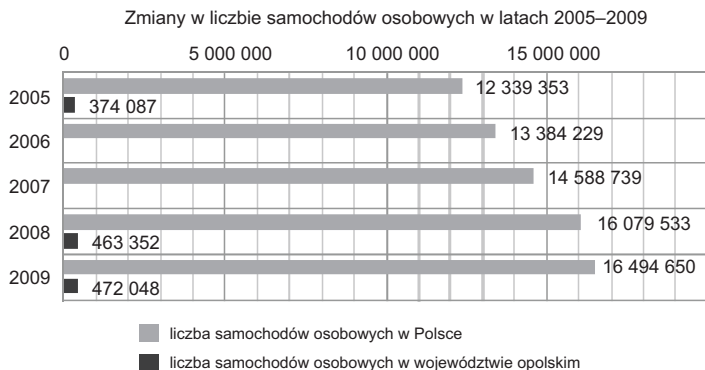
w Lublinie). W dużych ośrodkach miejskich (np. Wrocław, Poznań, Kraków) transport autobusowy sprowadza się do obsługi przewozowej pomiędzy obszarami funkcjonalnymi miast (np. dzielnicami mieszkaniowymi a centrami handlowymi), podczas gdy obszary centralne są obsługiwane przez tramwaje i taksówki. W wielkich aglomeracjach (np. Warszawa) istotną rolę w obsłudze przewozów pasażerskich pomiędzy dzielnicami pełni metro. W wielu miejscowościach ofertę w zakresie transportu zbiorowego uzupełnia prywatna komunikacja mikrobusowa, czego przykładem są miejscowości regionu Podhala.

Jedną z czołowych zalet miejskiego transportu zbiorowego jest relacja zdolności przewozowej (zob. tabela 1) do zajmowanej powierzchni infrastruktury transportowej (Szołtysek 2011), która nabiera szczególnego znaczenia w obliczu wszechobecnej w polskich miastach kongestii. Zjawisko to przejawia się w przeciążeniu transportowej infrastruktury liniowej i punktowej miasta, co jest wynikiem ciągłego wzrostu liczby realizacji podróży miejskich za pomocą indywidualnych, zmotoryzowanych środków transportu – samochodów osobowych. Wielu ekspertów upatruje w miejskim transporcie zbiorowym instrument łagodzenia kongestii, umożliwiający udrożnienie systemu transportowego miasta. Działania władz lokalnych powinny zatem obejmować skuteczną promocję transportu zbiorowego (Molecki 2008), której efektem powinien być wzrost odsetka podróży realizowanych za pośrednictwem miejskiego transportu zbiorowego, przy jednoczesnym spadku liczby podróży realizowanych samochodem osobowym.

Przemiany w sposobach realizacji potrzeb przewozowych w miastach i ich implikacje dla miejskiego transportu zbiorowego

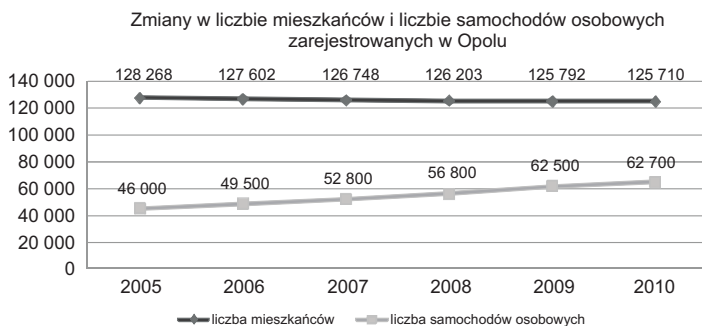
Liczba podróży realizowanych za pośrednictwem miejskiego transportu zbiorowego na przełomie ostatnich 25 lat w Polsce dramatycznie spadła. Dane statystyczne potwierdzają, iż z roku na rok coraz mniej Polaków korzysta z usług transportu zbiorowego. Wielkość przewozów spadła z 7,2 mld podróży w 1990 r. do 3,8 mld w 2009 r. (Sikora, Borowski 2011), co oznacza na przełomie 19 lat niemal 50-procentowy spadek. Problem ten nie dotyczy jednak tylko Polski, lecz jest dostrzegalny praktycznie we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej. W tym kontekście można mówić o silnym kryzysie miejskiej komunikacji zbiorowej w Europie.

