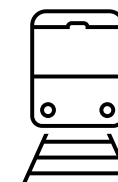
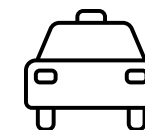
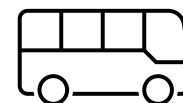


RAPORT:

Zawsze po drodze - W przyszłość z transportem publicznym

Opracowanie: MRC Consulting
Tomasz Czuba

Gdańsk, 22 luty 2021



SPIS TREŚCI

A	Wprowadzenie i cele badania	4
B	Streszczenie wyników badania	5
1	Metodyka badania i charakterystyka próby	6-16
	Metodyka badania	7-9
	Charakterystyka próby	10-16
2	Ocena transportu publicznego w mieście	17-21
3	Sposoby poruszania się po mieście przed pandemią i w czasie pandemii	22-54
	Transport publiczny	23-26
	Pieszo	27-32
	Samochód	33-38
	Rower	39-44
	Taxi / Uber	45-47
	Powody zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego podczas pandemii	48-49
	Plany korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii	50-54

4	Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi środkami transportu	55-69
5	Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19	70-79
6	Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii	80-96
	Opinia: W transporcie publicznym pasażerowie często łamią nakaz zasłaniania ust	81-84
	Opinia: W transporcie publicznym trudno jest utrzymać dystans społeczny	85-88
	Opinia: W czasie pandemii pojazdy transportu publicznego są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo	89-92
	Opinia: Boję się, że pojazdy transportu publicznego także w trakcie pandemii jeżdżą przepełnione	93-96
7	Bilety na przejazd transportem publicznym	97-110
	Miejsce zakupu biletów	98-100
	Rodzaje kupowanych biletów	101-107
	Zainteresowanie aplikacją	108-110

A Wprowadzenie i cele badania

Niniejsze opracowanie prezentuje wyniki badania zrealizowanego na potrzeby Gazety Wyborczej Trójmiasto przy współudziale partnerów: Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot (OMGGS), Inno Baltica oraz PKM.

Badanie dotyczy oceny transportu publicznego podczas pandemii w odniesieniu do korzystania z transportu publicznego przed pandemią na obszarze OMGGS oraz Powiatu kościerskiego. Badanie zostało zrealizowane metodą łączoną CAWI/CATI a pytania zostały przygotowane przez Zamawiającego przy współudziale Grupy doradczej Otawa i były konsultowane w ostatniej ich fazie z MRC.

Założenie badania polegało na uczestnictwie w badaniu osób, które korzystały z transportu publicznego przed pandemią parę razy w tygodniu lub częściej. Respondenci, którzy nie spełnili tego warunku kończyli udział w badaniu po udzieleniu odpowiedzi na pytania kontrolne. Łącznie w badaniu wzięło 4 821 osób, z czego warunek udziału w badaniu spełniły 1944 osoby – niniejszy raport bazuje na wypowiedziach 1 944 respondentów (ogółem).

Szczegółowe cele badania pozwalają określić następujące kwestie:

- status społeczno-zawodowy respondentów,
- posiadanie samochodu osobowego w gospodarstwie domowym,
- ocenę transportu publicznego w miejscu zamieszkania,
- częstotliwość poruszania się wybranymi sposobami (transport publiczny, pieszo, samochód, Taxi/Uber, rower) przed pandemią,
- częstotliwość poruszania się wybranymi sposobami (transport publiczny, pieszo, samochód, Taxi/Uber, rower) podczas pandemii,
- identyfikację powodów, dla których ograniczono korzystanie z transportu publicznego,
- zamiar korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii,
- ocenę bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi sposobami (transport publiczny, pieszo, samochód, Taxi/Uber, rower),
- ocenę prawdopodobieństwa zakażenia się COVID-19 w różnych miejscach,
- określenie opinii na temat różnych stwierdzeń związanych z transportem publicznym,
- zwyczaje związane z zakupem biletów na transport publiczny.

Streszczenie wyników badania

- Ogółem na badanym obszarze **ocenę bardzo dobrą lub dobrą wystawiło transportowi publicznemu 89% badanych**. 96% ocen bardzo dobrych lub dobrych odnotowano wśród respondentów z Gdyni. W Gdańsku odsetek takich ocen wyniósł 92% a w Sopocie 95%. Transport publiczny lepiej oceniają kobiety – 90% oraz osoby w wieku powyżej 65 lat – 94%. Generalnie należy podkreślić, że ocena transportu publicznego jest bardzo wysoka.
- W kontekście sposobów przemieszczania się / środków transportu wykorzystywanych przez badanych w okresie przed pandemią oraz w czasie pandemii zwraca uwagę **spadek korzystania z transportu publicznego** – na całym badanym obszarze **wyniósł on 31 punktów procentowych** (p.p.), w tym w Gdańsku – spadek o 44 p.p., Gdyni – 30 p.p., Sopocie – 29 p.p.. W poruszaniu się **samochodem osobowym** nastąpił **wzrost korzystania o 12 p.p.** (z 53% przed pandemią do 65% podczas pandemii). Korzystanie **z roweru** na badanym obszarze zadeklarowało przed pandemią 23% badanych, podczas pandemii 18% (**spadek o 5 p.p.**).
- Trzy główne powody zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego to: **obawa przed wirusem (47% deklaracji osób, których częstotliwość korzystania z transportu publicznego uległa zmianie), wprowadzone obostrzenia – 35% oraz zmiana formy pracy – 34%**.
- Regularne korzystanie z transportu publicznego po zakończeniu pandemii zadeklarowało na badanym obszarze 82% badanych. Osoby, które zadeklarowały, że po zakończeniu pandemii nie będą korzystały z transportu publicznego, jako główny powód takiej deklaracji podają obawę o zdrowie – 41% wskazań takich respondentów.
- Oceniając bezpieczeństwo poruszania się po mieście podczas pandemii w skali 1 do 10 (1 – oznacza bardzo niebezpieczne, 10 – bardzo bezpieczne) za najbezpieczniejsze uznano poruszanie się **pieszo – średnia ocena 8,30** oraz poruszanie się samochodem – średnia ocena 8,23. Za najmniej bezpieczny uznano **transport publiczny – średnia ocena to 6,52**.
- Oceniając ryzyko zarażenia się COVID-19 w różnych miejscach w skali 1 do 10 (1 – oznacza bardzo mało prawdopodobne, 10 – bardzo prawdopodobne) za najbezpieczniejsze miejsce spośród testowanych uznano **sklep – średnia ocena 4,69**, za najmniej bezpieczne miejsce szpital – średnia ocena 6,04. Warto zauważyć, że ocena najwyższa nieznacznie przekracza wartość 6,00, co oznaczać może, że generalnie ryzyko zarażenia się COVID-19 przez respondentów oceniane jest bardzo nisko lub jesteśmy na tyle zmęczeni panującą pandemią, że zaczyna ta sytuacja obojętnieć i nie przywiązujemy do tego wagi.
- Analizując prezentowane 4 opinie dotyczące pandemii **51% badanych zgadza się, ze stwierdzeniem, że w komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zasłaniania ust**, 78% zgadza się ze stwierdzeniem, że w komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny, 60% zgadza się ze stwierdzeniem, że w czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, choć co 10 osobie trudno jest odpowiedzieć na to pytanie. 65% badanych zgadza się też ze stwierdzeniem, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepełnione.

1. Metodyka badania, charakterystyka próby

1 Metodyka badania



Wielkość próby:
n=1944



Rodzaj próby:
przypadkowa



Jednostka badana:
**Osoba mieszkająca
na obszarze OMGGS
oraz w Powiecie
kościerskim
w wieku powyżej 18 lat**



Metoda badania:
CATI / CAWI



Zasięg badania:
**obszar OMGGS
oraz Powiat kościerski**



Termin realizacji badania:
27.01-14.02.2021

OPIS REALIZACJI BADANIA

Respondentom postawiono pytania w różnych formach (pytania jednokrotnego i wielokrotnego wyboru). Kwestionariusz został opracowany przez Zleceniodawcę badania (Gazeta Wyborcza Trójmiasto) przy współudziale Grupy doradczej Otawa (prowadziła badania przy wykorzystaniu tego kwestionariusza w największych aglomeracjach w Polsce). W fazie końcowej kwestionariusz był konsultowany z MRC. Wprowadzono też do niego trzy pytania, które nie były wykorzystane w badaniu w aglomeracjach (pytania dotyczące zakupów biletów na transport publiczny). W związku z sytuacją pandemii COVID-19 w czasie realizacji badania ankietowanie zostało przeprowadzone przez firmę MRC Consulting przy użyciu techniki CAWI (*Computer-Assisted Web Interview*) – respondent został poproszony o wypełnienie ankiety w formie elektronicznej. W ostatniej fazie posłkowano się metodą telefoniczną (CATI). Przed rozpoczęciem badania ankietę została **przetestowana na 35 osobach**. Kwestionariusze wypełniło łącznie 4 821 osób, jednak w analizie danych uwzględniono **odpowiedzi 1 944 respondentów**. Były to osoby, które zadeklarowały korzystanie przed pandemią z transportu publicznego parę razy w tygodniu lub częściej. Pozostałe osoby kończyły swój udział w badaniu po odpowiedzi na początkowe pytania, które miały charakter filtrujący.

Prace terenowe były realizowane w dniach 27.01-14.02.2021 roku. Aby rozpowszechnić informację dotyczącą badania wykorzystano media społecznościowe. W efekcie tych działań informacje o badaniu oraz link do ankiety elektronicznej pojawił

się m.in. na stronach internetowych mediów lokalnych i instytucji o różnym zasięgu. Dodatkowo na obszar badania udali się ankieteryzy, którzy rekrutowali osoby w różnych punktach powiatów do udziału w badaniu poprzez przekazywanie informacji o badaniu w postaci przygotowanej informacji o badaniu w formie linka do ankiety elektronicznej, posłkowano się również ankietą telefoniczną. Synergia wszystkich tych działań spowodowała realizację efektywnej liczebności próby na poziomie 1944 odpowiedzi.

CHARAKTERYSTYKA PRÓBY

Badanie obejmuje swoim zasięgiem OMGGS, na obszarze którego mieszka ponad 1,5 mln mieszkańców¹ oraz Powiat kościerski. Zgodnie z danymi GUS na tak zdefiniowanym obszarze **mieszka łącznie 1 676 074 osób**².

Największy udział mieszkańców w całkowitej liczbie zamieszkałych na badanym obszarze ma miasto Gdańsk (28%), miasto Gdynia (15%) i Powiat wejherowski (13%). Najmniejszy udział ma miejscowość Skarszewy (0,4%), Powiat nowodworski (2%) oraz miasto Sopot (2%). Liczbę ludności w poszczególnych powiatach na obszarze badania przedstawia tabela 1 (s. 9).

[1] <https://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/> (data dostępu 31.10.2020)

[2] Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2019 r. Stan w dniu 31 XII, GUS, Warszawa 2020. Tablice w formacie xls w pliku ZIP: https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/6/27/1/ludnos_c_31.12.2019-tablice.zip (data dostępu 21.09.2020).

1 Metodyka badania

Tab. 1. Liczba ludności w powiatach i miejscowościach tworzących OMGGS³

Powiat / miejscowość	Liczba ludności	Udział powiatu / miejscowości w całkowitej liczbie badanych
łęborski	66 115	4%
wejherowski	217 846	13%
pucki	86 684	5%
Gdynia	246 348	15%
Sopot	35 719	2%
Gdańsk	470 907	28%
kartuski	139 397	8%
gdański	118 489	7%
nowodworski	35 580	2%
malborski	63 470	4%
tczewski	115 728	7%
Skarszewy	7 103	0,4%
Kościerski	72 688	4%
RAZEM	1 676 074	100%

Zgodnie z analizą danych statystycznych gromadzonych przez GUS na dzień 31.12.2019 roku mężczyźni na badanym obszarze stanowili 48% mieszkańców a kobiety 52%. Rozkład liczby mieszkańców w miastach (wg. płci) jest podobny jak ogółem na badanym obszarze.

Zrealizowana próba w badaniu ma charakter przypadkowy. Starano się zapewnić jednakowe prawdopodobieństwo udziału w badaniu wszystkim dorosłym respondentom zamieszkałym na badanym obszarze m.in. poprzez docieranie na badane obszary ankieterów z informacją o badaniu. Docierali oni do wielu punktów na badanym obszarze z informacją o badaniu, co miało zapewnić udział w badaniu różnych respondentów.

Aby była możliwość analizy danych osobno w badanych powiatach oraz na całym badanym obszarze ogółem zdecydowano się w każdym z powiatów zrealizować próbę na poziomie minimum 107 wywiadów (szczegółową charakterystykę próby prezentują strony 10-16). W celu prezentacji wyników ogółem stworzony został system wag uwzględniający udział danego powiatu w badanym obszarze. Dzięki temu błąd oszacowania ogółem dla całego badania nie przekracza 2,5%, a w poszczególnych powiatach zawiera się w przedziale 0,4% do 9,5%. Metodyka doboru próby oraz system wag powstał dzięki doradztwu, konsultacjom i współpracy z dr Tomaszem Jurkiewiczem z Katedry Statystyki Uniwersytetu Gdańskiego.

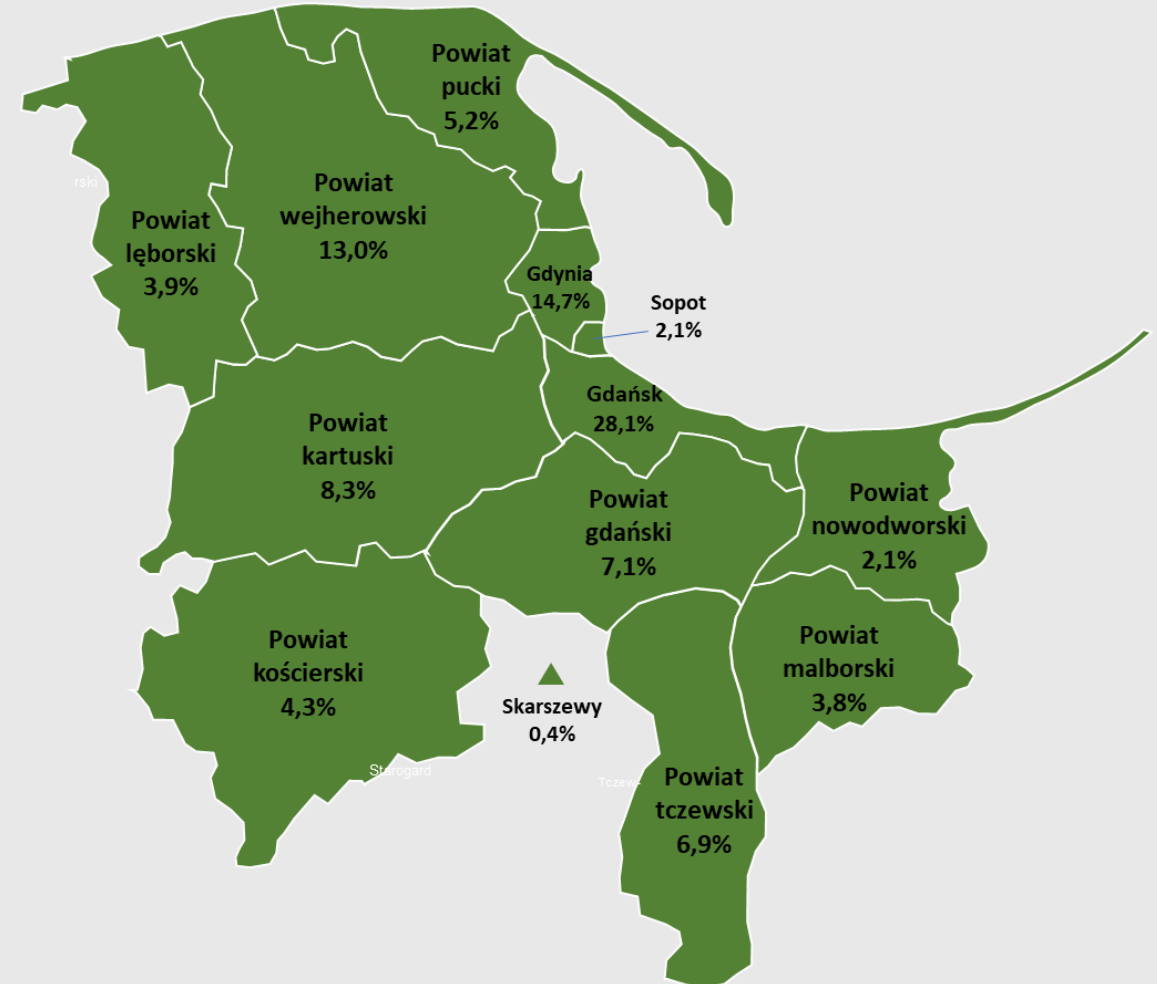
[3] Ludność. Stan i struktura oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym w 2019 r. Stan w dniu 31 XII, GUS, Warszawa 2020. Tablice w formacie xls w pliku ZIP: https://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/6/27/1/ludnosc_31.12.2019-tablice.zip (data dostępu 21.09.2020).

