

KATARZYNA HEBEL

dr hab., Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego,
e-mail: k.hebel@zkmgdynia.pl

Postulaty przewozowe mieszkańców Gdyni w badaniach marketingowych na przykładzie bezpośredniości¹

Streszczenie. Bezpośredniość jest dla pasażerów najistotniejszym postulatem przewozowym. Stąd wynika potrzeba jej badania. W praktyce przeprowadza się go w ramach badań preferencji transportowych. W artykule przedstawiono wyniki takich badań przeprowadzonych w Gdyni w roku 2010 i 2013. Porównanie opinii mieszkańców Gdyni z dwóch tur badań pozwoliło na wiarygodne sformułowanie wniosków. Przedstawiono proces hierarchizacji postulatów przewozowych, wskazano rangę bezpośredniości, określono determinanty wpływające na ocenę bezpośredniości w opinii mieszkańców Gdyni. Zanalizowano także wpływ opinii na temat bezpośredniości na ogólną ocenę transportu zbiorowego dokonywaną przez pasażerów.

Słowa kluczowe: badania marketingowe, preferencje transportowe, bezpośredniość przewozu

Wprowadzenie

Wymagania dotyczące sposobu zaspokajania potrzeb przewozowych określane są mianem postulatów przewozowych. Liczba i rodzaje zgłaszanych postulatów przewozowych są właściwie nieograniczone. Ustaleniu listy postulatów przewozowych poświęcono wiele badań empirycznych oraz wywodów teoretycznych [2].

Badania empiryczne dotyczące postulatów przewozowych, ich identyfikacji i hierarchizacji oraz określenia determinant stanowią element badań preferencji transportowych mieszkańców miast. Przykładem miasta, w którym badania takie prowadzone są regularnie, jest Gdynia. Badania realizowane są metodą wywiadu indywidualnego, bezpośredniego, standaryzowanego. Instrumentem pomiarowym jest kwestionariusz ankiety. Wielkość próby badawczej obejmuje za każdym razem około 1% mieszkańców miasta, w wieku 16–75 lat. Dla zapewnienia pełnej reprezentatywności próby stosuje się dobór warstwowy, polegający na podziale populacji na grupy według przedziału wiekowego, płci i dzielnicy zamieszkania. W obrębie wymienionych w ten sposób grup dokonuje się doboru protego [3].

W artykule wykorzystano wyniki badań preferencji transportowych przeprowadzone wśród mieszkańców Gdyni w 2010 i w 2013 roku.

Identyfikacja i hierarchizacja postulatów przewozowych jako procesy badawcze

Identyfikacja polega na samodzielnym wskazaniu przez respondentów postulatów przewozowych. Okazuje się to często zadaniem na tyle trudnym, że w praktyce respondentom przedstawia się obszerną listę postulatów wraz

z wyjaśnieniami i prosi się o wybranie postulatów z listy lub samodzielne ich określenie. W następnej kolejności respondenci proszeni są o uszeregowanie wskazanych przez siebie postulatów w kolejności od najmniej do najbardziej istotnego, czyli o dokonanie hierarchizacji postulatów przewozowych.

W Gdyni, uwzględniając doświadczenia z poprzednich tur badawczych, w praktyce łączy się identyfikację z hierarchizacją. Respondentów prosi się o wskazanie trzech najistotniejszych dla nich postulatów przewozowych, a następnie uszeregowanie ich od najważniejszego do najmniej istotnego (od 1 do 3). Pozwala to określić dla każdego postulatu procent wskazań na pierwszym, drugim lub trzecim miejscu oraz łącznie na pierwszym lub drugim lub trzecim miejscu. Dopiero na podstawie łącznego udziału w ogólnej liczbie wskazanych postulatów ustalana jest hierarchia wszystkich wymienionych postulatów. Możliwe jest zatem porównanie zmian w hierarchii postulatów przewozowych oraz struktury ich wskazań na poszczególnych pozycjach w tej hierarchii. Proces hierarchizacji zobrazowano, uwzględniając wyniki badań mieszkańców Gdyni z 2010 roku w tabeli 1 oraz badań z 2013 roku w tabeli 2.