Malejąca liczba osób korzystających z miejskiej komunikacji zbiorowej jest silnie skorelowana ze wzrostem statusu motoryzacyjnego ludności. Szczegółowych danych na ten temat dostarcza rysunek 2. W latach 2005–2009 w Polsce nastąpił wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych o 33,68% i odpowiednio o 26,9% w skali województwa opolskiego. W tym samym okresie w Opolu nastąpił wzrost liczby samochodów osobowych o 42,83% przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców miasta (rysunek 3). W kontekście wyzwań, przed jakimi stoją europejskie miasta, takich jak: obniżenie zagęszczenia ruchu drogowego, poprawa bezpieczeństwa drogowego,



Rys. 2. Status motoryzacyjny Polaków w latach 2005–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport drogowy w Polsce w latach 2005–2009, GUS, Warszawa 2011, www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_transport_drogowy_2005-2009.pdf.



Rys. 3. Status motoryzacyjny i liczba mieszkańców Opola w latach 2005–2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport drogowy w Polsce w latach 2005–2009, GUS, Warszawa 2011, www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_transport_drogowy_2005-2009.pdf.

zmniejszenie oddziaływania transportu drogowego na środowisko czy poprawa mobilności mieszkańców miast, powyższe dane są bardzo niepokojące.

Biorąc pod uwagę wskaźnik dotyczący liczby samochodów osobowych przypadających na jednego mieszkańca, można zauważyć, że:

- dla Polski kształtował się on na poziomie 0,32 w 2005 r. i 0,43 w 2009 r.,
- dla województwa opolskiego kształtował się on na poziomie 0,36 w 2005 r. i 0,46 w 2009 r.,
- dla Opola kształtował się on na poziomie 0,45 w 2005 r. i 0,65 w 2010 r.

Zatem liczba samochodów osobowych przypadająca na jednego mieszkańca w Opolu jest wyższa od średniej dla województwa oraz od średniej krajowej.

O sytuacji transportu zbiorowego na tle zmotoryzowanego transportu indywidualnego informują również dane na temat wielkości przewozów pasażerów komunikacją miejską, które zostały przedstawione na rysunku 4.



Rys. 4. Liczba pasażerów przewiezionych transportem miejskim w Polsce w latach 2005–2009

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport drogowy w Polsce w latach 2005–2009, GUS, Warszawa 2011, www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_transport_drogowy_2005-2009.pdf.

W województwie opolskim odnotowano znaczący wzrost liczby pasażerów korzystających z miejskiej komunikacji zbiorowej w 2006 r. oraz 2008 r., a w skali kraju w latach 2007–2008. Jednak rok 2009 charakteryzował się już znaczącymi spadkami liczby pasażerów przewiezionych w miejskiej komunikacji zbiorowej zarówno w województwie opolskim, jak i na pozostałych obszarach Polski.

Zaprezentowane dane wskazują, iż samochód osobowy staje się dominującym środkiem transportu w polskich miastach. Dokonanie zmian w sposobach realizacji podróży miejskich Polaków jest i będzie zadaniem niezwykle trudnym. Dlatego też tak istotna jest odpowiednia polityka transportowa miast, oparta na zrównoważonym rozwoju oraz wykorzystaniu różnorodnych instrumentów, zarówno tych tradycyjnych (np. wprowadzanie ulic jednokierunkowych), jak i nowoczesnych (np. systemy telematyczne).

Znaczenie transportu zbiorowego w Opolu – wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców

Opole należy do grona 16 miast wojewódzkich. Liczba mieszkańców Opoli na dzień 31 grudnia 2011 r. wynosiła 122 429 osób (*Rocznik demograficzny...* 2011). Szacuje się, że w 2020 r. Opole będzie zamieszkiwać tylko ok. 116 tys. osób. Obecne prognozy władz lokalnych zakładają:

- wzrost liczby mieszkańców w dzielnicach: Kolonia Gośławicka, Gośławice, Półwieś, Grotowice oraz
- znaczący spadek liczby mieszkańców w dzielnicach: Śródmieście, Zaodrże, Dambonia, Chabry i Szczepanowice (Sytuacja społeczno-gospodarcza...).

