

## EWOLUCJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH DOTYCZĄCYCH PODRÓŻY MIEJSKICH MIESZKAŃCÓW GDYNI W ŚWIELE WYNIKÓW BADAŃ MARKETINGOWYCH Z LAT 1985–2015

DATA PRZEŚLANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R41

**Katarzyna Hebel, Olgierd Wyszomirski**

Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański  
e-mail: khzh@wp.pl, o.wyszomirski@wp.pl

### STRESZCZENIE

Badania postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich w Gdyni opierają się na 30 latach doświadczeń. W tym czasie zrealizowano 14 tur badań marketingowych zorganizowanych przez Katedrę Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego (wcześniej Katedrę Ekonomiki Transportu) oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

W artykule przedstawiono ewolucję metodologii tych badań, w szczególności w zakresie doboru próby badawczej, identyfikacji najważniejszych postulatów przewozowych oraz ich hierarchizacji, a także warunków uznania za spełnione wybranych postulatów przewozowych.

Na podstawie analizy przeprowadzonej w artykule udowodniono tezę, że w hierarchii postulatów przewozowych następują zmiany pod wpływem oddziaływania określonych uwarunkowań po stronie popytu i podaży, przy czym w ramach tych postulatów można wyodrębnić względnie stałą grupę uznawanych za najważniejsze i mniej ważne.

### SŁOWA KLUCZOWE

postulaty przewozowe, badania marketingowe, transport miejski

---

### WPROWADZENIE

W latach 1985–2015, najpierw w Katedrze Ekonomiki Transportu, a następnie w Katedrze Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, przeprowadzono 14 tur badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych, w tym postulatów przewozowych dotyczących podróży miejskich mieszkańców Gdyni. Od 1994 roku współorganizatorem badań jest Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, z którym Katedra Rynku Transportowego współpracuje.

W ciągu 30 lat zrealizowano metodą wywiadu indywidualnego standaryzowanego w gospodarstwach domowych mieszkańców Gdyni następujące badania:

- a) w 1985 i 1986 roku: kilkuset osób zmotoryzowanych zamieszkałych w wybranych osiedlach mieszkaniowych Gdyni w ramach badań 1000 osób w aglomeracji gdańskiej;
- b) w 1987 roku: kilkuset osób zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych zamieszkałych w wybranych osiedlach mieszkaniowych Gdyni w ramach badań 600 osób zamieszkałych w aglomeracji gdańskiej;
- c) w 1989 roku: kilkuset osób zmotoryzowanych dojeżdżających do pracy, zamieszkałych w wybranych osiedlach Gdyni, w ramach badań 600 osób w aglomeracji gdańskiej;
- d) w 1994 roku: 1500 osób dojeżdżających do pracy, zamieszkałych w Gdyni;
- e) w latach 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2013 i 2015: 1% mieszkańców Gdyni w wieku 16–75 lat.

Badania w latach 1985/1986 i 1994–2015 przeprowadzono na próbie losowej metodą wywiadu indywidualnego standaryzowanego z wylosowaną osobą w jej gospodarstwie domowym, miały więc one charakter reprezentacyjny. W pierwszych badaniach próbę wylosowano ze zbioru właścicieli samochodów osobowych PZU, który wówczas był zbiorem wyczerpującym. W 1994 roku do wylosowania próby zastosowano technikę *random route*, wybierając według przyjętej zasady określone gospodarstwo domowe, a następnie zamieszkującą w nim osobę. Od 1996 do 2015 roku wszystkie próby losowano komputerowo z ewidencji mieszkańców Gdyni, stosując dobór warstwowy z wykorzystaniem kryterium płci, wieku i dzielnicy zamieszkania.

Reprezentacyjnego charakteru nie miały badania zrealizowane w 1987 i 1989 roku. Nielosowe próby do tych badań dobrano kwotowo. Mając na uwadze inny rodzaj doboru próby, nie wykorzystano ich wyników w analizie postulatów przewozowych przeprowadzonej w niniejszym opracowaniu.