Tabela 1

Postulat przewozowy	Wskazany na				Pozycja w hierarchii postulatów przewozowych
	pierwszym miejscu (% wskazań)	drugim miejscu (% wskazań)	trzecim miejscu (% wskazań)	pierwszym lub drugim, lub trzecim miejscu (% wskazań)	
Bezpośredniość	29,97	13,82	10,43	18,08	1
Częstotliwość	15,95	19,14	12,81	9,18	4
Dostępność (bliskość przystanku)	14,84	19,29	15,19	16,44	3
Niski koszt	4,71	9,32	9,77	9,18	5
Niezawodność dojazdu	4,71	7,95	8,30	6,99	6
Prędkość	3,59	6,68	8,05	6,11	7
Punktualność	16,66	15,90	17,97	16,84	2
Rytmiczność	1,11	2,18	5,67	3,09	9
Wyczerpująca informacja	0,20	0,25	1,16	0,54	10
Wygoda	3,69	3,95	8,00	5,11	8
Inne	0,66	0,35	0,76	0,59	-
Brak odpowiedzi	0,46	0,86	1,87	1,06	-
Suma	100	100	100	100	X

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

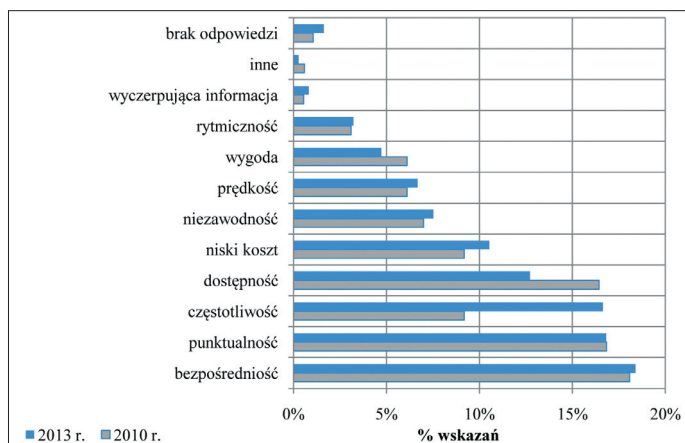
¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2015.

Tabela 2

Hierarchizacja postulatów przewozowych w świetle wyników badań mieszkańców Gdyni w 2013 r.					
Postulat przewozowy	Wskazany na				Pozycja w hierarchii postulatów przewozowych
	pierwszym miejscu (% wskazań)	drugim miejscu (% wskazań)	trzecim miejscu (% wskazań)	pierwszym lub drugim, lub trzecim miejscu (% wskazań)	
Bezpośredniość	27,65	13,90	13,65	18,40	1
Częstotliwość	16,70	21,55	11,70	16,65	3
Dostępność (bliskość przystanku)	12,25	14,10	11,80	12,72	4
Niski koszt	10,85	10,50	10,25	10,53	5
Niezawodność dojazdu	5,95	8,05	8,60	7,53	6
Prędkość	5,35	7,60	7,10	6,68	7
Punktualność	16,05	16,70	17,70	16,82	2
Rytmiczność	2,00	2,35	5,30	3,22	9
Wyczerpująca informacja	0,40	0,55	1,50	0,82	10
Wygoda	2,40	3,40	8,40	4,73	8
Inne	0,20	0,25	0,35	0,27	-
Brak odpowiedzi	0,20	1,05	3,65	1,63	-
Suma	100	100	100	100	X