1 Charakterystyka próby



Tab. 2. Charakterystyka próby według powiatu (dane nieważone)

Powiat	Liczba odpowiedzi	% odpowiedzi
Powiat lęborski	146	7,5%
Powiat wejherowski	153	7,9%
Powiat pucki	138	7,1%
Gdynia	129	6,6%
Gdańsk	214	11,0%
Sopot	107	5,5%
Powiat gdański	129	6,6%
Powiat kartuski	155	8,0%
Powiat nowodworski	172	8,8%
Powiat malborski	137	7,0%
Powiat tczewski	118	6,1%
Skarszewy	157	8,1%
Powiat kościerski	189	9,7%
RAZEM	1944	100,0%

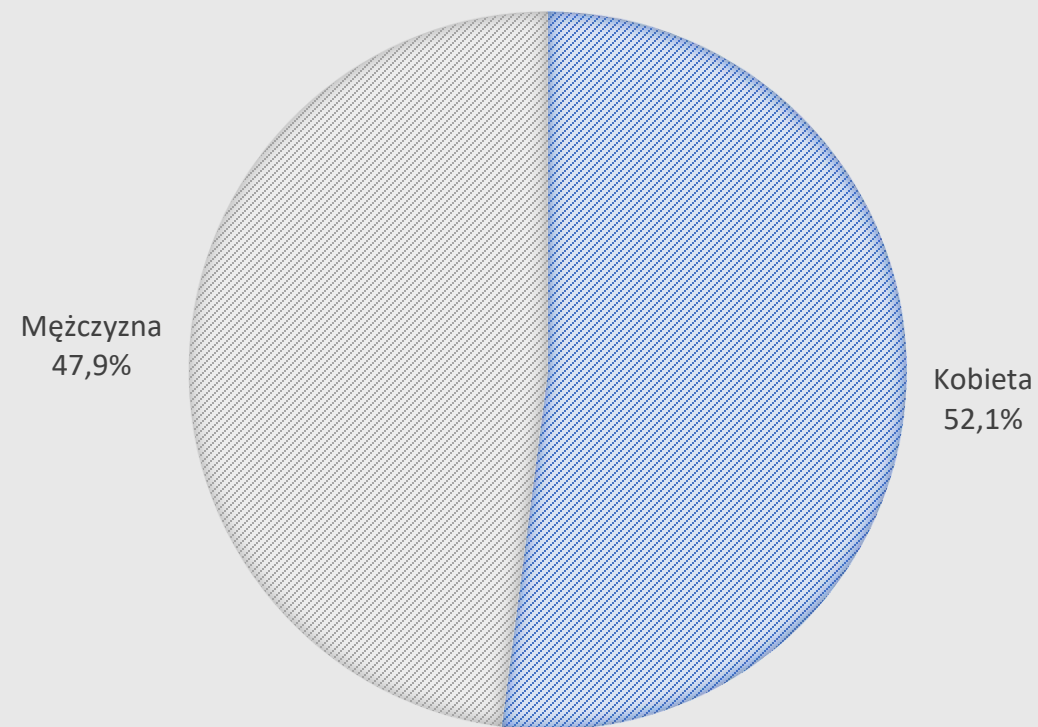


Rys. 1. Charakterystyka próby według miejsca zamieszkania – powiatu (dane ważone, n=1944)



Charakterystyka próby badania według płci wskazuje, że **mężczyźni w badanej próbie stanowią 48%, a kobiety 52%**. W zależności od powiatu zamieszkania udział ten przedstawia się następująco:

- Powiat lęborski: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Powiat wejherowski: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Powiat pucki: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Gdynia: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Gdańsk: kobiety 54%, mężczyźni 46%
- Sopot: kobiety 56%, mężczyźni 44%
- Powiat gdański: kobiety 49%, mężczyźni 51%
- Powiat kartuski: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Powiat nowodworski: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Powiat malborski: kobiety 45%, mężczyźni 55%
- Powiat tczewski: kobiety 63%, mężczyźni 37%
- Skarszewy: kobiety 50%, mężczyźni 50%
- Powiat kościerski: kobiety 51%, mężczyźni 49%



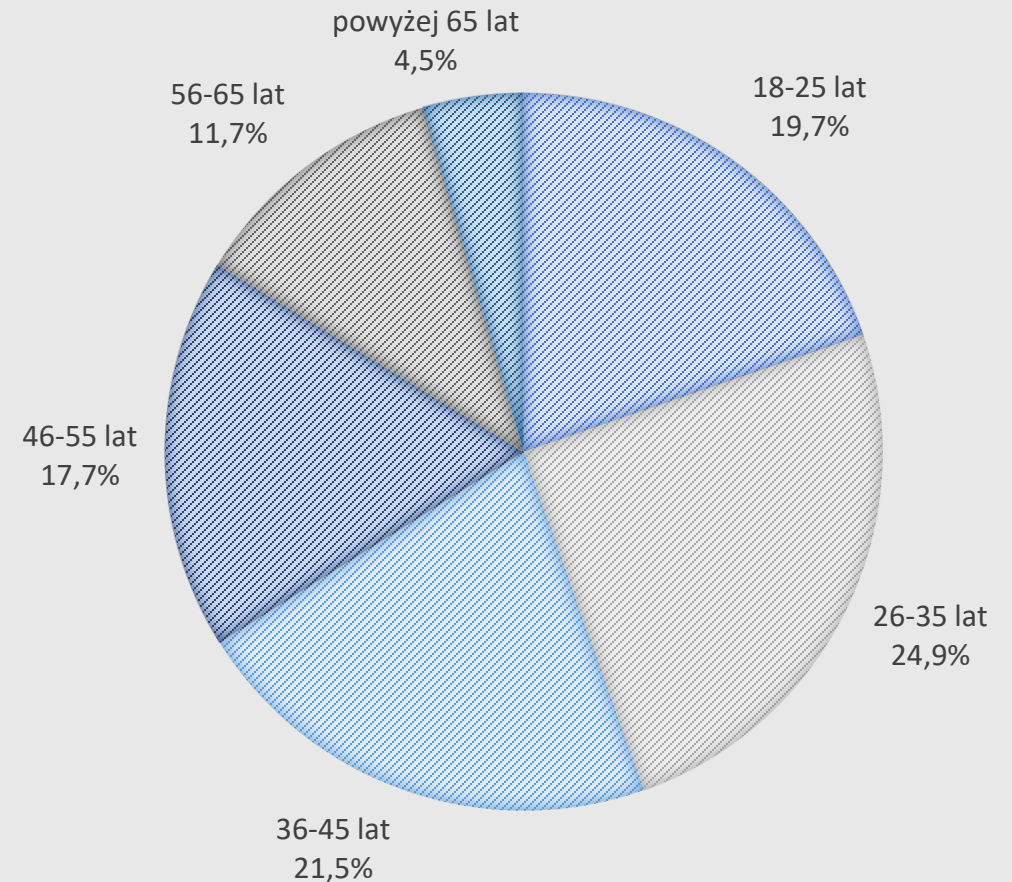
Rys. 2. Charakterystyka próby według płci (dane ważone; n=1944)

1 Charakterystyka próby



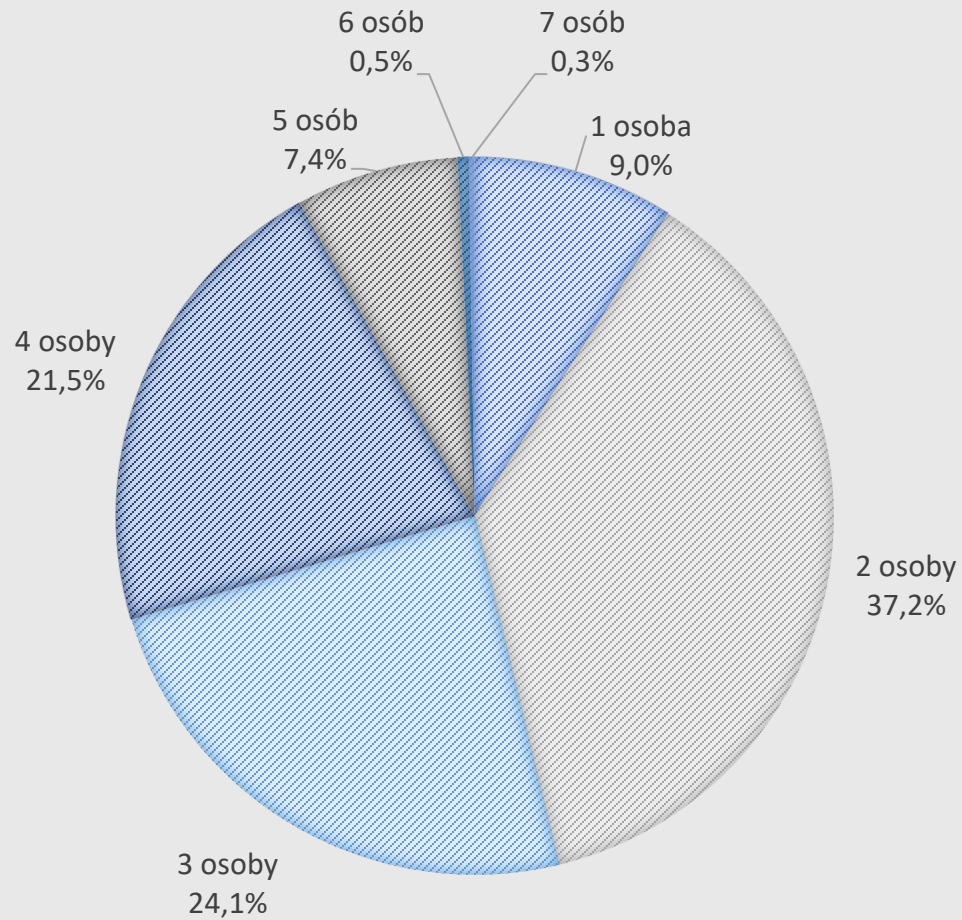
Charakterystyka próby badania według wieku (ogółem) wskazuje, że najmniej liczna jest grupa respondentów w wieku powyżej 65 lat – stanowią oni 4,5% badanych. Najbardziej liczna jest grupa w wieku 26-35 lat - osoby te stanowią 24,9% badanych. Średnia wieku badanych wynosi 40 lat (minimum 18 lat, maksimum 79 lat, mediana wieku 38 lat).

Najniższa średnia wieku jest w Powiecie kościerskim – 37 lat (mediana 35), najwyższa w Sopocie – 44 lata (mediana 45).

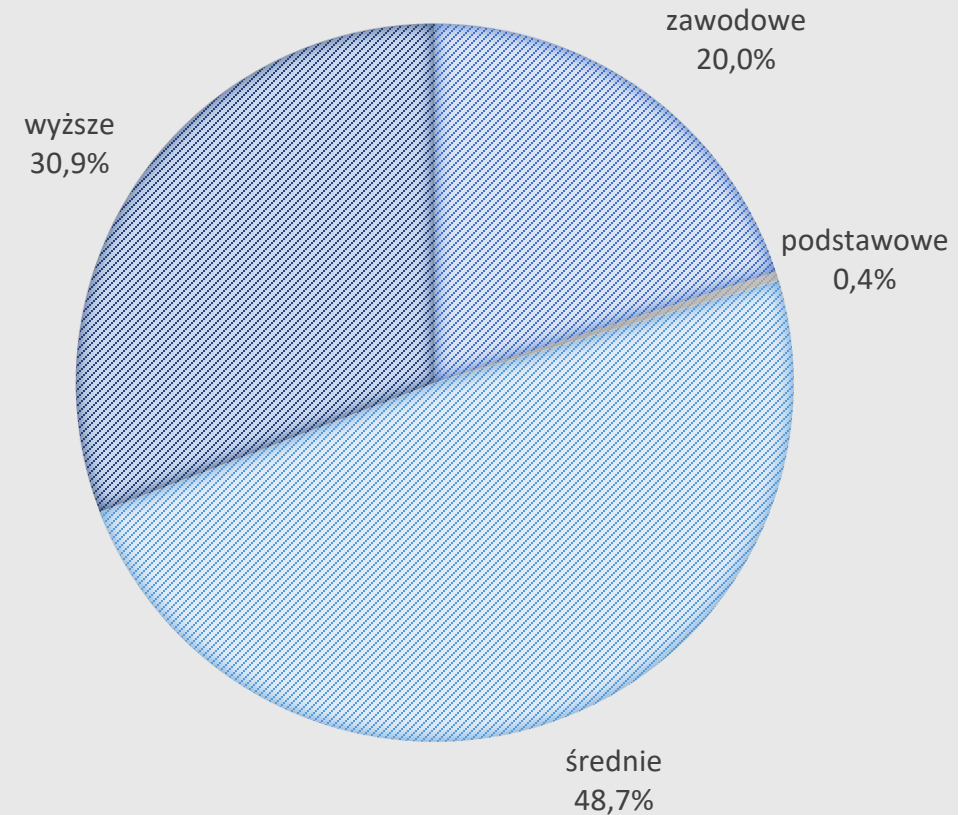


Rys. 3. Charakterystyka próby według wieku (dane ważone; n=1944)

1 Charakterystyka próby

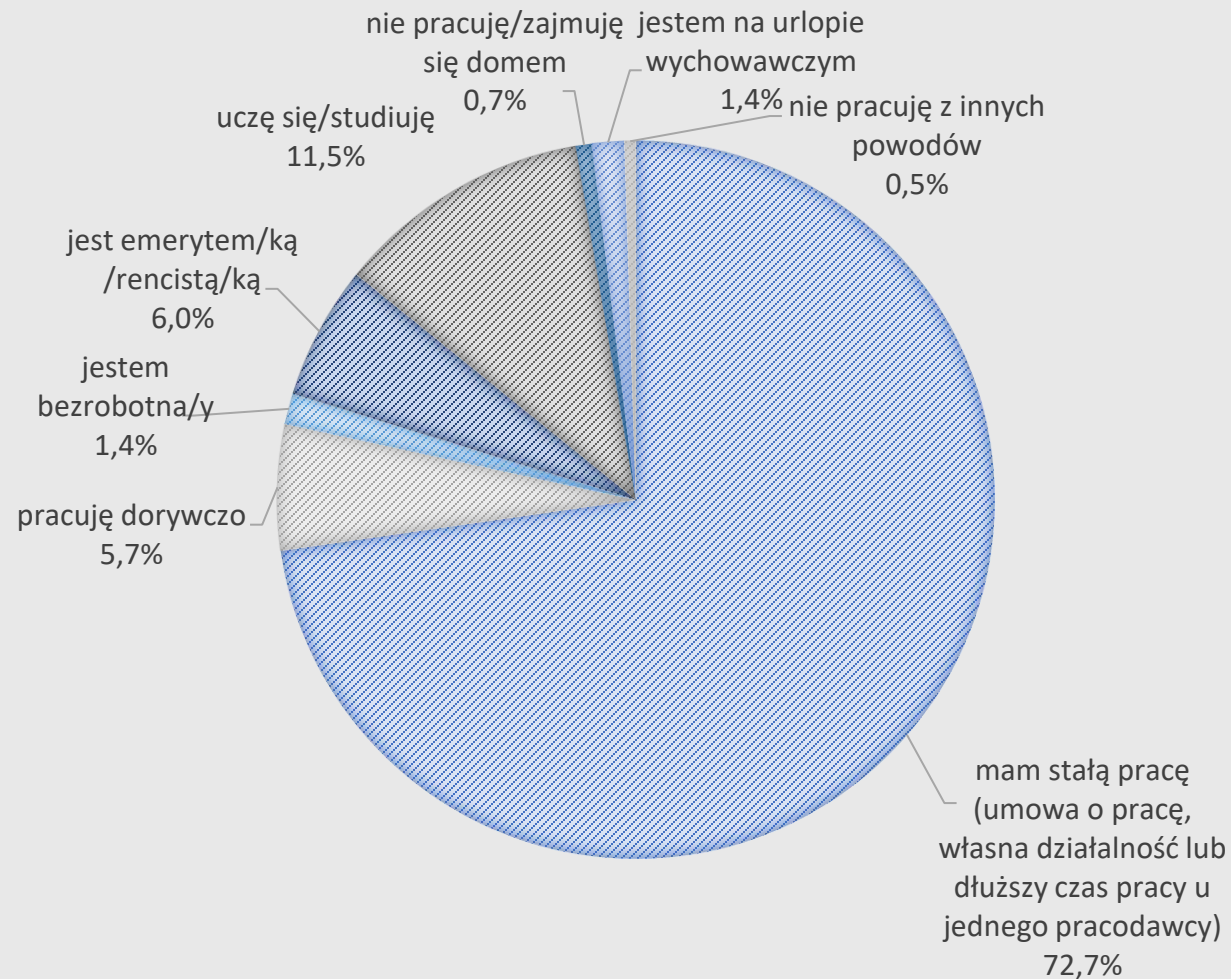


Rys. 4. Charakterystyka próby według liczby osób zamieszkujących wspólnie z Respondentem gospodarstwo domowe (dane ważone; n=1944)

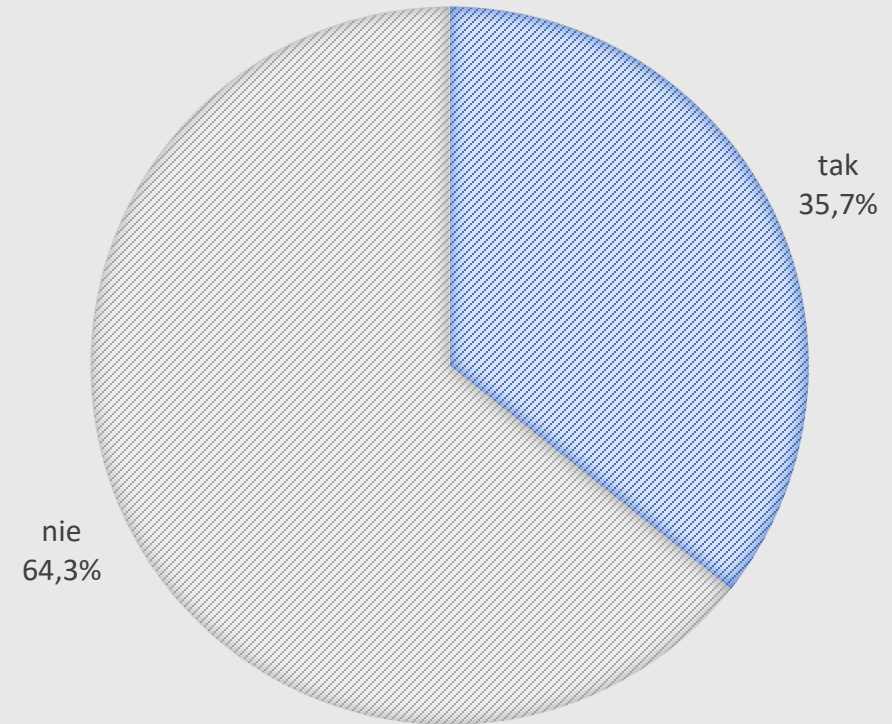


Rys. 5. Charakterystyka próby według wykształcenia (dane ważone; n=1944)

1 Charakterystyka próby

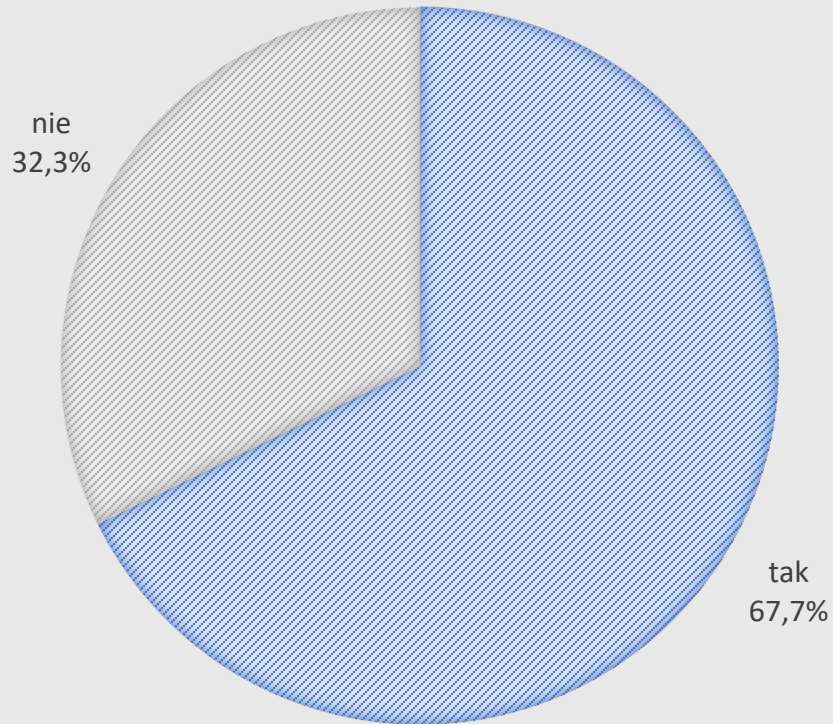


Rys. 6. Charakterystyka próby według aktualnej sytuacji zawodowej (dane ważone; n=1944)