W zakres badań postulatów przewozowych za każdym razem wchodziło ustalenie ich hierarchii i warunków uznania za spełnione. Hierarchizację postulatów przez mieszkańców poprzedzało zawsze wytłumaczenie sensu poszczególnych wymagań uwzględnionych w zestawieniu. W tym celu przedstawiano im w postaci materiału pomocniczego do kwestionariusza tabelę z wykazem postulatów i ich interpretacją zapisaną w łatwy i powszechnie zrozumiały sposób.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie zmian w hierarchii postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni w zakresie podróży miejskich w latach 1985–2015. U jego podstaw leży teza, że w hierarchii postulatów przewozowych następują zmiany pod wpływem oddziaływania określonych uwarunkowań po stronie popytu i podaży, przy czym w ramach postulatów można wyodrębnić względnie stałą grupę uznawanych za najważniejsze i mniej ważne.

## POSTULATY PRZEWOZOWE ZGŁASZANE WOBEC TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Zakres postulatów przewozowych zgłaszanych wobec transportu miejskiego jest szeroki. Ich ustaleniu poświęcono wiele badań empirycznych oraz wywodów teoretycznych. Chociaż większość identyfikacji w znacznym stopniu pokrywa się, to jednak można zaobserwować pewne rozbieżności między nimi. Dotyczą one (Wyszomirski, 2008, s. 66):

- łączenia określonych postulatów w jeden syntetyczny,
- pomijania określonych postulatów jako mniej ważnych,
- uwzględniania postulatów rzadko spotykanych lub wręcz specyficznych.

Ogólnie wyższa jakość podróży transportem indywidualnym oraz wpływ stopnia spełnienia postulatów przewozowych na warunki życia w mieście i jego konkurencyjność w stosunku do transportu zbiorowego powodują, że identyfikacje postulatów przewozowych są z reguły opraco-

wywane pod kątem wymagań w stosunku do podróży zbiorowych. Większość identyfikacji ma jednak charakter uniwersalny i odnosi się zarówno do transportu zbiorowego, jak i indywidualnego (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 382–383).

Do najczęściej wymienianych w literaturze przedmiotu postulatów przewozowych należą: czas, wygoda, dostępność, częstotliwość, koszt, bezpieczeństwo, prędkość i pewność. Poza tymi postulatami uwzględniane są w literaturze jeszcze takie wymagania, jak (Wyszomirski, 1988, s. 26–28):

- intymność podróżowania,
- dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb,
- odpowiedni standard przystanków,
- zrozumiały system informacji o trasach i rozkładach jazdy,
- zabezpieczenie przed napadem na przystankach i w pojazdach,
- kultura obsługi,
- odpowiednie warunki przesiadania się,
- możliwość wypoczynku podczas podróży,
- miejsce na bagaż,
- prosty system taryfowy,
- łatwość wsiadania i wysiadania,
- możliwość wyboru środka transportu.

Niektóre przedstawione postulaty mają charakter syntetyczny. Ich realizacja zależy od spełnienia określonych warunków, które występują jako samodzielne postulaty przewozowe. Postulatami takimi są czas i wygoda.

W 1985 roku w ramach badań zwrócono się do respondentów w pytaniu otwartym z prośbą o samodzielne sprecyzowanie wymagań w stosunku do transportu zbiorowego. Następnie respondentom zaproponowano zestaw postulatów z możliwością zwiększenia ich o własne propozycje (Wyszomirski, 1987a, s. 121). W kolejnych badaniach zrezygnowano z samodzielnego precyzowania wymagań przez respondentów, pozostawiając jedynie możliwość dodania własnych postulatów w ramach kategorii „inne” w pytaniu zamkniętym.

