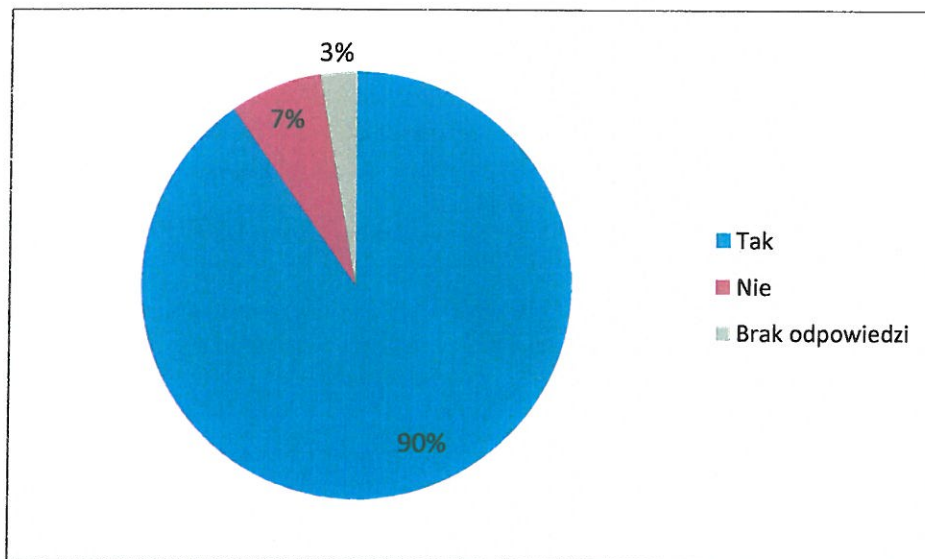


ANALIZA ANKIETY

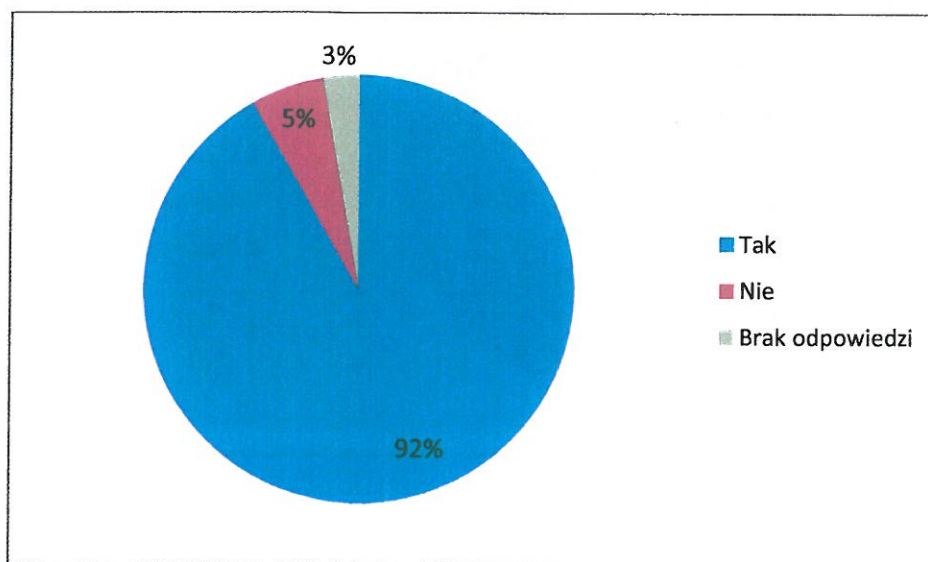
1. Czy wdrażany Nowy Układ Sieci Komunikacji Zbiorowej powinien uwzględniać poprawę dostępności miejskiego transportu zbiorowego?

