

**TRANSPORT PUBLICZNY
W CZASIE PANDEMII
COVID-19**

MACIEJ MIKULSKI

ŁUKASZ ŁYKOWSKI

Transport publiczny w czasie pandemii COVID-19

Raport z badania

Maciej Mikulski

Łukasz Łykowski

Lublin, Kraków, Warszawa 2021

wydanie I - elektroniczne



© Copyright by Maciej Mikulski

ISBN 978-83-961243-0-2

Autorzy: Maciej Mikulski, Łukasz Łykowski

Projekt, zdjęcia, okładka: Maciej Mikulski

Wykresy: Łukasz Łykowski

Wydawca: Maciej Mikulski

kontakt@maciejmikulski.pl

www.maciejmikulski.pl

MaciejMikulski.pl

Spis treści

Wprowadzenie.....	2
Badanie - metodologia i formularz.....	4
Sytuacja epidemiczna w kraju w czasie badania	11
Wyniki badania	15
Konkluzje i rekomendacje	35
Podziękowania	40
Dwa słowa o autorach.....	41



Wprowadzenie

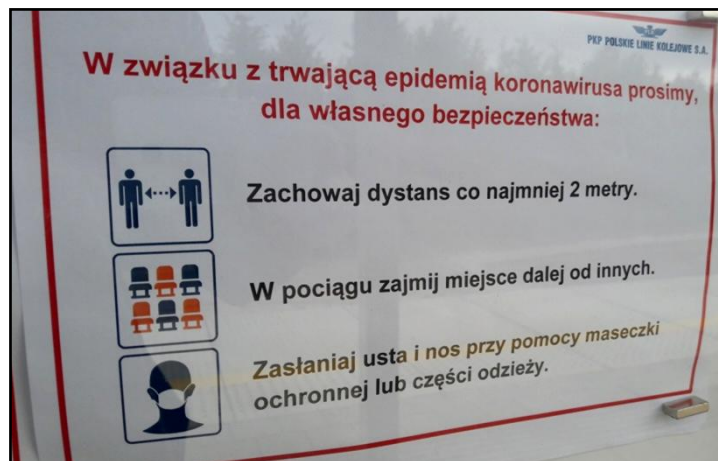
Pod koniec 2019 roku w mediach pojawiły się pierwsze doniesienia o ciężkim zapaleniu płuc, nieznanego pochodzenia, zanotowanym w chińskim mieście Wuhan. Niewielu wówczas przypuszczało, że będzie to początek samonapędzającego się kryzysu na niemalże wszystkich płaszczyznach funkcjonowania ludzkości. 24 stycznia 2020 roku pierwszy przypadek koronawirusa pojawił się w Europie (Francja). 11 lutego Światowa Organizacja Zdrowia nazwała nową chorobę zakaźną COVID-19. 4 marca odnotowano pierwszy przypadek zakażenia w Polsce (Zielona Góra). 11 marca WHO ogłosiła, że mamy do czynienia z pandemią, a następnego dnia w Polsce zamknięto wszystkie szkoły, uniwersytety oraz instytucje kulturalne. 20 marca wprowadzono w kraju stan epidemii, a cztery dni później dalsze restrykcje, związane z ograniczaniem przemieszczania się, zgromadzeń. Rozpoczął się okres nazwany „lockdown” od angielskiego słowa oznaczającego *blokadę, zakaz wyjścia*.

20 kwietnia 2020 roku rozpoczęto pierwszy etap znoszenia ograniczeń. Okres letni cechował się liberalizacją obostrzeń sanitarnych. 8 sierpnia wprowadzono podział powiatów na strefy zielone, żółte i czerwone, różniące się obowiązującymi na ich terenie ograniczeniami. Na świecie trwa walka z czasem naukowców pracujących nad szczepionką. 24 października strefa czerwona objęła całą Polskę, a 9 listopada ponownie zamknięto szkoły podstawowe i ponadpodstawowe. 2 grudnia 2020 roku łączna liczba osób zakażonych w Polsce od początku pandemii przekroczyła milion. 27 grudnia podano w kraju pierwszą dawkę szczepionki przeciw COVID-19.

W 2020 roku, za sprawą pandemii, świat zmienił się nie do poznania. W jednej chwili przewartościowane zostały podstawowe ludzkie potrzeby. Jedną z nich jest potrzeba przemieszczania się, która – w różnych formach – towarzyszy ludziom od początku. Za sprawą nowego zagrożenia zaczęto zwracać szczególną uwagę na kwestie wcześniej marginalizowane – takie jak np. standardy sanitarne czy ryzyko zarażenia się w miejscach publicznych, w tym w transporcie zbiorowym. Doprowadziło to do rewolucji w dotychczasowych przyzwyczajeniach. Jak zmieniły się zachowania pasażerów?

Oddajemy w Państwa ręce kompleksowy raport – analizę zachowań komunikacyjnych użytkowników transportu publicznego w Polsce w czasie pandemii COVID-19. Niniejsze opracowanie jest zwieńczeniem badań przeprowadzonych przez autorów oraz ich obserwacji i wywiadów. Należy zaznaczyć, że dotychczas nie wystąpiła porównywalna sytuacja w zakresie restrykcji sanitarnych oraz ograniczeń w przemieszczaniu się i przebywaniu w miejscach publicznych. Trudno zatem mówić o możliwości porównawczego odnoszenia się do doświadczeń z wcześniejszych lat. Niewątpliwie mamy do

czynienia z sytuacją bez precedensu, która w przyszłości znajdzie swoje miejsce na kartach podręczników i artykułów z rozmaitych dziedzin. Każde z nich przyczyni się do poszerzania naszej wiedzy, dzięki czemu możliwe będzie wypracowywanie coraz lepszych mechanizmów, schematów i procedur reagowania, podejmowania decyzji, radzenia sobie z kryzysem. Autorzy wierzą, że niniejszy raport jest jednym z takich opracowań.



Badanie - metodologia i formularz

Badanie zachowań komunikacyjnych pasażerów transportu publicznego w Polsce w czasie pandemii COVID-19 zostało przeprowadzone metodą formularza dostępnego online w Internecie w dniach od 9 listopada (poniedziałek) do 26 listopada (czwartek) 2020 roku na próbie 554 respondentów.

Poniżej przedstawiono kolejne pytania w części merytorycznej dotyczącej korzystania z transportu publicznego:

1. W jaki sposób przemieszczał(a) się Pan/Pani przed pandemią?

W każdej z poniższych możliwości należało zaznaczyć jedną z opcji: codziennie / kilka razy w tygodniu / raz w tygodniu / raz lub kilka razy w miesiącu / rzadziej niż raz w miesiącu / wcale.

- samochód osobowy – jako kierowca
- samochód osobowy – jako pasażer
- transport publiczny (np. autobus, tramwaj, metro, trolejbus)
- rower, urządzenia transportu osobistego (np. hulajnoga elektryczna)
- pieszo (cała droga)
- inne (np. taxi)

2. W jaki sposób przemieszcza się Pan/Pani w czasie pandemii COVID-19 (z wyłączeniem okresu "lockdownu" w marcu i kwietniu 2020)?

W każdej z poniższych możliwości należało zaznaczyć jedną z opcji: codziennie / kilka razy w tygodniu / raz w tygodniu / raz lub kilka razy w miesiącu / rzadziej niż raz w miesiącu / wcale.

- samochód osobowy – jako kierowca
- samochód osobowy – jako pasażer
- transport publiczny (np. autobus, tramwaj, metro, trolejbus)
- rower, urządzenia transportu osobistego (np. hulajnoga elektryczna)
- pieszo (cała droga)
- inne (np. taxi)

3. Proszę zaznaczyć odpowiedź dotyczącą zmiany w korzystaniu z transportu publicznego, która najlepiej do Pana/Pani pasuje.

- Ze względu na ryzyko zakażenia koronawirusem zrezygnowałem/łam lub mocno ograniczyłem/-am korzystanie z transportu publicznego.
- Z powodu zmiany formy zatrudnienia (np. na pracę zdalną) zrezygnowałem/-am lub mocno ograniczyłem/łam korzystanie z transportu publicznego.
- Nie korzystałem/łam z transportu publicznego przed pandemią i nie korzystam w trakcie pandemii.
- Pandemia nie zmieniła mojego podejścia do korzystania z transportu publicznego.

4. Proszę zaznaczyć, w jakich celach korzystał(a) Pan/Pani z transportu publicznego przed i w czasie pandemii. Proszę zaznaczyć wszystkie pasujące odpowiedzi.

W każdej z poniższych możliwości można było zaznaczyć opcje: przed pandemią / w czasie pandemii (obecnie).

- Praca
- Szkoła/uczelnia
- Sprawy urzędowe, wizyty u lekarza itd.
- Zakupy
- Odwiedziny u rodziny, znajomych
- Rozrywka (np. wizyta w pubie)
- Inne
- Nie korzystałem/łam z transportu publicznego

5. Proszę wskazać w jakim stopniu zgadza się Pan/Pani z podanymi stwierdzeniami.

W każdej z poniższych możliwości należało zaznaczyć jedną z opcji: zdecydowanie tak / raczej tak / trudno powiedzieć / raczej nie / zdecydowanie nie.

- W marcu i kwietniu 2020 (okres "lockdownu") korzystałem/łam rzadziej niż zwykle z transportu zbiorowego.
- W marcu i kwietniu 2020 (okres "lockdownu") zamieniłem/łam transport publiczny na samochód osobowy.
- Po "odmrożeniu" życia społecznego (od maja/czerwca 2020) korzystam z transportu publicznego tak często jak zwykle (przed pandemią).

- Po "odmrożeniu" życia społecznego (od maja/czerwca 2020) korzystam częściej niż przed pandemią z samochodu osobowego.
- Pandemia sprawiła, że część swoich podróży uznałem/-am za zbyteczne i z nich zrezygowałem/łam.
- Zagrożenie zarażenia się koronawirusem w środkach transportu publicznego jest wysokie.
- Ograniczenia w liczbie pasażerów wprowadzone w transporcie publicznym zmniejszają ryzyko zakażenia się koronawirusem.
- Dobrze oceniam starania przewoźników nad zwiększeniem poziomu bezpieczeństwa epidemicznego (odkażanie pojazdów, akcje informacyjne itd.)
- Obowiązek noszenia maseczek w transporcie publicznym zmniejsza ryzyko zakażenia się koronawirusem.
- Pasażerowie przestrzegają obowiązku noszenia maseczek w transporcie publicznym.
- Pasażerowie przestrzegają limitu osób w pojazdach transportu zbiorowego.
- Do kontroli i egzekwowania liczby osób w pojazdach transportu zbiorowego powinny być uprawnione, poza Policją, dodatkowe służby (np. kontrolerzy biletowi, inspektorzy nadzoru ruchu).
- Otwieranie drzwi przez prowadzących pojazdy (a nie przez pasażerów za pomocą przycisków) w transporcie publicznym zmniejsza ryzyko zakażenia się koronawirusem.
- Kierowcy transportu zbiorowego są dobrze chronieni przed ryzykiem zakażenia koronawirusem (m.in. "strefy buforowe", brak dystrybucji biletów przez kierowców)
- Dobrze oceniam starania organizatorów transportu w czasie pandemii (np. zmiany w rozkładach jazdy, częstotliwości linii)
- Pasażerowie są dobrze informowani o limitach miejsc i obowiązku noszenia maseczek w transporcie publicznym.
- Podróżując pojazdami transportu publicznego mam założone rękawiczki (ze względu na zagrożenie epidemiczne)
- Pandemia zmieniła moje postrzeganie bezpieczeństwa zdrowotnego w podróżach transportem publicznym (np. ryzyko zakażenia)
- Ze względu na ryzyko epidemiczne, w czasie pandemii lepiej korzystać z indywidualnych środków transportu (własny samochód, rower, hulajnoga itd.)
- Po zakończeniu pandemii planuję ograniczyć korzystanie z samochodu osobowego.

6. Czy w Pana/Pani miejscowości była możliwość "zawieszenia" biletu okresowego komunikacji miejskiej?

- Tak, skorzystałem/łam z tej możliwości
- Tak, ale nie korzystałem/łam z tej opcji
- Nie
- Nie wiem
- Nie dotyczy (w mojej miejscowości nie ma komunikacji miejskiej)

7. Czy posiadał(a) Pan/Pani bilet okresowy (długoterminowy) transportu publicznego bezpośrednio przed pandemią?

- Tak – normalny
- Tak – ulgowy
- Nie
- Nie, ale mam uprawnienia do przejazdów bezpłatnych

8. Czy posiada Pan/Pani bilet okresowy (długoterminowy) transportu publicznego teraz?

- Tak – normalny
- Tak – ulgowy
- Nie
- Nie, ale mam uprawnienia do przejazdów bezpłatnych

Pytania w metryczce:

9. Płeć

- kobieta
- mężczyzna

10. Wiek

- poniżej 18 lat
- 18-24 lata
- 25-40 lat
- 40-60 lat
- powyżej 60 lat

11. Wykształcenie

- podstawowe
- średnie
- zasadnicze zawodowe
- wyższe

12. W jakiej wielkości miejscowości Pan/Pani mieszka?

- poniżej 10.000 mieszkańców
- 10.000-50.000
- 50.000-100.000
- 100.000-300.000
- 300.000-500.000
- powyżej 500.000

13. Czy w Pana/Pani miejscowości funkcjonuje komunikacja miejska?

- Tak
- Nie

14. Sytuacja zawodowa

- uczę się/studiuję
- jestem bezrobotny/a
- mam stałą pracę
- pracuję dorywczo/okazjonalnie
- prowadzę własną działalność gospodarczą
- jestem na emeryturze/rencie

Uzupełnienie dla grupy osób, którzy udzielili odpowiedź „mam stałą pracę” w pytaniu 14.:

15. Forma pracy

- praca stacjonarna (aktualnie i przed pandemią)
- praca zdalna (aktualnie i przed pandemią)
- praca stacjonarna przed pandemią, w trakcie pandemii forma świadczenia pracy została zmieniona na pracę zdalną (przynajmniej okresowo)
- inne

16. Czy pandemia ograniczyła Pana/Pani aktywność zawodową? (mniejsza liczba zadań, zleceń itp.)

- Tak
- Nie
- Trudno powiedzieć

Uzupełnienie dla grupy osób, którzy zaznaczyli odpowiedź „uczę się/studiuję” w pytaniu 14.:

17. Czy w czasie nauki zdalnej, co do zasady, przemieszczał(a) się Pan/Pani inaczej niż piechotą? Proszę zaznaczyć wszystkie odpowiedzi pasujące do Pana/Pani sytuacji.

- Tak, jako kierowca samochodu osobowego
- Tak, jako pasażer samochodu osobowego
- Tak, środkami transportu zbiorowego
- Tak, rowerem lub innymi urządzeniami transportu osobistego (np. hulajnogą)
- Nie, nie miałem/łam takiej potrzeby

Uzupełnienie dla grupy osób, którzy zaznaczyli odpowiedź „pracuję dorywczo/okazjonalnie” lub „prowadzę własną działalność gospodarczą” w pytaniu 14.:

18. Czy pandemia ograniczyła Pana/Pani aktywność zawodową? (mniejsza liczba zadań, zleceń itp.)

- Tak
- Nie
- Trudno powiedzieć

Uwagi interpretacyjne

W pytaniach 1.-4. respondenci wyrażali swoje zdanie m.in. na temat przemieszczania się transportem publicznym. W każdym z tych pytań była możliwość wskazania, że nie korzystało się z transportu publicznego:

- ▶ w pytaniach 1. i 2. odpowiedź „wcale”, jako częstotliwość podróży transportem publicznym odpowiednio przed i w trakcie pandemii,
- ▶ w pytaniu 3. odpowiedź „nie korzystałem/łam z transportu publicznego przed pandemią i nie korzystam w trakcie pandemii”,

- ▶ w pytaniu 4. (wielokrotnego wyboru) odpowiedź „nie korzystałem/łam z transportu publicznego”.

Wyniki interpretowane są następująco:

- ▶ przyrost liczby osób niekorzystających w ogóle z transportu publicznego w czasie pandemii obrazuje różnica wskazań przez ankietowanych odpowiedzi „wcale” w pytaniu 2. względem pytania 1. – celem tych pytań była identyfikacja częstotliwości korzystania z poszczególnych form transportu przed i w trakcie pandemii,
- ▶ pytanie 3. miało za cel identyfikację zjawiska rezygnacji i ograniczenia korzystania z transportu publicznego z powodu obaw przed zarażeniem się koronawirusem oraz z powodu zmiany formy zatrudnienia na pracę zdalną. Odpowiedź „nie korzystałem/łam z transportu publicznego przed pandemią i nie korzystam w trakcie pandemii” wskazuje w tym pytaniu osoby, których te zmiany nie dotyczą, gdyż – co do zasady – w ogóle nie korzystają z transportu publicznego, bez względu na sytuację epidemiczną,
- ▶ pytanie 4. było pytaniem wielokrotnego wyboru i dotyczyło motywacji podróży transportem publicznym przed i w czasie pandemii, bez względu na ich częstotliwość. Intencją pytania było wskazanie głównych celów podróży oraz zmian na tym polu, jakie wystąpiły z powodu pandemii. Odpowiedź „nie korzystałem/łam z transportu publicznego” wskazuje osoby, które nie odbyły *żadnej* podróży transportem zbiorowym. Z tego powodu liczba tych odpowiedzi mogła zostać zaniżona względem analogicznych odpowiedzi z pytania 1. i 2. – dla przykładu człowiek jest w stanie przypomnieć sobie pojedynczą, epizodyczną podróż do pracy autobusem (np. gdy zepsuł mu się samochód), wówczas zaznacza w celach podróży transportem zbiorowym „pracę”, natomiast w pytaniu 1. i 2. nie uznaje tej podróży za regularną i w częstotliwości korzystania z transportu publicznego zaznacza odpowiedź „wcale”.