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Analiza danych prowadzi do wniosku, iż zmiany procentowe wskazań istotności poszczególnych postulatów są na tyle nieznaczne, że nie powodują zasadniczej zmiany w hierarchii ogólnej postulatów przewozowych. Nastąpiła jedynie zmiana w hierarchii dwóch postulatów, tj. częstotliwości i dostępności rozumianej jako bliskość przystanku. Postulaty te wymieniły się między sobą pozycjami (trzecią i czwartą). Jednak ranga częstotliwości zmieniła się w większym stopniu, gdyż udział procentowy wskazań tego postulatu za najważniejszy wzrósł o 7,5 punktu procentowego, a dostępności zmniejszył się o 3,7 punktu procentowego. Jedynym postulatem, którego udział w ogóle nie uległ zmianie, jest punktualność. Zmiany te przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Zmiany w strukturze wskazań najistotniejszych postulatów przewozowych w Gdyni w 2010 r. i 2013 r.

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Zmiany w ogólnej hierarchii porównano w tabeli 3. Stabilność hierarchii jest wyraźnie widoczna. Na początkowych miejscach znajdują się postulaty związane z czasem podróży, czyli bezpośredniość, punktualność i częstotliwość. Na czwartej pozycji znalazła się dostępność, a niski koszt zajmuje dopiero piątą pozycję. Jeszcze mniej ważne są niezawodność dojazdu i prędkość. Niżej w hierarchii plasuje się wygoda – na ósmym miejscu. Ostatnią pozycję zajmuje wyczerpująca informacja, którą wyprzedza nawet rytmiczność.

Taka hierarchia postulatów upoważnia do podjęcia pogłębionej analizy przynajmniej podstawowych postulatów przewozowych.

Tabela 3

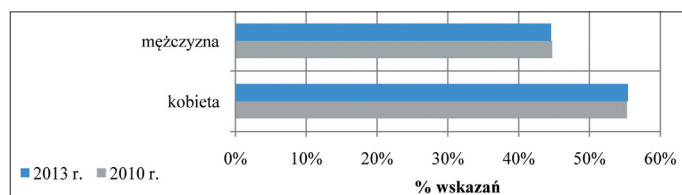
Hierarchia postulatów przewozowych w Gdyni w 2010 i 2013 r.		
Postulat przewozowy	2010	2013
Bezpośredniość	1	1
Częstotliwość	4	3
Dostępność (bliskość przystanku)	3	4
Niski koszt	5	5
Niezawodność dojazdu	6	6
Prędkość	7	7
Punktualność	2	2
Rytmiczność	9	9
Wyczerpująca informacja	10	10
Wygoda	8	8

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Determinanty uznania bezpośredniości za najważniejszy postulat przewozowy w Gdyni

W poszukiwaniu czynników wpływających na uznanie bezpośredniości za najistotniejszy postulat przewozowy w opinii respondentów przeprowadzono analizę związku płci, wieku, statusu społeczno-zawodowego oraz statusu motoryzacyjnego, a także sposobu podróży z oceną bezpośredniości. Na rysunku 2 porównano zmiany w ocenie bezpośredniości w zależności od płci w roku 2010 i 2013. Na podstawie analizy danych można uznać, że płeć stanowi determinantę oceny istotności bezpośredniości. Kobiety przypisują bezpośredniości ocenę o 10 punktów procentowych większą niż mężczyźni.

Związek wieku z oceną poziomu istotności bezpośredniości dla respondentów w 2010 roku i 2013 roku zaprezentowano na rysunku 3. Można stwierdzić, że różnice w ocenie



Rys. 2. Płeć mieszkańców a bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy w Gdyni w 2010 i 2013 r.

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

bepośredniości w zależności od przynależności do określonej grupy wiekowej były w 2010 roku większe niż w 2013. Przeważająca ocena utrzymała się na tym samym poziomie, jednak oceny poszczególnych grup wiekowych uległy zmianie. Najbardziej zmieniły się oceny osób w wieku 51–60 lat (o 3 punkty procentowe) oraz w wieku 41–50 lat (o 2,5 punktu procentowego). W najmniejszym stopniu zmieniły się oceny istotności bezpośredniości osób najmłodszych (w wieku 16–20 lat) i najstarszych (w wieku 71–75 lat).