TAK	NIE	BRAK ODPOWIEDZI
131	10	4



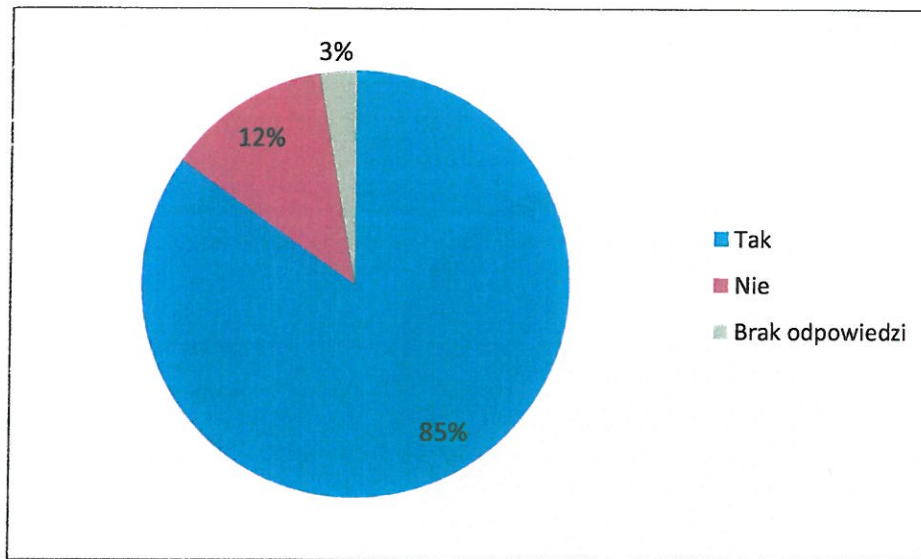
2. Czy wdrażany Nowy Układ Sieci Komunikacji Zbiorowej powinien uwzględniać optymalizację czasów przejazdów środkami komunikacji zbiorowej znajdującymi się w obszarze oddziaływania linii SST?

TAK	NIE	BRAK ODPOWIEDZI
133	8	4



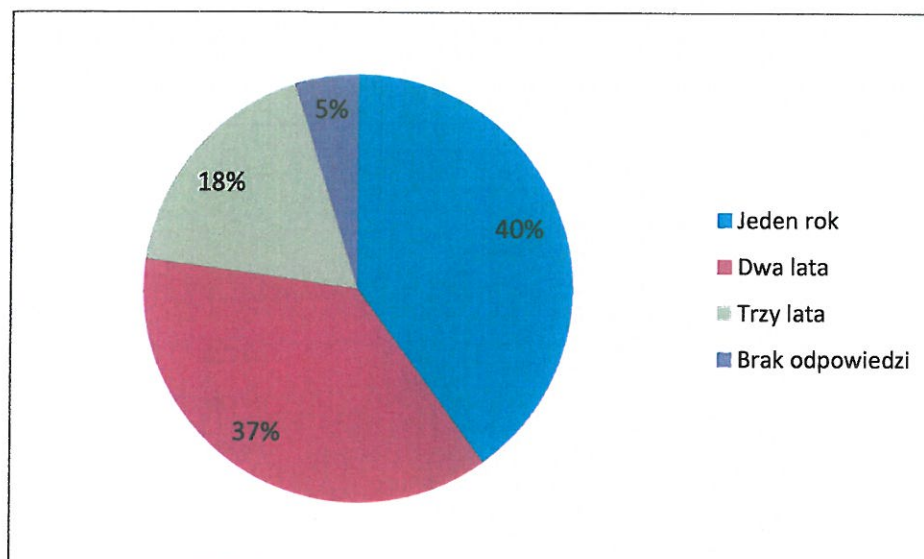
3. Czy wdrażany Nowy Układ Sieci Komunikacji Zbiorowej powinien uwzględniać podwyższenie standardu usług komunikacji miejskiej?

TAK	NIE	BRAK ODPOWIEDZI
123	18	4



4. Jaki czas powinno objąć monitorowanie oddziaływania nowego układu komunikacyjnego po uruchomieniu linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju?