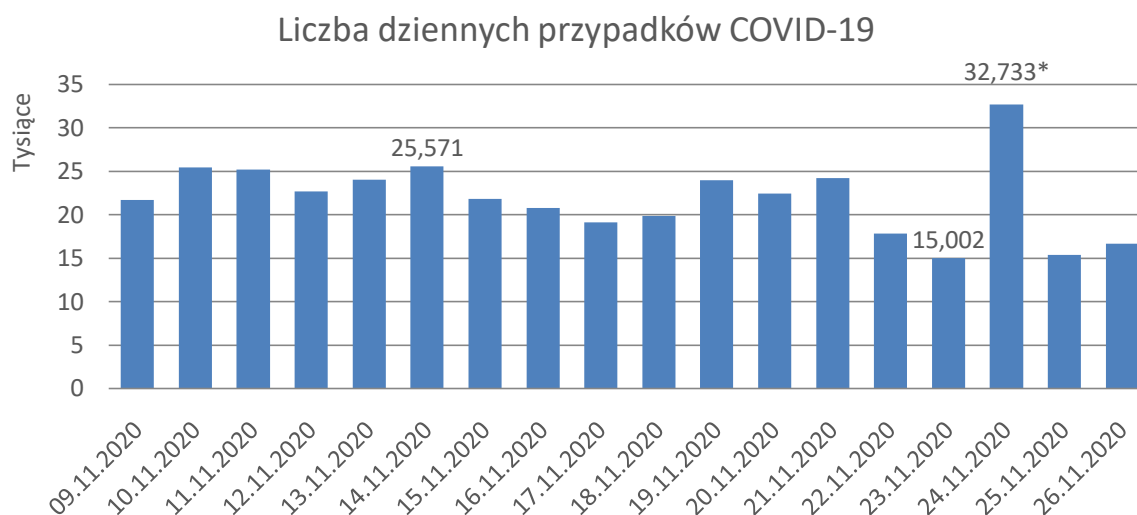


Sytuacja epidemiczna w kraju w czasie badania

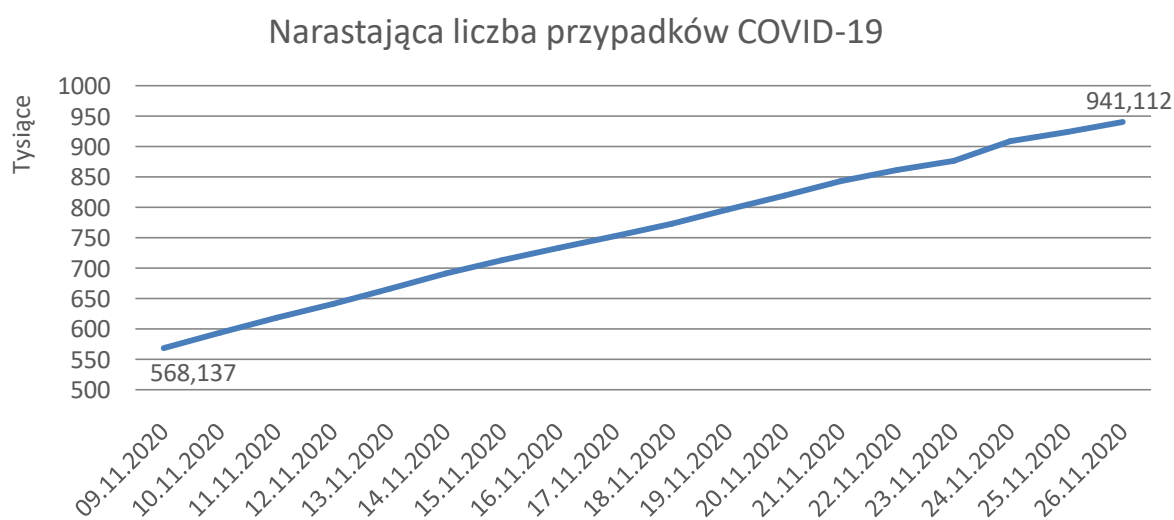
W czasie trwania badania (od 9 do 26 listopada 2020 r.) w Polsce obowiązywały jednolite zasady bezpieczeństwa w związku ze stanem zagrożenia epidemicznego (zasady te nie były zmieniane w okresie przeprowadzania ankiet). Gwarantuje to, że wszyscy respondenci udzielali odpowiedzi funkcjonując w tych samych realiach, jeżeli chodzi o krajowe restrykcje związane z pandemią COVID-19.

- ▶ W transporcie publicznym obowiązywał limit 50% zajętych miejsc siedzących lub 30% wszystkich przy jednoczesnym pozostawieniu co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych.
- ▶ Między pieszymi obowiązywała minimalna odległość 1,5 metra odstępów, w miejscach publicznych obligatoryjne było zasłanianie ust i nosa za pomocą maseczek, przyłbic czy elementów odzieży.
- ▶ W szkołach podstawowych i ponadpodstawowych oraz na uczelniach wyższych wprowadzona była nauka zdalna.
- ▶ Od poniedziałku do piątku w godzinach 8-16 osoby poniżej 16 roku życia mogły przemieszczać się wyłącznie pod opieką dorosłych.
- ▶ Zamknięte były lokale gastronomiczne, sanatoria, baseny, siłownie, kluby nocne, dyskoteki a także placówki kultury.
- ▶ Wydarzenia sportowe odbywały się bez udziału publiczności, zgromadzenia publiczne miały ograniczenie 5 osób, natomiast w placówkach handlowych wprowadzony był limit 1 osoby na 10 m² powierzchni (sklepy do 100m²) i 1 osoby na 15 m² (sklepy powyżej 100m²). W kościołach limit wynosił 1 osobę na 15 m² powierzchni świątyni.
- ▶ Organizacja wesel, komunii, konsolacji oraz innych uroczystości i przyjęć okolicznościowych była zakazana. Targi, wystawy i konferencje mogły odbywać się wyłącznie w formie online. Hotele otwarte były wyłącznie dla gości przebywających w podróżach służbowych.

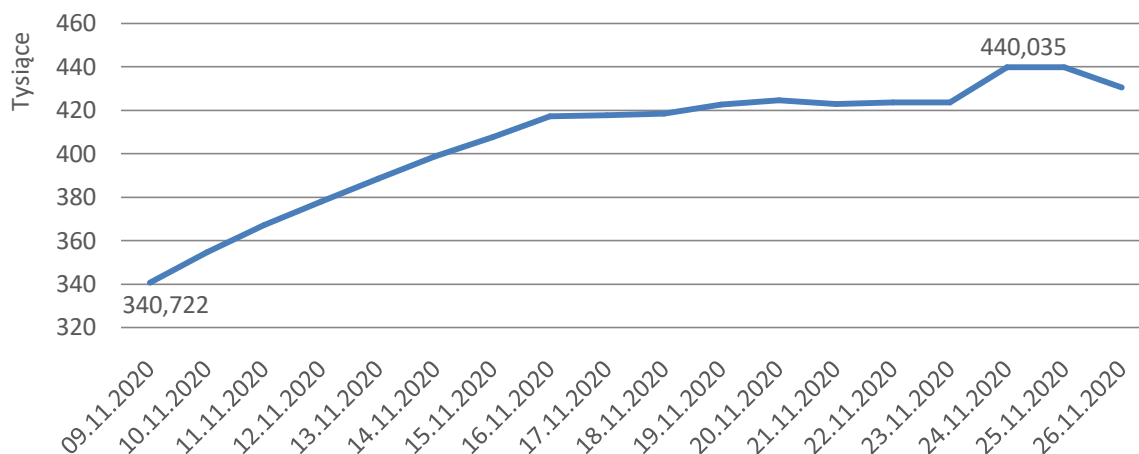
Na kolejnych wykresach przedstawiono sytuację epidemiczną w kraju w czasie trwania badania ankietowego. Opisano ekstrema. Dane pochodzą z Ministerstwa Zdrowia.



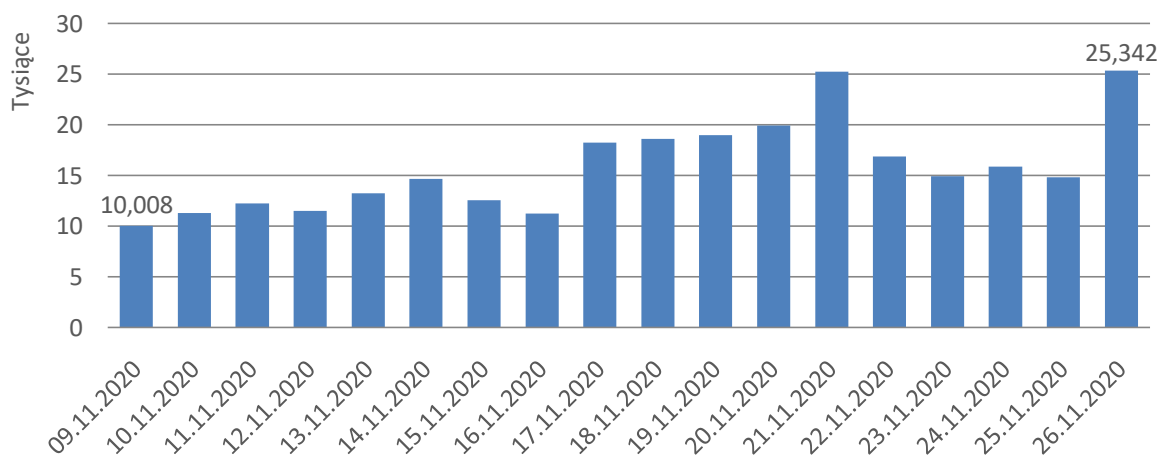
* liczba ta wynika z dopisania do bilansu dn. 24.11.2020 ok. 22.000 przypadków, które wcześniej, omyłkowo, nie zostały uwzględnione.



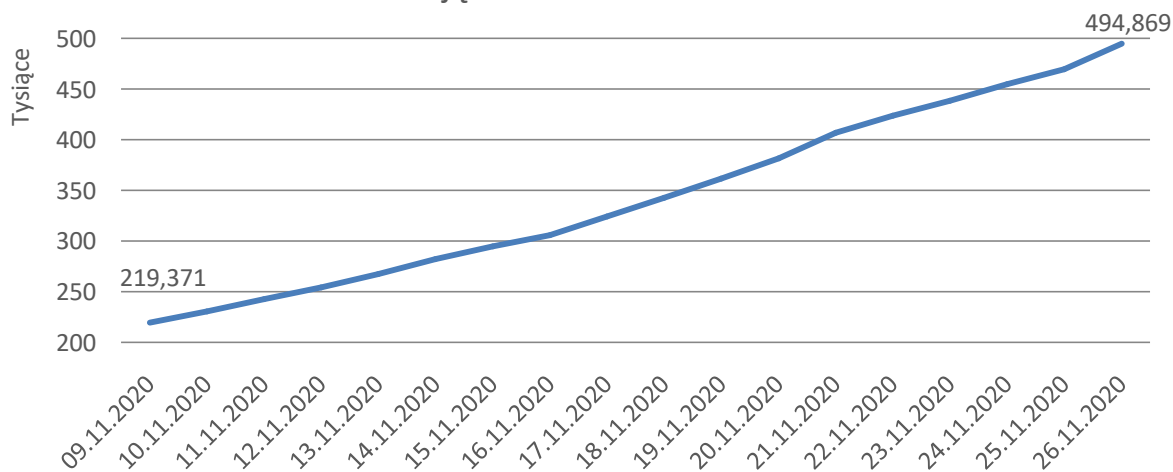
Liczba aktywnych przypadków COVID-19



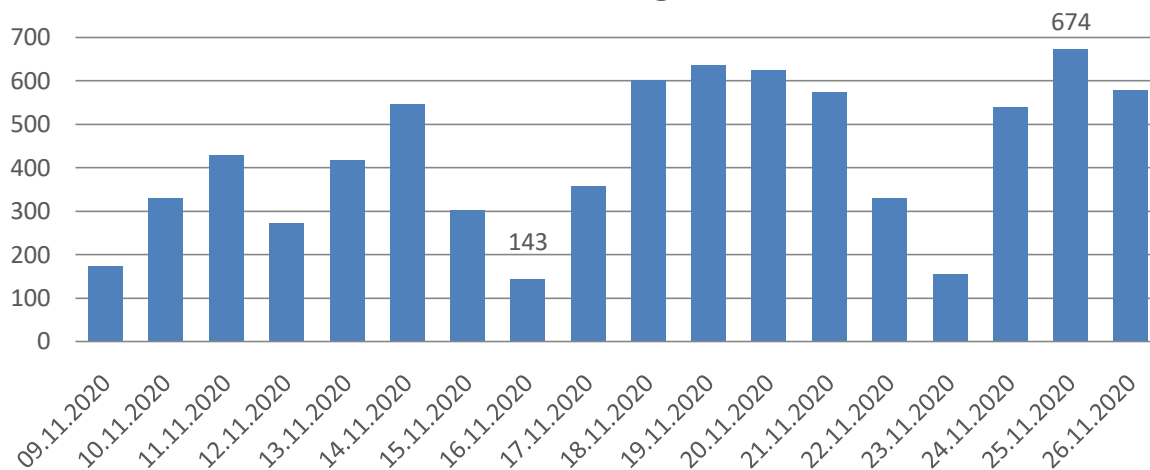
Dzienna liczba ozdowieńców



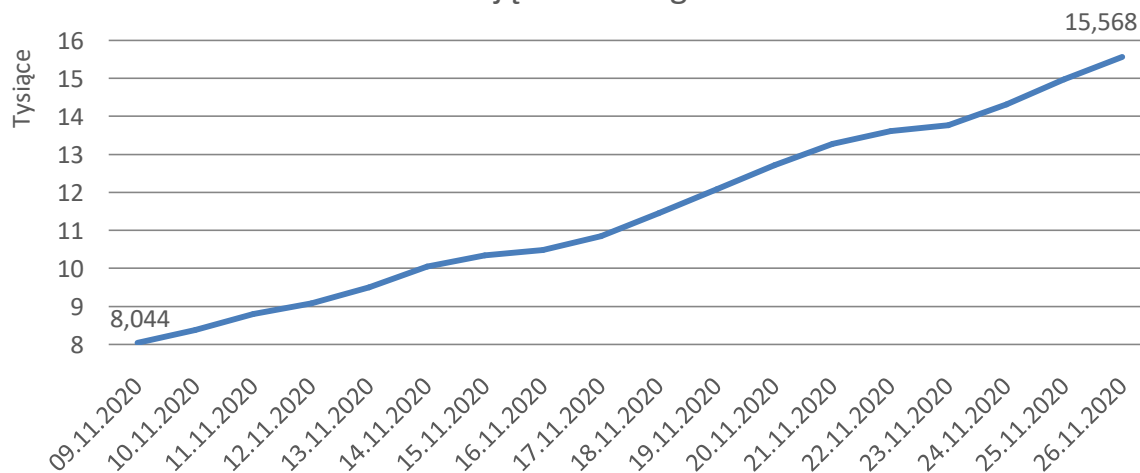
Narastająca liczba ozdowieńców



Dzienna liczba zgonów



Narastająca liczba zgonów

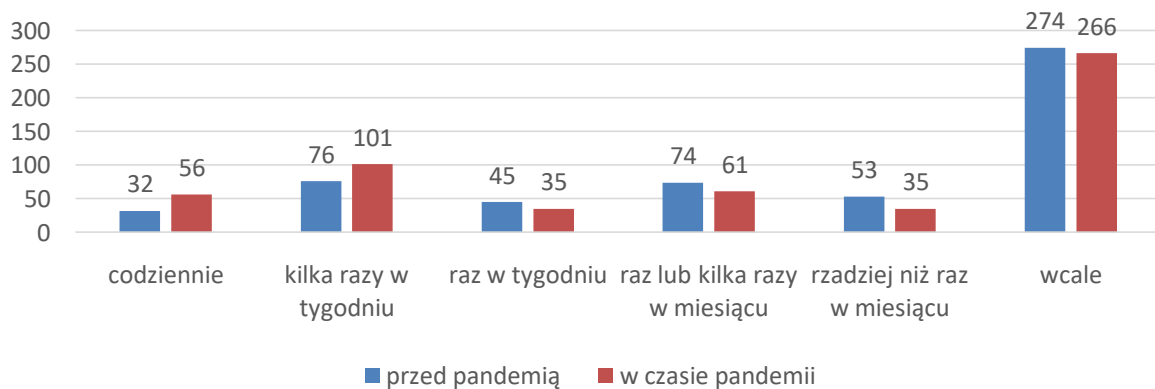


Wyniki badania

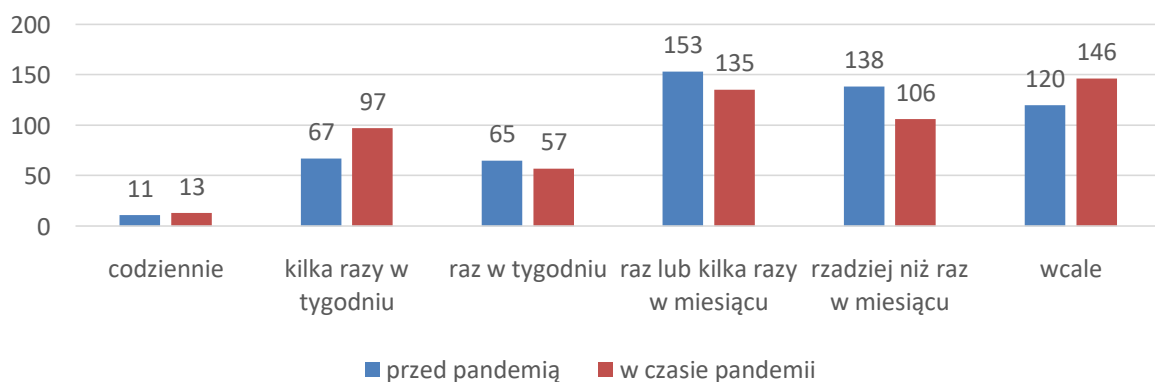
Przedstawione niżej wykresy przedstawiają wyniki dla całej próby badawczej, gdzie N=554, poza wykresami dotyczącymi wybranych podgrup badawczych, przy których wyraźnie zaznaczono ten fakt.