Związek statusu społeczno-zawodowego z uznaniem bezpośredniości za najistotniejszy postulat przewozowy zaprezentowano na rysunku 4. Zdecydowanie najistotniejsza była w obu turach badawczych bezpośredniość dla osób pracujących. Jej znaczenie rosło. W największym stopniu zmieniła się ocena bezpośredniości osób niepracujących (o 3 punkty procentowe), a w najmniejszym uczniów/studentów (zaledwie o 0,07 punktu procentowego).

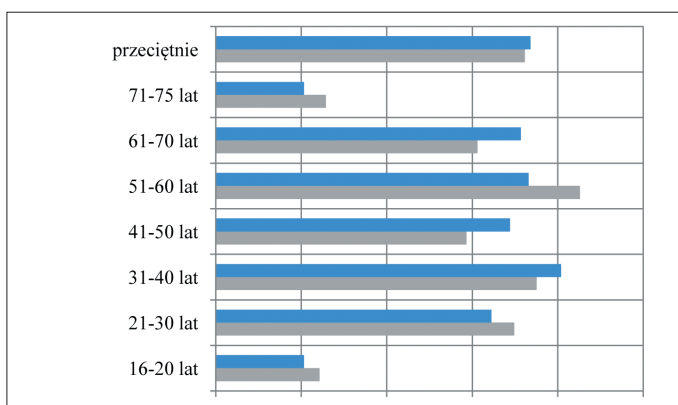
Status motoryzacyjny mieszkańców i uznanie bezpośredniości za najistotniejszy postulat przewozowy porównano na rysunku 5. Widocznie wyraźny jest związek oceny bezpośredniości i statusu motoryzacyjnego mieszkańców Gdyni. Osoby z gospodarstw domowych z samochodem osobowym przypisują ponad dwukrotnie większe znaczenie bezpośredniości niż osoby z gospodarstw domowych bez samochodów osobowych. Największe znaczenie przywiązują do bezpośredniości główni użytkownicy samochodów osobowych. Wzrasta udział takich ocen w tej grupie.

Związek sposobu podróży z uznaniem bezpośredniości za najistotniejszy postulat przewozowy analizowano na podstawie danych z rysunku 6. Wzrósł udział wskazań na bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy przez osoby podróżujące zawsze samochodem osobowym lub przeważnie samochodem osobowym (po 3 punkty procentowe). Natomiast w opinii osób podróżujących zawsze transportem zbiorowym lub przeważnie transportem zbiorowym zmniejszyła się istotność bezpośredniości (odpowiednio o 3 punkty procentowe i 1,5 punktu).

Za determinanty uznawania bezpośredniości za najistotniejszy postulat można uznać status motoryzacyjny i społeczno-zawodowy, a także w mniejszym stopniu płeć i wiek respondentów i sposób realizacji przez nich podróży. Zmienia się jednak ich wpływ na ocenę bezpośredniości w kolejnych latach badań.

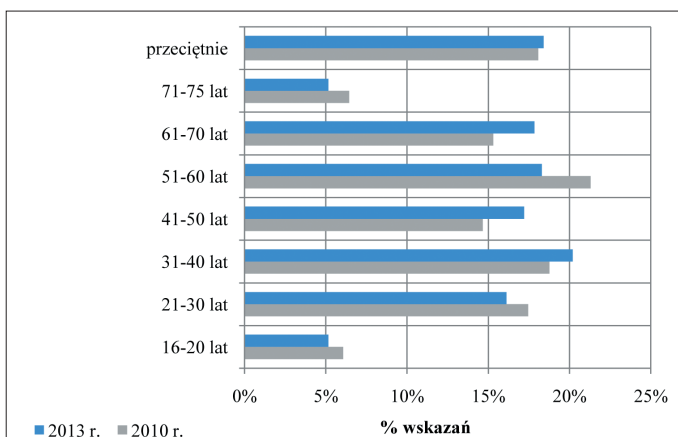
Bezpośredniość jako najlepiej i najgorzej realizowany postulat przewozowy w Gdyni