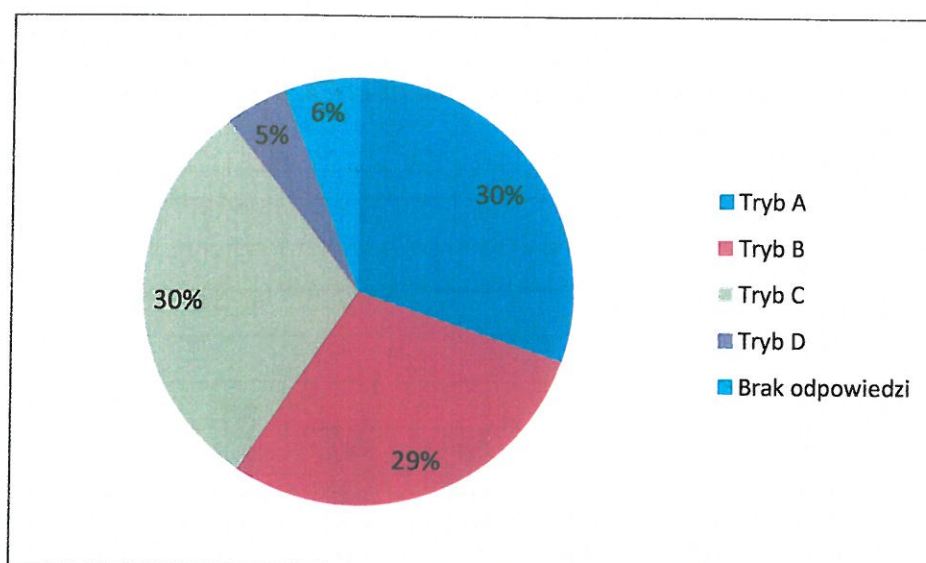
JEDEN ROK	DWA LATA	TRZY LATA	BRAK ODPOWIEDZI
58	54	26	7



5. Wybierz tryb dla funkcjonowania linii tramwajowej SST:

- A. „Super Express” w godzinach od 6.00 do 9.00 oraz od 13.30 do 16.30 z częstotliwością co 3 minuty;
- B. „Super Express” w godzinach od 6.00 do 9.00 oraz od 13.30 do 16.30 z częstotliwością co 5 minut;
- C. Tryb „Express” w godzinach od 9.00 do 13.30 oraz od 16.30 do 23.00 z częstotliwością, co 10 minut;
- D. Tryb „Express” w godzinach od 9.00 do 13.30 oraz od 16.30 do 23.00 z częstotliwością, co 15 minut;

A	B	C	D	BRAK ODPOWIEDZI
58	56	58	9	11

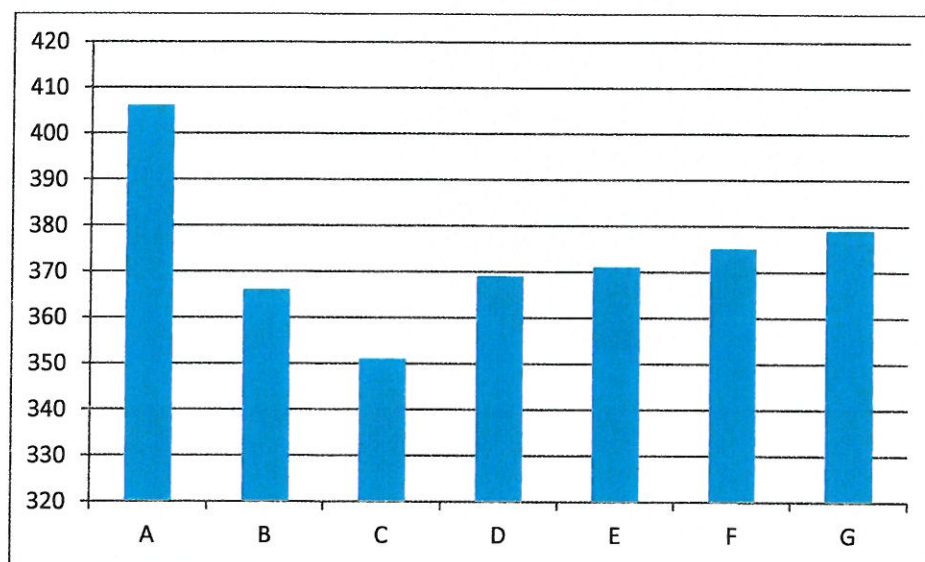


Ankietowani wybrali częstotliwość co 3 minuty dla trybu Super Express oraz częstotliwość co 10 minut dla trybu Express – po 30% ankietowanych. Częstotliwość 5-minutowa dla trybu Super Express również była popularna – 28% ankietowanych, natomiast częstotliwość 15-minutowa dla trybu Ekspres uzyskała tylko 5% głosów ankietowanych.