Porównanie liczby deklarowanych podróży w różnych częstotliwościach z podziałem na poszczególne środki transportu

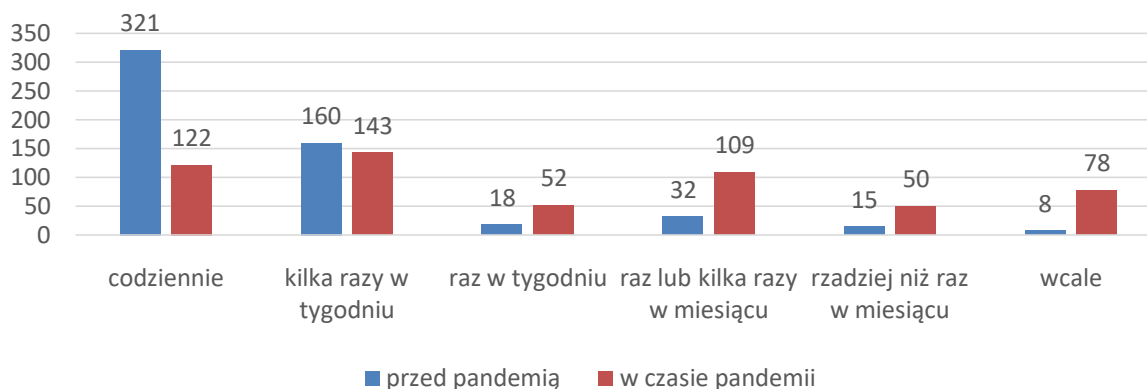
Porównanie liczby osób deklarujących podróż samochodem osobowym - jako kierowca w danej częstotliwości



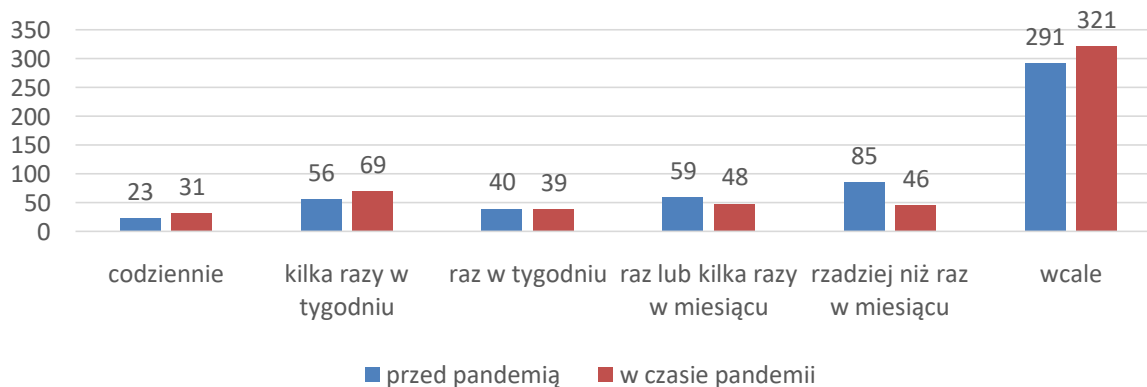
Porównanie liczby osób deklarujących podróż samochodem osobowym - jako pasażer w danej częstotliwości



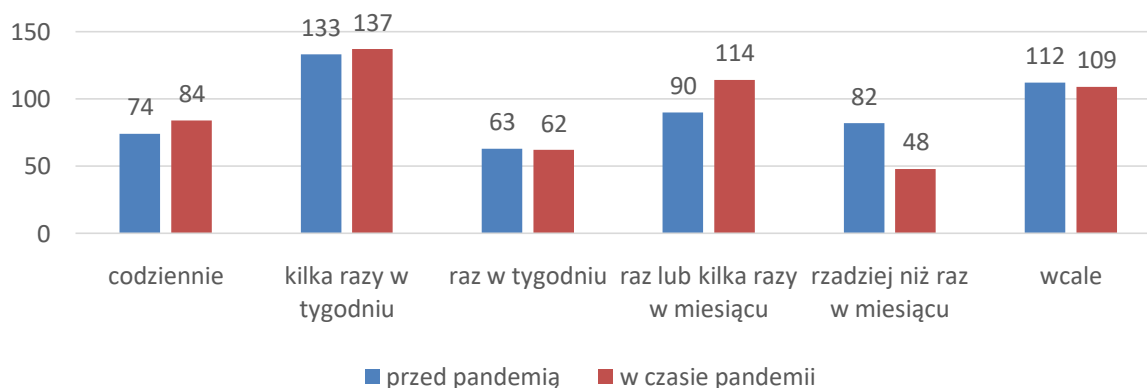
Porównanie liczby osób deklarujących podróż transportem publicznym w danej częstotliwości



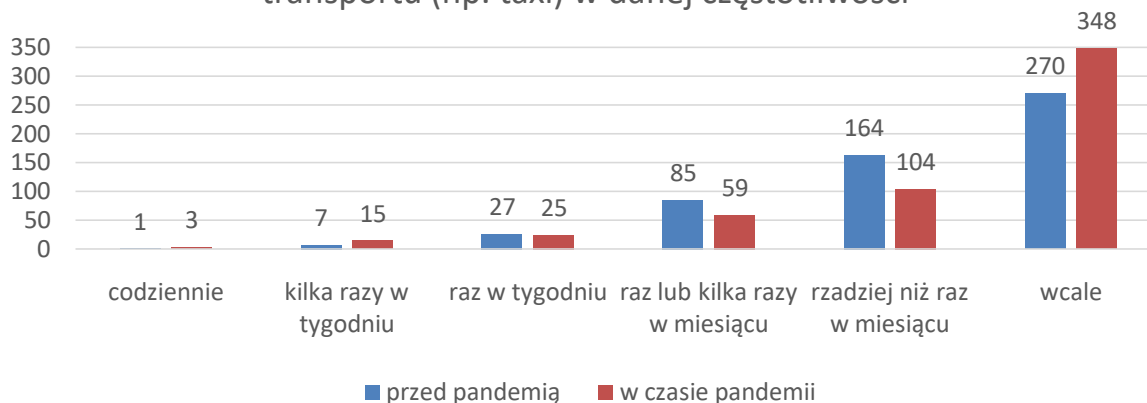
Porównanie liczby osób deklarujących podróż rowerem i środkami transportu osobistego w danej częstotliwości



Porównanie liczby osób deklarujących podróż pieszą (cała trasa) w danej częstotliwości

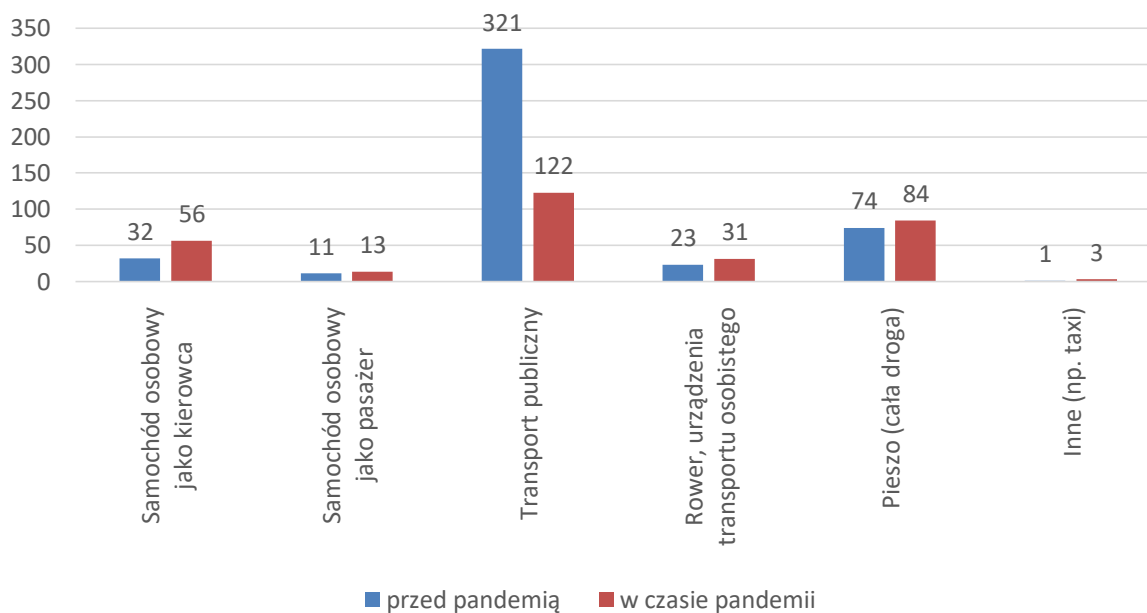


Porównanie liczby osób deklarujących podróż innymi środkami transportu (np. taxi) w danej częstotliwości

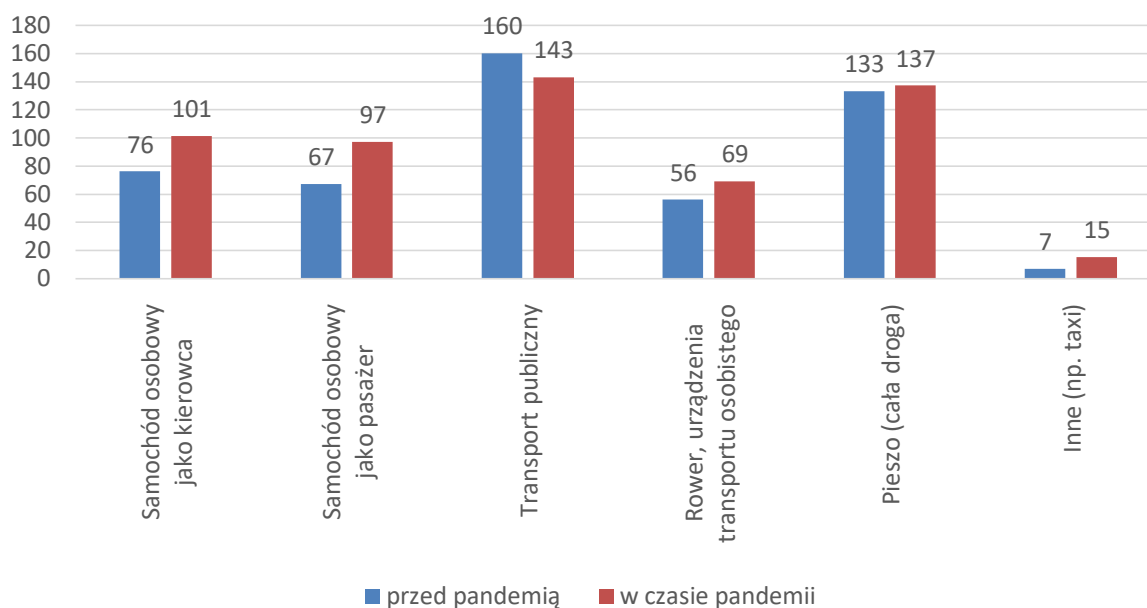


Porównanie liczby deklarowanych podróży względem ich częstotliwości

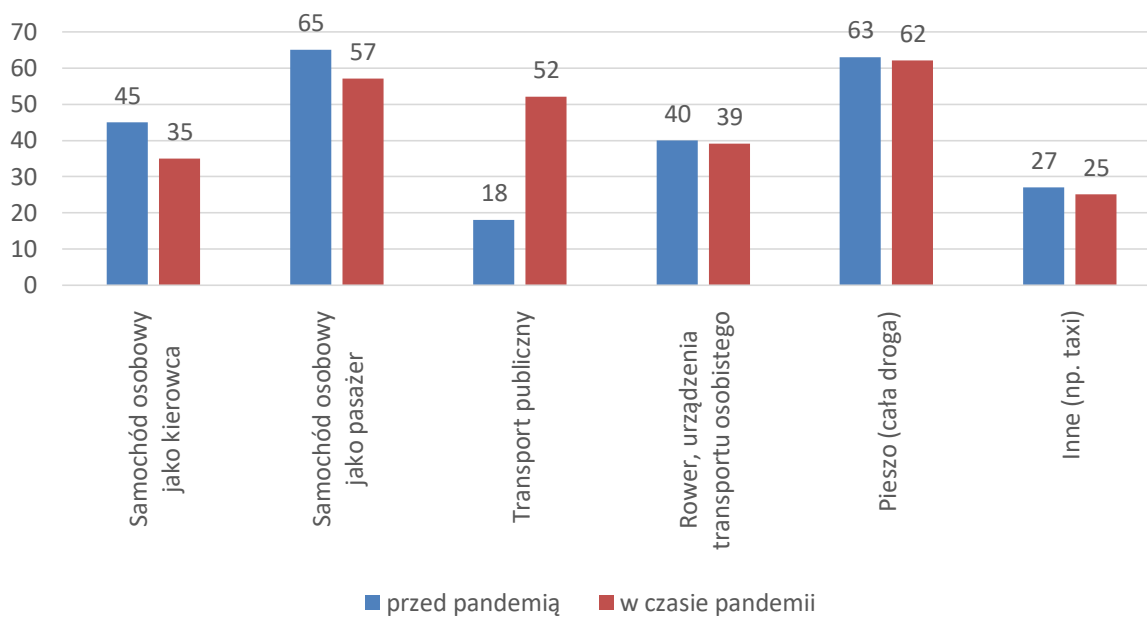
Porównanie liczby osób deklarujących podróż danym środkiem transportu codziennie



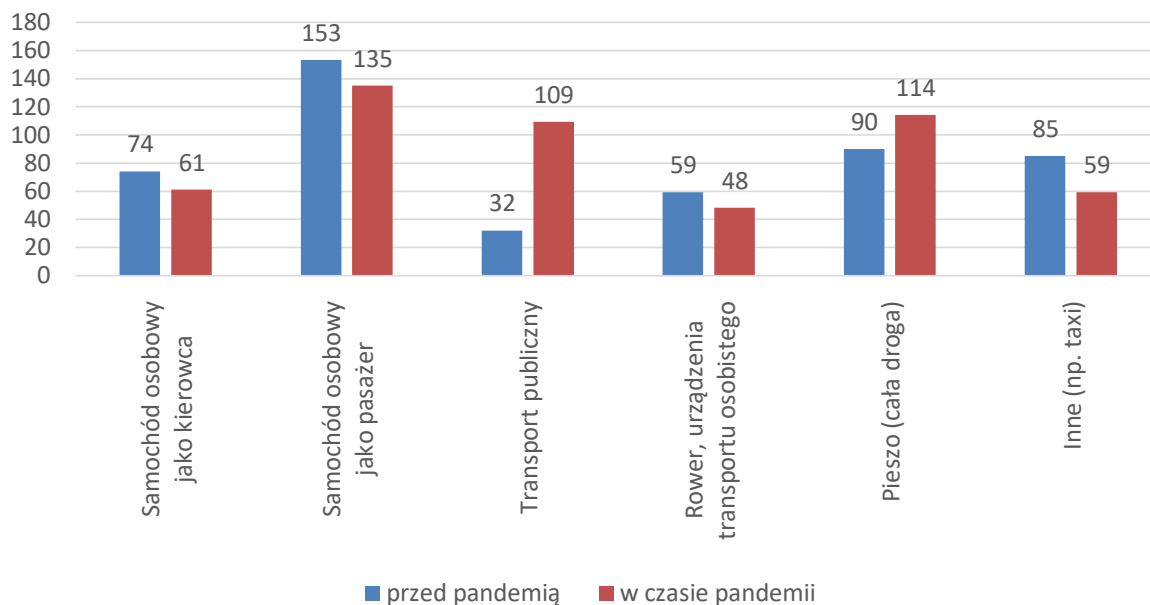
Porównanie liczby osób deklarujących podróż danym środkiem transportu kilka razy w tygodniu