Poza wskazaniem najistotniejszych postulatów przewozowych w badaniach gdyńskich respondenci proszeni są o wskazanie najlepiej i najgorzej realizowanych postulatów. Bezpośredniość znalazła się wśród najlepiej realizowanych postulatów przewozowych, ale również wśród najgorzej realizowanych, i to zarówno w 2010 roku, jak i w 2013. Udział



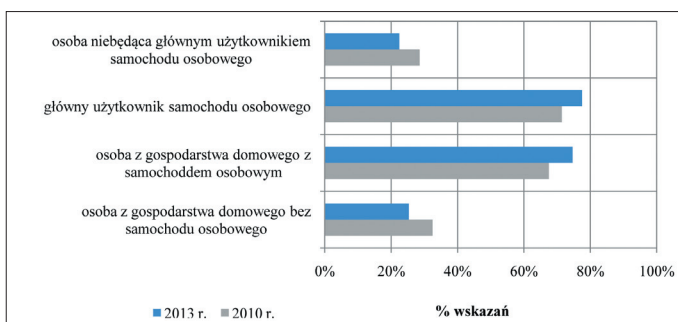
Rys. 3. Wiek mieszkańców a bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy w Gdyni w 2010 i 2013 r.

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



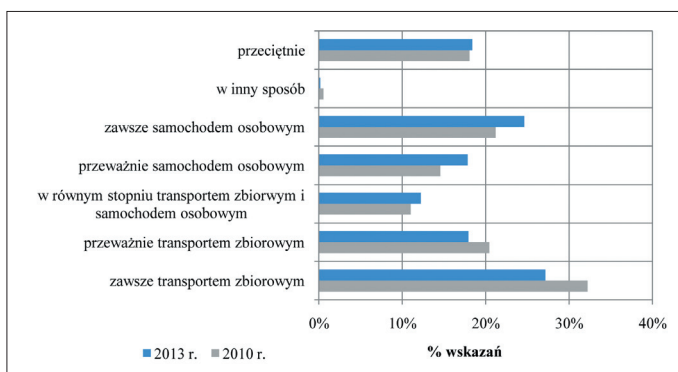
Rys. 4. Status społeczno-zawodowy mieszkańców a bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy w Gdyni w 2010 i 2013 r.

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



Rys. 5. Status motoryzacyjny mieszkańców a bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy w Gdyni w 2010 i 2013 r.

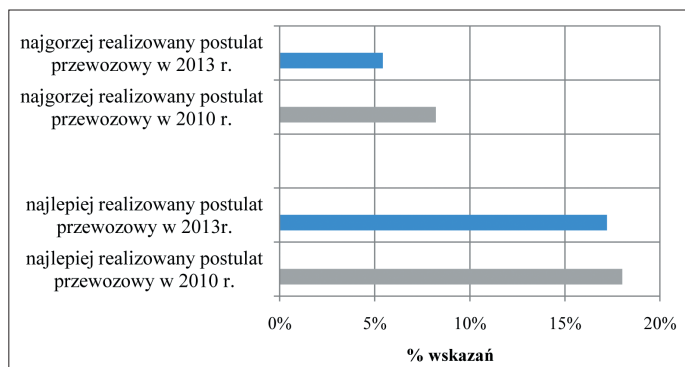
Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



Rys. 6.

Sposób podróży mieszkańców a punktualność jako najistotniejszy postulat przewozowy w Gdyni w 2010 i 2013 r.