Zmiany te mogą mieć w przyszłości swe przełożenie na ofertę przewozową miejskiej komunikacji zbiorowej w postaci likwidacji określonych linii oraz wzrostu częstotliwości kursowania innych linii lub pojawienia się nowych. W chwili obecnej przewozy

komunikacji zbiorowej na terenie miasta Opola oraz sąsiadujących gmin świadczy MZK Opole Sp. z o.o., obsługując: 10 linii miejskich (tzw. Strefa I), 6 linii miejsko-podmiejskich (Strefa II) oraz 3 linie nocne (www.mzkopole.pl).

Bieżącymi problemami systemu transportowego Opola są:

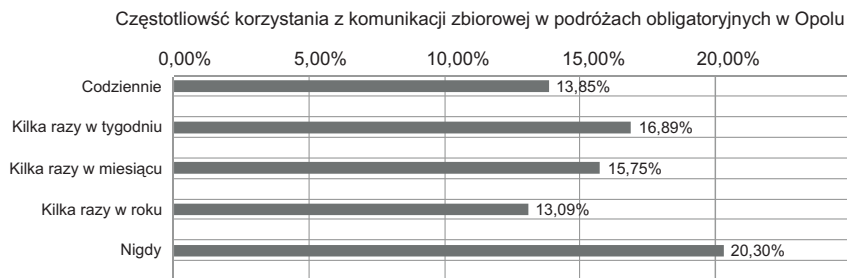
- połączenie komunikacyjne pomiędzy lewo- i prawobrzeżną częścią Opola (zatory na mostach w godzinach porannych i popołudniowych szczytów komunikacyjnych);
- zatory na drogach dojazdowych do Opola, w tym obwodnicy północnej w godzinach szczytów komunikacyjnych (wiele osób zatrudnionych w Opolu pochodzi z sąsiadujących gmin) (Sytuacja społeczno-gospodarcza...);
- duże rozdrobnienie rynku pracy (brak dużych strumieni przepływów ludności w kierunku do i z większych zakładów przemysłowych, które z punktu widzenia logistyki miejskiej są bardziej przewidywalne i łatwiejsze do koordynacji).

W okresie od 10 listopada do 6 grudnia 2012 r. autorka przeprowadziła badania ankietowe, których celem było poznanie częstotliwości korzystania przez mieszkańców Opola z transportu zbiorowego, jak również ujawnienie wpływu statusu społeczno-zawodowego na wybór środka transportu przy realizacji podróży miejskich. Drugim, równie istotnym, celem badania było wskazanie głównych przyczyn wyboru lub rezygnacji z usług miejskiego transportu zbiorowego w Opolu. Badaniami objęto wyłącznie osoby pełnoletnie zamieszkujące miasto Opole (w 2011 r. 14,7% mieszkańców Opola, tj. 17 997 osób było w wieku przedprodukcyjnym) (www.opole.pl...). Badania były prowadzone w miejscach publicznych (m.in. na przystankach, w centrach handlowych, szkołach, urzędach, na uczelniach) w dni robocze, z pomocą anonimowej ankiety. Ankieta składała się z 9 pytań oraz metryczki. Procedura doboru próby miała charakter doboru przypadkowego. Liczebność próby wyniosła 527 osób (ok. 0,5% pełnoletnich mieszkańców Opola). Podziału respondentów dokonano według następujących kryteriów:

- płeć (kobieta, mężczyzna),
- wiek (18–27, 28–37, 38–47, 48–57, 58–67, 68–77, powyżej 77 lat),
- zajęcie (pracownik umysłowy, pracownik fizyczny, rolnik, przedsiębiorca, student/ka, rencista/ka, emeryt/ka, bezrobotny/a, nieaktywny/a zawodowo).