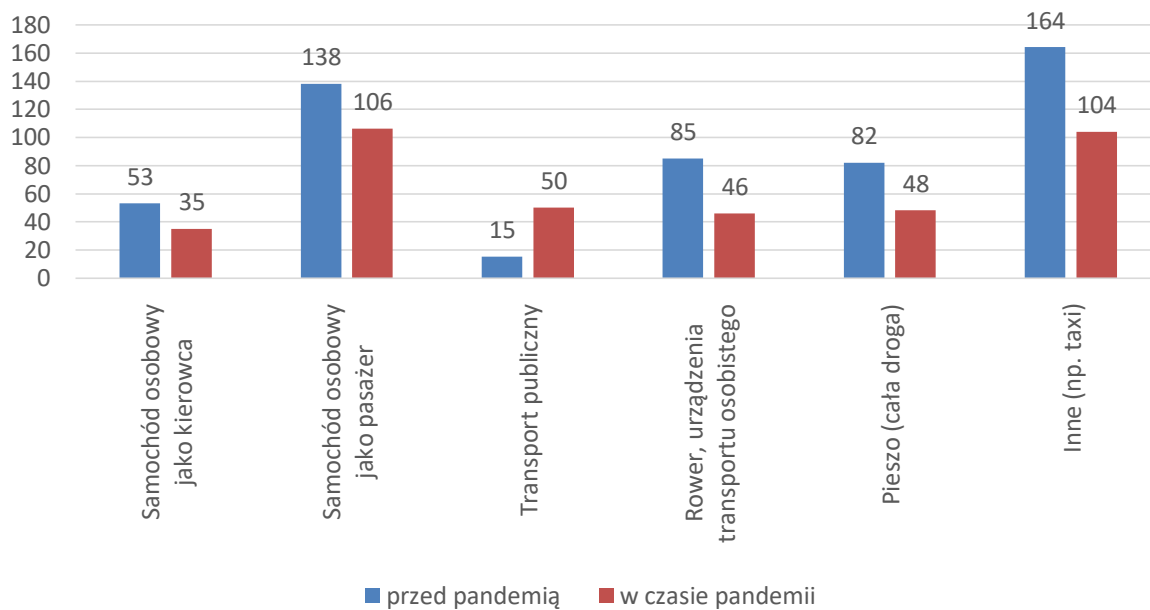
Porównanie liczby osób deklarujących podróż danym środkiem transportu raz w tygodniu



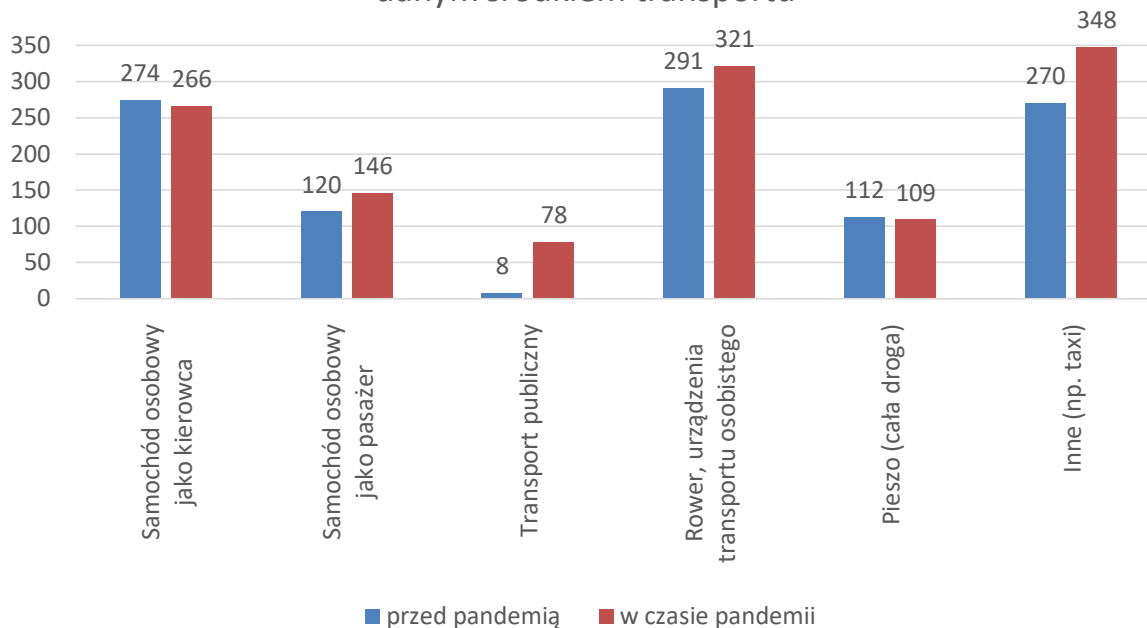
Porównanie liczby osób deklarujących podróż danym środkiem transportu raz lub kilka razy w miesiącu



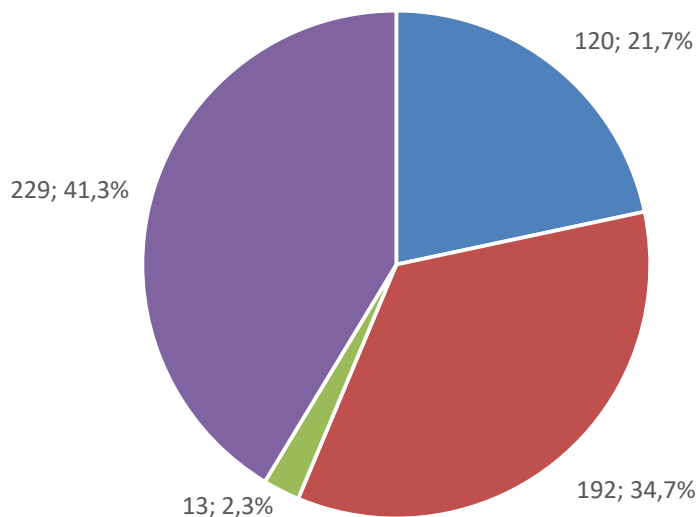
Porównanie liczby osób deklarujących podróż danym środkiem transportu rzadziej niż raz w miesiącu



Porównanie liczby osób deklarujących, że nie podróżują wcale danym środkiem transportu

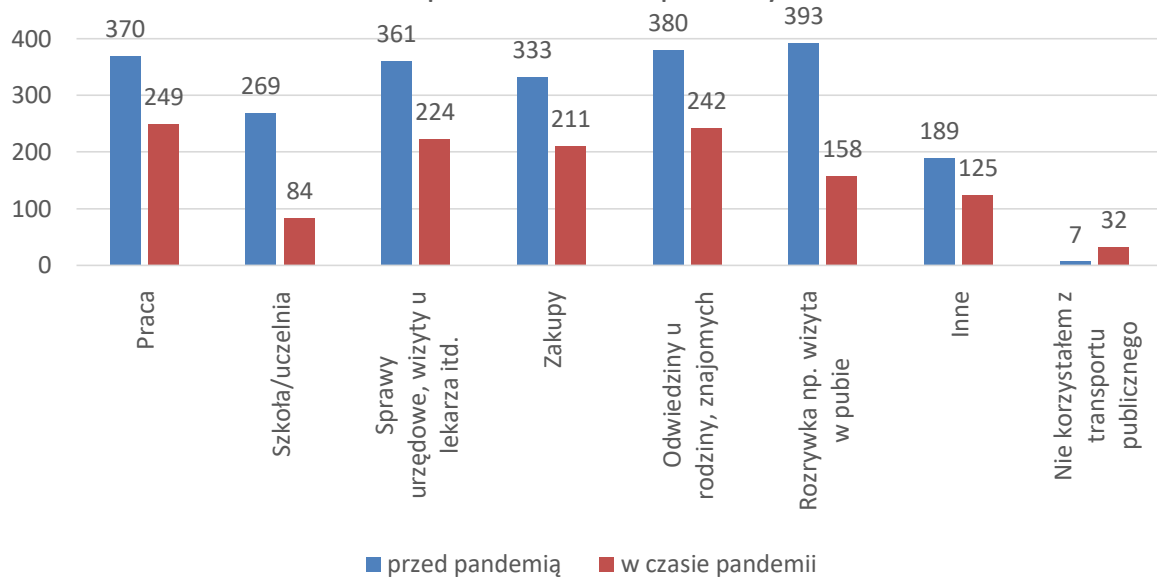


Deklarowane zmiany w korzystaniu z transportu publicznego



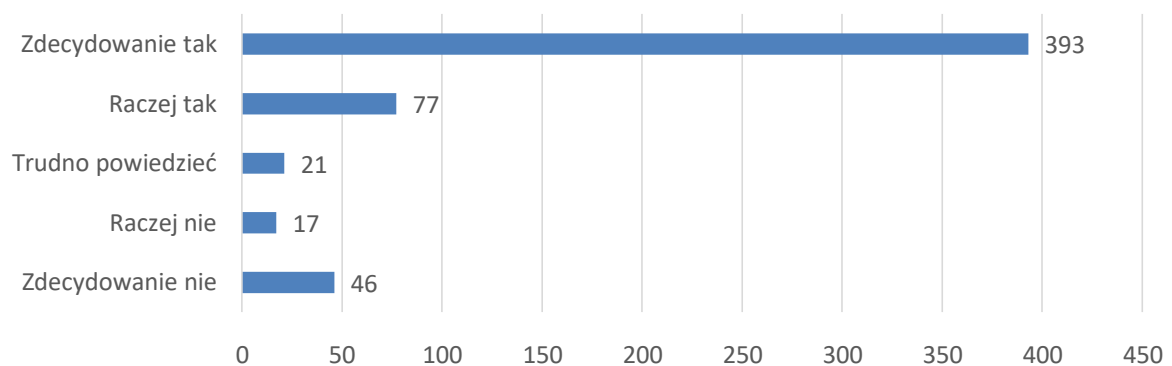
- Ze względu na ryzyko zakażenia koronawirusem zrezygnowałem/łam lub mocno ograniczyłem/-am korzystanie z transportu publicznego.
- Z powodu zmiany formy zatrudnienia (np. na pracę zdalną) zrezygnowałem/-am lub mocno ograniczyłem/łam korzystanie z transportu publicznego.
- Nie korzystałem/łam z transportu publicznego przed pandemią i nie korzystam w trakcie pandemii.
- Pandemia nie zmieniła mojego podejścia do korzystania z transportu publicznego.

Porównanie liczby osób deklarujących korzystanie z transportu publicznego w ogóle (bez względu na częstotliwość) - w podziale na cel podróży

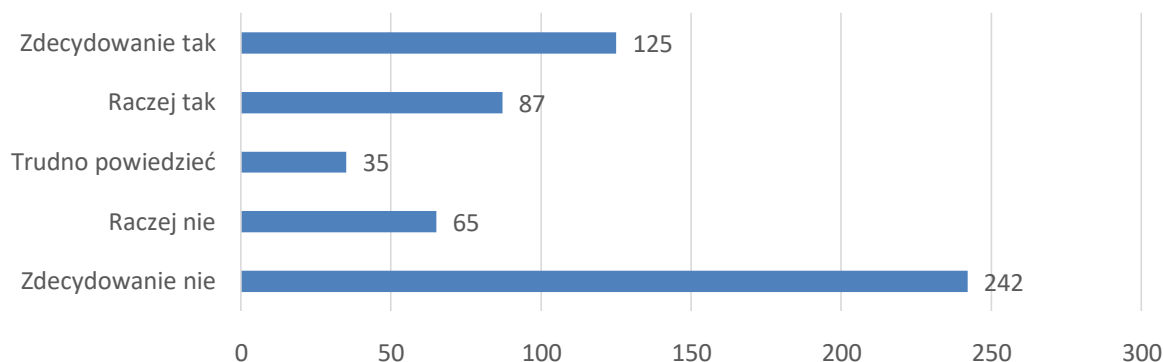


Odpowiedzi na pytanie „Proszę wskazać w jakim stopniu zgadza się Pan/Pani z podanymi stwierdzeniami”

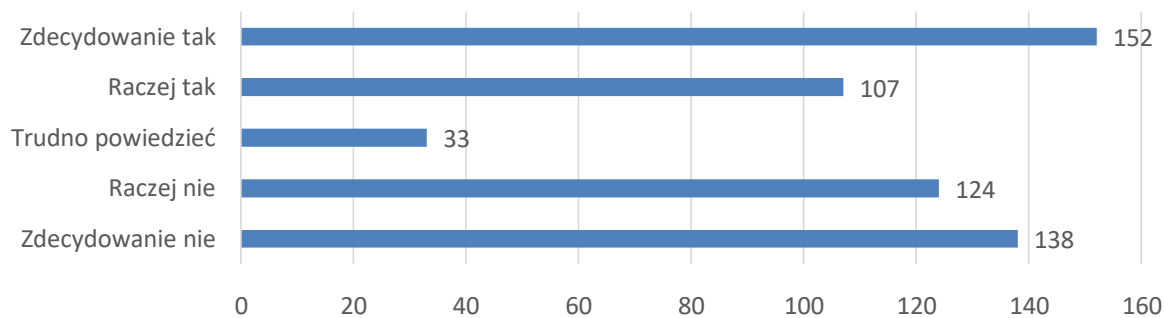
W marcu i kwietniu 2020 (okres "lockdownu")
korzystałem/łam rzadziej niż zwykle z transportu zbiorowego



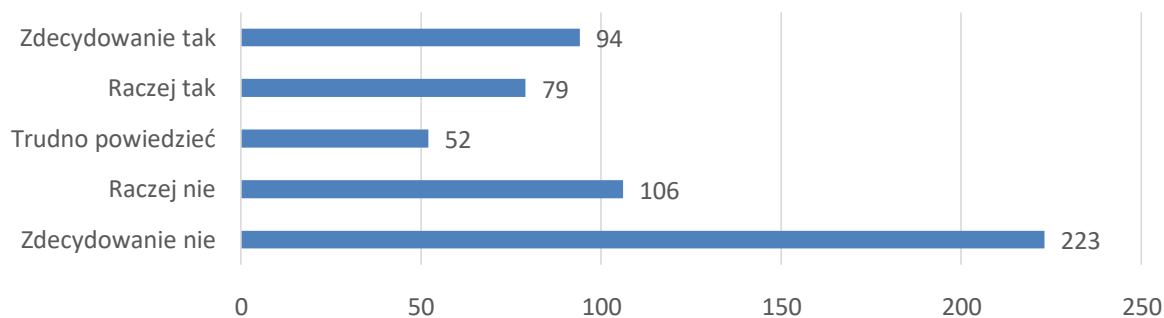
W marcu i kwietniu 2020 (okres "lockdownu") zamieniłem/łam transport publiczny na samochód osobowy



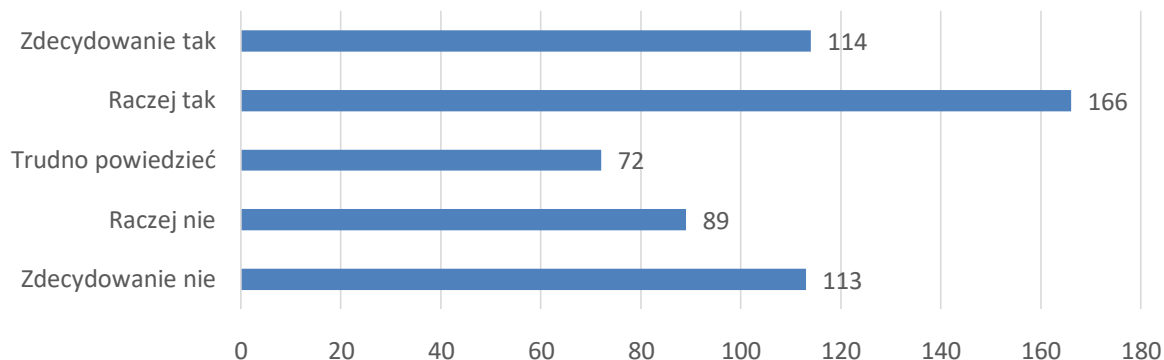
Po "odmrożeniu" życia społecznego (od maja/czerwca 2020) korzystam z transportu publicznego tak często jak zwykle (przed pandemią)