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



Rys. 7. Bezpośredniość jako najlepiej i najgorzej oceniany postulat przewozowy w Gdyni w 2010 r. i 2013 r.

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

procentowy wskaźnik bezpośredniości jako najlepiej realizowanego postulatu w obu turach badawczych był podobny. Zmniejszył się natomiast udział wskazań bezpośredniości jako najgorzej realizowanego postulatu przewozowego (o 2,8 punktu procentowego). Jednak faktu, że za najlepiej realizowany postulat przewozowy uznaje bezpośredniość 17% respondentów, nie można uznać za satysfakcjonujący (rys. 7).

Bezpośredniość a ocena transportu zbiorowego

W badaniach gdyńskich respondentów proszono także o wystawienie ogólnej oceny transportowi zbiorowemu w tradycyjnej skali ocen szkolnych tj. od bardzo dobrej do niedostatecznej. Średnia ocena wzrosła. W 2010 roku wynosiła 4,18, a w 2013 – 4,27.

Analizę związku pomiędzy uznaniem bezpośredniości za najistotniejszy postulat przewozowy a oceną ogólną transportu zbiorowego przeprowadzono na podstawie danych w tabeli 4 i na rysunku 8.

Osoby wskazujące na dowolnym (pierwszym, drugim lub trzecim) miejscu bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy oceniały transport zbiorowy w Gdyni dobrze i bardzo dobrze, przy czym wzrósł udział osób oceniających transport zbiorowy bardzo dobrze (19% w 2010 r. i 33% w 2013 r.).

Osoby uznające bezpośredniość za najlepiej realizowany postulat przewozowy (tabela 5 i rysunek 9) najczęściej oceniały transport zbiorowy dobrze i bardzo dobrze (łącznie 89% tych osób w 2010 i w 2013 r.). Zmianie uległy jednak proporcje tych ocen, ponieważ ocen bardzo dobrych w 2010 roku było 22% , podczas gdy w 2013 roku – 34%.

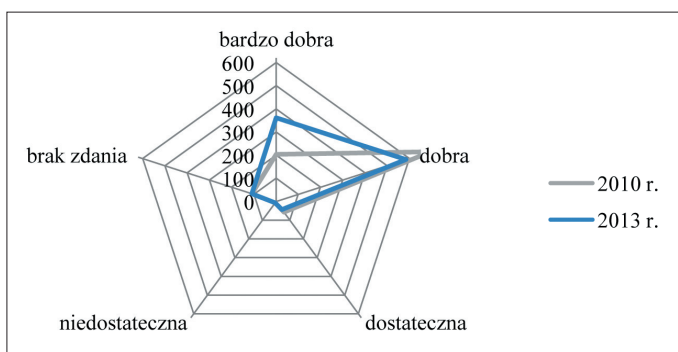
Zmniejszył się o 40% udział osób uznających bezpośredniość za najgorzej realizowany postulat przewozowy. Osoby uznające bezpośredniość za najgorzej realizowany postulat przewozowy (tabela 6 i rysunek 10) najczęściej oceniały dobrze transport zbiorowy (68% w 2010 i 58% w 2013 r.). Warto podkreślić, że wśród osób uznających bezpośredniość za najgorzej realizowany postulat, 23% przyznało transportowi zbiorowemu ocenę bardzo dobrą w 2010 roku , a w 2013 – nawet 34% osób.

Ocena bezpośredniości, w tym uznanie jej za najistotniejszy postulat przewozowy oraz za najlepiej lub najgorzej realizowany postulat, w znaczącym stopniu wpływa na ogólną ocenę transportu zbiorowego w opinii mieszkańców Gdyni.