Interpretację szczegółowych postulatów przewozowych stosowaną w badaniach marketingowych w Gdyni przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Udostępniana mieszkańcom Gdyni podczas badań interpretacja postulatów przewozowych zgłaszanych w podróżach miejskich

Postulat	Znaczenie postulatu
Bezpośredniość	połączenie bez konieczności przesiadania się
Częstotliwość	odstępny czasu między odjazdami pojazdów tej samej linii
Dostępność	odległość do przystanku (przestrzenna lub czasowa)
Niezawodność/pewność	dojazd do miejsca docelowego w wyznaczonym czasie
Niski koszt	niska opłata taryfowa jednorazowa lub okresowa
Prędkość	czas jazdy uwzględniający zatrzymanie w trasie
Punktualność	zgodność odjazdów z rozkładem jazdy
Rytmiczność	równomierne odstępy czasu między kolejnymi odjazdami w tym samym kierunku
Wyczerpująca informacja	sposób przekazywania informacji o ofercie przewozowej i zmianach w ofercie
Wygoda	zespół elementów determinujących warunki oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe

Źródło: opracowanie własne na podst. Wyszomirski, Grzelec (1998), s. 25.

## HIERARCHIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH ZGŁASZANYCH WOBEC TRANSPORTU MIEJSKIEGO PRZEZ MIESZKAŃCÓW GDYNI

Wyniki badań hierarchii postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni w zakresie podróży miejskich przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Hierarchia postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni w zakresie podróży miejskich w świetle wyników badań z lat 1985–2015

Postulat	Rok badań											
	1985/ 1986*	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2013	2015
Bezpośredniość	6	4	2	4	4	4	1	1	1	1	1	1
Częstotliwość	2	3/2	3	3	3	3	2	3	3	4	2/3	3
Dostępność	5	7	4	2	2	1	4	4	4	3	4	4
Niezawodność/ pewność	4/3	5	7	8	7	7	6	8	8	6	6	6
Niski koszt	9	2/3	5	5	5	5	5	5	6	5	5	5
Prędkość	8	8	8	7	8	8	7	7	5	7	7	7
Punktualność	1	1	1	1	1	2	3	2	2	2	2/3	2
Rytmiczność	3/4	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Wyczerpująca informacja	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Wygoda	7	6	6	6	6	6	8	6	7	8	8	8

\* Hierarchia dotyczy mieszkańców aglomeracji gdańskiej, wśród których uwzględniono mieszkańców Gdyni.

Źródło: opracowanie własne na podst. wyników badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Z danych zawartych w tabeli 2 wynika, że nie można ustalić jednej obowiązującej rangi postulatów przewozowych wobec transportu miejskiego, nawet w odniesieniu do jednego miasta. Od 1985 do 2000 roku w pięciu kolejnych turach badań marketingowych za najważniejszy postulat przewozowy uznano punktualność. Od 2002 roku postulat ten zajmował drugie miejsce z wyjątkiem 2004 roku, kiedy to zajął trzecie. W 2002 roku pierwsze miejsce zajęła dostępność, która w latach 1985–1986 miała piąte miejsce, a w 1994 roku nawet siódme miejsce. W kolejnych latach, nie biorąc pod uwagę roku 2002, postulat ten plasował się na miejscach od drugiego do czwartego (2 razy – drugie, 6 razy – czwarte, raz – trzecie). Od 2004 roku na pierwszym miejscu znajduje się nieprzerwanie bezpośredniość, która w poprzednich turach badań najczęściej zajmowała czwarte miejsce. Do najważniejszych postulatów przewozowych w świetle danych w tabeli 2 można zaliczyć jeszcze częstotliwość występującą na drugim lub trzecim miejscu, nie licząc jednego przypadku pojawienia się na czwartym miejscu. Poza czterema omówionymi postulatami do pięciu najważniejszych w świetle wyników badań należy jeszcze niski koszt. Postulat ten zajmował początkowo dziewiąte miejsce, a później miejsca od trzeciego do szóstego, przy czym najczęściej, bo aż 9 razy na 14, zajął piąte miejsce.

Na podstawie danych zaprezentowanych w tabeli 2 do najważniejszych postulatów można zaliczyć wymienione alfabetycznie: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niski koszt i punktualność. Wśród postulatów tych priorytetowe miejsce zajmują bezpośredniość (zgłaszana

6 razy na pierwszym miejscu i raz na drugim) i punktualność (zgłaszana 5 razy na pierwszym miejscu i 6 razy na drugim miejscu). Jedynym postulatem, poza dwoma wyżej wymienionymi, który pojawił się na pierwszym miejscu, ale tylko raz, jest dostępność. Jego miejsce w większości tur badań nie pozwala jednak na stwierdzenie jego prymatu nad częstotliwością. Można jedynie stwierdzić ważniejsze znaczenie obu tych postulatów od niskiego kosztu, który wyraźnie plasuje się w większości tur badań na piątym miejscu.