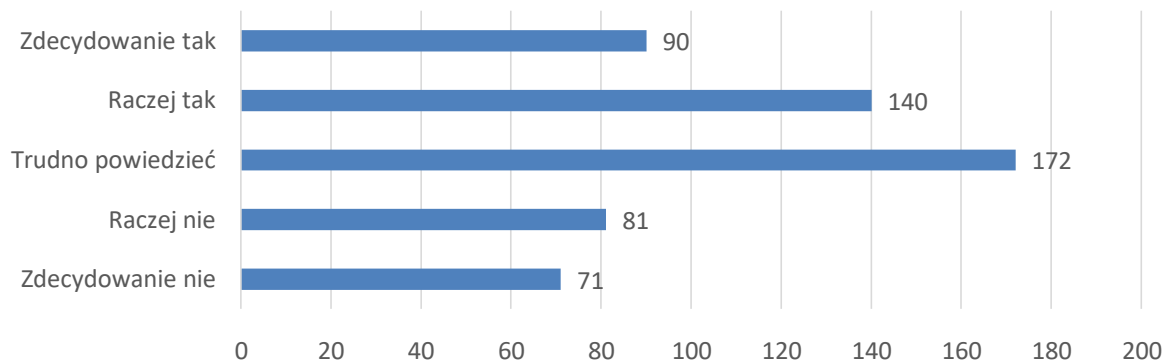
Po "odmrożeniu" życia społecznego (od maja/czerwca 2020) korzystam częściej niż przed pandemią z samochodu osobowego



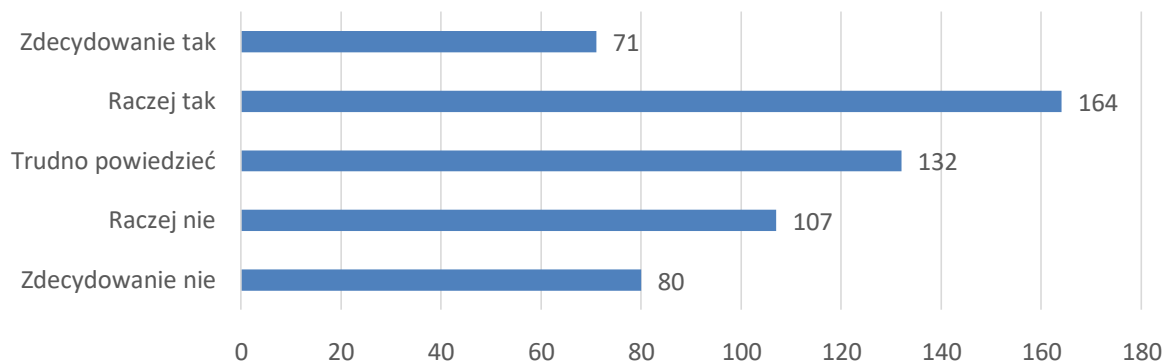
Pandemia sprawiła, że część swoich podróży uznałem/-am za zbyteczne i z nich zrezygnowałem/łam



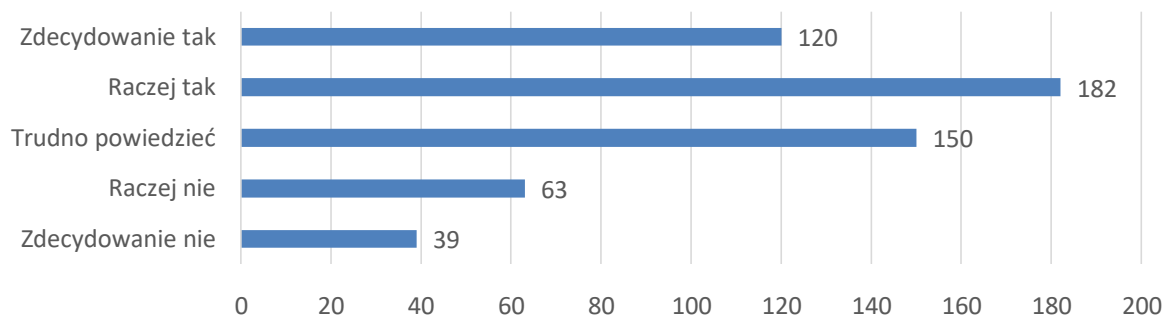
Zagrożenie zarażenia się koronawirusem w środkach transportu publicznego jest wysokie



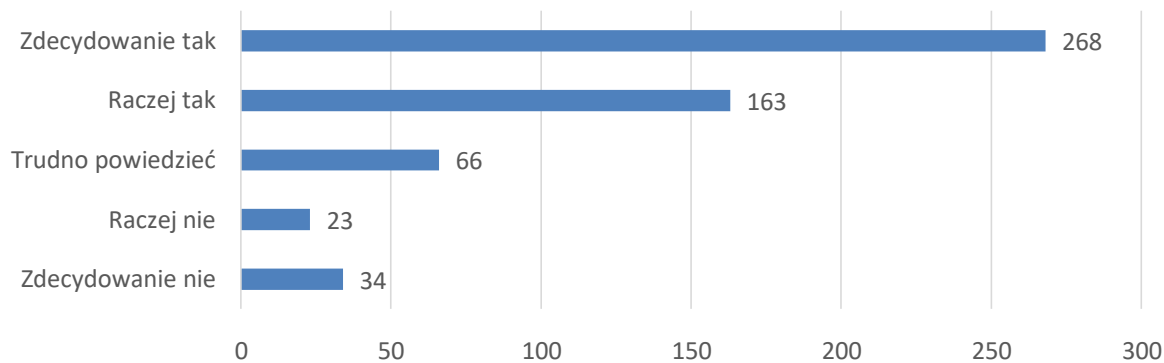
Ograniczenia w liczbie pasażerów wprowadzone w transporcie publicznym zmniejszają ryzyko zakażenia się koronawirusem



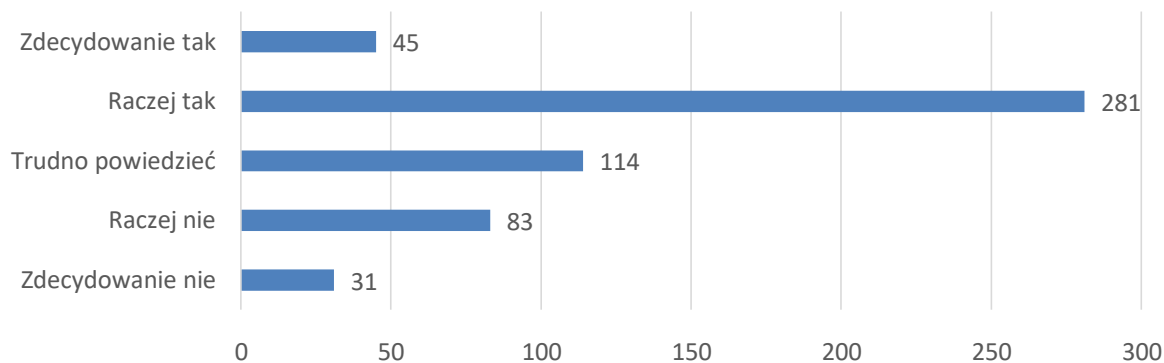
Dobrze oceniam starania przewoźników nad zwiększeniem poziomu bezpieczeństwa epidemicznego (odkazywanie pojazdów, akcje informacyjne itd.)



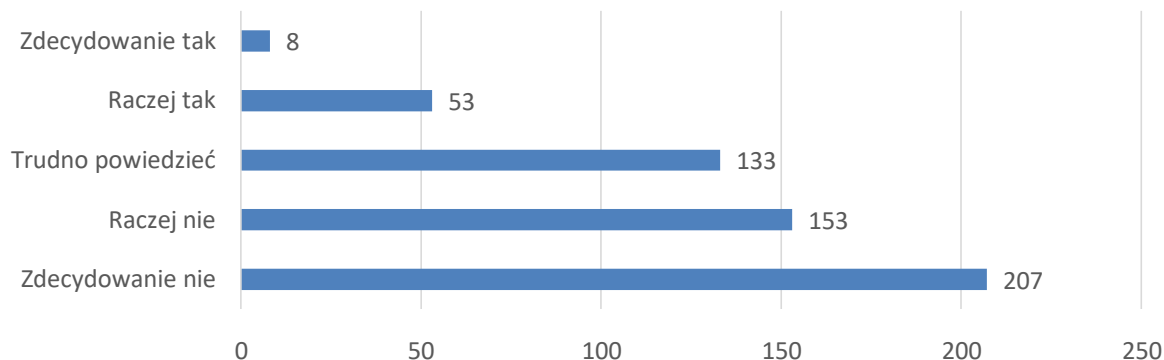
Obowiązek noszenia maseczek w transporcie publicznym zmniejsza ryzyko zakażenia się koronawirusem



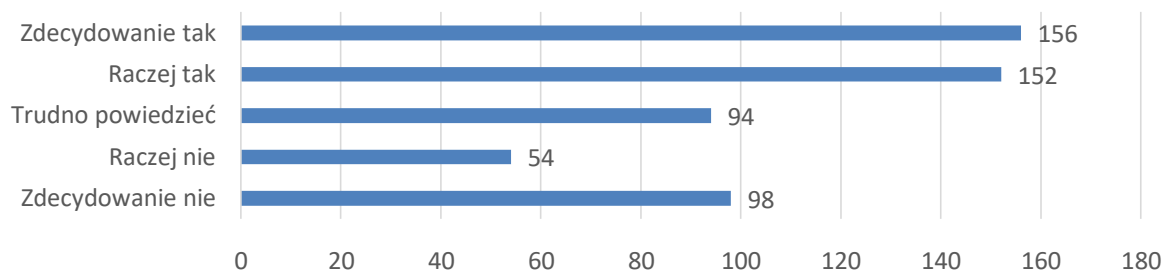
Pasażerowie przestrzegają obowiązku noszenia maseczek w transporcie publicznym



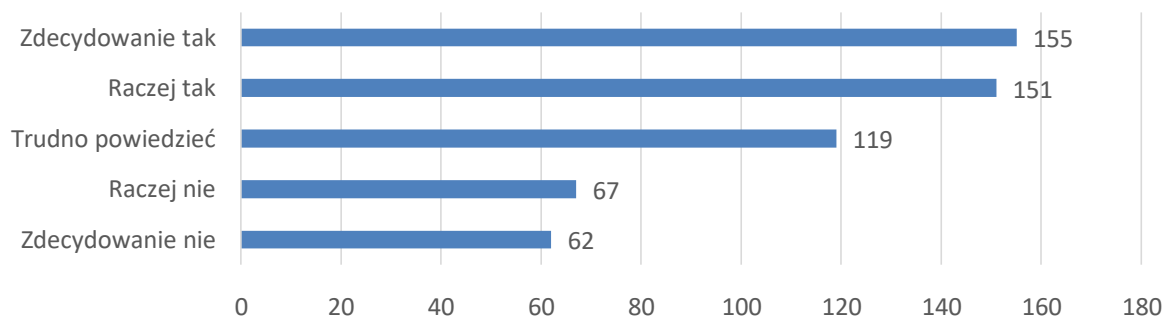
Pasażerowie przestrzegają limitu osób w pojazdach transportu zbiorowego



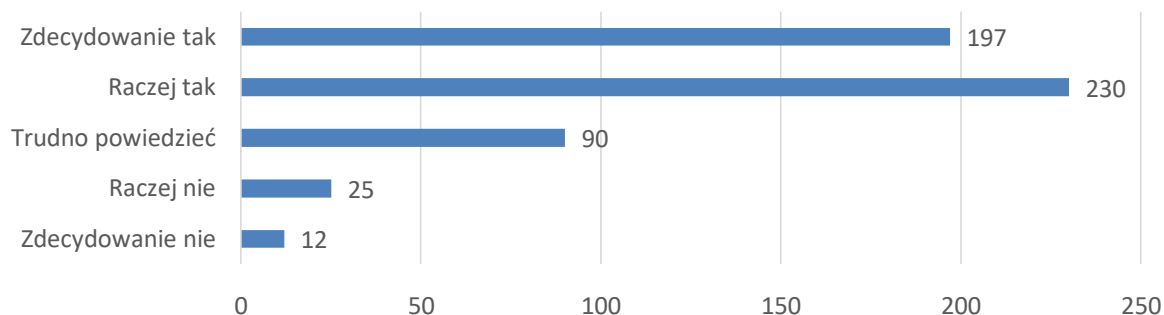
Do kontroli i egzekwowania liczby osób w pojazdach transportu zbiorowego powinny być uprawnione, poza Policją, dodatkowe służby (np. kontrolerzy biletowi, inspektorzy nadzoru ruchu)



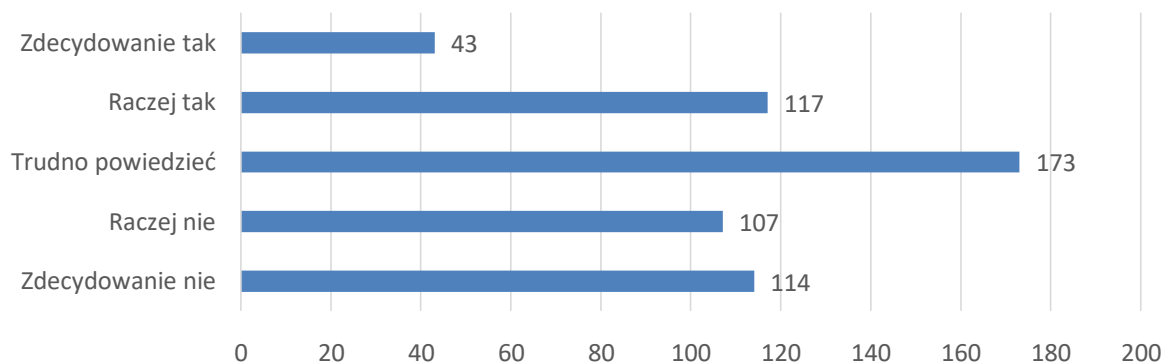
Otwieranie drzwi przez prowadzących pojazdy (a nie przez pasażerów za pomocą przycisków) w transporcie publicznym zmniejsza ryzyko zakażenia się koronawirusem



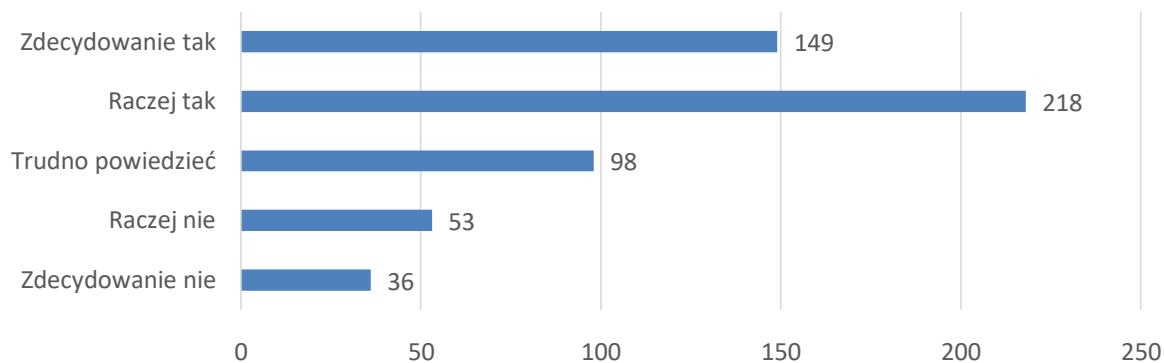
Kierowcy transportu zbiorowego są dobrze chronieni przed ryzykiem zakażenia koronawirusem (m.in. "strefy buforowe", brak dystrybucji biletów przez kierowców)



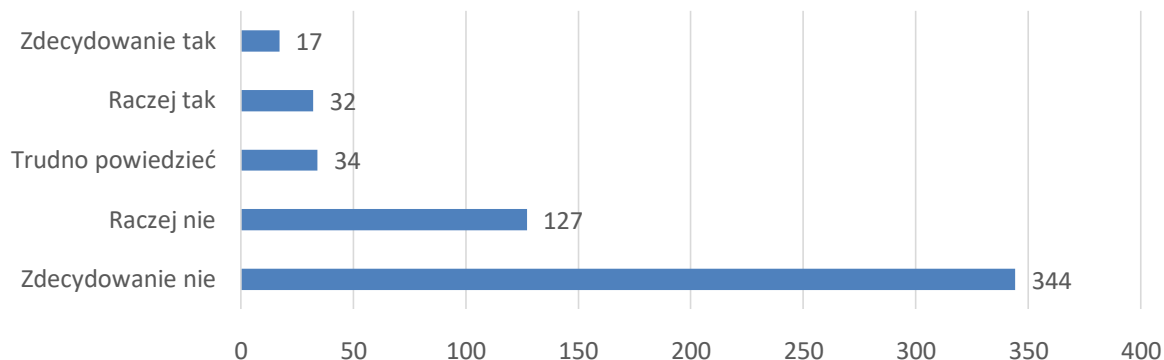
Dobrze oceniam starania organizatorów transportu w czasie pandemii (np. zmiany w rozkładach jazdy, częstotliwości linii)