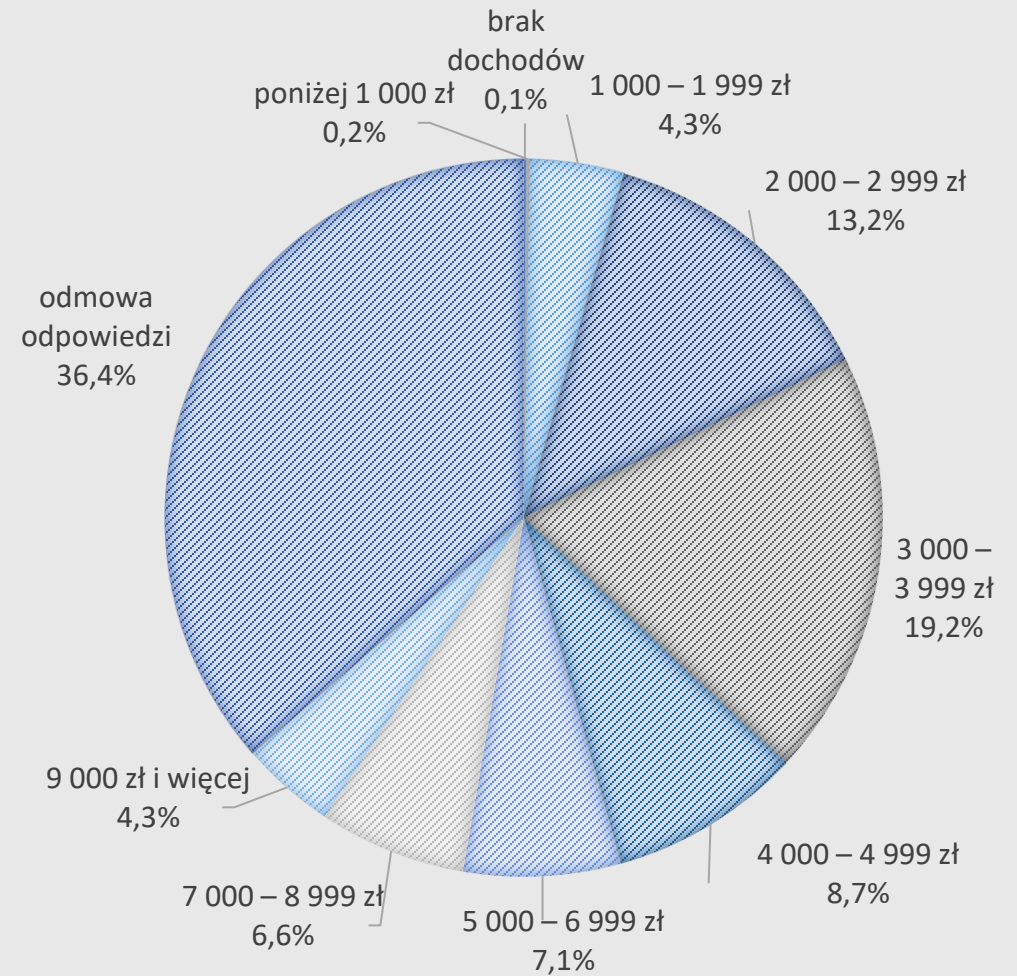


Rys. 7. Charakterystyka próby - dzieci poniżej 18 roku życia zamieszkując wspólnie w gospodarstwie domowym (dane ważone; n=1944)

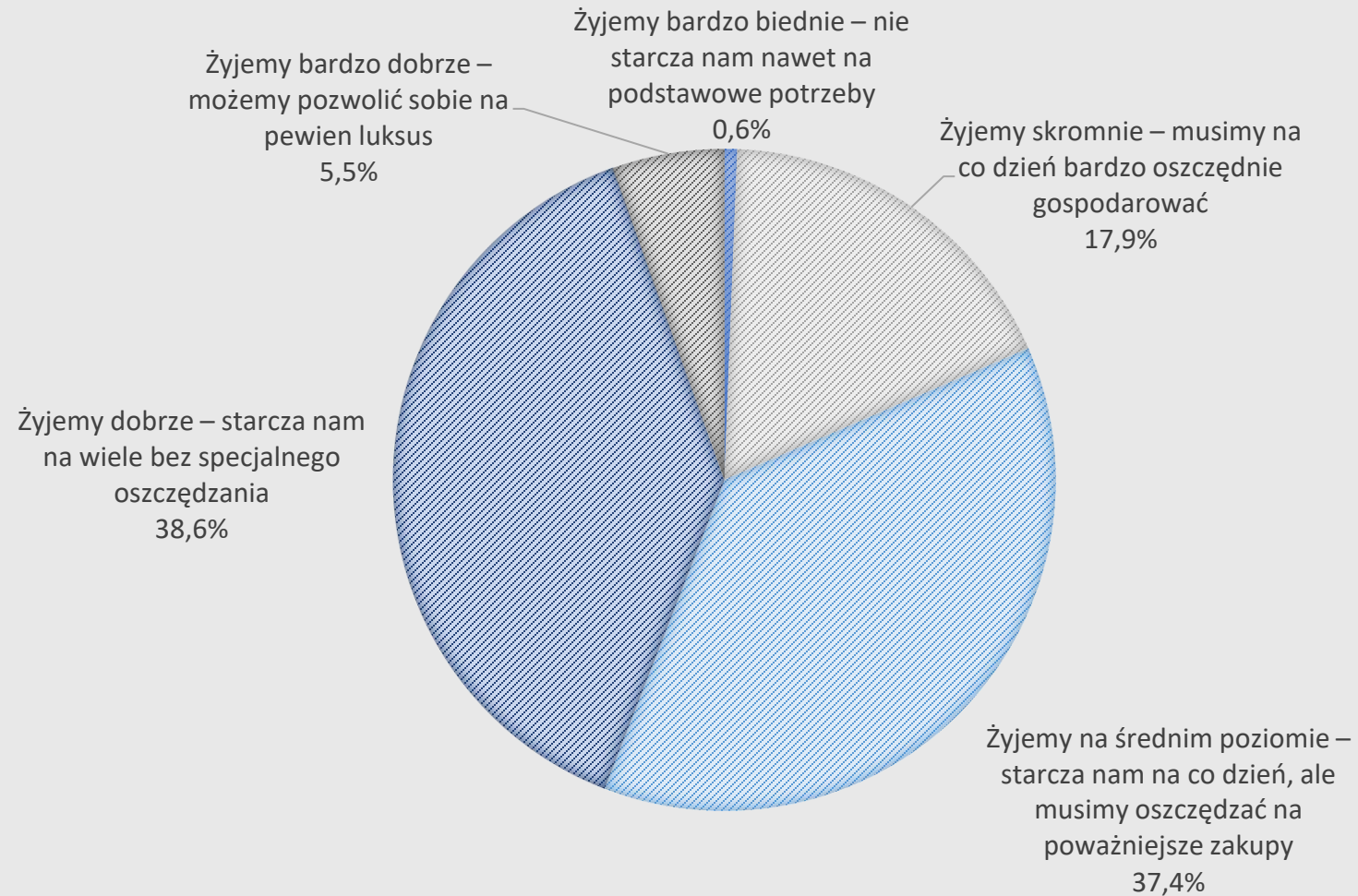
1 Charakterystyka próby



Rys. 8. Charakterystyka próby - posiadanie samochodu osobowego w gospodarstwie domowym (dane ważone; n=1944)



Rys. 9. Charakterystyka próby według łącznego miesięcznego dochodu netto wszystkich członków gospodarstwa domowego uzyskiwanego ze wszystkich źródeł (dane ważone; n=1944)



Rys. 10. Charakterystyka próby według oceny sytuacji materialnej gospodarstwa domowego Respondenta (dane ważone; n=1944)

2. Ocena transportu publicznego w mieście zamieszkania

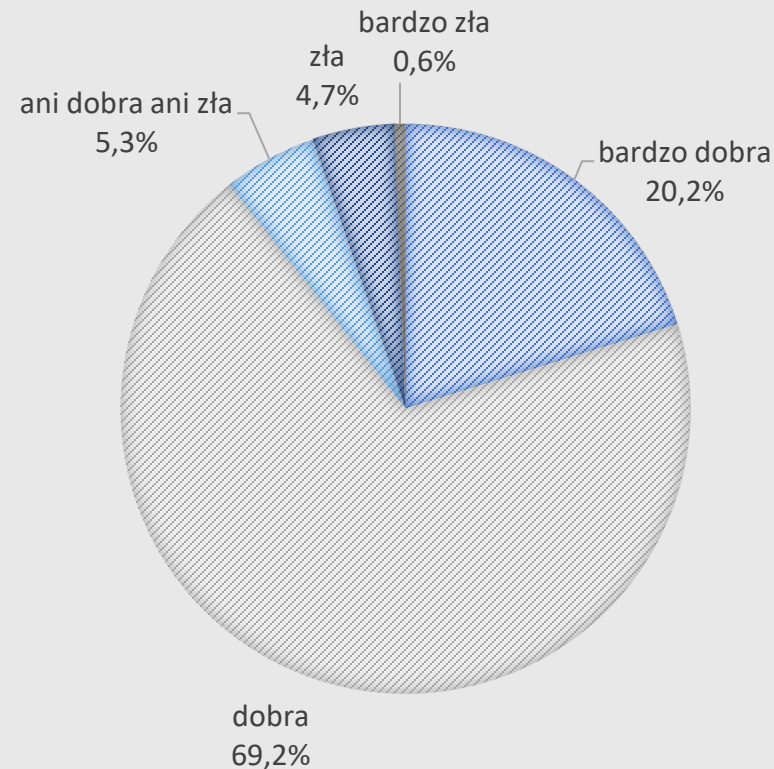


Na wstępie badania respondenci zostali poproszeni o ogólną ocenę transportu publicznego w swoim mieście – pod uwagę respondenci mieli wziąć sytuację transportu sprzed pandemii (jakość transportu publicznego rozumiana jako układ linii, częstotliwość kursowania, nowoczesność taboru).

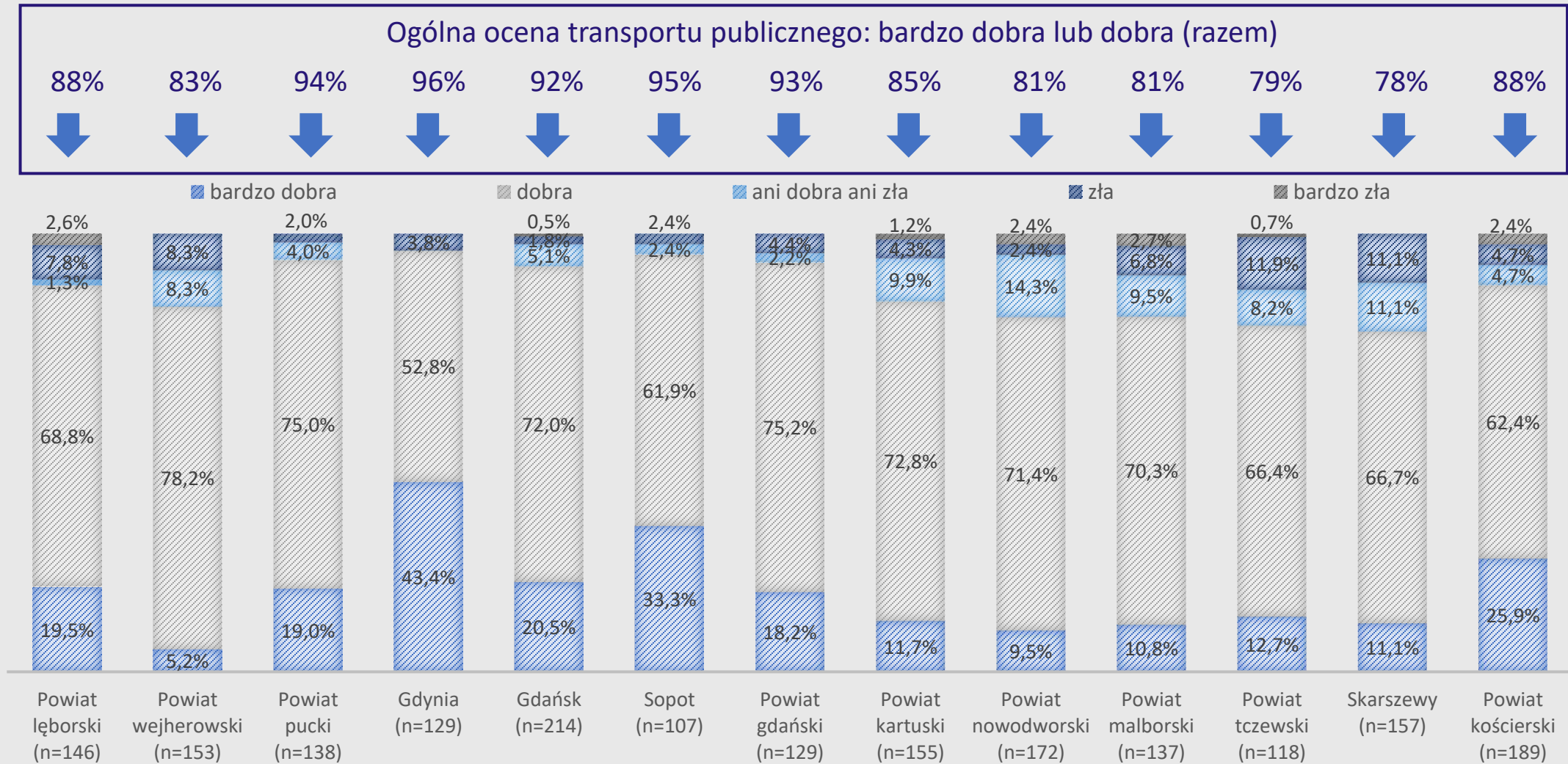
Ogółem na badanym obszarze **ocenę bardzo dobrą lub dobrą wystawiło transportowi publicznemu 89% badanych**. W zależności od powiatu sytuacja przedstawia się następująco (szczegóły na rys. 12, s. 19)

- Gdynia - 96% ocen bardzo dobrych lub dobrych
- Sopot - 95% ocen bardzo dobrych lub dobrych
- Gdańsk - 92% ocen bardzo dobrych lub dobrych

Uprawnione jest zatem stwierdzenie, że respondenci badania, których można określić jako podróżujących transportem publicznym co najmniej kilka razy w tygodniu lub częściej (zgodnie z warunkami badania opisanymi w metodyce badania) oceniają transport publiczny w swoim mieście bardzo dobrze – ogólna ocena jest bardzo pozytywna.



Rys. 11. Ogólna ocena transportu publicznego w mieście zamieszkania - sytuacja przed pandemią (dane ważone; n=1944)



Rys. 12. Ogólna ocena transportu publicznego w mieście zamieszkania - sytuacja przed pandemią w zależności od powiatu zamieszkania



Ogólna ocena transportu publicznego: bardzo dobra lub dobra (razem)

90%



88%



88%



86%



90%



90%



93%



94%



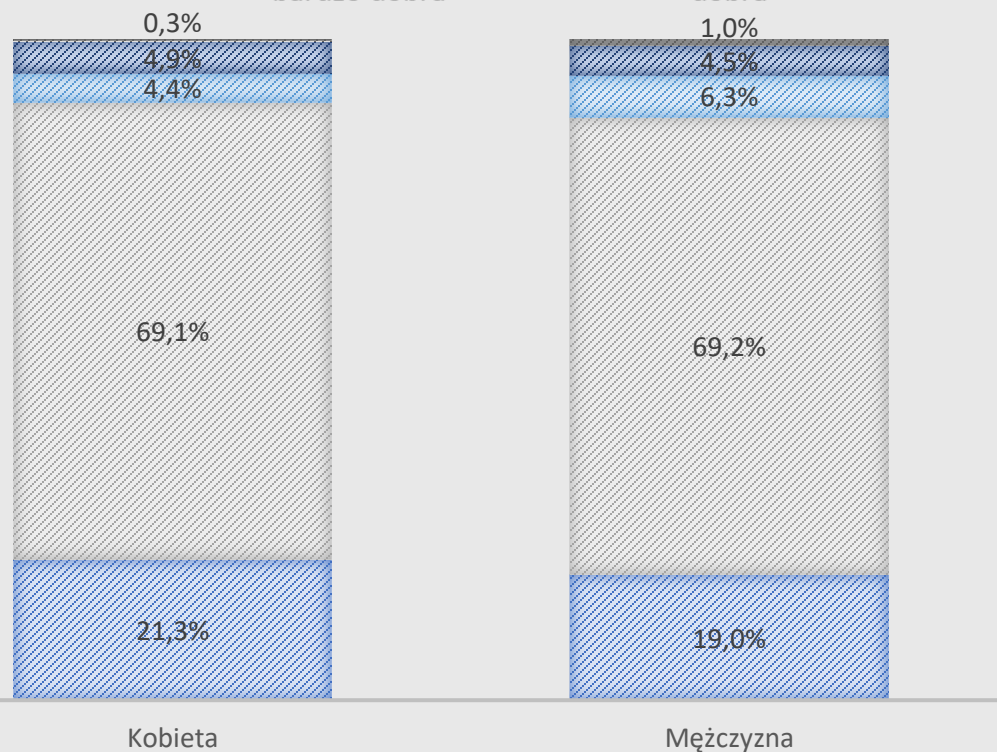
bardzo dobra

dobra

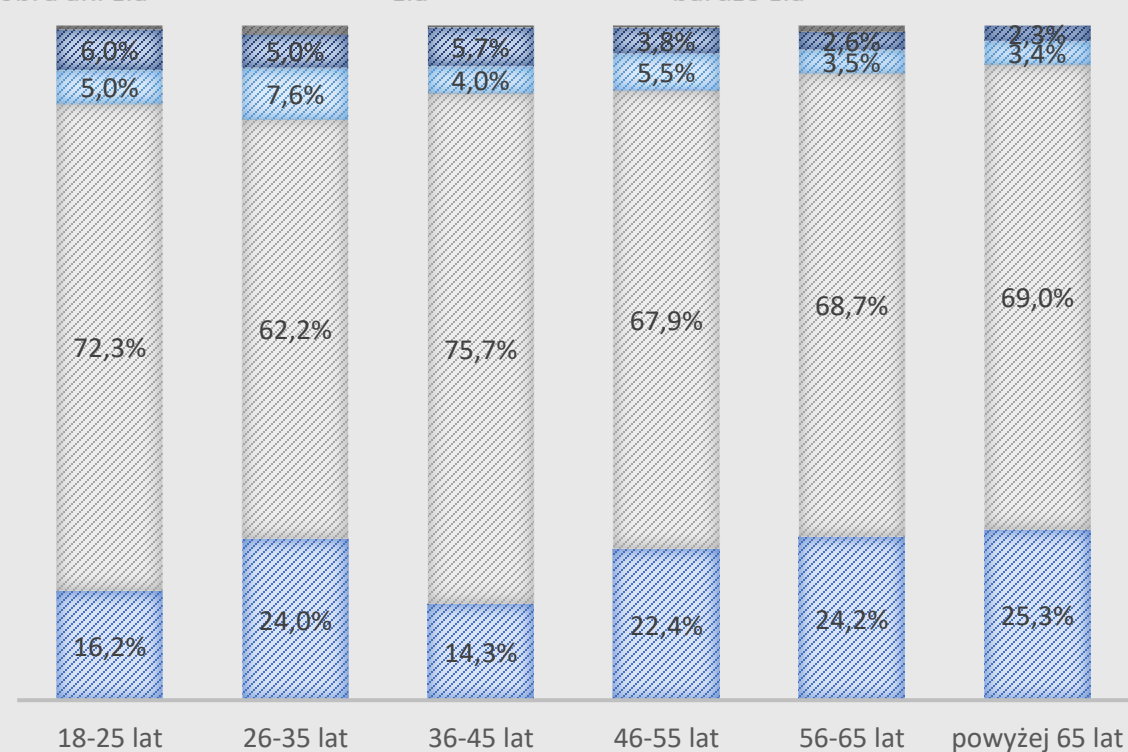
ani dobra ani zła

zła

bardzo zła



Rys. 13. Ogólna ocena transportu publicznego w mieście zamieszkania - sytuacja przed pandemią w zależności od płci