## WARUNKI UZNANIA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW GDYNI W ZAKRESIE PODRÓŻY MIEJSKICH ZA SPEŁNIONE

Postulatami, w odniesieniu do których ustalano w poszczególnych turach badań warunki uznania ich za spełnione, są częstotliwość i wygoda podróży. Zakres badań nie był jednak w pełni jednolity. Modyfikowanie pytań w ciągu kolejnych tur badań utrudniło dokonanie całościowego porównania zmian stosunku mieszkańców w odniesieniu do uznania poszczególnych postulatów za spełnione. Przykładowo w latach 1996–2000, oceniając uznanie postulatu częstotliwości za spełniony, pytano o oczekiwaną częstotliwość kursowania pojazdów transportu zbiorowego w godzinach szczytu w dni powszednie i poza szczytem w dni powszednie oraz w soboty w południe (tab. 3).

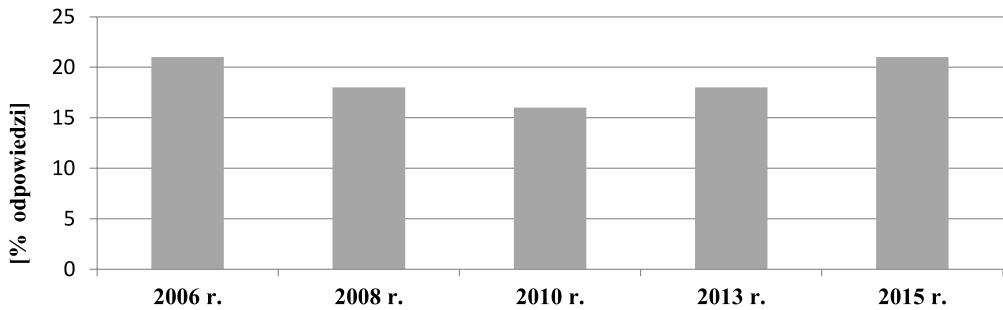
Tabela 3. Warunki uznania przez mieszkańców Gdyni częstotliwości podróży miejskich za postulat spełniony w świetle wyników badań z lat 1996–2000 [% odpowiedzi]

Częstotliwość	Rok badań		
	1996	1998	2000
W godzinach szczytu w dni powszednie:			
5 min	31	45	31
6–10 min	47	45	53
Poza szczytem w dni powszednie oraz w sobotę w południe:			
5 min	0	1	3
6–10 min	8	28	25

Źródło: opracowanie własne na podst. Hebel, Wyszomirski (2003), s. 123–124.

W 2002 roku natomiast pytano o oczekiwaną częstotliwość kursowania pojazdów transportu zbiorowego na liniach w kierunku do śródmieścia (Hebel, 2007, s. 198). W 2004 roku w ogóle nie badano oczekiwanej przez pasażerów częstotliwości połączeń, a począwszy od 2006 roku pytano mieszkańców Gdyni o to, czy preferują w podróżach międzydzielnicowych połączenia bezpośrednie o niskiej częstotliwości (ponad 15 min), czy połączenia z przesiadkami o wysokiej częstotliwości (do 10 min). Uzyskane wyniki zaprezentowano na rysunku 1.

W świetle danych zaprezentowanych na rysunku 1 stosunkowo mały odsetek mieszkańców jest skłonny zaakceptować utrzymywanie wysokiej częstotliwości zamiast bezpośredniości połączeń.



Rysunek 1. Preferowanie przez mieszkańców Gdyni w latach 2006–2015 w podróżach miejskich częstotliwości do 10 min zamiast bezpośrednio połączeń [% odpowiedzi]

Źródło: opracowanie własne na podst. wyników badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Wygoda jest trudnym do określenia postulatem. Badanie wygody podróży dotyczy warunków oczekiwania na przystankach i warunków przebywania w pojeździe. Zasadniczym elementem badania było określanie pożądanego wyposażenia oraz standardu przystanków i pojazdów. Ważnym elementem badania było także ustalenie dopuszczalnego zapełnienia pojazdu oraz rodzaju miejsca (zawsze siedzące, przeważnie siedzące, stojące przy różnych rodzajach zapełnienia), których pasażer oczekuje w podróżach o zróżnicowanej odległości (Hebel, Grzelec, Wyszomirski, 2010, s. 79).