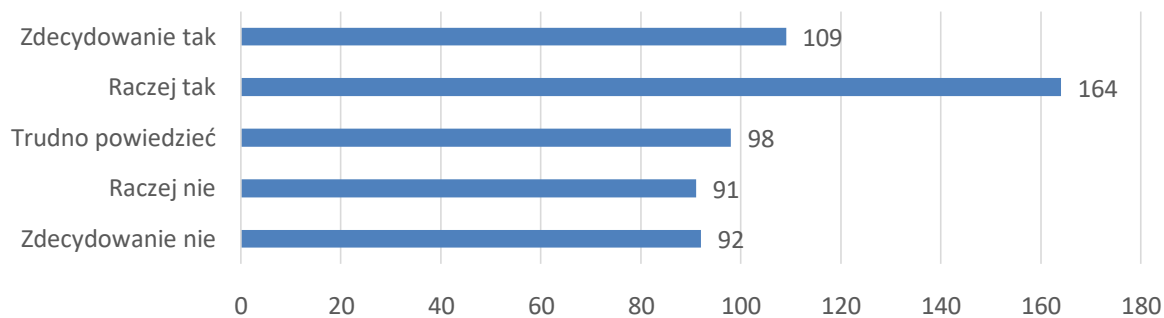
Pasażerowie są dobrze informowani o limitach miejsc i obowiązku noszenia maseczek w transporcie publicznym



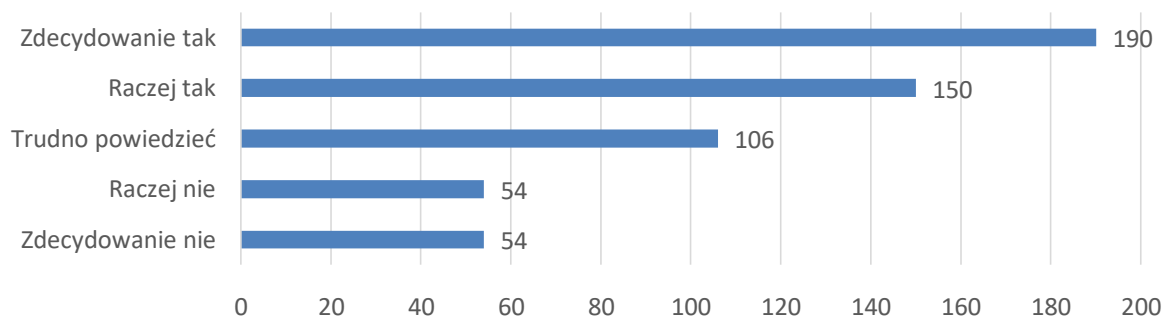
Podróżując pojazdami transportu publicznego mam założone rękawiczki (ze względu na zagrożenie epidemiczne)



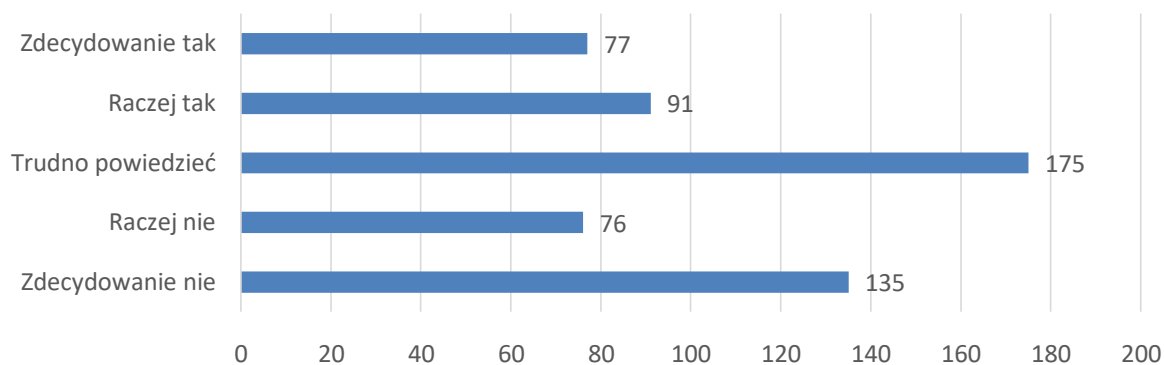
Pandemia zmieniła moje postrzeżenie bezpieczeństwa zdrowotnego w podróżach transportem publicznym (np. ryzyko zakażenia)



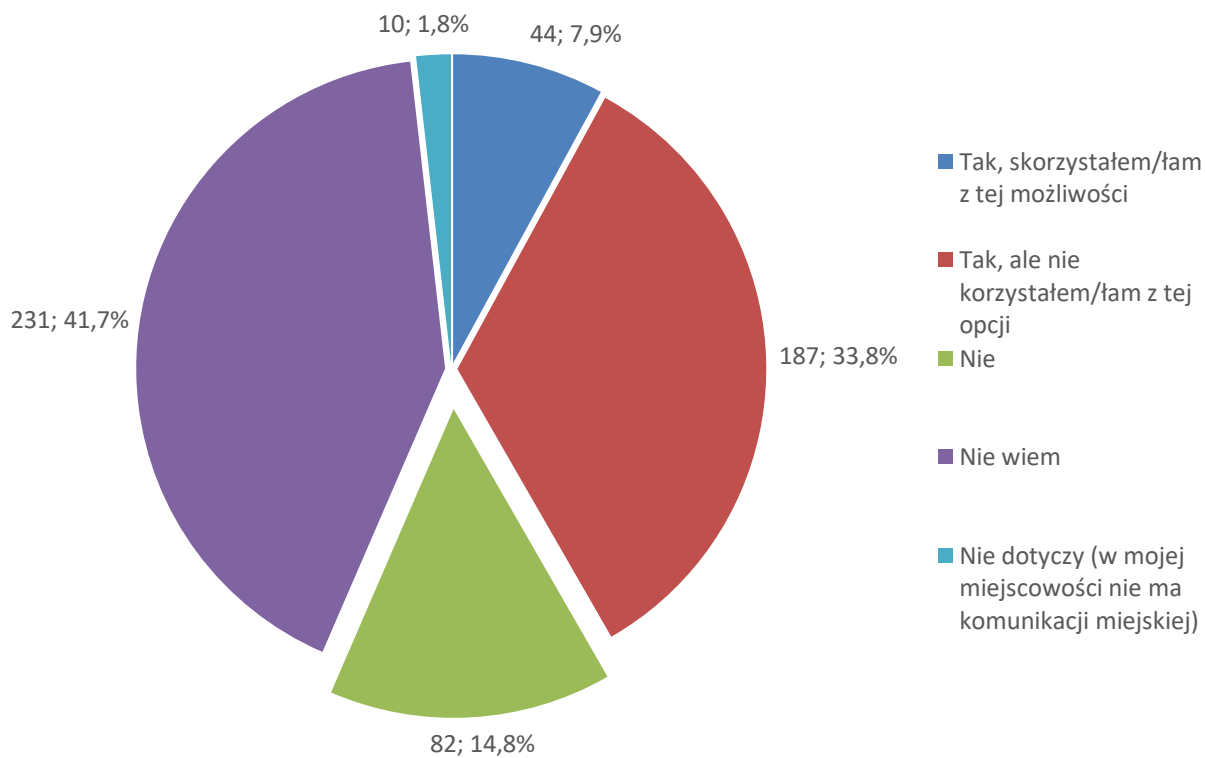
Ze względu na ryzyko epidemiczne, w czasie pandemii lepiej korzystać z indywidualnych środków transportu (własny samochód, rower, hulajnoga itd.)



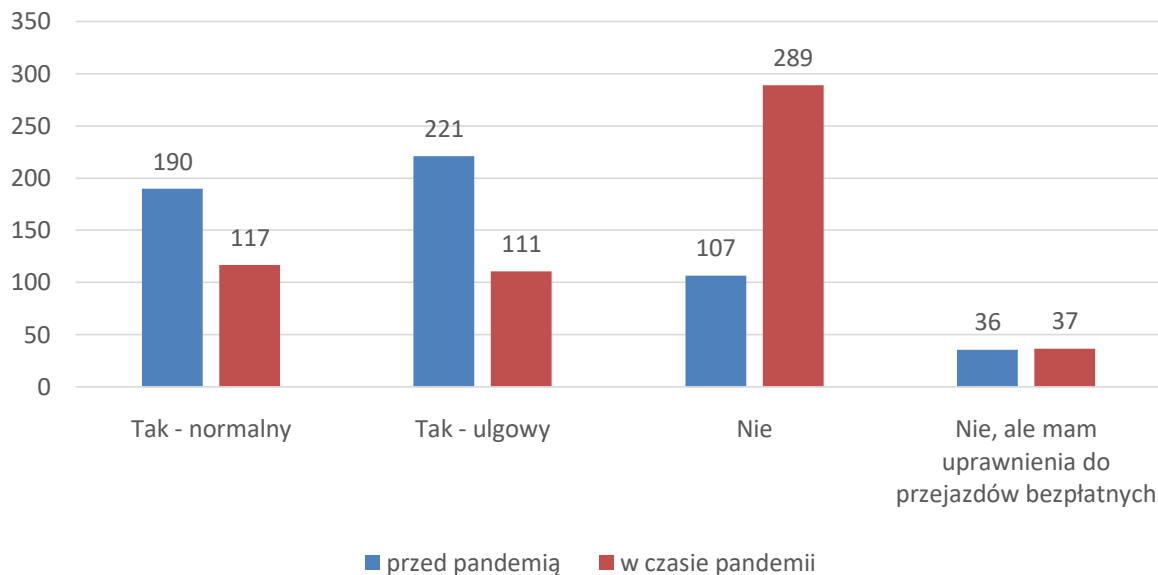
Po zakończeniu pandemii planuję ograniczyć korzystanie z samochodu osobowego



Czy w Pana/Pani miejscowości była możliwość "zawieszenia" biletu okresowego komunikacji miejskiej?



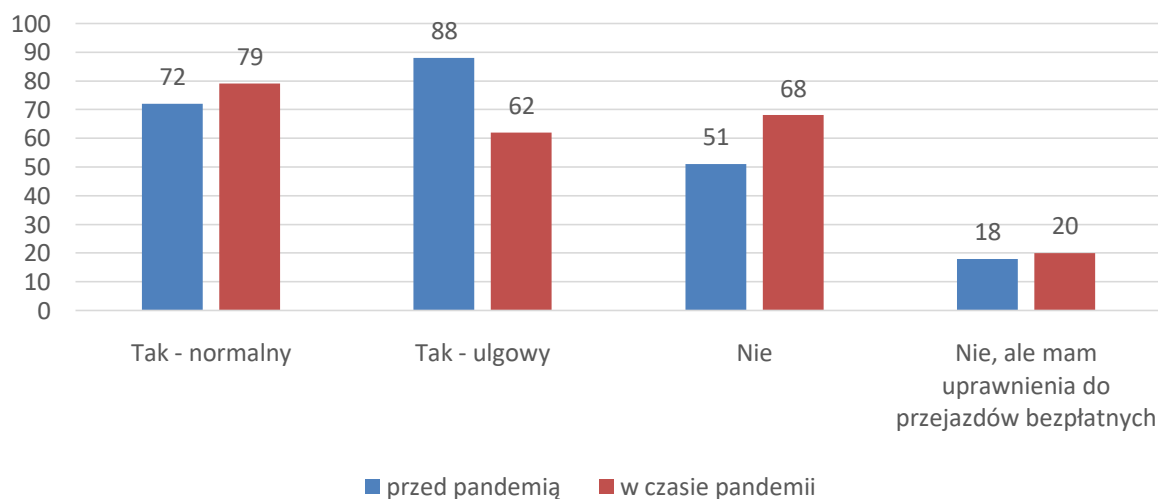
Czy posiada Pan/Pani bilet okresowy (długoterminowy)?



Osoby deklarujące w pytaniu nr 3., że pandemia nie zmieniła ich podejścia do korzystania z transportu publicznego (N=229)

Czy posiada Pan/Pani bilet okresowy (długoterminowy)?

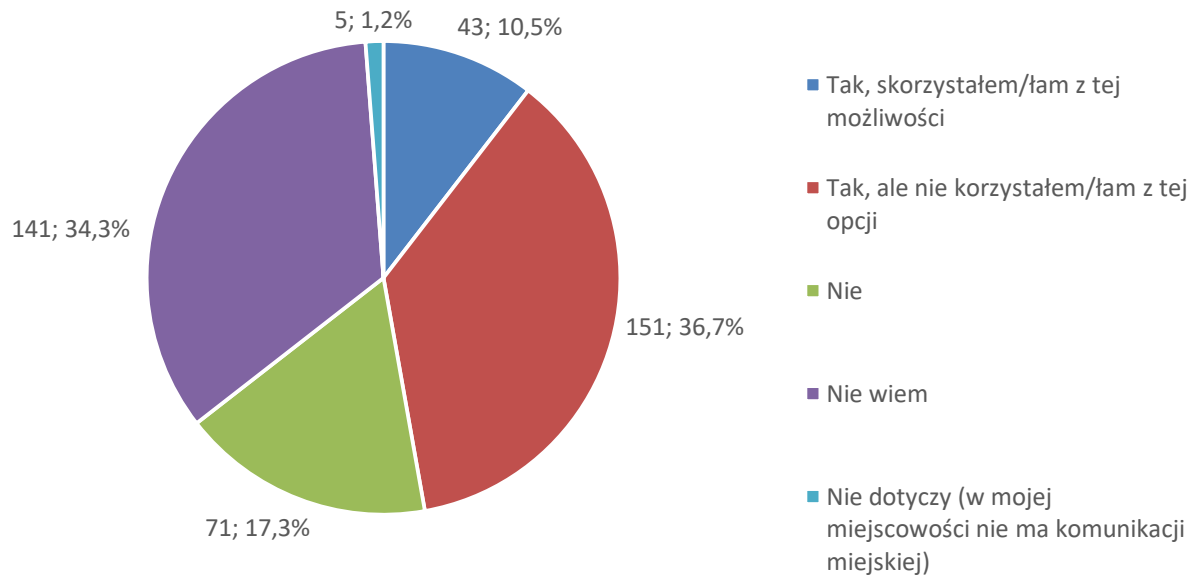
[N=229]



Osoby deklarujące w pytaniu nr 7., że bezpośrednio przed pandemią posiadały bilet okresowy, normalny lub ulgowy (N=411)

Czy w Pana/Pani miejscowości była możliwość "zawieszenia" biletu okresowego komunikacji miejskiej?