Rys. 14. Ogólna ocena transportu publicznego w mieście zamieszkania - sytuacja przed pandemią w zależności od wieku



Ogólna ocena transportu publicznego: bardzo dobra lub dobra (razem)

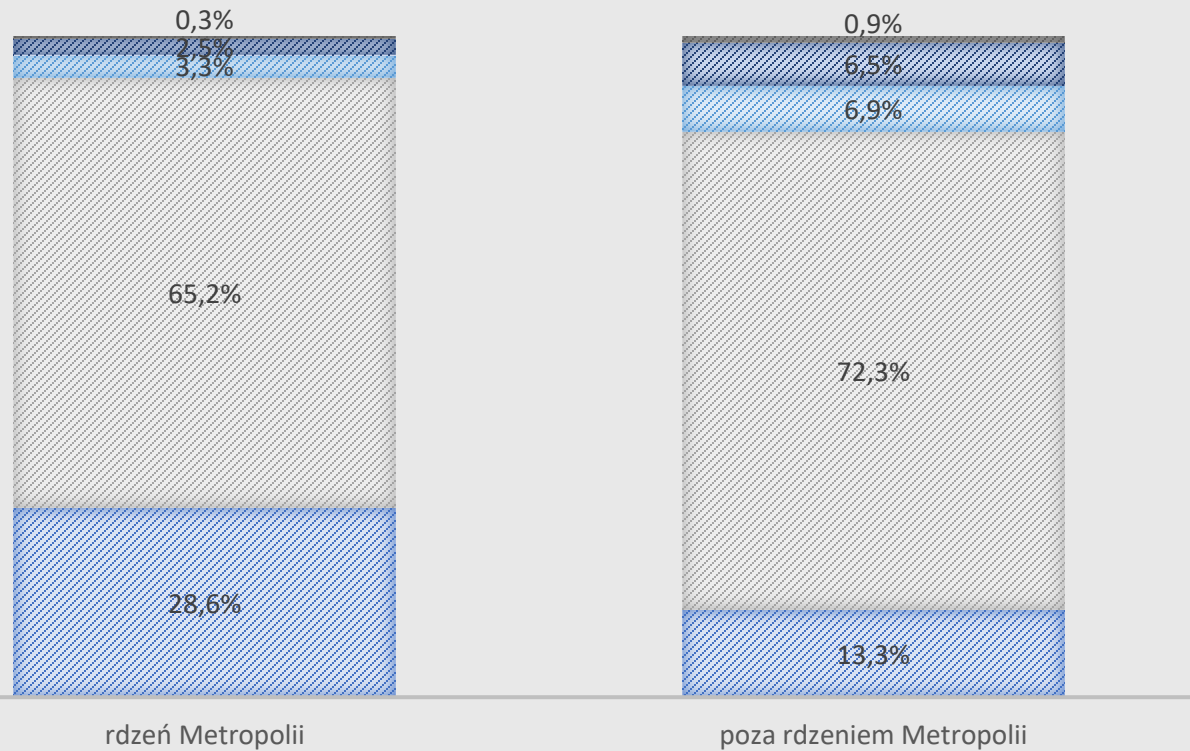
94%



86%

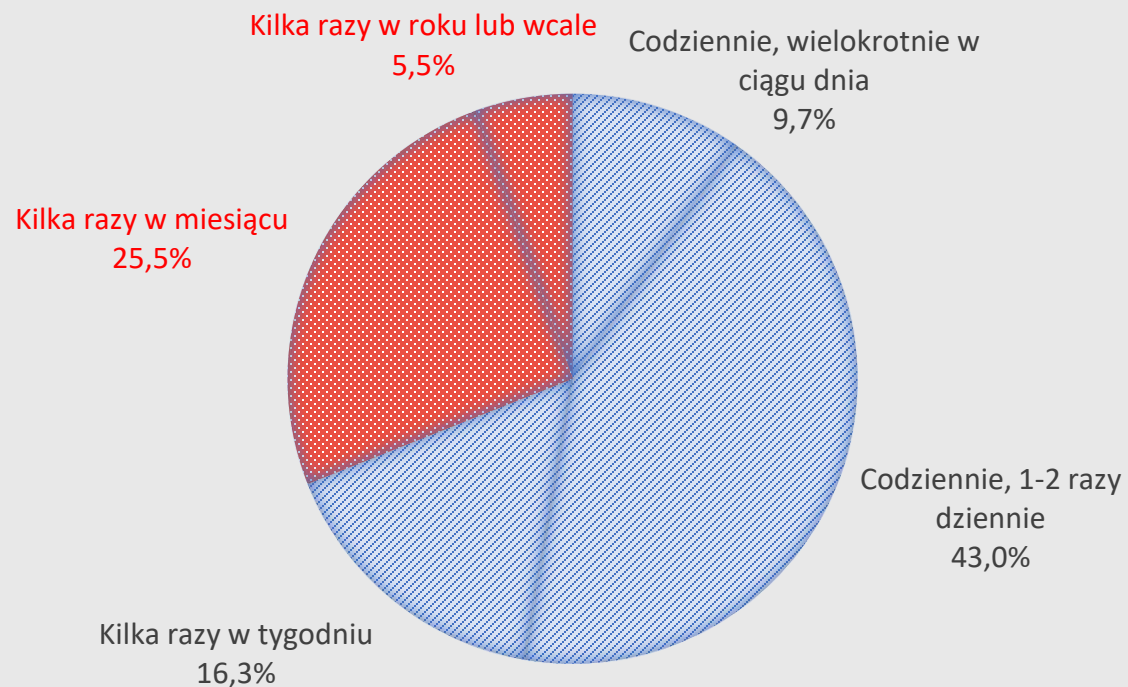


■ bardzo dobrze ■ dobrze ■ ani dobrze ani źle ■ źle ■ bardzo źle



Rys. 15. Ogólna ocena transportu publicznego w mieście zamieszkania - sytuacja przed pandemią w zależności od lokalizacji w Metropolii

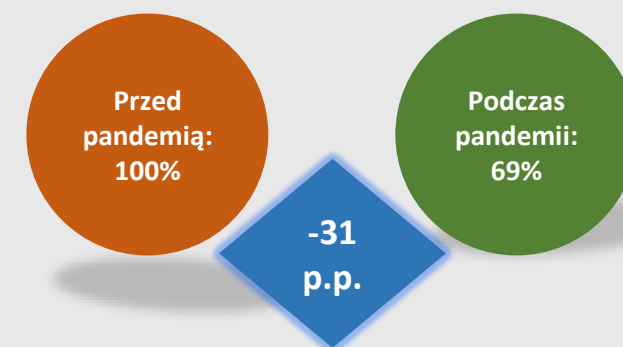
3. Sposoby poruszania się po mieście przed pandemią i w czasie pandemii

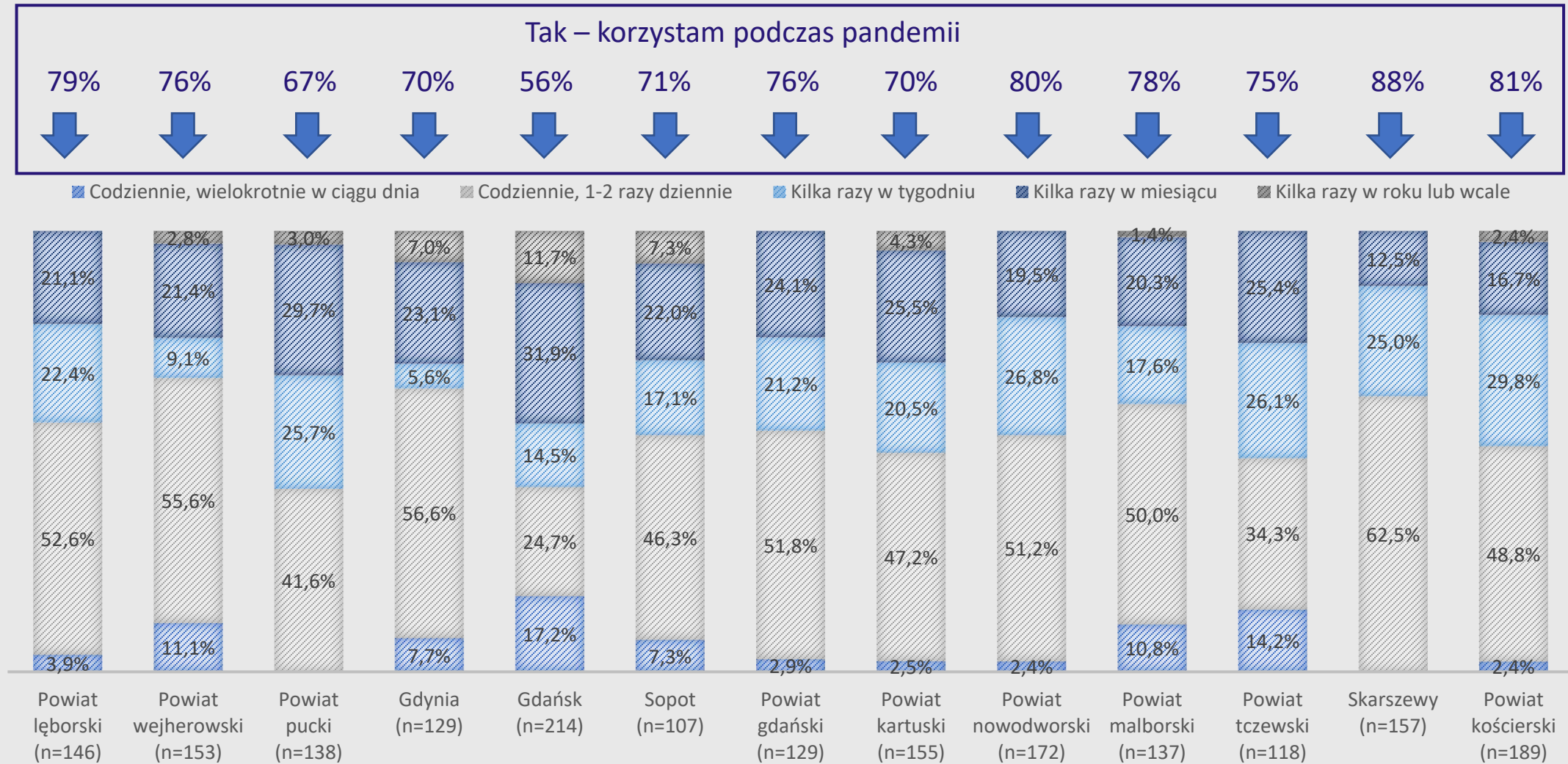


Rys. 16. Korzystanie z transportu publicznego podczas pandemii (dane ważone, n=1944)

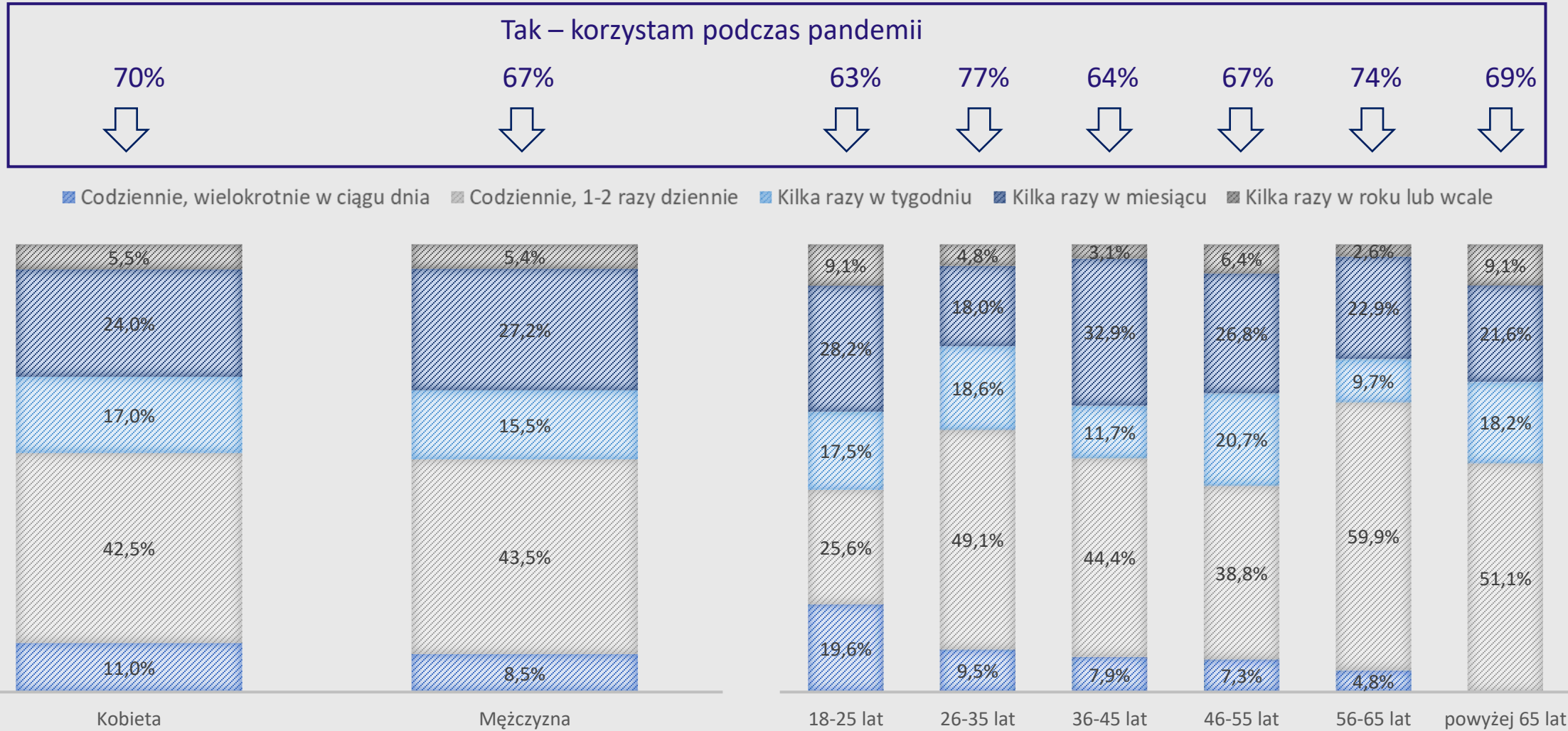
Regularne korzystanie z transportu publicznego podczas pandemii zadeklarowało 69% badanych. Zgodnie z wynikami badania największy spadek korzystających z transportu publicznego odnotowano w Gdańsku (deklaracja korzystania 56%), Powiecie puckim (67%), Gdyni (70%), Powiecie kartuskim (70%) oraz Sopocie (71%). Deklaracja korzystania z transportu publicznego wśród kobiet to 70%, wśród mężczyzn 67%.

W zależności od wieku największy spadek korzystających z transportu publicznego jest wśród najmłodszych badanych (18-25 lat) – w segmencie tym deklaracja korzystania z transportu publicznego wynosi 63% oraz w segmencie 36-45 lat – deklaracja korzystania z transportu publicznego w tym segmencie wynosi 64%.