6. Opracowana Koncepcja Nowego Układu Sieci Komunikacji Zbiorowej organizowanej przez ZDITM w Szczecinie przyczyni się do:

- A. zapewnienia jak najszybszego pokonania trasy możliwie największej liczbie użytkowników w odpowiednich warunkach podróżowania,
- B. poprawy dostępności do miejsc pracy, nauki i usług,
- C. zwiększenia udziału przyjaznego dla środowiska transportu publicznego w planowanej nowej sieci tramwajowej i autobusowej,
- D. redukcji zatłoczenia w ruchu ulicznym, co w konsekwencji przyczyni się do ograniczenia wypadkowości i kongestii,
- E. stworzenia możliwości przejęcia części ruchu samochodowego,
- F. przejęcia części usług świadczonych przez transport autobusowy na rzecz transportu tramwajowego,
- G. poprawa komfortu podróżowania.

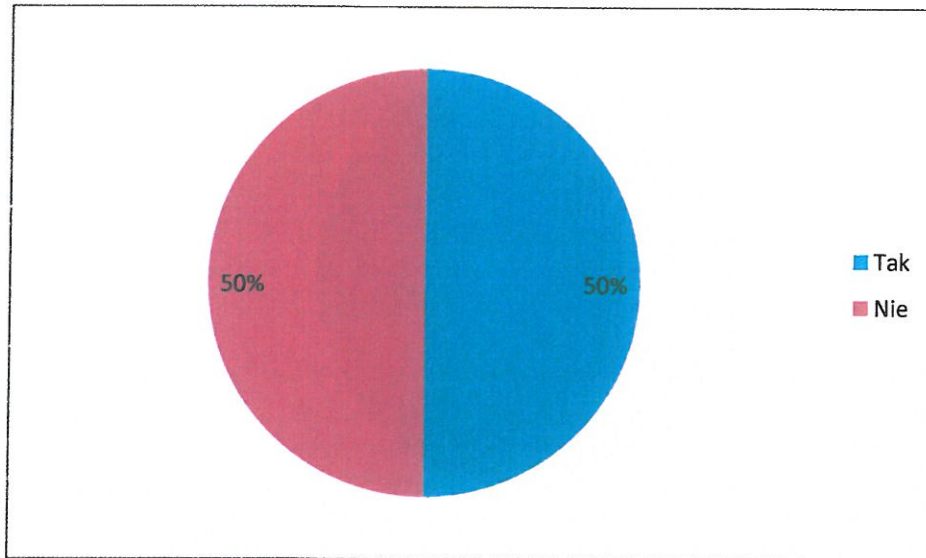
A	B	C	D	E	F	G	BRAK ODPOWIEDZI
406	366	351	369	371	375	379	48



Według ankietowanych opracowana koncepcja w najwyższym stopniu przyczyni się do zapewnienia jak najszybszego pokonania trasy możliwie największej liczbie użytkowników w odpowiednich warunkach podróżowania, natomiast zwiększenie udziału przyjaznego dla środowiska transportu publicznego w planowanej nowej sieci tramwajowej i autobusowej uznano za najmniej istotne.

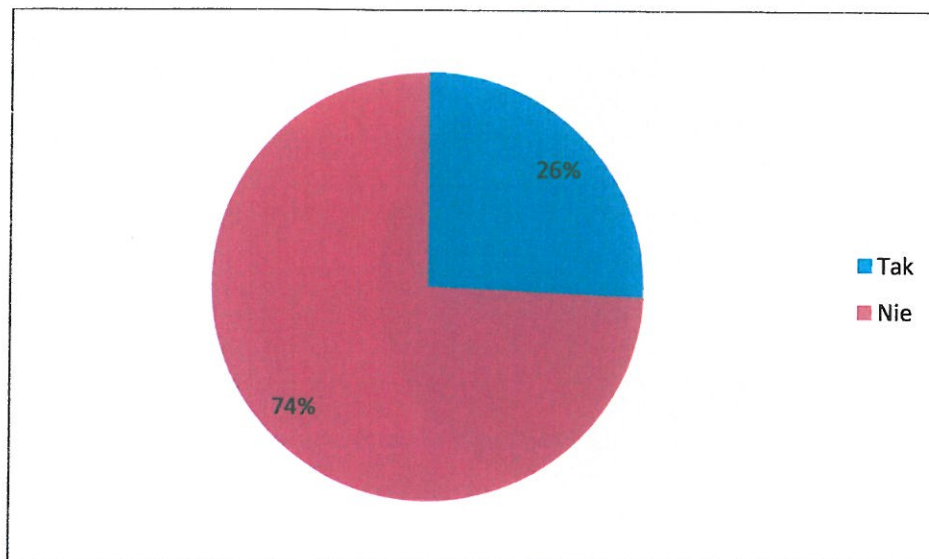
7. Czy wariant projektowy W1 wypełni zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne?