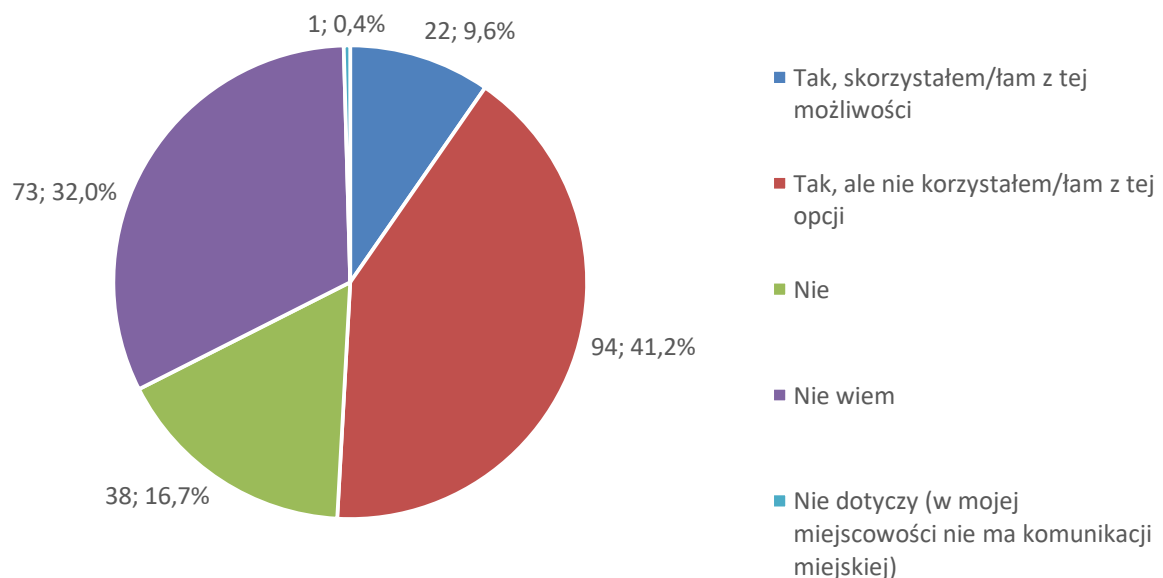
[N=411]



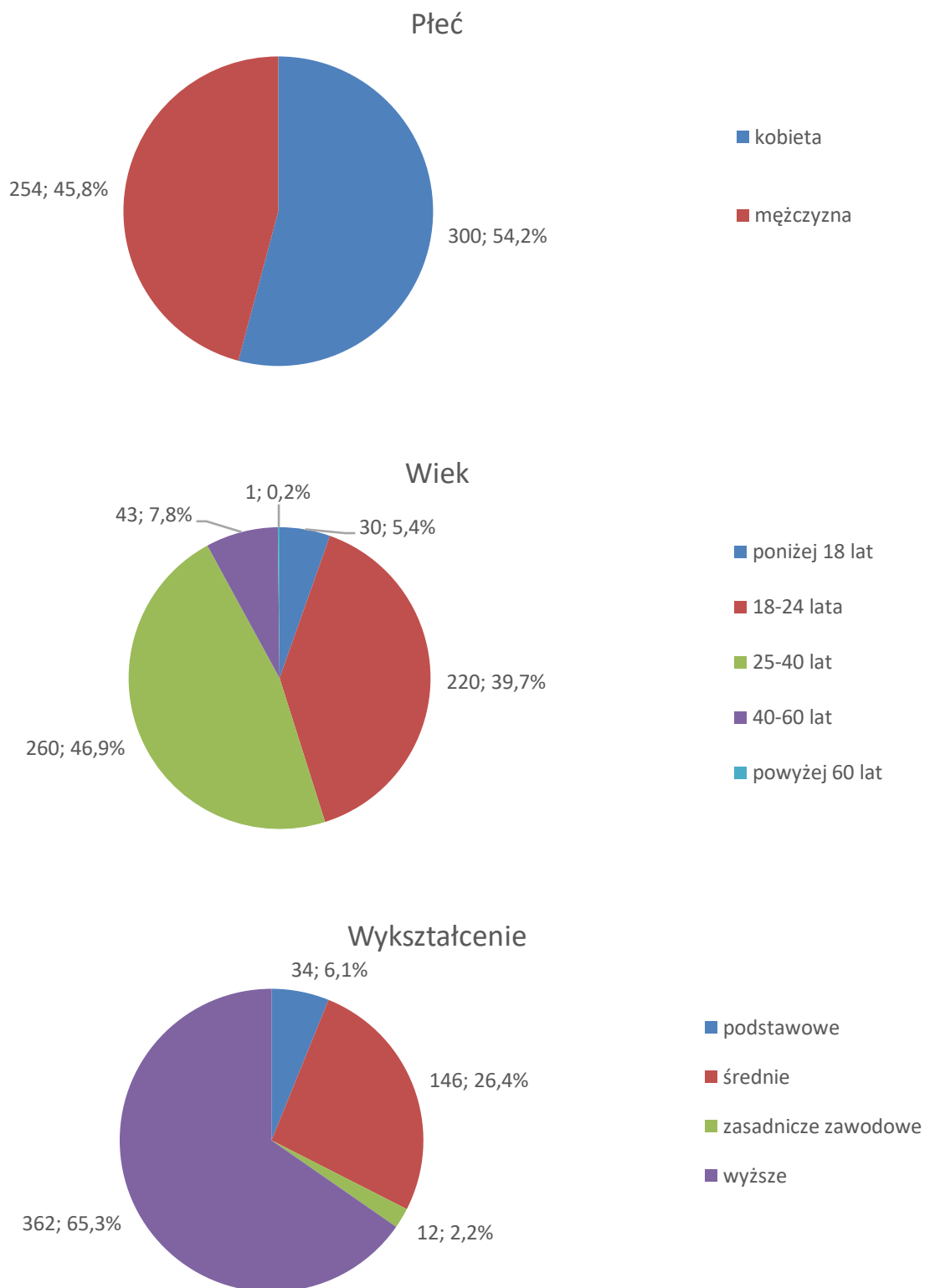
Osoby deklarujące w pytaniu nr 8., że w czasie pandemii posiadały bilet okresowy, normalny lub ulgowy (N=228)

Czy w Pana/Pani miejscowości była możliwość "zawieszenia" biletu okresowego komunikacji miejskiej?

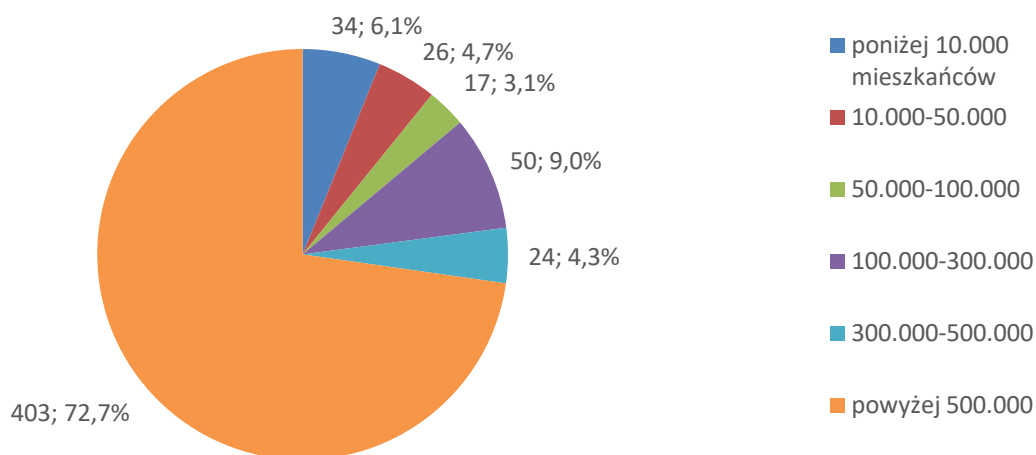
[N=228]



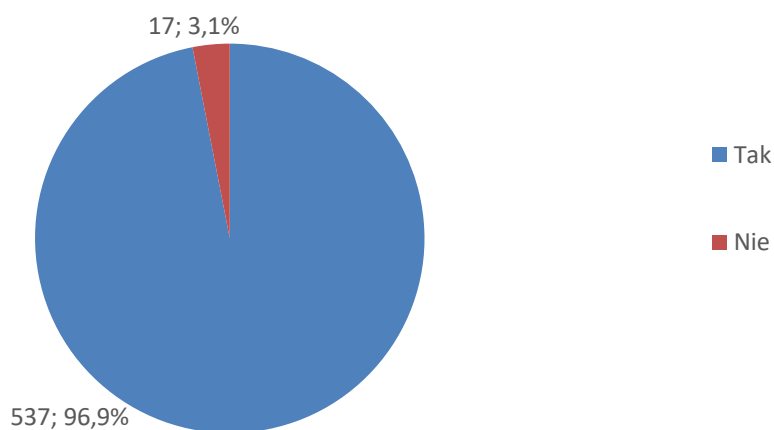
Metryczka



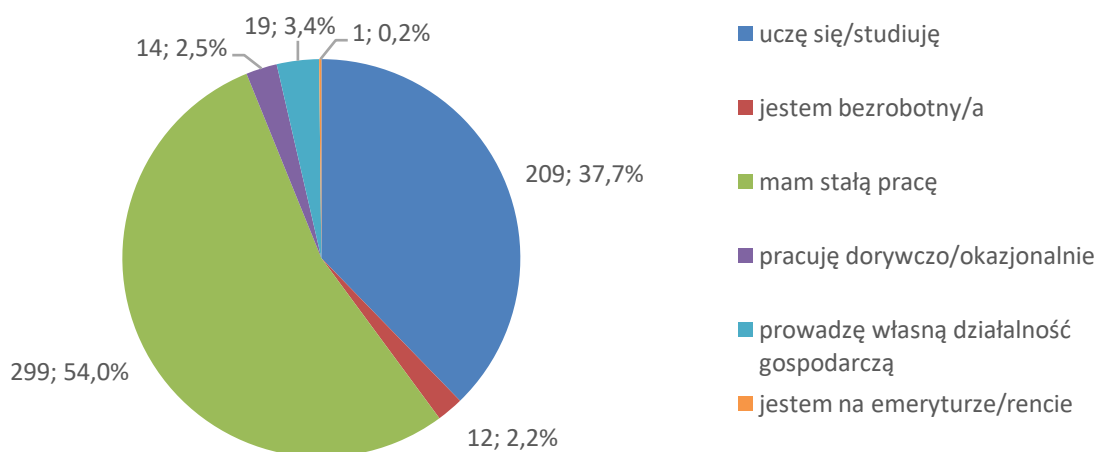
W jakiej wielkości miejscowości Pan/Pani mieszka?



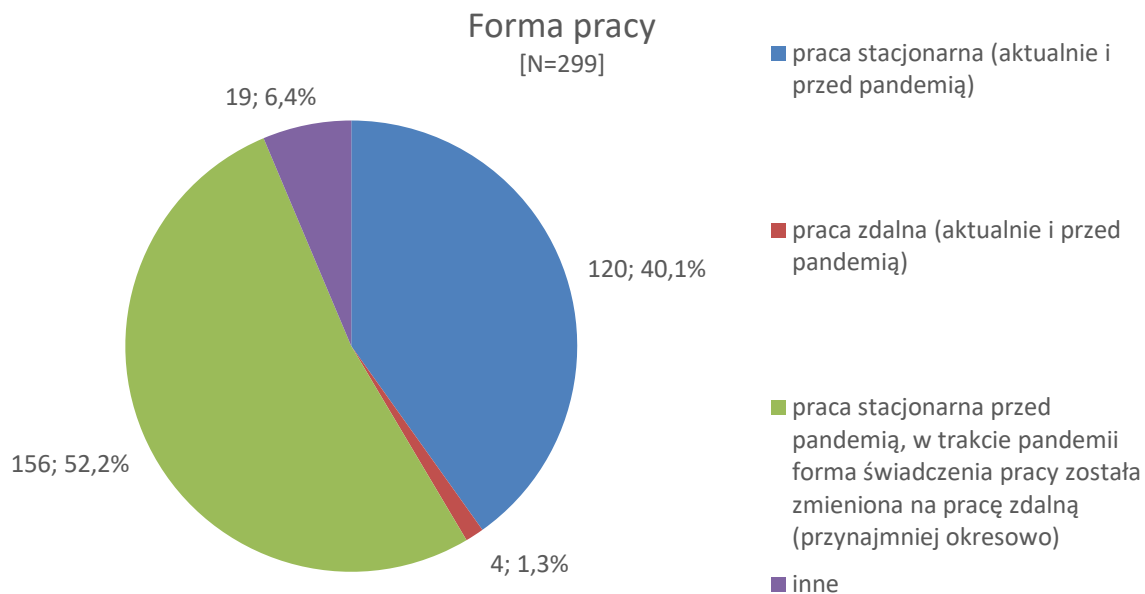
Czy w Pana/Pani miejscowości funkcjonuje komunikacja miejska?



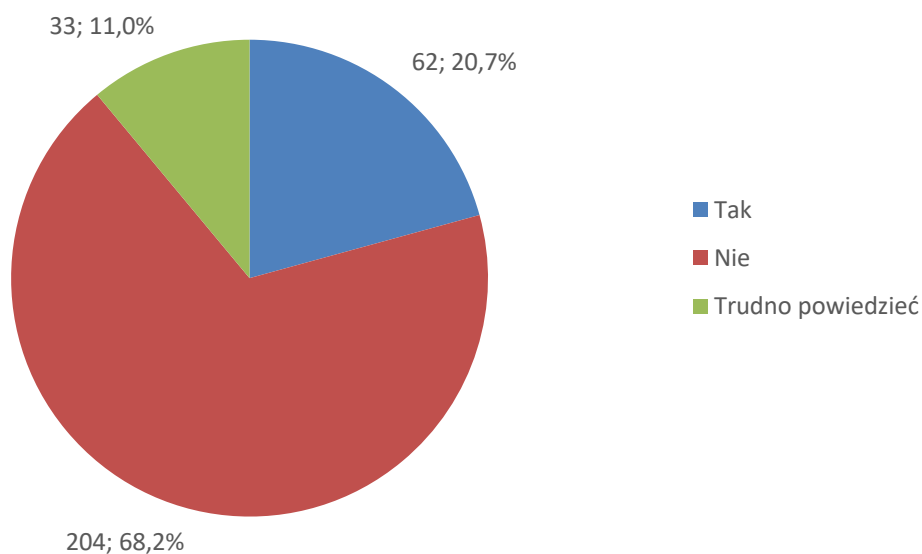
Sytuacja zawodowa



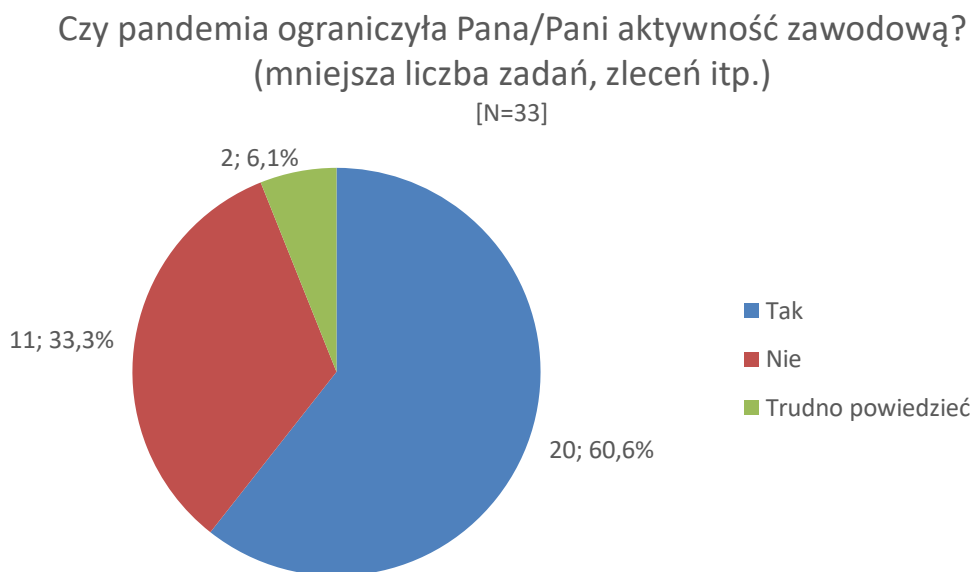
Osoby deklarujące w pytaniu o sytuację zawodową stałą pracę (N=299)



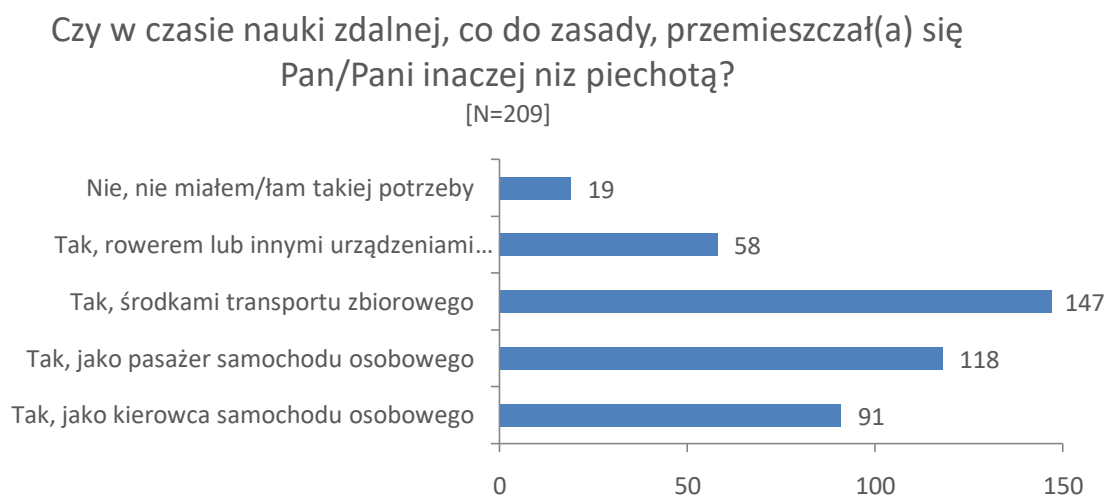
Czy pandemia ograniczyła Pana/Pani aktywność zawodową? (mniejsza liczba zadań, zleceń itp.) [N=299]



Osoby deklarujące w pytaniu o sytuację zawodową samozatrudnienie lub pracę dorywczą (N=33)



Osoby deklarujące w pytaniu o sytuację zawodową status ucznia/studenta (N=209)



Konkluzje i rekomendacje

Podróże samochodem osobowym

W czasie pandemii wzrosła liczba częstych (codziennie i kilka razy w tygodniu, odpowiednio o 75% i 33%) podróży samochodem osobowym jako kierowca, czyli *de facto* liczba zaangażowanych samochodów osobowych. Dotychczasowi pasażerowie zaczęli mieć obawy względem podróżowania transportem zbiorowym i niektórzy przestawili się na samochody osobowe. Osoby, które w ogóle nie używały prywatnych aut przed pandemią, co do zasady nie używają ich także w trakcie pandemii (np. ze względu na brak samochodu lub prawa jazdy).