Rys. 17. Korzystanie z transportu publicznego podczas pandemii w zależności od powiatu zamieszkania



Rys. 18. Korzystanie z transportu publicznego podczas pandemii w zależności od płci

Rys. 19. Korzystanie z transportu publicznego podczas pandemii w zależności od wieku



Tak – korzystam podczas pandemii

62%

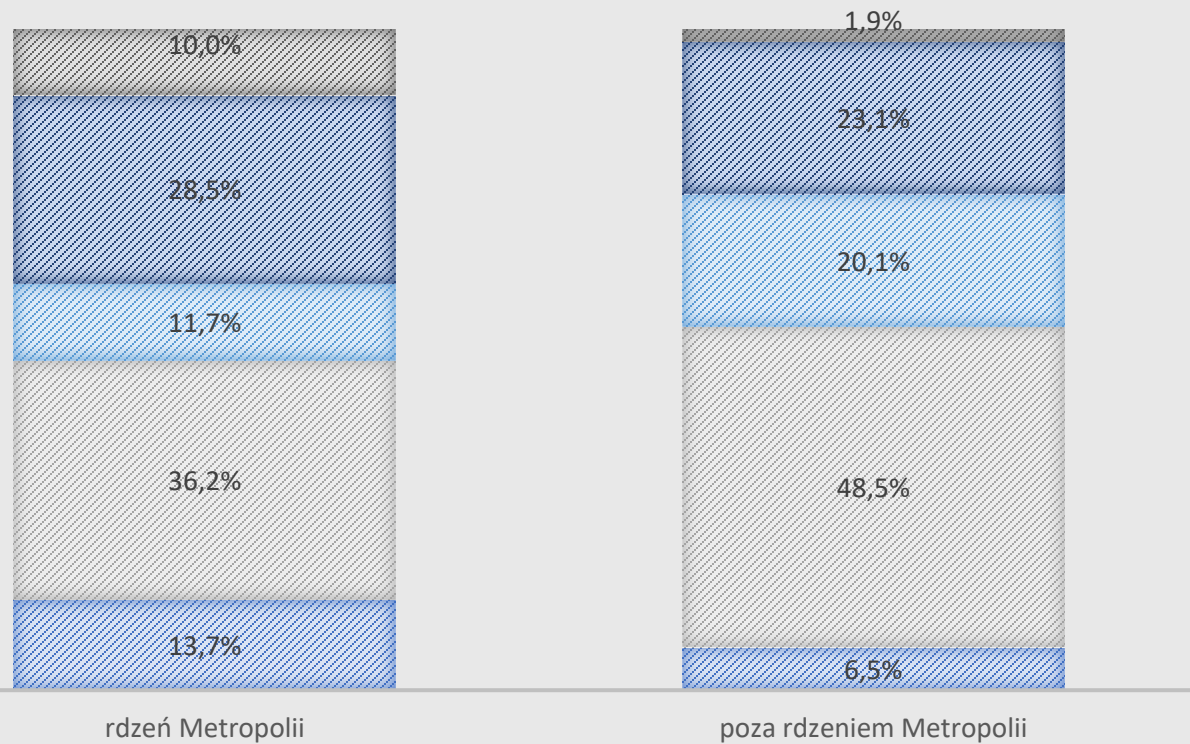


75%



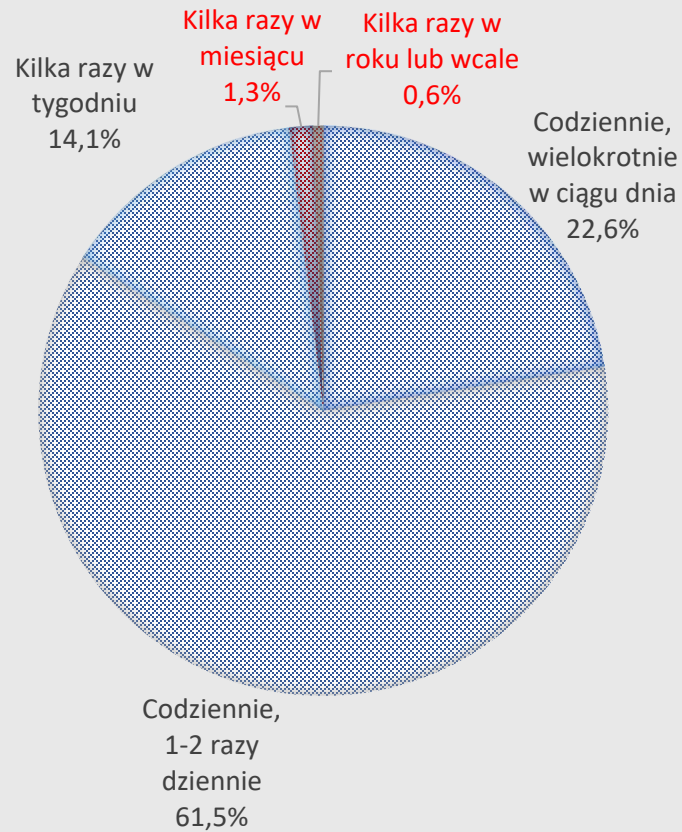
■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia

■ Codziennie, 1-2 razy dziennie

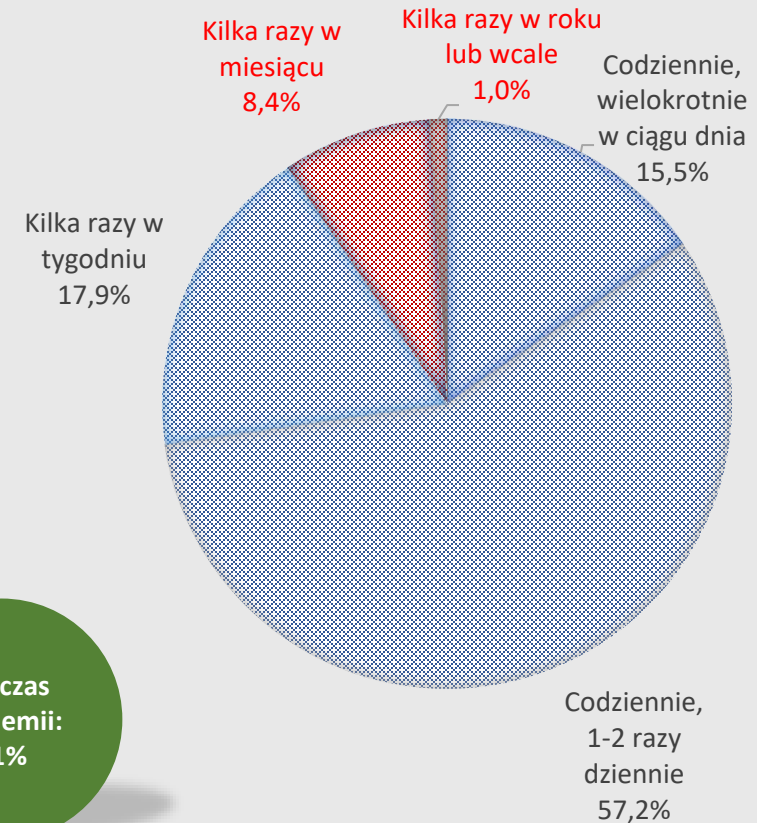
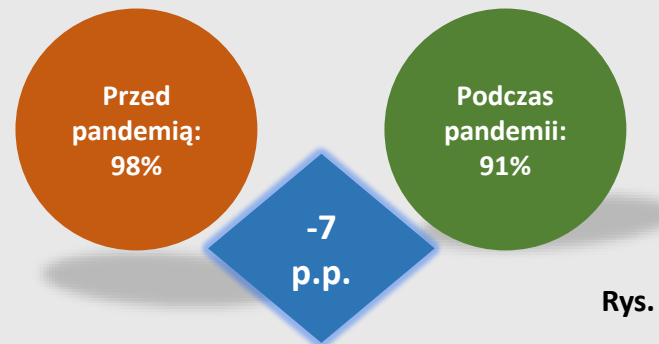


Rys. 20. Korzystanie z transportu publicznego podczas pandemii w zależności od lokalizacji w Metropolii

3 Poruszanie się pieszo

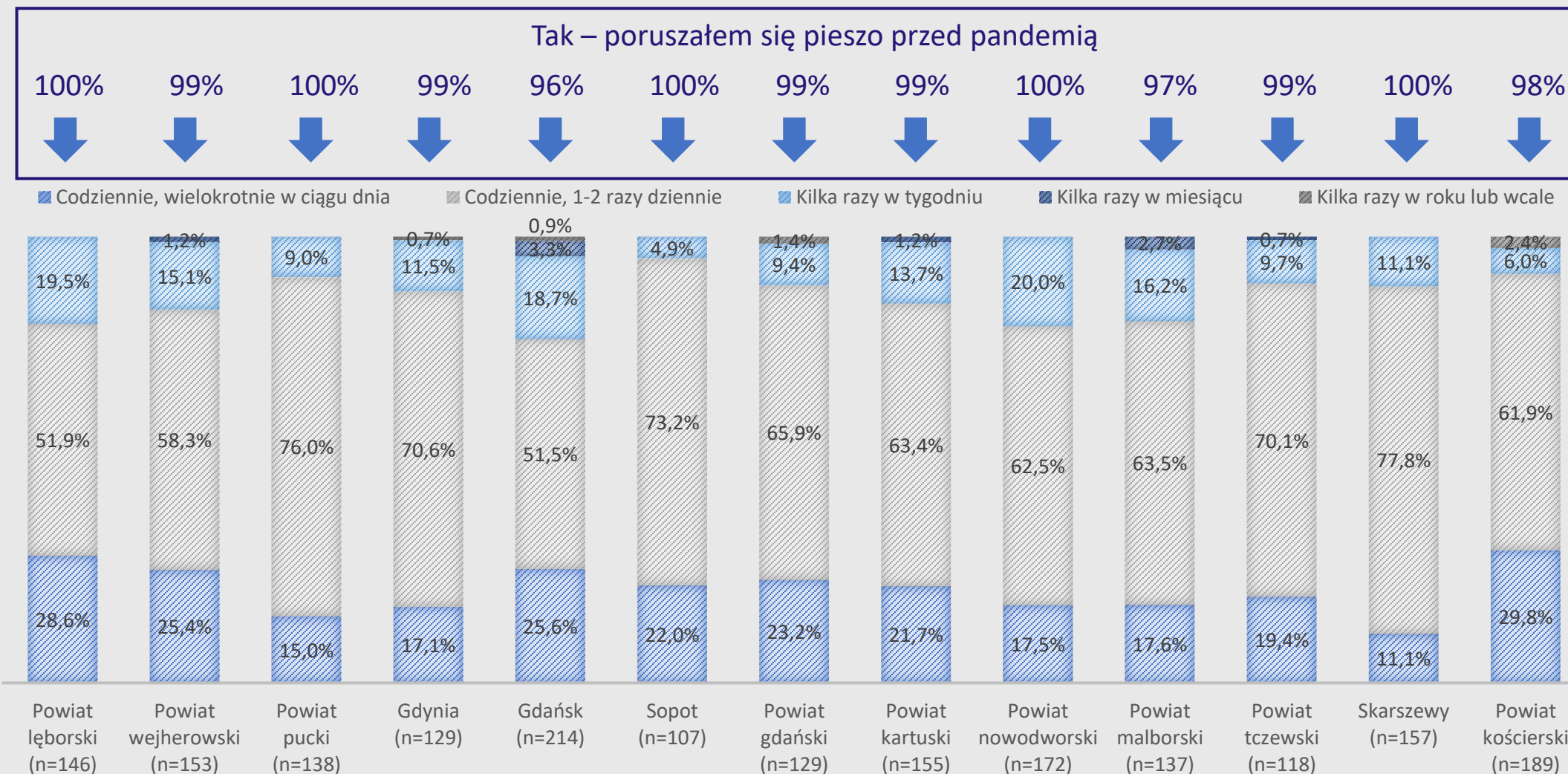


Rys. 21. Poruszanie się pieszo przed pandemią (dane ważone, n=1944)



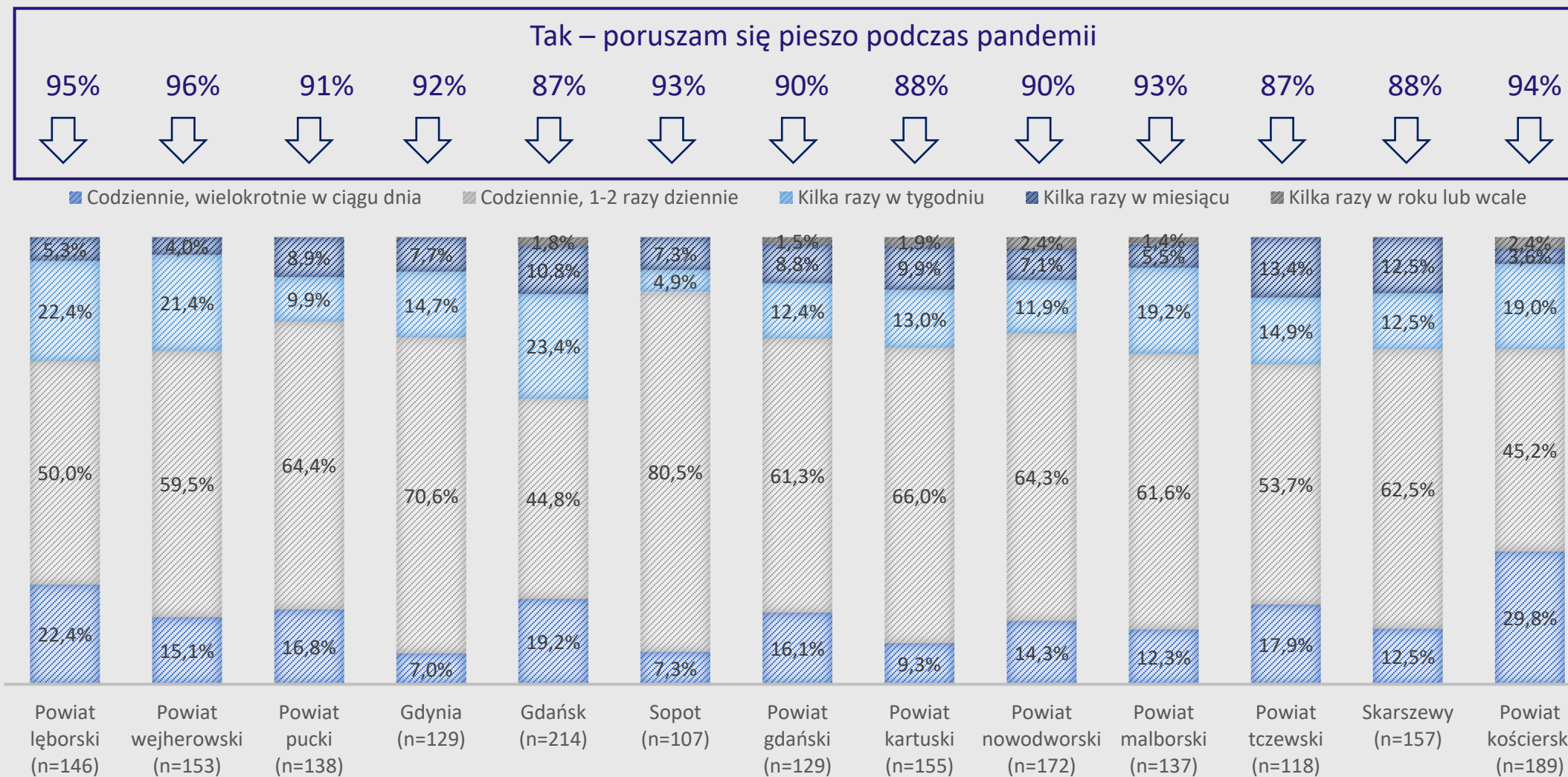
Rys. 22. Poruszanie się pieszo podczas pandemii (dane ważone, n=1944)

3 Poruszanie się pieszo



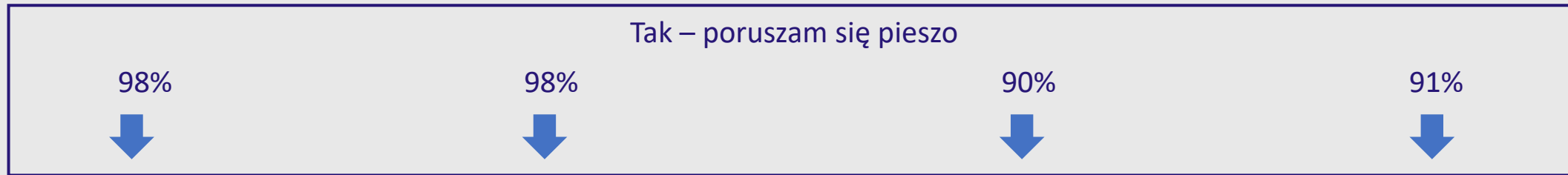
Rys. 23. Poruszanie się pieszo przed pandemią w zależności od powiatu zamieszkania

3 Poruszanie się pieszo

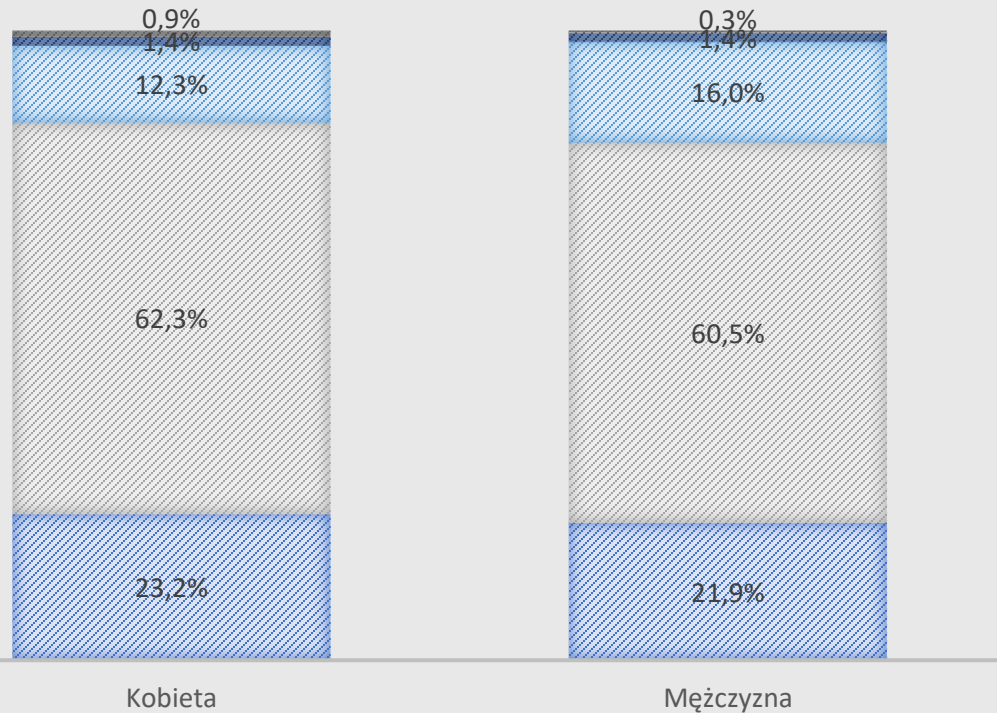


Rys. 24. Poruszanie się pieszo podczas pandemii w zależności od powiatu zamieszkania