W sposobie badania tego postulatu następowały również zmiany. W latach 1985–1986 pytano respondentów o to, jakiego standardu wygody oczekują w pojazdach transportu zbiorowego w dojazdach do pracy. Wśród możliwych odpowiedzi dopuszczano następujące ich kategorie:

- zawsze miejsca siedzącego,
- przeważnie miejsca siedzącego,
- miejsca stojącego w nieuciążliwych warunkach,
- dopuszczam jazdę w warunkach zatłoczenia,
- innego (jakiego?) .....,
- nie mam zdania.

W badaniach dopuszczono nawet oczekiwanie zróżnicowanego standardu wygody w trzech kolejnych środkach transportu zbiorowego w podróżach z przesiadaniem się (tabela 4).

Tabela 4. Wygoda podróży do pracy mieszkańców Gdyni transportem zbiorowym w świetle wyników badań z lat 1985–1986 [według % respondentów]

Środek przewozowy	Standard wygody			Ogółem
	przeważnie miejsce siedzące	przeważnie miejsce stojące		
		w nieuciążliwych warunkach	w uciążliwych warunkach	
I środek przewozowy	18,5	45,6	35,9	100,0
II środek przewozowy	24,0	47,6	28,4	100,0
III środek przewozowy	10,2	42,9	46,9	100,0

Źródło: Wyszomirski (1987b), s. 182.

Od 1996 roku (z wyłączeniem 1998 r.) pytano o oczekiwany standard wygody w pojeździe. Na podstawie analizy wyników wcześniejszych badań ustalono, że uznanie podróży transportem zbiorowym za wygodną zależy przede wszystkim od miejsca pozostającego do dyspozycji pasażera w pojeździe, dlatego ograniczono liczbę kategorii odpowiedzi do tych, które tego dotyczyły, zezwalając na wskazanie we własnym zakresie przez respondentów innych elementów wygody (tab. 5).

Tabela 5. Oczekiwany przez mieszkańców Gdyni standard wygody podróży miejskich w świetle wyników badań z lat 1996–2015 [% odpowiedzi]

Standard wygody	Rok badań								
	1996	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2013	2015
Zawsze miejsce siedzące	20,90	26,09	24,42	20,34	24,64	15,17	19,59	18,8	27,00
Przeważnie miejsce siedzące	43,43	40,53	40,64	40,73	35,88	37,04	32,86	38,2	38,75
Miejsce stojące w nieuciążliwych warunkach	32,72	30,63	30,39	28,73	29,89	28,14	32,2	29,05	24,05
Dopuszczenie jazdy w warunkach zatłoczenia	2,96	2,75	3,70	4,02	2,65	9,36	5,47	4,50	3,15
Pozostałe odpowiedzi	0,00	0,00	0,85	6,18	6,94	10,29	9,88	9,45	7,05

Źródło: opracowanie własne na podst. wyników badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Większość mieszkańców uznała postulat wygody za spełniony, gdy zawsze lub przeważnie może liczyć na miejsce siedzące. Od 52 do 67% mieszkańców chciało podczas podróży transportem zbiorowym zawsze lub przeważnie zajmować w pojeździe miejsce siedzące. Jako inny oczekiwany standard wygody, szczególnie w ostatnich latach, respondenci wymieniali najczęściej (Hebel, 2007, s. 200):

- pojazd niskopodłogowy,
- miejsce na wózek,
- klimatyzację,
- czystość.