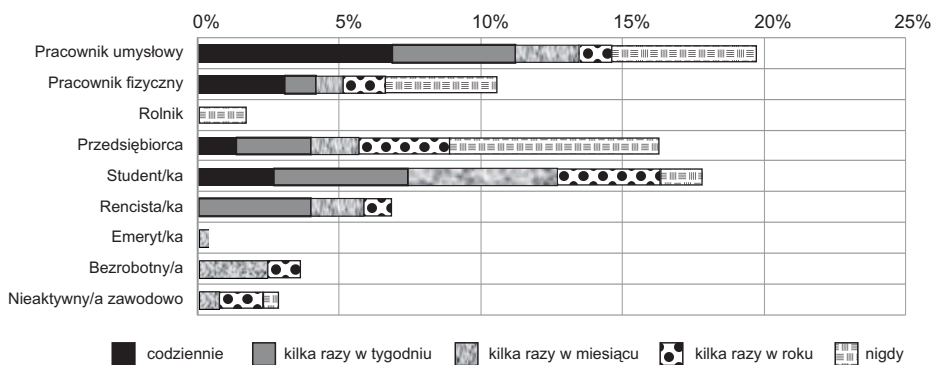
Na rysunku 5 przedstawiono wyniki badań ankietowych w zakresie częstotliwości korzystania mieszkańców Opola z komunikacji zbiorowej w podróżach obowiązkowych. Zaledwie 13,85% respondentów deklarowało, iż codziennie korzysta z miejskiej komunikacji zbiorowej przy dojeździe do pracy czy na uczelnię, a 16,89% respondentów, że czyni to kilka razy w tygodniu. Ponad 1/5 respondentów deklarowała, iż nigdy nie korzysta z miejskiej komunikacji zbiorowej, a aż 13,09% stwierdziło, że z wspomnianych usług korzysta zaledwie kilka razy w roku.

W podróżach obowiązkowych status społeczno-zawodowy odgrywa istotną rolę w wyborze środka realizacji podróży miejskich. Jak wskazuje rysunek 6, najczęściej z miejskiej komunikacji zbiorowej korzystają pracownicy umysłowi, studenci, renciści i pracownicy fizyczni. O wiele rzadziej autobus jako środek transportu wybierają przedsiębiorcy i rolnicy. Z uwagi na brak konieczności realizacji podróży obowiązkowych przez emerytów, bezrobotnych czy osoby nieaktywne zawodowo, wskazywana



Rys. 5. Deklarowana przez mieszkańców Opola częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji zbiorowej w podróżach obligatoryjnych [w %]

Źródło: Opracowanie własne.



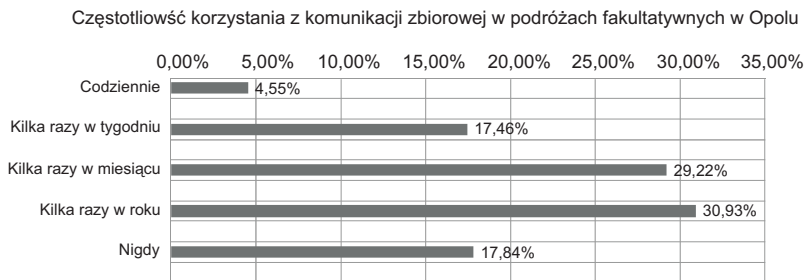
Rys. 6. Deklarowana przez mieszkańców Opola częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji zbiorowej w podróżach obligatoryjnych a status społeczno-zawodowy [w %]

Źródło: Opracowanie własne.

przez te grupy częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji zbiorowej była niewielka.

Całkowicie inny rozkład miały odpowiedzi udzielane przez respondentów w zakresie realizacji podróży fakultatywnych (np. zakupy, rekreacja, odwiedziny u znajomych), które zostały przedstawione na rysunku 7.