Tabela 4

Bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy a ocena ogólna transportu zbiorowego w Gdyni w 2010 i 2013 r. (liczba wskazań)		
Ocena	2010	2013
Bardzo dobra	203	361
Dobra	695	584
Dostateczna	57	43
Niedostateczna	7	7
Brak zdania	109	109
Suma	1071	1104

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



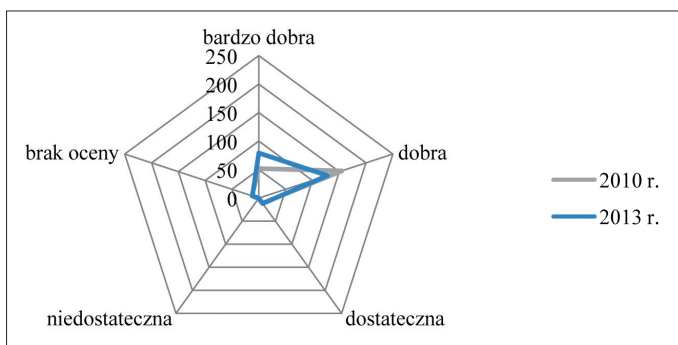
Rys. 8. Bezpośredniość jako najistotniejszy postulat przewozowy a ocena ogólna transportu zbiorowego w Gdyni w 2010 i 2013 r. (liczba wskazań)

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Tabela 5

Bezpośredniość jako najlepiej realizowany postulat przewozowy a ocena ogólna transportu zbiorowego w Gdyni w 2010 i 2013 r. (liczba wskazań)		
Ocena	2010	2013
Bardzo dobra	52	79
Dobra	155	128
Dostateczna	11	12
Niedostateczna	1	0
Brak zdania	13	12
Suma	232	231

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



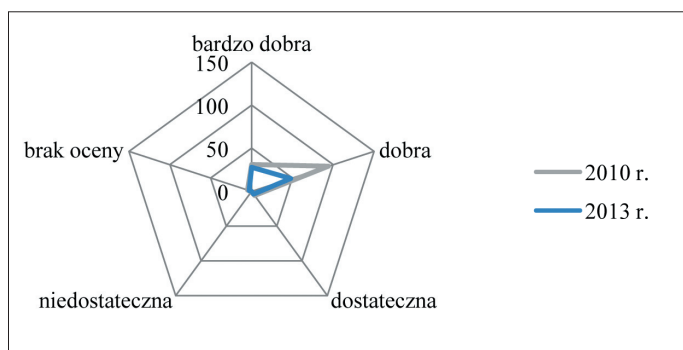
Rys. 9. Bezpośredniość jako najlepiej realizowany postulat przewozowy a ocena ogólna transportu zbiorowego w Gdyni w 2010 i 2013 r. (liczba wskazań)

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Tabela 6

Bezpośredniość jako najgorzej realizowany postulat przewozowy a ocena ogólna transportu zbiorowego w Gdyni w 2010 r. i 2013 r. (liczba wskazań)		
Ocena	2010	2013
Bardzo dobra	31	28
Dobra	94	48
Dostateczna	6	4
Niedostateczna	1	0
Brak zdania	5	3
Suma	137	83

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni



Rys. 10. Bezpośredniość jako najgorzej realizowany postulat przewozowy a ocena ogólna transportu zbiorowego w Gdyni w 2010 r. i 2013 r. (liczba wskazań)

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Kierunki zmian w ofercie przewozowej postulowane przez mieszkańców Gdyni

Dążąc do realizacji postulatów przewozowych zgłaszanych przez mieszkańców Gdyni w badaniach marketingowych, systematycznie wprowadza się zmiany w ofercie przewozowej.

Zwiększana jest także bezpośredniość połączeń. Wykorzystuje się w tym celu także sugestie mieszkańców. Nie jest możliwe skonsultowanie w ramach badań preferencji transportowych wszystkich szczegółowych rozwiązań, ale raczej wyznaczenie ogólnych założeń. Mieszkańcy są zatem pytani czy w podróżach międzypodzielnicowych oczekują bezpośredniego połączenia o niskiej częstotliwości (ponad 15 min), czy też połączenia z przesiadkami o wysokiej częstotliwości (do 10 min). Uzyskane w 2010 i 2013 r. opinie mieszkańców Gdyni przedstawiono w tabeli 7.