TAK	NIE
55	55



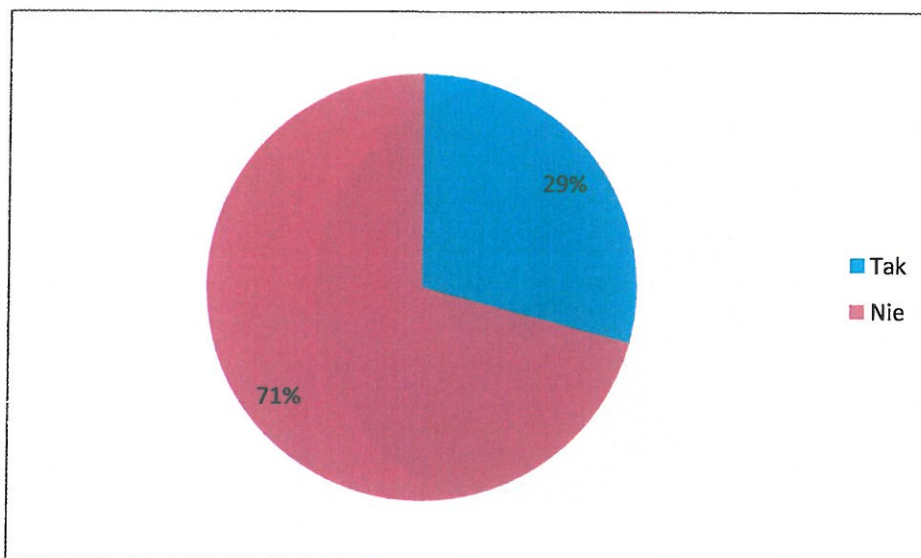
8. Czy wariant projektowy W2 wypełni zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne?

TAK	NIE
26	75



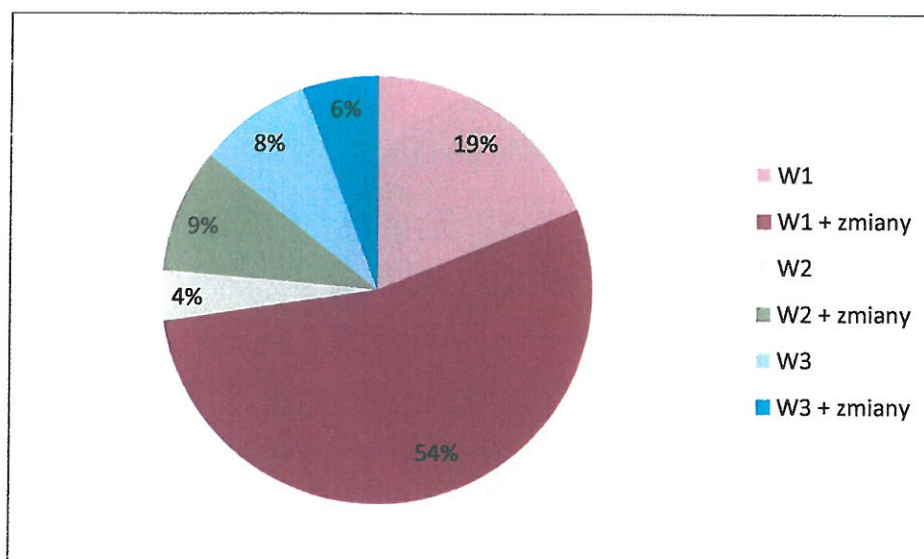
9. Czy wariant projektowy W3 wypełni zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne?