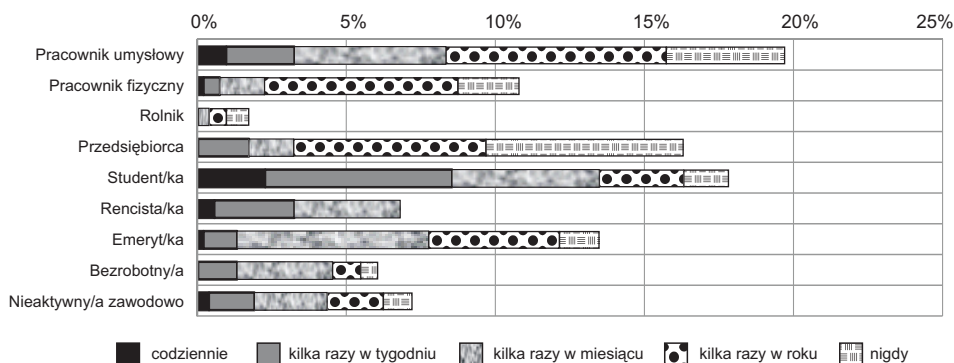
W tym przypadku mieszkańcy Opola deklarowali znacznie rzadsze korzystanie z oferty komunikacji zbiorowej, niż miało to miejsce w przypadku podróży obligatoryjnych. Blisko 1/3 respondentów twierdziła, iż przy realizacji podróży nieobligatoryjnych korzysta z usług miejskiej komunikacji zbiorowej tylko kilka razy w miesiącu. Prawie 31% ankietowanych deklarowało korzystanie z miejskiej komunikacji zbiorowej zaledwie kilka razy w roku. Natomiast 17,84% respondentów wskazało, iż nie zdarza im się realizować podróży fakultatywnych za pośrednictwem miejskiej komunikacji zbiorowej. Uzyskane wyniki można tłumaczyć spontanicznością realizacji podróży fakultatywnych, które często trudno mieszkańcom planować z wyprzedzeniem.



Rys. 7. Deklarowana przez mieszkańców Opola częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji zbiorowej w podróżach fakultatywnych [w %]

Źródło: Opracowanie własne.

Badania wykazały, iż status społeczno-zawodowy jest istotną determinantą przy podejmowaniu decyzji o sposobie realizacji podróży fakultatywnych przez mieszkańców Opola. Z rysunku 8 można odczytać, iż przy realizacji wspomnianych podróży z usług miejskiej komunikacji zbiorowej zdecydowanie najczęściej korzystają studenci. Pracownicy umysłowi, fizyczni, przedsiębiorcy czy emeryci realizują nieobligatoryjne podróże po Opolu za pośrednictwem miejskiej komunikacji zbiorowej znacznie rzadziej. Blisko 41% przedsiębiorców i nieco ponad 20% pracowników umysłowych deklarowało, że nie korzysta z usług miejskiej komunikacji zbiorowej w podróżach fakultatywnych.



Rys. 8. Deklarowana przez mieszkańców Opola częstotliwość korzystania z miejskiej komunikacji zbiorowej w podróżach fakultatywnych a status społeczno-zawodowy [w %]

Źródło: Opracowanie własne.

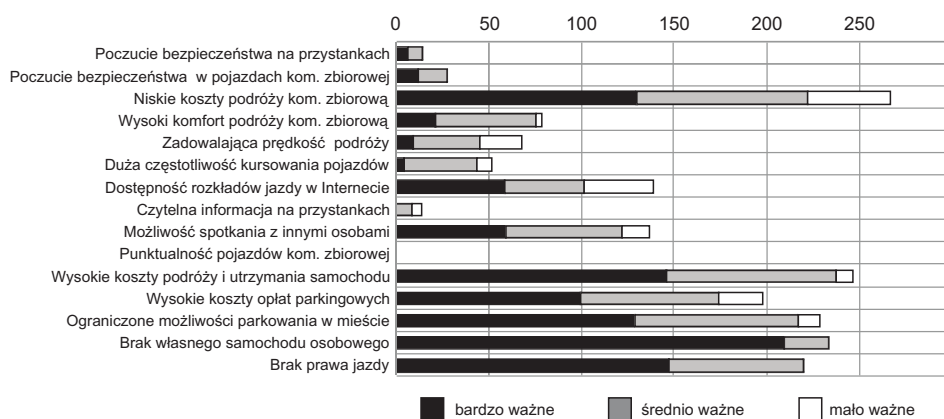
Wyniki badań ankietowych wskazują ponadto, iż płeć nie ma istotnego wpływu na częstotliwość podróżowania przez mieszkańców Opola środkami miejskiej komunikacji zbiorowej, choć w przypadku podróży obligatoryjnych zaobserwowano znacznie większy odsetek mężczyzn (ponad 62%) deklarujących niekorzystanie z usług miejskiej