Znacząco wzrosła liczba osób deklarujących podróżowanie kilka razy w tygodniu jako pasażerowie samochodów osobowych (o 45%), co przy jednoczesnym spadku odsetka takich podróży z niższą częstotliwością oznacza, że osoby, które z różnych względów nie mogły ograniczyć swoich podróży, zaczęły organizować sobie wspólne przejazdy, najprawdopodobniej w gronie najbliższych sobie osób (rodzina, bliscy znajomi).

Podróże rowerem, środkami transportu osobistego, piesze i pozostałe

Nie widać istotnych zmian ani wyraźnych tendencji w deklarowanej liczbie podróży rowerem i środkami transportu osobistego. Biorąc pod uwagę wartości bezwzględne, nieznacznie wzrosła liczba deklarowanych częstych podróży (codziennie i kilka razy w tygodniu) i jednocześnie spadła liczba deklarowanych podróży rzadszych. Część osób, która wcześniej korzystała ze środków transportu osobistego, sięgnęła po nie częściej, a część zrezygnowała z nich w ogóle.

Osoby, którym odległość powszednich podróży na to pozwalała, zaczęły częściej przebywać swoją drogę wyłącznie pieszo (wzrost deklarowanych częstych podróży pieszych, tj. codziennie i kilka razy w tygodniu).

Częste podróże innymi środkami transportu (np. taxi) miały nieznaczny udział w liczbie wszystkich podróży zarówno przed pandemią, jak i w trakcie. Takie podróże mają charakter epizodyczny i ta tendencja się utrzymała, przy czym deklarowana liczba tych podróży zmniejszyła się. Zwiększyła się z kolei liczba osób, które deklarują, że nie korzystają w ogóle z takiej formy transportu.

Podróże transportem publicznym w podziale na ich częstotliwość

Najbardziej spektakularny spadek (o 62%) zanotowano w liczbie deklarowanych podróży transportem publicznym codziennie w trakcie pandemii, w stosunku do

czasu sprzed niej. Związane jest to z mniejszym zapotrzebowaniem na przemieszczanie się, przesiadką do samochodów osobowych oraz ograniczaniem podróży, które nie są niezbędne, co przejawia się we wzroście liczby deklarowanych podróży z niższą częstotliwością, tzn. raz w tygodniu (o 189%), raz lub kilka razy w miesiącu (o 241%) i rzadziej niż raz w miesiącu (233%).

Ogólne podejście do korzystania z transportu publicznego

41,3% badanych zadeklarowało, że pandemia nie zmieniła ich podejścia do korzystania z transportu publicznego. Jednocześnie 34,7% ankietowanych z powodu zmiany formy zatrudnienia (np. na pracę zdalną) zrezygnowało lub mocno ograniczyło korzystanie ze środków transportu zbiorowego, natomiast 21,7% podjęło taką decyzję ze względu na ryzyko zarażenia się koronawirusem. Oznacza to, że aż 56,4% osób z różnych przesłanek zrezygnowało (lub mocno ograniczyło) z podróżowania transportem publicznym. Jedynie 2,3% badanych zadeklarowało, że nie korzystało z tej formy przemieszczania się przed pandemią i nie korzysta w trakcie.

Warto także zaznaczyć, że w czasie pandemii niektórzy uznali część swoich podróży za zbyt konieczne, ograniczając swoją aktywność wyłącznie do podróży rzeczywiście obligatoryjnych. Deklarację taką złożyła połowa respondentów.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na zmiany w liczbie osób, które zadeklarowały, że w ogóle nie korzystają z konkretnych form przemieszczania się. W czasie pandemii zwiększyła się liczba takich osób dla podróżowania jako pasażerowie samochodów osobowych (o 22%) i transportu publicznego (o 875% - zgodnie z uwagami ze str. 9 i 10), a także dla podróży rowerami i urządzeniami transportu osobistego (o 10%) oraz dla innych form transportu, np. taxi (o 28%).

Podróże transportem publicznym w podziale na ich cel

Dla każdego celu podróży, znacząco spadła liczba osób deklarujących korzystanie z transportu publicznego w ogóle (bez względu na częstotliwość). Spadki te wyglądają następująco: dla dojazdów do pracy o 33%, dla dojazdów do szkoły lub na uczelnię o 69%, dla podróży w sprawach urzędowych o 38%, dla podróży w celu wykonania zakupów o 37%, dla podróży w celu odwiedzenia znajomych lub rodziny o 36%, dla podróży do miejsc rozrywki o 60%. Jednocześnie wzrosła liczba osób deklarujących niekorzystanie w ogóle z transportu publicznego. Każdy z opisanych spadków można wytłumaczyć: pracownicy masowo zostali oddelegowani do pracy zdalnej (52,2% respondentów przyznało, że w trakcie pandemii ich forma pracy została zmieniona na zdalną), szkoły i uczelnie przeszły na zdalny tryb nauki, sprawy urzędowe oraz wizyty u lekarza zaczęły odbywać

się z wykorzystaniem metod na odległość (np. teleporady), odwiedziny u znajomych, ze względu na ryzyko zarażenia, zostały ograniczone, a miejsca rozrywki zostały zamknięte lub funkcjonowały w ograniczonym zakresie. Istotna jest jednak skala zjawiska – o ile można spodziewać się, że w przypadku największego spadku (dojazdy do szkół i na uczelnię), sytuacja może wrócić do normy sprzed pandemii po pełnym otwarciu szkół i uniwersytetów, o tyle dla pozostałych motywacji podróży, odpływ pasażerów może być dużo bardziej trwały. Wynika to z jednej strony z potencjalnego zniknięcia potrzeby przemieszczania się (utrzymanie pracy zdalnej na stałe, a także teleporad i załatwiania spraw urzędowych na odległość), a z drugiej osoby dorosłe, w przeciwieństwie do uczniów i części studentów, posiadają większe możliwości dywersyfikacji sposobu przemieszczania się – np. poprzez zaangażowanie swoich samochodów.

Podróże transportem publicznym w czasie „lockdownu” i „odmrożenia”

Aż 85% ankietowanych przyznało, że w okresie „lockdownu” w marcu i kwietniu 2020 roku korzystali rzadziej niż zwykle z transportu zbiorowego (71% zdecydowanie tak i 14% raczej tak). Część z tych osób przesiadła się do samochodów osobowych – 39% (z czego 23% zdecydowanie tak i 16% raczej tak). Po „odmrożeniu” życia społecznego od maja/czerwca 2020 roku, po równo rozłożył się odsetek osób, które zadeklarowały, że korzystały z transportu publicznego tak często jak przed pandemią (47%) i tych, które korzystały rzadziej (47%). Pociuszający może być fakt, że aż 59% badanych (z czego 40% zdecydowanie) nie zgodziło się z twierdzeniem, że po „odmrożeniu” życia społecznego zaczęli częściej niż przed pandemią korzystać z samochodu osobowego.

Nastroje i opinie pasażerów

W badaniu nastrojów pasażerów można dopatrywać się z jednej strony przyczyn ich rezygnacji z transportu publicznego, a z drugiej (i – zdaje się – ważniejszej) strony można szukać sposobów przekonania ich do powrotu po pandemii.

42% badanych uważa, że ryzyko zarażenia się koronawirusem w środkach transportu publicznego jest wysokie. Wyjaśnia to skalę obaw wśród pasażerów i ewentualną przyczynę poszukiwania przez nich alternatywnych sposobów przemieszczania się.

Również 42% respondentów zgadza się, że ograniczenia w liczbie pasażerów wprowadzone w środkach transportu zbiorowego zmniejszają ryzyko zarażenia. W opozycji do tego jest 34% badanych, natomiast aż 24% osób nie ma zdania na ten temat. Większe bezpieczeństwo, zdaniem 55% badanych, zapewnia

otwieranie drzwi przez prowadzących pojazdy (a nie przez pasażerów za pomocą przycisków). Największe znaczenie ma jednak kwestia noszenia maseczek w pojazdach: przytłaczająca większość (78%, w tym 48% zdecydowanie) zgadza się, że ich noszenie zmniejsza ryzyko zarażenia koronawirusem. Jednocześnie 1/5 ankietowanych uznaje, że pasażerowie nie przestrzegają tego obowiązku. Jeszcze gorzej jest w przypadku limitów w liczbie osób – 65% ankietowanych (z czego 37% zdecydowanie) uważa, że pasażerowie nie przestrzegają tych ograniczeń i to pomimo, iż są o nich dobrze poinformowani (według 66% badanych). Jest to pole do poprawy, na którym można budować zaufanie do bezpiecznych przejazdów – niestety w tym zakresie organizatorzy i przewoźnicy mają mocno związane ręce, nie będąc wyposażonym w narzędzia do egzekwowania przestrzegania wymagań sanitarnych. Warto w tym miejscu nadmienić, że 56% respondentów twierdzi, że do kontroli limitów liczby osób w pojazdach transportu zbiorowego powinny być uprawnione dodatkowe służby (np. kontrolerzy biletowi, inspektorzy nadzoru ruchu) – należy przypuszczać, że podobnie sytuacja wygląda w przypadku maseczek.

Ponad połowa ankietowanych (55%) dobrze ocenia starania przewoźników transportu publicznego nad zwiększeniem poziomu bezpieczeństwa epidemicznego w pojazdach. W tej kwestii ponownie relatywnie duże grono stanowią niemający wypracowanego własnego zdania (27%). Są to osoby, które, przy odpowiednim zaangażowaniu się przewoźników w kampanie społeczne, można przekonać. Inaczej sytuacja wygląda jednak w przypadku starań organizatorów transportu – jedynie 29% badanych ocenia je pozytywnie, aż 40% negatywnie, a 31% nie ma zdania. W tym przypadku jest to wynikiem ograniczeń w kursowaniu transportu zbiorowego, zmian w rozkładach jazdy, częstotliwościach, trasach linii – które najczęściej odbierane były przez pasażerów negatywnie. Jest to także duże pole dla wzmożonych działań.

Zdecydowana większość ankietowanych – 77% – uważa, że kierowcy transportu zbiorowego są dobrze chronieni przez zarażeniem się koronawirusem dzięki m.in. „strefom buforowym” czy zawieszeniu sprzedaży przez nich biletów.

Prawie połowa badanych zgadza się, że pandemia zmieniła ich postrzeganie bezpieczeństwa zdrowotnego w podróżach transportem zbiorowym. 18% nie ma zdania w tej kwestii, a 33% ankietowanych uważa, że ich postrzeganie nie uległo zmianie. Aż 61% respondentów uważa, że w czasie pandemii lepiej korzystać z indywidualnych środków transportu. Jest to jedno z wytłumaczeń odpływu liczby pasażerów, obok wymuszonego spadku mobilności społeczeństwa. Ciekawie wygląda natomiast opinia badanych na temat ich przewidywanego korzystania z samochodu osobowego po pandemii. 14% respondentów zdecydowanie deklaruje ograniczenie korzystania z samochodów wobec 24% zdecydowanie nie dopuszczających takiej możliwości. Aż 32% ankietowanych jest w tej kwestii niezdecydowana, co stanowi duże pole manewru dla organizatorów transportu miejskiego.

Bilety okresowe

Zarówno w przypadku biletów okresowych normalnych, jak i ulgowych, w czasie pandemii zmniejszyła się liczba ich posiadaczy. Liczba osób deklarujących posiadanie biletu normalnego zmalała o 39%, a biletu ulgowego o połowę. W czasie pandemii o 170% wzrosła natomiast liczba osób, które nie posiadają biletu okresowego.

Niepokojący jest fakt, że aż 41,7% badanych przyznało, że nie wie czy w ich miejscowościach była możliwość „zawieszenia” biletów okresowych w czasie pandemii. Co więcej, wśród samych posiadaczy biletów okresowych odsetek ten wyniósł 34,3% (wśród osób posiadających bilet okresowy bezpośrednio przed pandemią) i 32% (wśród osób posiadających bilet okresowy w trakcie pandemii). Jest to wyraźny sygnał dla organizatorów transportu o większą transparentność działania i bardziej wzmożone kampanie informacyjne.

Zaufanie buduje się latami, a stracić można w jednej chwili

Przytoczona maksyma ma przestrzegać przed pochopnym postępowaniem, zawiedzeniem czyjegoś zaufania, popełnianiem błędów. W pewnym sensie oddaje również sytuację, w jakiej znalazł się transport publiczny w czasie pandemii i w jakiej znajdzie się po niej, z tą jednak różnicą, że w tym przypadku wina nie leży po stronie organizatorów i przewoźników, lecz jest wynikiem czynnika zewnętrznego, którego nie można było wcześniej przewidzieć. Efekt jest jednak podobny, bowiem odzyskanie zaufania pasażerów do transportu zbiorowego będzie bardzo trudnym wyzwaniem. Proces ten potrwa długo i będzie wymagał dużych wysiłków – zarówno w zakresie rzeczywistego, szeroko pojętego dbania o bezpieczeństwo sanitarne i subiektywny komfort podróżnych, jak i w zakresie działań promocyjno-marketingowych. Branża transportu pasażerskiego może słono zapłacić za nie swoje grzechy.

Uwagi końcowe

Na zakończenie należy zaznaczyć, że niniejsze badanie oraz raport zostały wykonane *pro bono* i jakkolwiek autorzy dołożyli wszelkich starań w zgłębianiu poruszanej tematyki, tak ze względu na społeczny charakter, opracowanie może posiadać pewne ograniczenia. Z całą pewnością nie wyczerpuje ono złożonej problematyki transportu publicznego w czasie pandemii i po niej, lecz – w co autorzy wierzą – dokłada swoją cegiełkę do bazy wiedzy.

Podziękowania

Autorzy badania pragną podziękować:

- ▶ Grzegorzowi Rekielowi – za konsultacje dziennikarskie,
- ▶ Damianowi Kowalskiemu – za konsultacje badawcze,
- ▶ Robertowi Budnemu – za konsultacje analityczne,
- ▶ Magdalenie Sowie – za konsultacje analityczne.

a także administratorom następujących stron na portalu Facebook za pomoc w promocji badania:

- ▶ „Komunikacja Lublin”,
- ▶ „Lubelskie Towarzystwo Zrównoważonego Transportu”,
- ▶ „Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK”,
- ▶ „Kielecka Platforma Komunikacyjna”,
- ▶ „Ukryty Rzeszów”,
- ▶ „Historia i Teraźniejszość Transportu Zbiorowego”,
- ▶ „Komunikacja Miejska moją pasją”.



Dwa słowa o autorach

Maciej Mikulski



Absolwent Politechniki Lubelskiej i Krakowskiej (transport), za swój projekt sieci linii komunikacji miejskiej otrzymał wyróżnienie Prezydenta Lublina w konkursie na najlepszą pracę dyplomową. Zaczynał jako Założyciel i Prezes Lubelskiego Towarzystwa Zrównoważonego Transportu, Koordynator projektu „Komunikacja Lublin” oraz dziennikarz Radio Centrum. Obecnie realizuje się w Zarządzie Transportu Publicznego w Krakowie, nie tracąc jednak kontaktu z ukochanym Lublinem. Autor artykułów o transporcie zbiorowym, ekologii. Ukończył studia MBA. Pasjonat podróży i muzyki organowej, wychowawca kolonijny. Motto życiowe: Tylko dziś jest twoje!

telefon: 793-582-070
mail: kontakt@maciejmikulski.pl
strona: www.maciejmikulski.pl
Twitter: @MaciejMikulski_

Łukasz Łykowski



Pochodzący z Wrocławia absolwent Politechniki Śląskiej (eksploatacja pojazdów szynowych) i Krakowskiej (transport miejski). Członek Koła Naukowego "Advectus" oraz Koła Naukowego Systemów Komunikacyjnych. Pracował w Biurze Inżynierii Transportu w Poznaniu, następnie w WYG International w Warszawie. Zajmował się modelowaniem symulacyjnym, opracowywaniem studiów i planów transportowych, badaniami ankietowymi oraz pomiarami ruchu. Umysł ścisły, specjalizujący się w pracy z dużą liczbą tabel i wykresów. Ma szeroki wachlarz zainteresowań: transport miejski, kolejowy i drogowy, a także sport, muzyka, genealogia, religia, historia oraz seriale. Uwielbia podróże, rozmowy i rodzinne planszówki.

telefon: 790-206-517
mail: lukaszlyk1992@gmail.com
Twitter: @lukaszlyk

© Copyright by Maciej Mikulski

ISBN 978-83-961243-0-2

Autorzy: Maciej Mikulski, Łukasz Łykowski

Projekt, zdjęcia, okładka: Maciej Mikulski

Wykresy: Łukasz Łykowski

Wydawca: Maciej Mikulski

kontakt@maciejmikulski.pl

www.maciejmikulski.pl

MaciejMikulski.pl

ISBN 978-83-961243-0-2



9 788396 124302