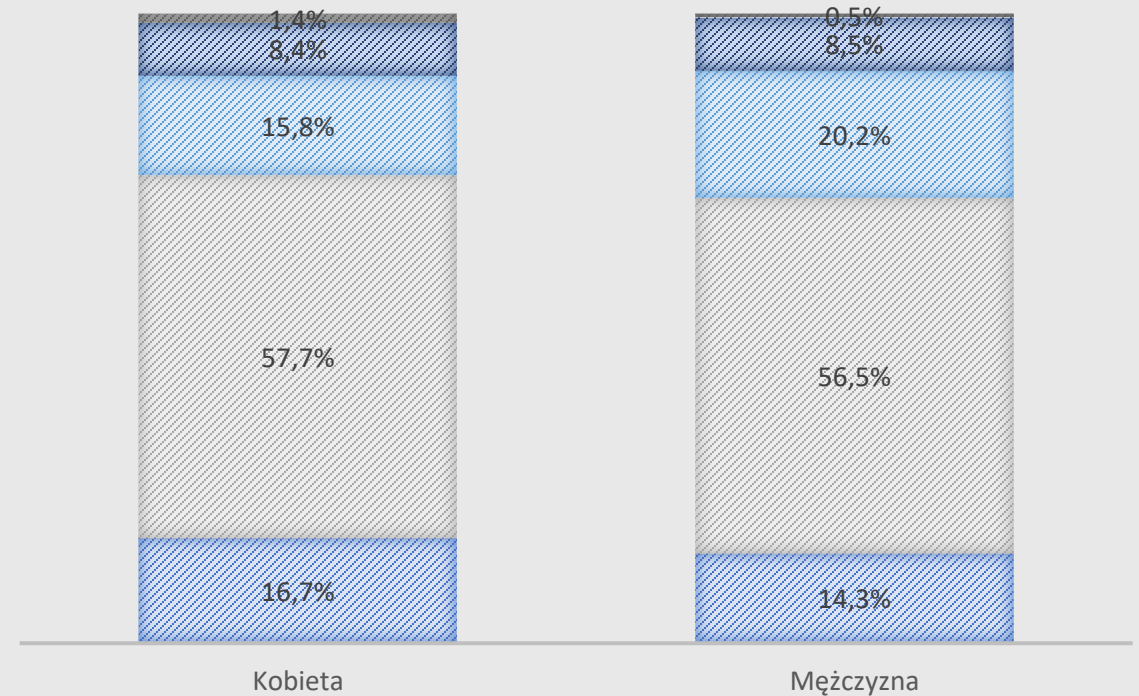
3 Poruszanie się pieszo



■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia
 ■ Codziennie, 1-2 razy dziennie
 ■ Kilka razy w tygodniu
 ■ Kilka razy w miesiącu
 ■ Kilka razy w roku lub wcale



Rys. 25. Poruszanie się pieszo przed pandemią w zależności od płci

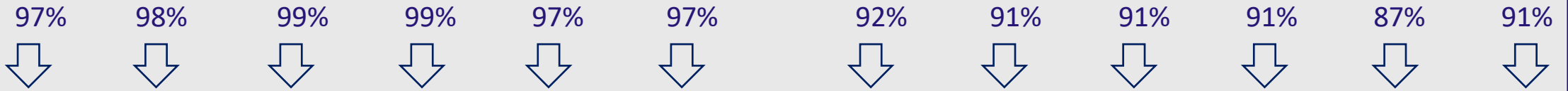


Rys. 26. Poruszanie się pieszo podczas pandemii w zależności od płci

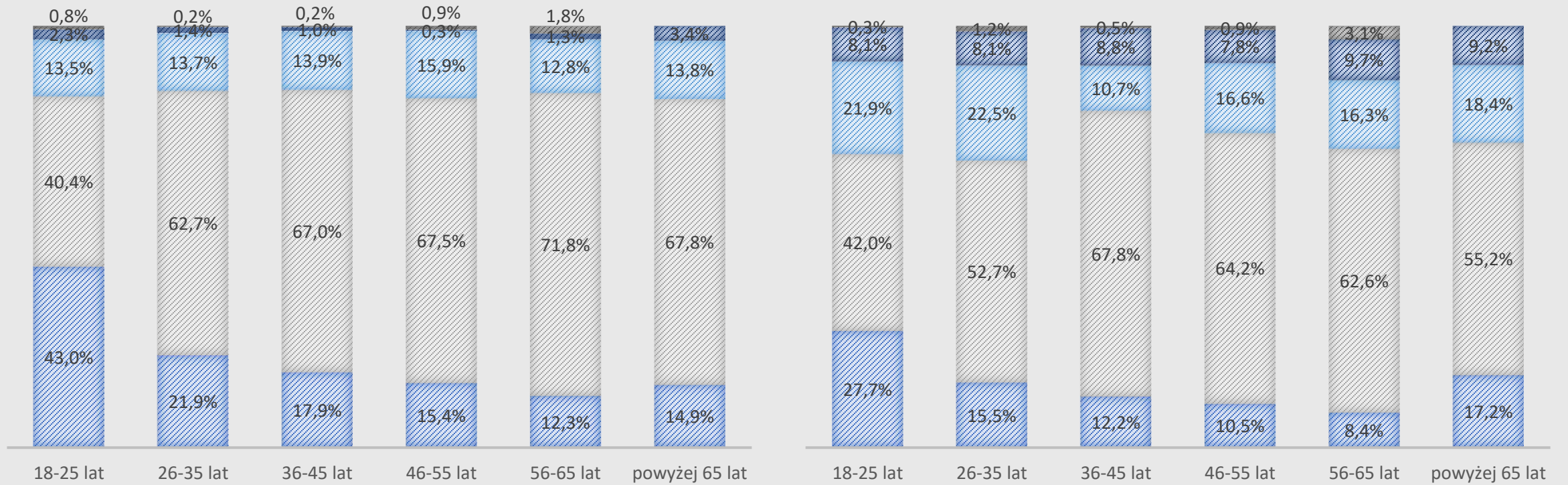
3 Poruszanie się pieszo



Tak – poruszam się pieszo



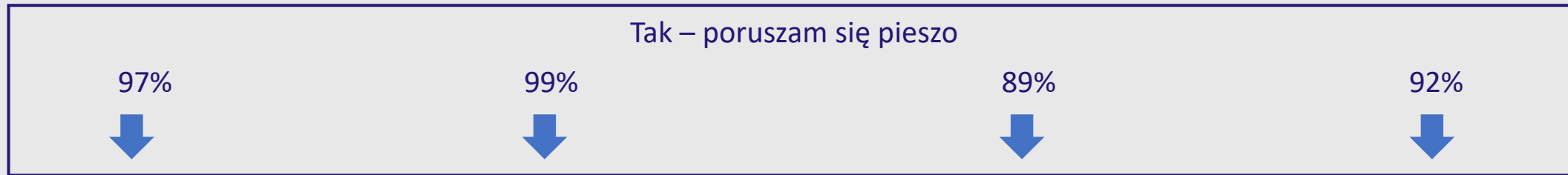
■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia
 ■ Codziennie, 1-2 razy dziennie
 ■ Kilka razy w tygodniu
 ■ Kilka razy w miesiącu
 ■ Kilka razy w roku lub wcale



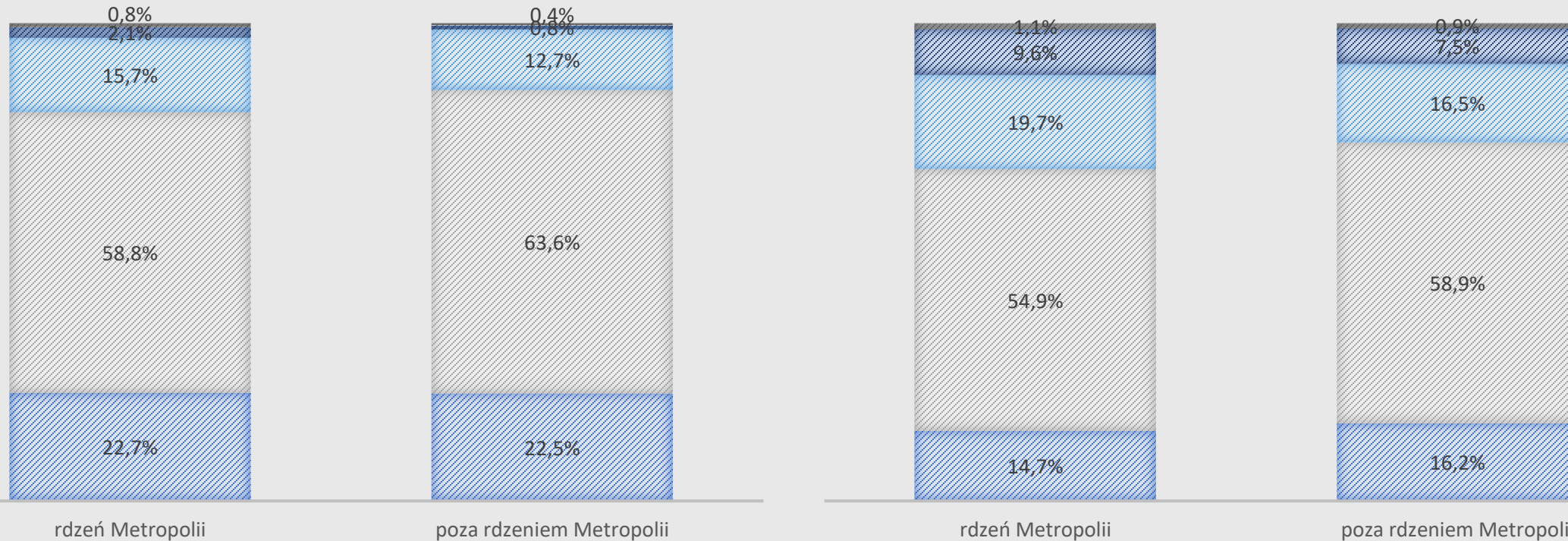
Rys. 27. Poruszanie się pieszo przed pandemią w zależności od wieku

Rys. 28. Poruszanie się pieszo podczas pandemii w zależności od wieku

3 Poruszanie się pieszo



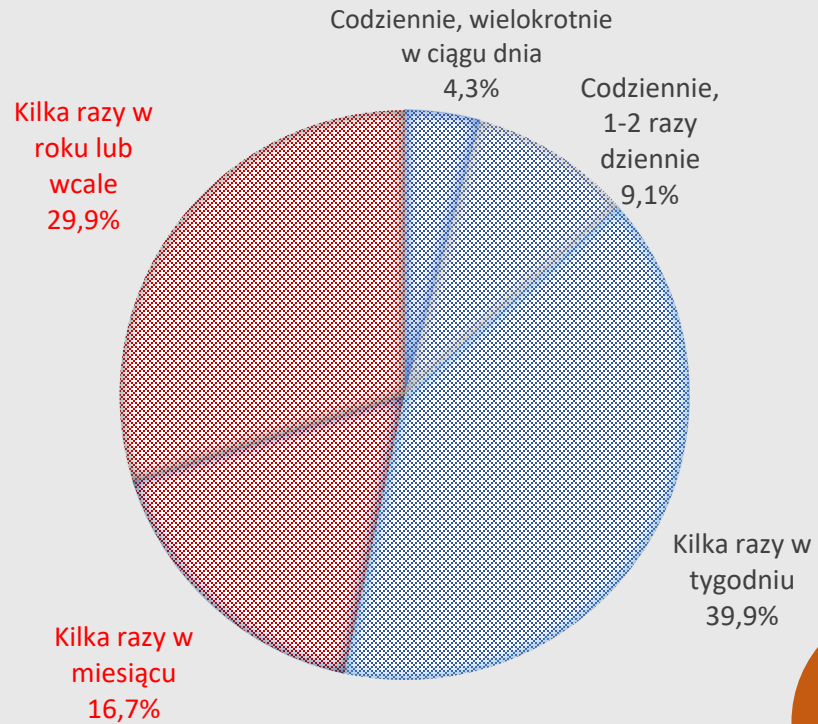
■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia
 ■ Codziennie, 1-2 razy dziennie
 ■ Kilka razy w tygodniu
 ■ Kilka razy w miesiącu
 ■ Kilka razy w roku lub wcale



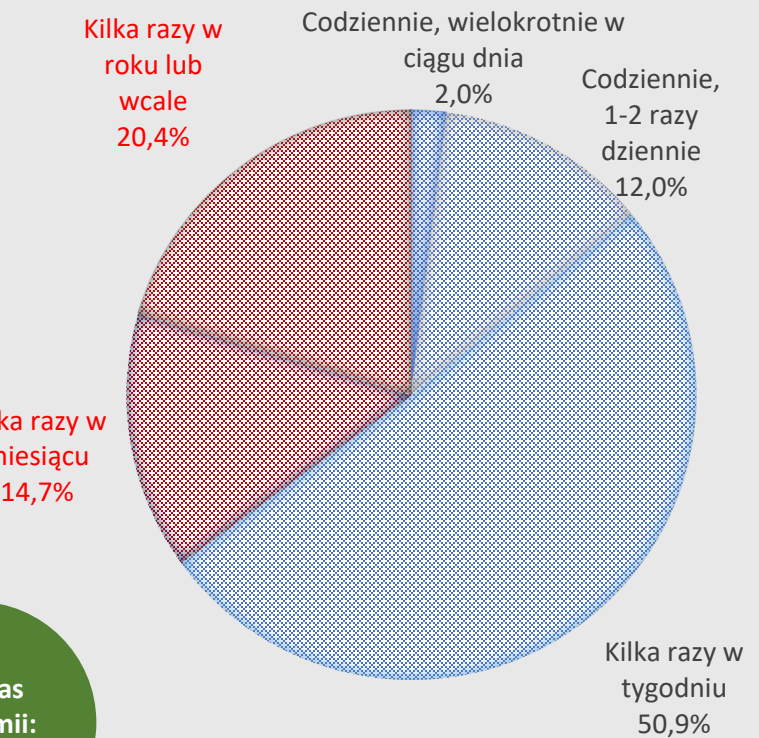
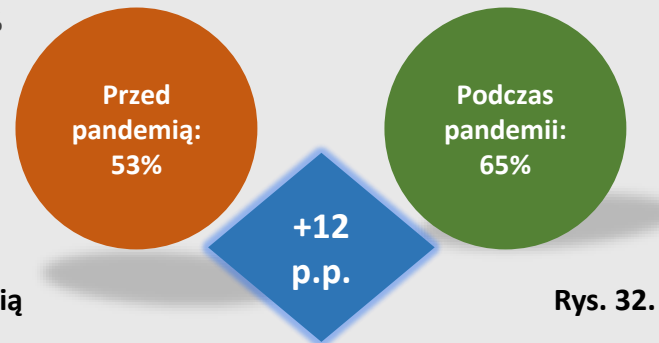
Rys. 29. Poruszanie się pieszo przed pandemią w zależności od lokalizacji w Metropolii

Rys. 30. Poruszanie się pieszo podczas pandemii w zależności od lokalizacji w Metropolii

3 Poruszanie się samochodem

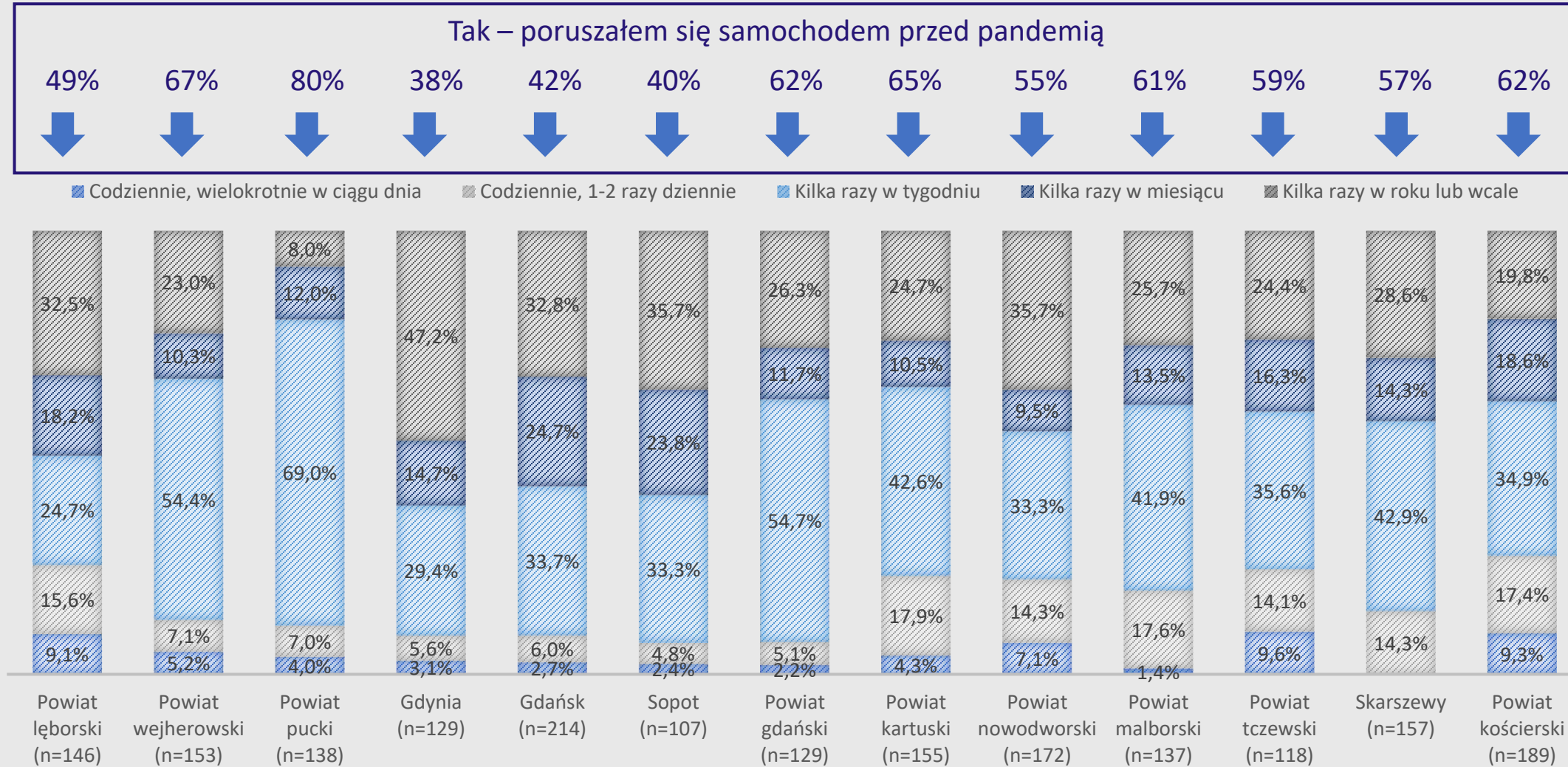


Rys. 31. Poruszanie się samochodem przed pandemią (dane ważone, n=1944)