komunikacji zbiorowej niż kobiet (ponad 35%). Ta sytuacja nie powinna jednak budzić zdziwienia, bowiem blisko 71% mężczyzn i tylko 22% kobiet zadeklarowało w ankietach, że są głównymi użytkownikami samochodu osobowego w gospodarstwie domowym.

Respondenci byli także proszeni o wskazanie określonych powodów korzystania lub rezygnacji z usług miejskiej komunikacji zbiorowej oraz o przypisanie im odpowiedniej wagi. W tym celu korzystano z 3-stopniowej skali (1 – mało istotne, 3 – bardzo ważne). Zestawienie wyników w tym zakresie obrazują rysunki 9 i 10.

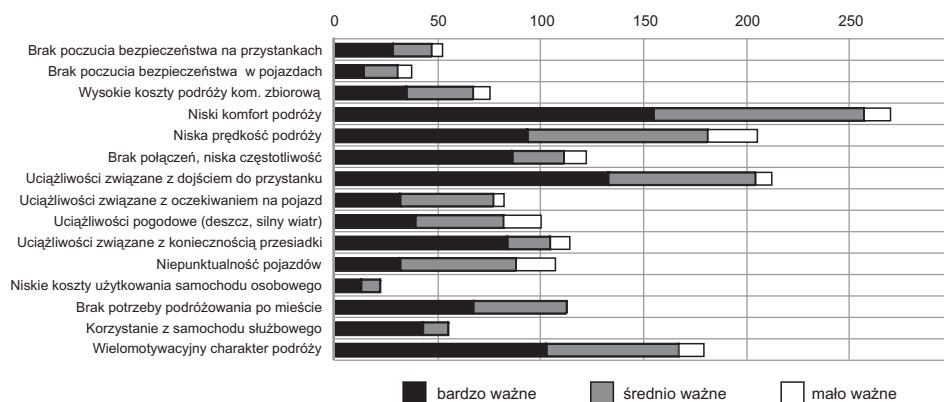
Zdecydowanie najistotniejszymi powodami, dla których opolanie korzystają z miejskiej komunikacji zbiorowej, okazały się:

- niskie koszty podróży (266 wskazań),



Rys. 9. Główne przyczyny korzystania przez mieszkańców Opola z usług miejskiej komunikacji zbiorowej

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 10. Główne powody rezygnacji przez mieszkańców Opola z realizacji podróży miejską komunikacją zbiorową

Źródło: Opracowanie własne.

- wysokie koszty utrzymania samochodu oraz podróży z jego udziałem (246 wskazań),
- brak prawa jazdy (220 wskazań) lub własnego samochodu osobowego (233 wskazania).

Ważnym powodem wyboru miejskiej komunikacji zbiorowej jako środka realizacji podróży po mieście była również polityka parkingowa (koszty opłat parkingowych, brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych). Nieco zaskakujący może być fakt, iż część respondentów wybiera podróże autobusem z uwagi na możliwość nawiązywania i kontynuacji relacji interpersonalnych (136 wskazań).

Jak wskazuje rysunek 10, do fundamentalnych powodów rezygnacji opolan z usług miejskiej komunikacji zbiorowej należą:

- niski komfort podróży środkami miejskiej komunikacji zbiorowej (270 wskazań),
- niska prędkość podróży środkami miejskiej komunikacji zbiorowej (205 wskazań),
- uciążliwości związane z dojściem do przystanku (212 wskazań),
- wielomotywacyjny charakter podróży (179 wskazań).