TAK	NIE
28	68



10. Który wariant projektowy powinien zostać wdrożony?

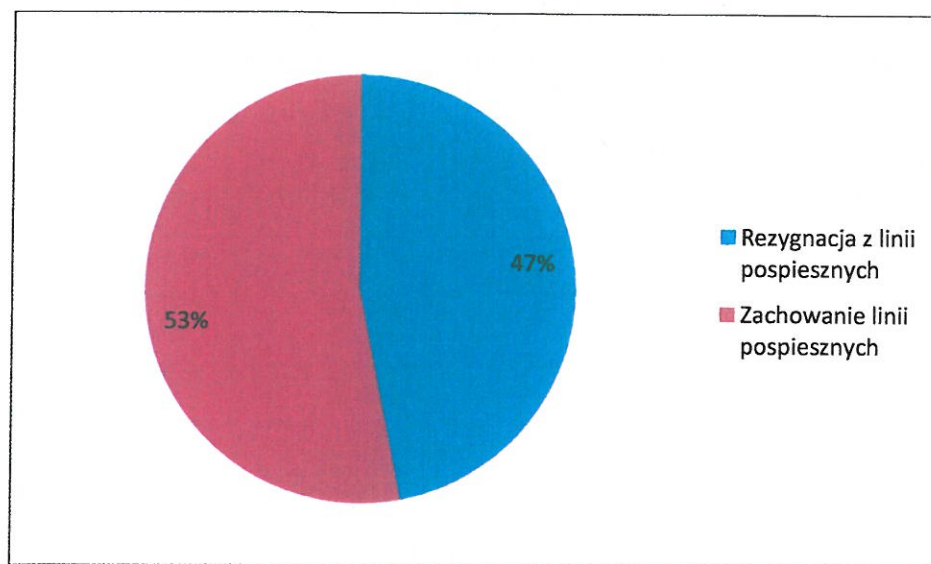
W1	W1 + ZMIANY	W2	W2 + ZMIANY	W3	W3 + ZMIANY
20	57	4	10	9	6



73% ankietowanych wybrało do wdrożenia wariant 1, 13% ankietowanych – wariant 2 oraz 14% ankietowanych – wariant 3. Wśród ankietowanych, którzy wybrali wariant 1, 26% (19% ogółu ankietowanych) zaakceptowało go w istniejącej postaci, natomiast 74% (54% ogółu ankietowanych) wybrało wariant po wprowadzeniu proponowanych zmian.

11. Proponowane zmiany:

1. Połączenie os. Kasztanowe – plac Rodła (linia C) – 2 ankiety;
2. Pozostawienie autobusu pospiesznego linii A bez zmian – 13;
3. Pozostawienie autobusu pospiesznego linii B bez zmian – 20;
4. Pozostawienie wszystkich linii pospiesznych bez zmian – 29 ankiet;
5. Pozostawienie autobusów pospiesznych linii A, B, C i G – 7 ankiet;
6. Pozostawienie bez zmian linii C i G oraz linii A na trasie przez os. Zdroje – 2 ankiety;
7. Pozostawienie autobusów linii B, D i E bez zmian – 1 ankiet;
8. Pozostawienie linii B bez zmian lub linii A na zmienionej trasie przez ul. Łubinową – 3 ankiety;
9. Pozostawienie linii pospiesznych w godzinach szczytu: 6⁰⁰ – 8⁰⁰ oraz 15³⁰ – 17³⁰ – 1 ankiet;
10. Wydłużenie trybu Super Expres (po 16³⁰) – 1 ankiet;
11. Zwiększenie częstotliwości linii dziennych na Prawobrzeżu – 2 ankiety;
12. Zwiększenie ilości linii tramwajowych – 1 ankiet;
13. Wprowadzenie dodatkowego połączenia os. Bukowe – pętla Turkusowa – 1 ankiet;
14. Zwiększenie częstotliwości połączeń z pętlą Turkusowa dla osiedli Kijewo i Nad Rudzianką – 1 ankiet;
15. Zwiększenie liczby linii bezpośrednio łączących osiedle Majowe i Słoneczne Wschód z pętlą Turkusowa (przez obecną pętlę na os. Słonecznym) – 10 ankiet;
16. Pętla końcowa SST w Klęskowie (wydłużenie trasy SST) – 1 ankiet;
17. Bezpośrednie połączenie pętli Turkusowa z os. Załom – 1 ankiet;
18. Zwiększenie liczby punktów P + R – 1 ankiet.



Ponad 50% ankietowanych domaga się zachowania, przynajmniej częściowego, linii autobusowych pospiesznych.