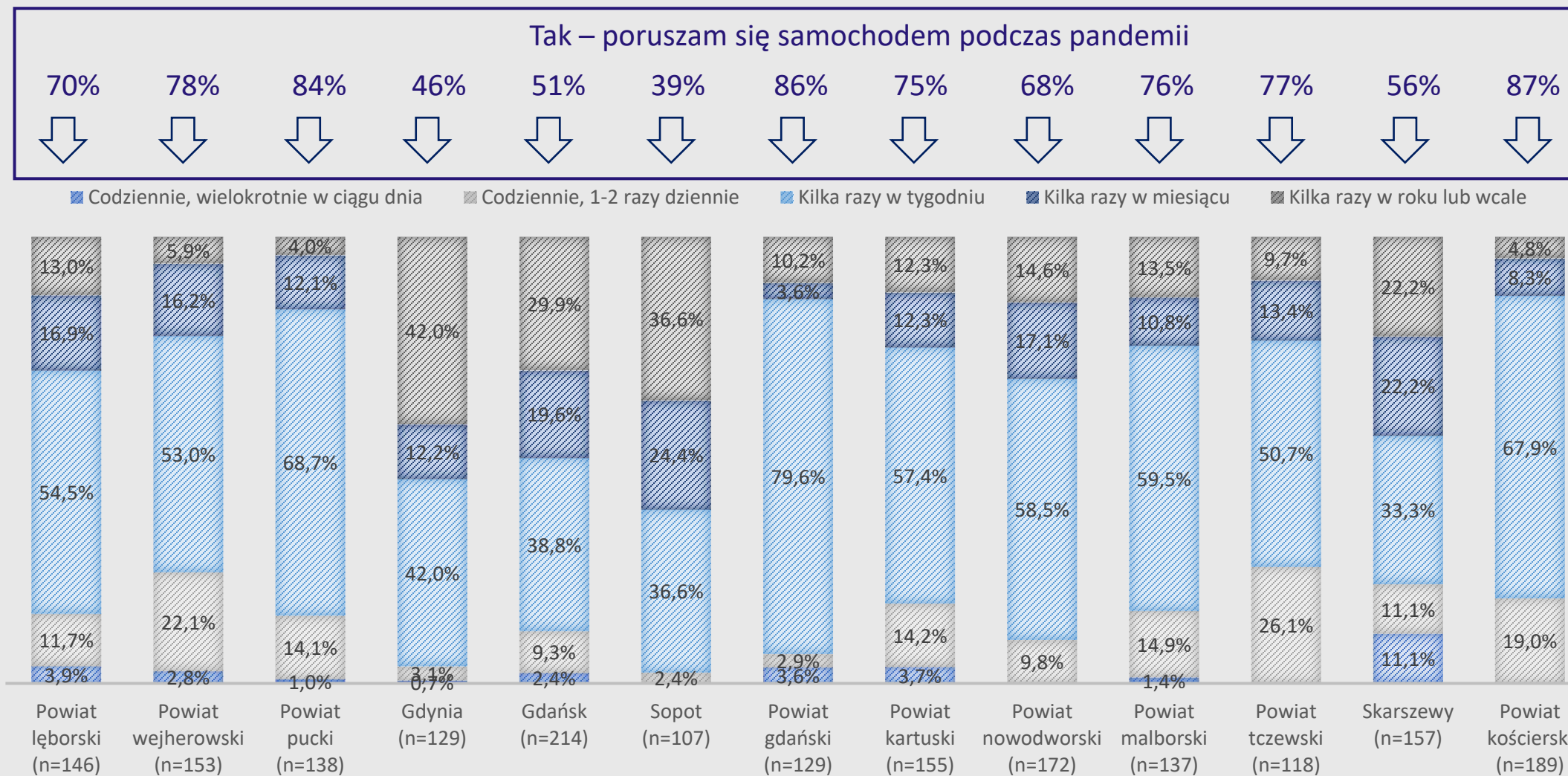


Rys. 32. Poruszanie się samochodem podczas pandemii (dane ważone, n=1944)

3 Poruszanie się samochodem

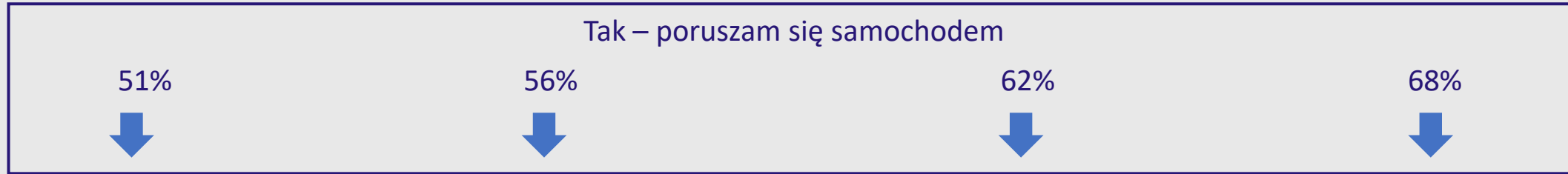


Rys. 33. Poruszanie się samochodem przed pandemią w zależności od powiatu zamieszkania

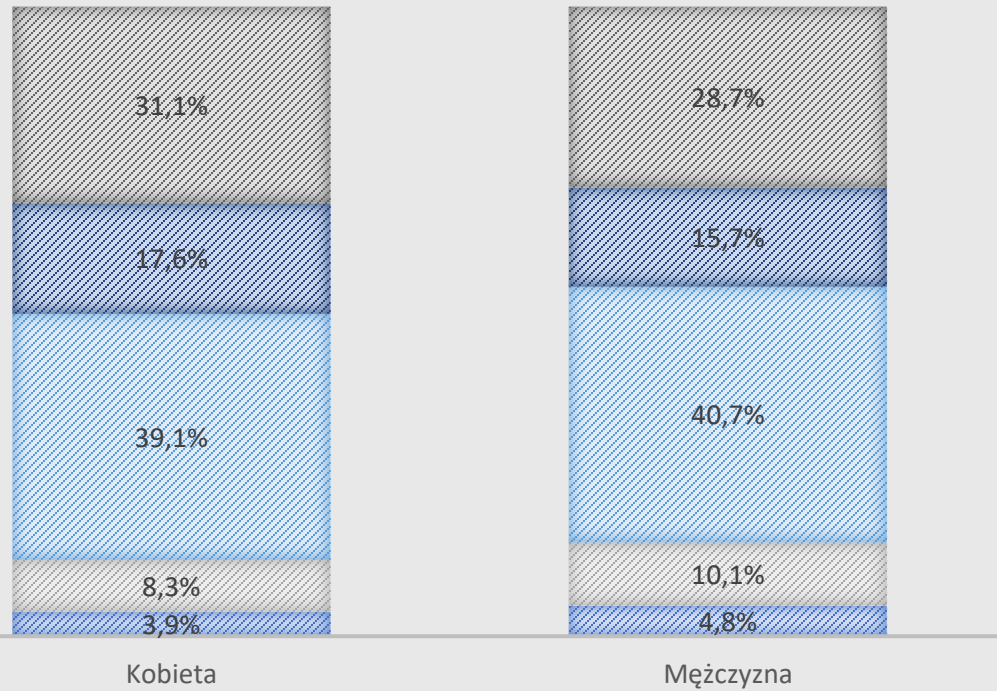


Rys. 34. Poruszanie się samochodem podczas pandemii w zależności od powiatu zamieszkania

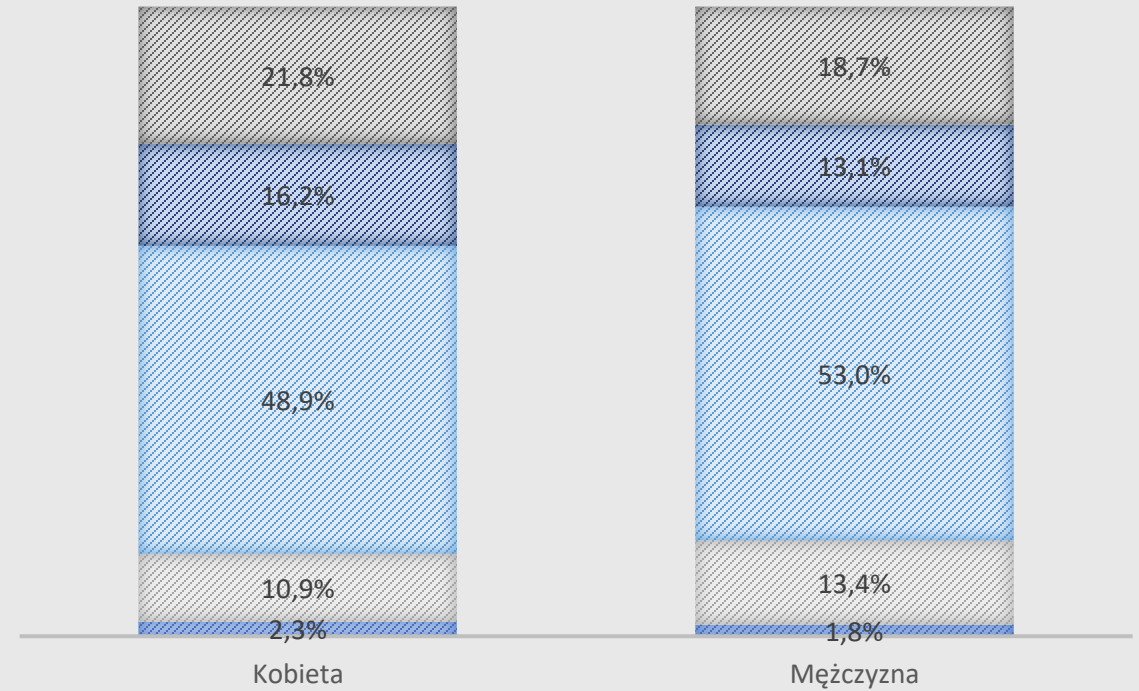
3 Poruszanie się samochodem



■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia
 ■ Codziennie, 1-2 razy dziennie
 ■ Kilka razy w tygodniu
 ■ Kilka razy w miesiącu
 ■ Kilka razy w roku lub wcale



Rys. 35. Poruszanie się samochodem przed pandemią w zależności od płci

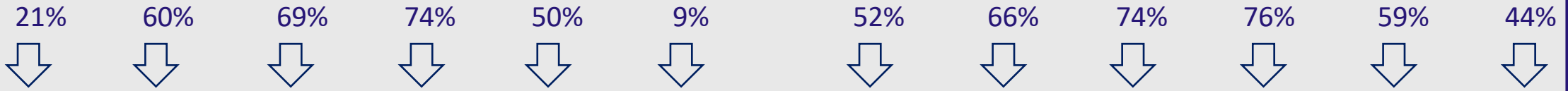


Rys. 36. Poruszanie się samochodem podczas pandemii w zależności od płci

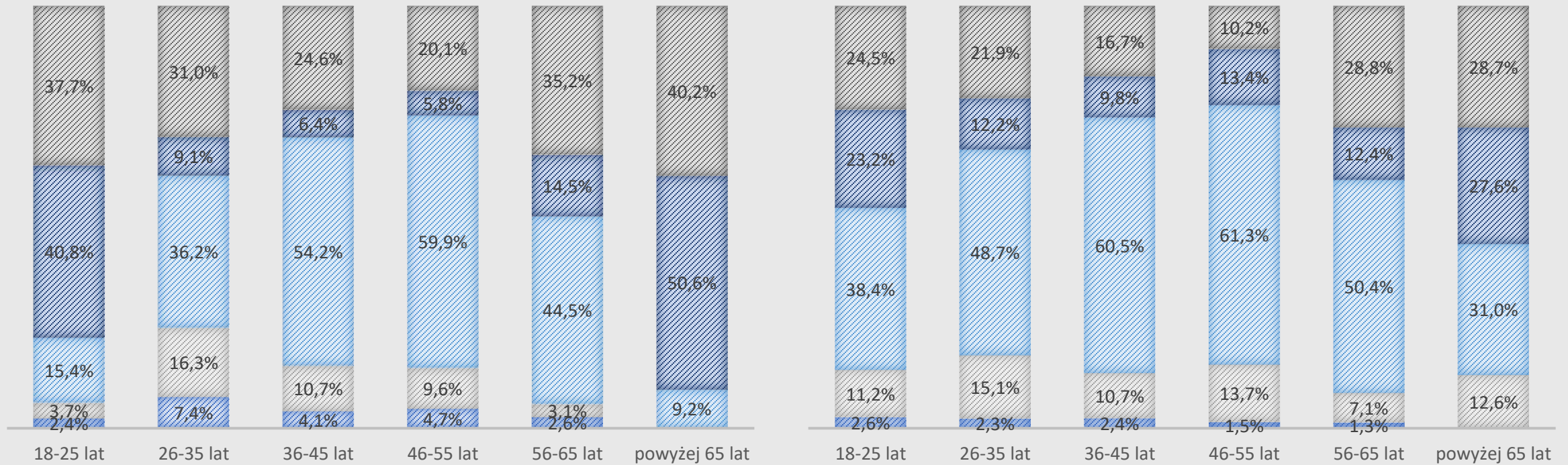
3 Poruszanie się samochodem



Tak – poruszam się samochodem



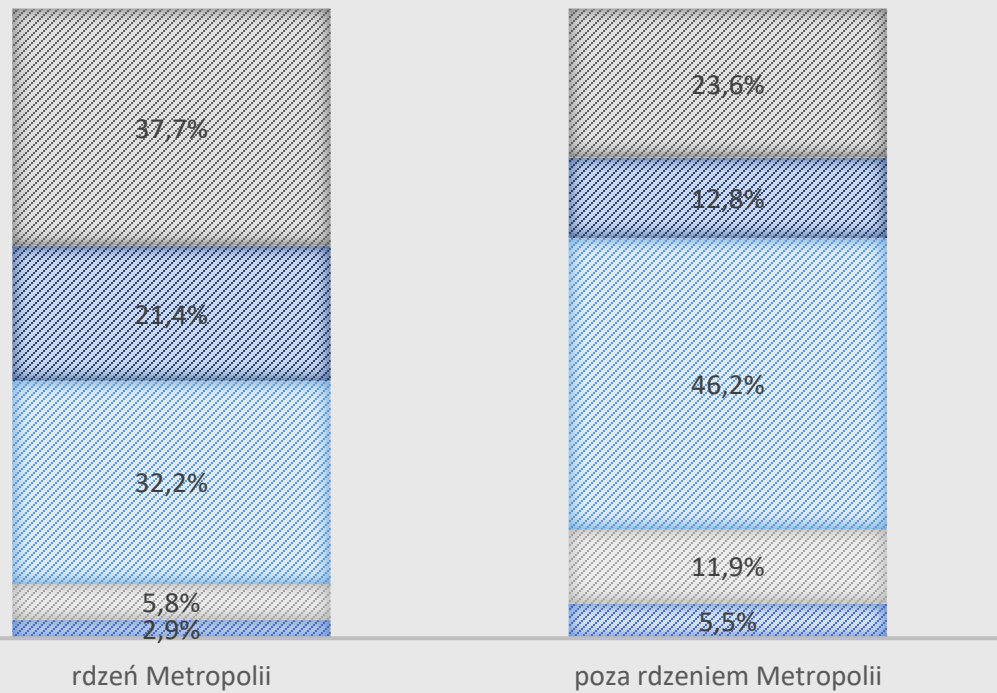
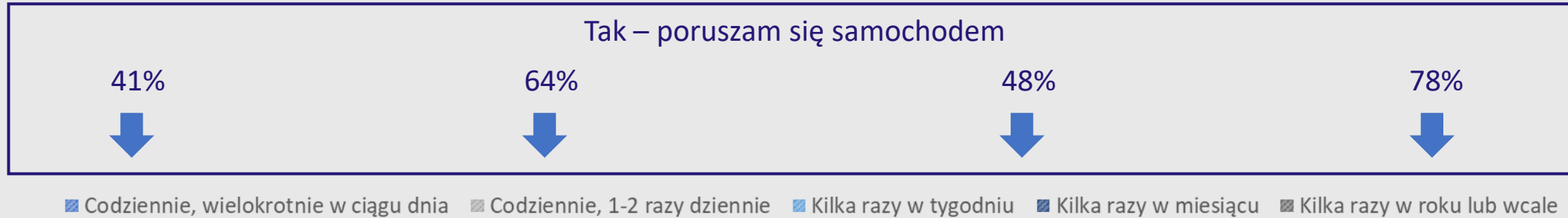
■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia
 ■ Codziennie, 1-2 razy dziennie
 ■ Kilka razy w tygodniu
 ■ Kilka razy w miesiącu
 ■ Kilka razy w roku lub wcale



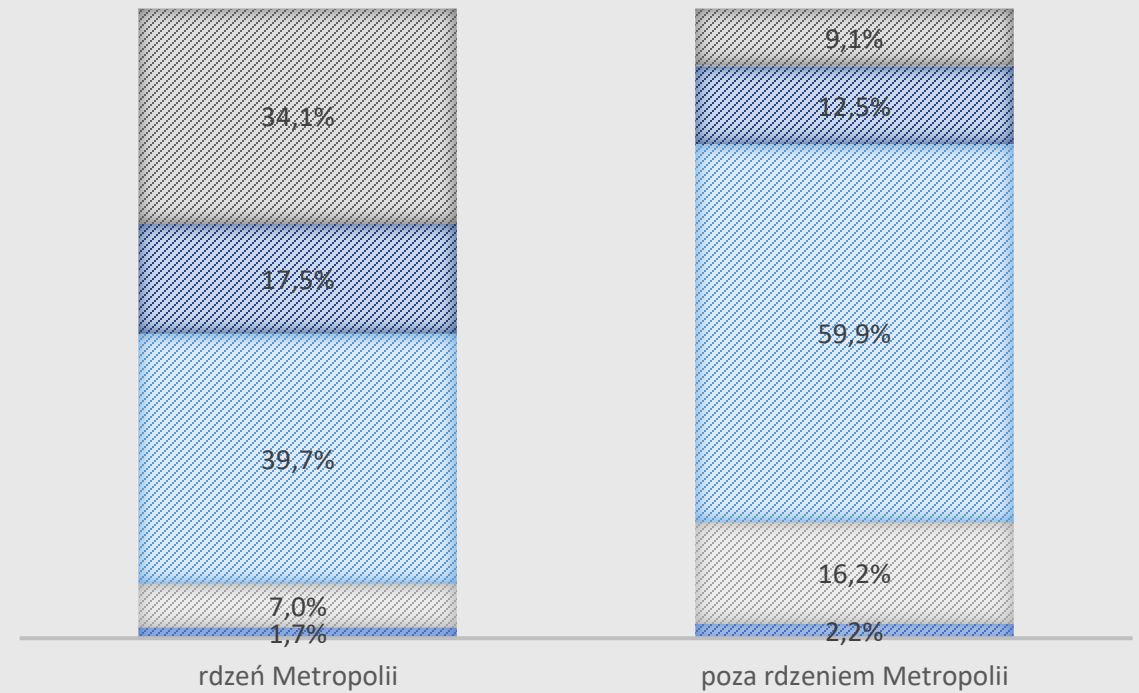
Rys. 37. Poruszanie się samochodem przed pandemią w zależności od wieku