Ostatnia z wymienionych wyżej przyczyn nie ma istotnego związku z kosztami korzystania z usług miejskiej komunikacji zbiorowej (warto podkreślić, iż MZK Opole oferuje bilet sieciowy, uprawniający osobę do dowolnej liczby przejazdów w ciągu dnia w cenie 8 zł). A zatem jej podłoża należy upatrywać raczej w konieczności dokonywania przesiadek, powiązanej z takimi czynnikami jak: brak komfortu podróży, konieczność oczekiwania na pojazd, konieczność dojścia do przystanku czy niska częstotliwość połączeń (straty czasu).

Podsumowanie

Badania i analizy prowadzone w zakresie miejskiego systemu komunikacji zbiorowej są podstawowym narzędziem dostarczającym informacji i wyznaczającym kierunki działań związane z jego bieżącym usprawnianiem i dalszym rozwojem (Starowicz 2007). Przytoczone w niniejszym artykule przemiany w sposobach realizacji podróży miejskich w Polsce oraz wyniki badań ankietowych przeprowadzonych w Opolu określają bieżącą sytuację miejskiej komunikacji zbiorowej i wskazują na malejącą rolę transportu zbiorowego w obsłudze komunikacyjnej polskich miast. O ile w przypadku podróży obligatoryjnych ok. 30% ankietowanych opolan deklarowało korzystanie z miejskiej komunikacji zbiorowej co najmniej kilka razy w tygodniu, o tyle w przypadku podróży fakultatywnych taką deklarację złożyło tylko ok. 22% ankietowanych. Obecną sytuację można nazwać marginalizacją znaczenia transportu zbiorowego na rzecz transportu indywidualnego, która jest niestety fatalna w skutkach (narastające rozmiary kongestii).

Warto zatem podkreślić, iż podejmowanie inicjatyw na rzecz promocji miejskiego transportu zbiorowego jest jednym z decydujących czynników, które mogą poprawić sprawność systemów transportowych polskich miast. Przeprowadzone przez autorkę badania wykazały, że prędkość podróży to kluczowa cecha jakości usług transporto-

wych dla pasażera. Dlatego też postulat ten powinien być brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji strategicznych związanych z funkcjonowaniem miejskiego systemu transportu zbiorowego w Opolu.

Bibliografia

- Molecki A., 2008, *Tramwaj podziemny dla Katowic – nowa jakość komunikacji miejskiej*, [w:] *Systemy transportowe. Teoria i praktyka*, red. J. Wocha, R. Janecki, G. Sierpiński, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Katowice, s. 195–204.
- Sikora M., Borowski Z., 2011, *Ocena logistyki miejskiej w obszarze przewozów pasażerskich w Bydgoszczy*, „Logistyka” nr 2.
- Starowicz W., 2007, *Jakość przewozów w miejskim transporcie zbiorowym*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Sytuacja społeczno-gospodarcza Opola w 2010 roku, www.opole.pl/files/data/16497/Opole2010.pdf
- Szołtysek J., 2011, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Warszawa.
- Rocznik demograficzny 2011*, 2011, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa.
- Transport drogowy w Polsce w latach 2005–2009, GUS, Warszawa 2011, www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/tl_transport_drogowy_2005-2009.pdf
- www.mzkopole.pl
- www.opole.pl/files/data/21191/KONFERENCJA_42_AGLOMERACJA.pdf

ROLA MIEJSKIEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OPOLU W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH

ABSTRAKT: Niniejszy artykuł opisuje specyfikę miejskiego systemu transportu zbiorowego oraz wskazuje na przemiany, jakie zaszły w sposobach realizacji podróży miejskich w polskich miastach, ze szczególnym uwzględnieniem Opola. Artykuł przedstawia również wyniki badań ankietowych, których celem było poznanie częstotliwości korzystania z miejskiego transportu zbiorowego przez mieszkańców Opola oraz wpływu statusu społeczno-zawodowego na wybór środka transportu przy realizacji podróży miejskich. Autorka wskazała także przyczyny wyboru oraz rezygnacji z usług miejskiego transportu zbiorowego przez mieszkańców Opola.

SŁOWA KLUCZOWE: miejski transport zbiorowy, podróże miejskie, transport indywidualny