Tabela 7

Oczekiwania mieszkańców Gdyni wobec standardu połączeń międzypodzielnicowych w 2010 i 2013 r. (% wskazań)		
Wariant odpowiedzi	2010	2013
Połączenie bezpośrednie o niskiej częstotliwości (ponad 15 min)	73,42	70,90
Połączenie z przesiadkami o wysokiej częstotliwości (do 10 min)	15,70	18,15
Trudno powiedzieć	10,89	10,95
Razem	100,00	100,00

Źródło: badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni uprzejmie informuje, że od 9 kwietnia do 13 czerwca 2015 r. odbędzie się II tura, a od 9 października do 12 grudnia 2015 r. III tura badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni. Ankieterzy legitymujący się identyfikatorem ze zdjęciem odwiedzą 2000 mieszkańców w ich domach.

Celem badań jest uzyskanie informacji o potrzebie na usługi komunikacji miejskiej, opinie mieszkańców o systemie transportowym naszego miasta oraz sugestie dotyczących zmian, które sprawnią transport publiczny i podjęcie samochodem osobowym.

ZKM w Gdyni wykorzysta wyniki badań do kształtowania oferty przewozowej. Uprzejmie prosimy o rzetelne opinie ankietowanych i udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

Serdecznie dziękujemy!

www.zkmgdynia.pl
facebook.com/zkmgdynia

Fot. 1. Plakat informujący mieszkańców o badaniach preferencji w 2015

Podsumowanie

Postulaty przewozowe są analizowane w ramach badań marketingowych prowadzonych w Gdyni regularnie, dlatego możliwe jest ustalenie zmian w ich identyfikacji i hierarchizacji. Hierarchia postulatów przewozowych w Gdyni jest stabilna. Na początkowych miejscach znajdują się postulaty związane z czasem podróży, czyli bezpośredniość, punktualność i częstotliwość. Pogłębiona analiza bezpośredniości, jako najistotniejszego w opinii mieszkańców Gdyni postulatu przewozowego, polega na ustaleniu determinant takiej oceny. Są nimi status motoryzacyjny i społeczno-zawodowy, a także, w mniejszym stopniu, płeć i wiek respondentów i sposób realizacji przez nich podróży. Zmienia się jednak ich wpływ na ocenę bezpośredniości w kolejnych latach badań.

Bezpośredniość znalazła się wśród najlepiej, jak i najgorzej realizowanych postulatów przewozowych w Gdyni, przy czym za najlepiej realizowany postulat przewozowy uznaje bezpośredniość dwukrotnie więcej respondentów niż uznających ją za najgorzej realizowany postulat. Zdecydowanie zmniejsza się udział osób uznających bezpośredniość za najgorzej realizowany postulat przewozowy.

Należy dołożyć wszelkich starań, by komunikacja publiczna zapewniała bezpośrednie połączenia, gdyż wpływa to znacząco na ogólną ocenę transportu zbiorowego dokonywaną przez mieszkańców. Jest to jednak zadanie bardzo trudne, szczególnie w wielkich miastach, gdy konieczne jest dokonywanie wyborów pomiędzy uruchamianiem międzypodzielnicowych połączeń bezpośrednich o niskiej częstotliwości kursowania i połączeń o wysokiej częstotliwości ale z przesiadkami.

Ponieważ preferencje mieszkańców w odniesieniu do transportu miejskiego ulegają zmianom, ważne jest by badania tych preferencji były prowadzone regularnie. W Gdyni kolejna tura badań preferencji przewidziana jest w 2015 r.

Literatura

1. Badania marketingowe Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.
2. Hebel K., *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
3. *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*, red. O. Wyszomirski, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.