## PODSUMOWANIE

Z przeprowadzonej analizy postulatów przewozowych mieszkańców Gdyni dotyczących podróży miejskich w latach 1985–2015 wynika, że:

- a) najważniejszymi postulatami przewozowymi są w porządku alfabetycznym: bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niski koszt i punktualność;
- b) postulaty przewozowe zaliczane do najważniejszych zajmowały w poszczególnych turach różne miejsca pod wpływem określonych uwarunkowań występujących po stronie popytu i podaży;
- c) za jedno z podstawowych uwarunkowań zmiany znaczenia poszczególnych postulatów w różnych turach badań można uznać stopień ich spełniania;
- d) większość mieszkańców oczekuje wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego, przy czym stosunkowo mały ich odsetek jest skłonny zaakceptować utrzymywanie wysokiej częstotliwości zamiast bezpośredniości połączeń;

- e) w ocenie większości mieszkańców postulat wygody jest spełniony, gdy mają oni zapewnione zawsze lub przeważnie miejsce siedzące;
- f) pod wpływem postępu technicznego i społecznego wzrasta oczekiwany standard wygody, obejmując dodatkowe elementy dotyczące między innymi konstrukcji taboru, zapewnienia komfortu termicznego i czystości.

W świetle przedstawionej analizy tezę, że w hierarchii postulatów przewozowych następują zmiany pod wpływem oddziaływania określonych uwarunkowań po stronie popytu i podaży, przy czym w ramach postulatów występuje względnie stała grupa uznawanych za najważniejsze i mniej ważne, można uznać za udowodnioną.

## LITERATURA

- Hebel, K. (2007). Badania preferencji pasażerów i ich ocen dotyczących jakości transportu miejskiego na przykładzie Gdyni i Sopotu. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie. Seria: Materiały Konferencyjne. Zarządzanie jakością pasażerskiego transportu zbiorowego*, 83 (137), 198–200.
- Hebel, K., Grzelec, K., Wyszomirski, O. (2010). Badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych na przykładzie Gdyni. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie. Seria: Materiały Konferencyjne. Kompleksowe Badania Ruchu. Teoria i Praktyka. Doświadczenia Miast Polskich*, 93 (152), 79.
- Hebel, K., Wyszomirski, O. (2003). Preferencje i zachowania komunikacyjne ludności miejskiej w świetle wyników badań marketingowych z lat 1985–2000. *Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu Lądowego. Studia nad Transportem i Logistyką*, 25, 123–124.
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (red). (2016). *Transport. Nowe wyzwania*. Warszawa: PWN.
- Wyniki badań Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni pt. „Preferencje i zachowania transportowe mieszkańców Gdyni” z lat 1994, 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2013, 2015.
- Wyszomirski, O. (1987a). Postulaty przewozowe – wg badań ankietowych. *Transport Miejski*, 6, 121.
- Wyszomirski, O. (1987b). Warunki dojazdów do pracy – wg badań ankietowych. *Transport Miejski*, 8, 182.
- Wyszomirski, O. (1988). *Substytucja i komplementarność indywidualnej i zbiorowej komunikacji miejskiej*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Wyszomirski, O., Grzelec, K. (1998). *Badania marketingowe w komunikacji miejskiej*. Warszawa: Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.
- Wyszomirski, O. (red). (2008). *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*. Gdańsk: Wyd. UG.



---

EVOLUTION OF TRANSPORTATION POSTULATES REGARDING THE URBAN TRAVEL  
OF RESIDENTS OF GDYNIA IN THE LIGHT OF THE RESULTS OF MARKETING RESEARCH  
IN THE YEARS 1985–2015

**ABSTRACT** | The study on transportation postulates regarding the urban travels in Gdynia is based on 30 years of experience. At that time 14 rounds of marketing research organized by the Department of Transportation Market of University of Gdansk (formerly the Department of Transport Economics) and the Urban Transport Authority in Gdynia were completed. The article presents the evolution of the methodology of these studies, particularly in the field of the selection of research sample, the identification of the most important transportation postulates and their hierarchy, as well as the conditions for recognition the transportation postulates as full field. The analysis carried out in the article proves the thesis that the hierarchy of transportation postulates changes under the influence of specific conditions of the demand side and the supply side and that the postulates can be divided into relatively two constant groups considered as most important and less important.

**KEYWORDS** | transportation postulates, marketing research, urban transport

*Translated by Katarzyna Hebel*