Rys. 38. Poruszanie się samochodem podczas pandemii w zależności od wieku

3 Poruszanie się samochodem

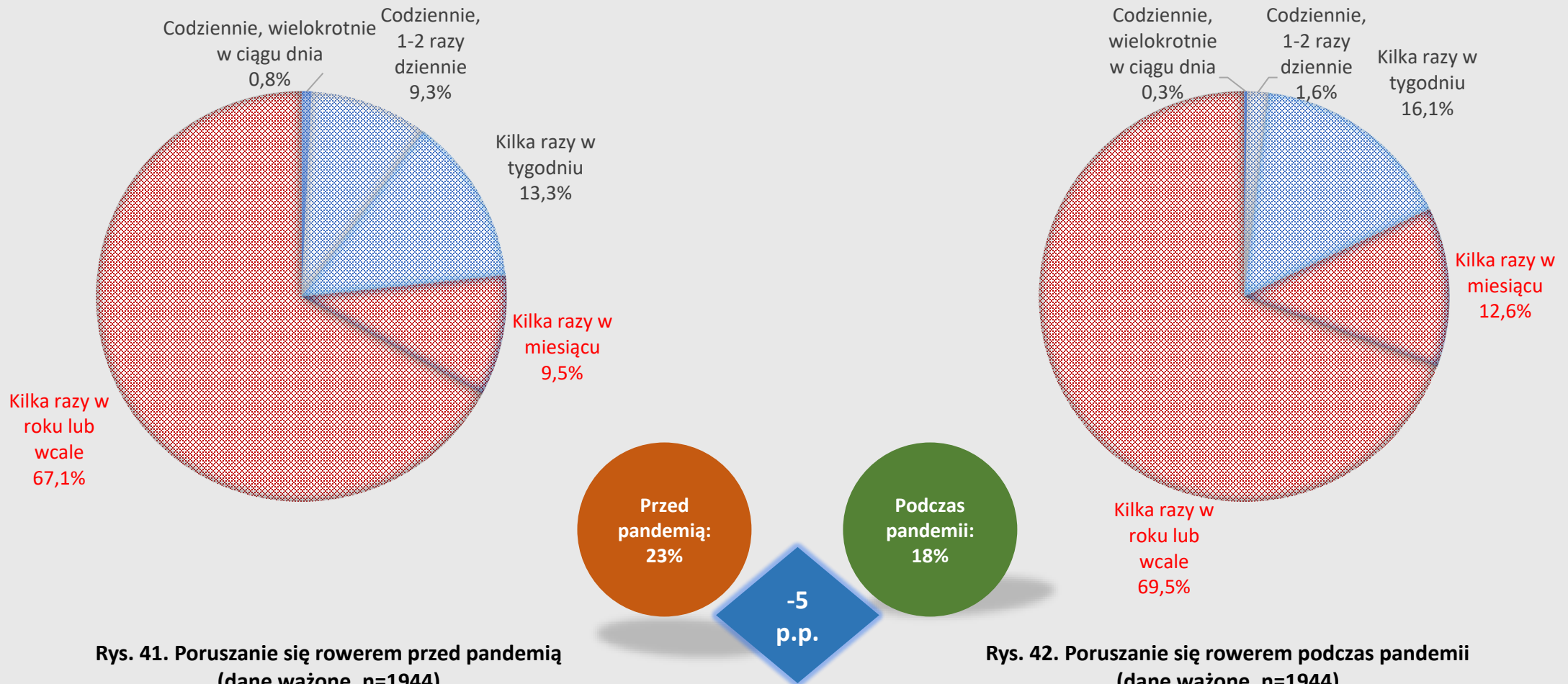


Rys. 39. Poruszanie się samochodem przed pandemią w zależności od lokalizacji w Metropolii



Rys. 40. Poruszanie się samochodem podczas pandemii w zależności od lokalizacji w Metropolii

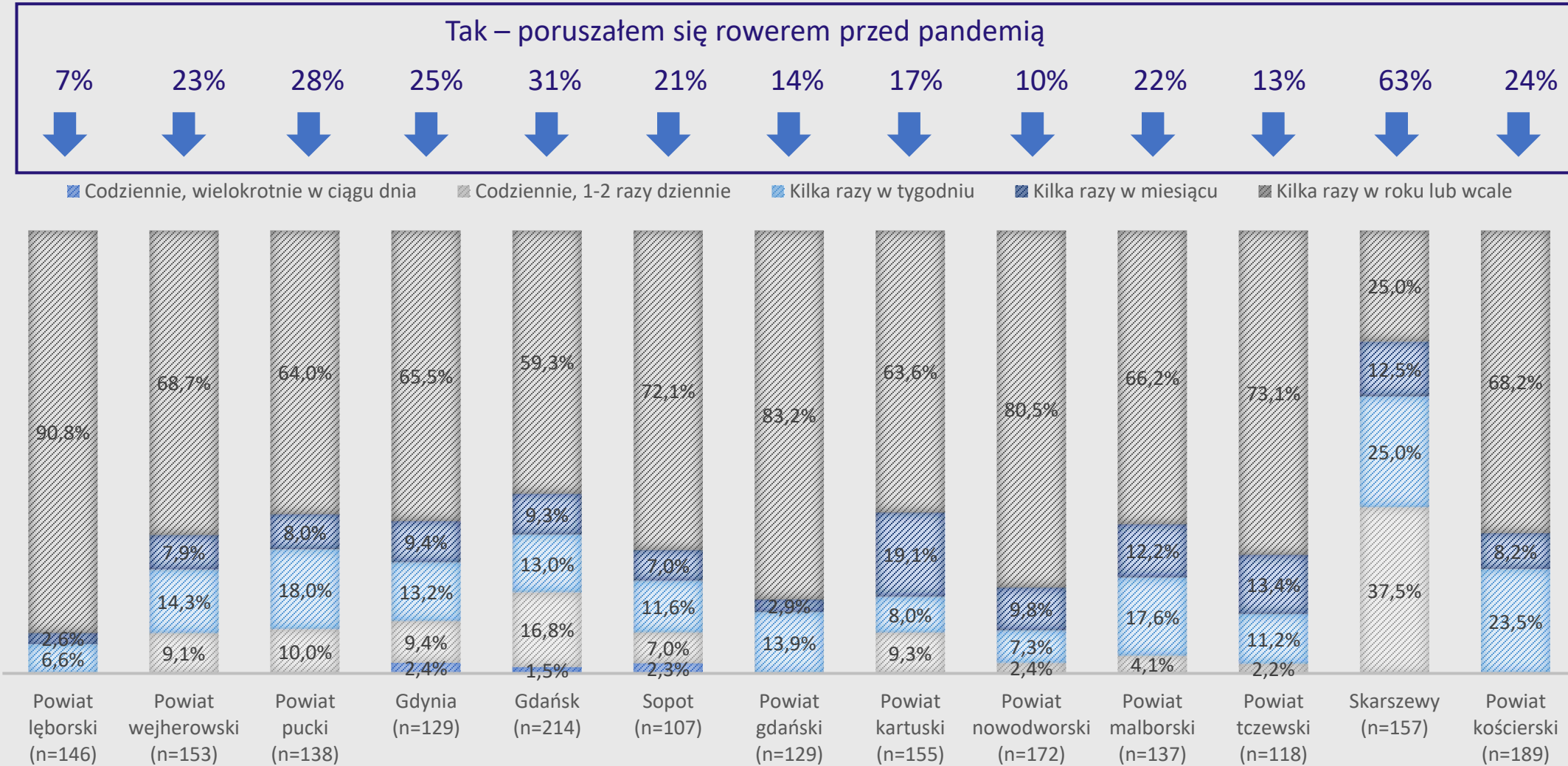
3 Poruszanie się rowerem



Rys. 41. Poruszanie się rowerem przed pandemią (dane ważone, n=1944)

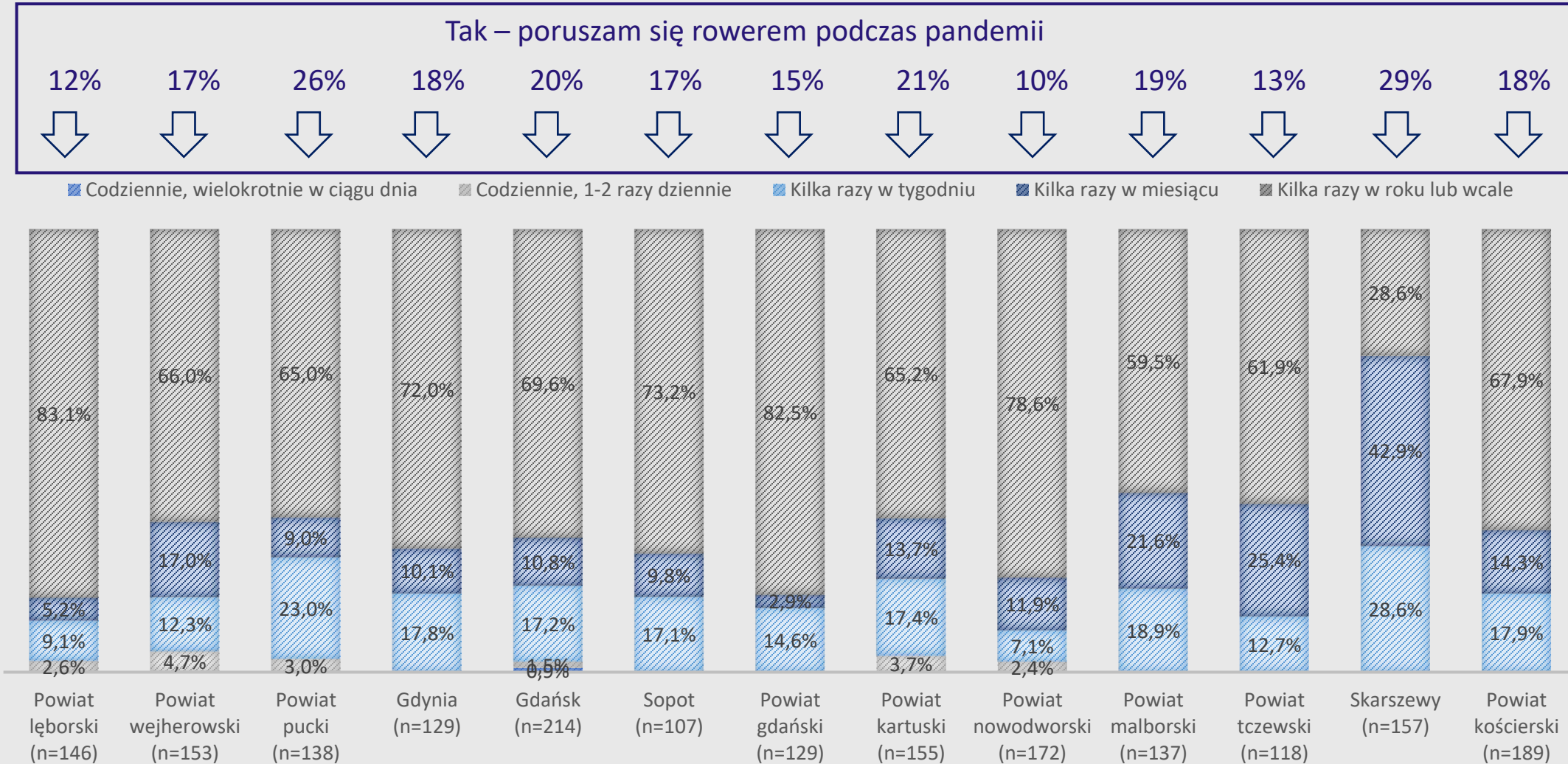
Rys. 42. Poruszanie się rowerem podczas pandemii (dane ważone, n=1944)

3 Poruszanie się rowerem



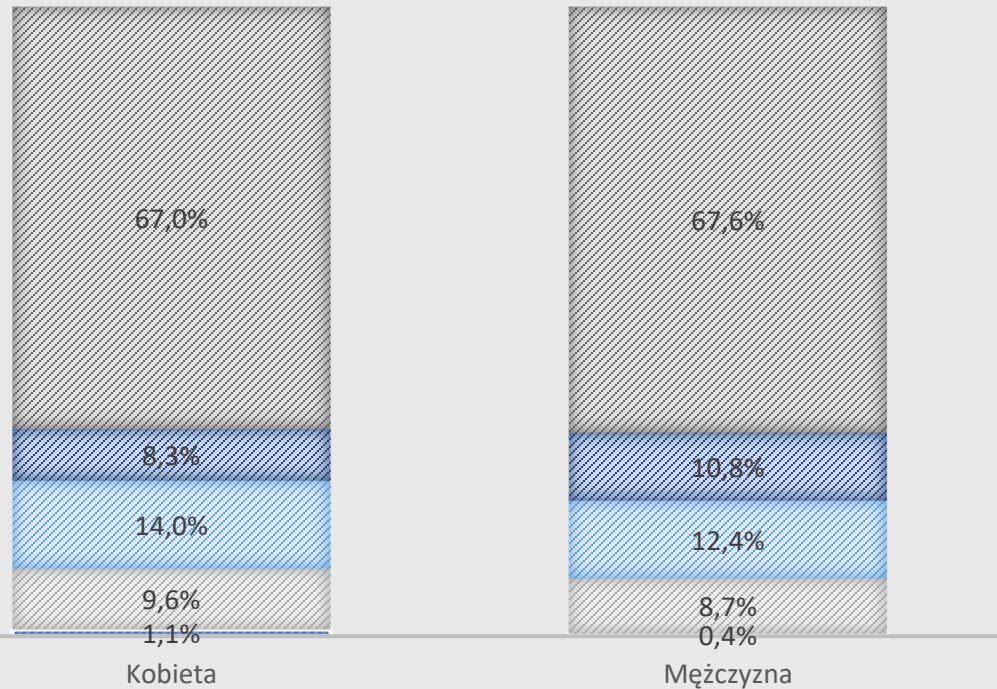
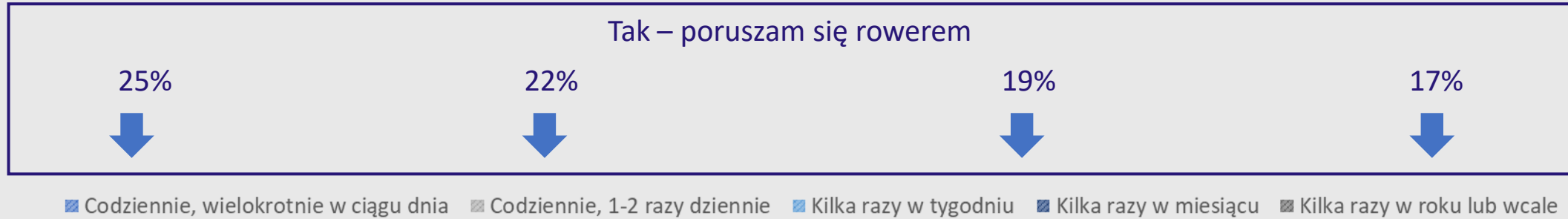
Rys. 43. Poruszanie się rowerem przed pandemią w zależności od powiatu zamieszkania

3 Poruszanie się rowerem

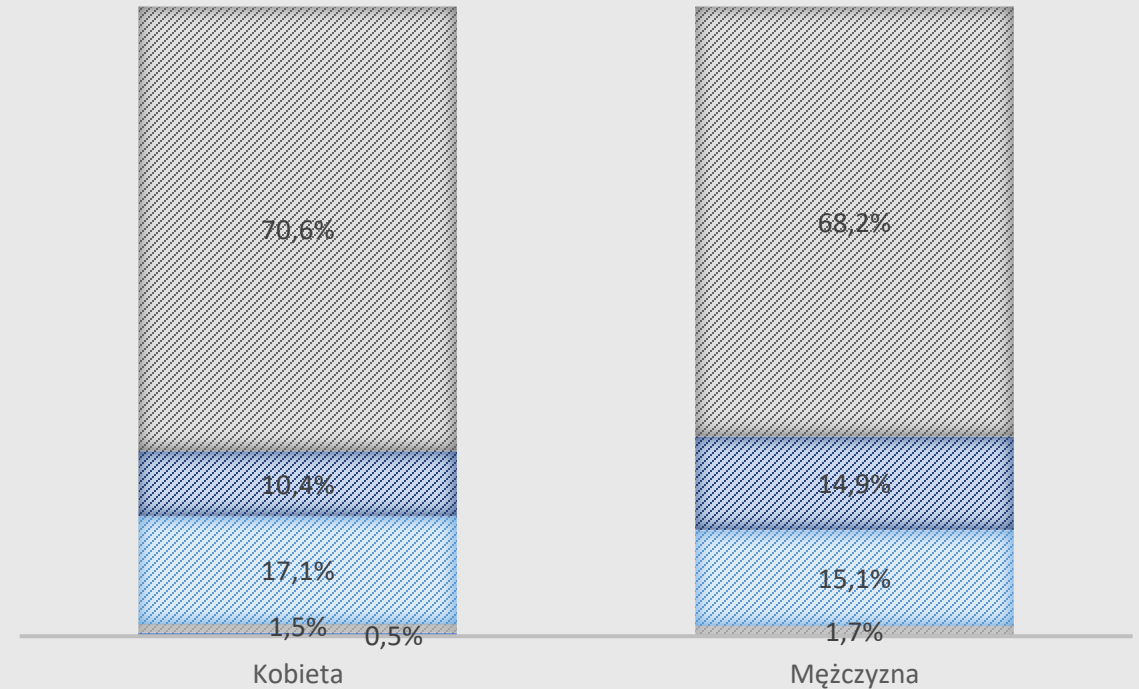


Rys. 44. Poruszanie się rowerem podczas pandemii w zależności od powiatu zamieszkania

3 Poruszanie się rowerem



Rys. 45. Poruszanie się rowerem przed pandemią w zależności od płci

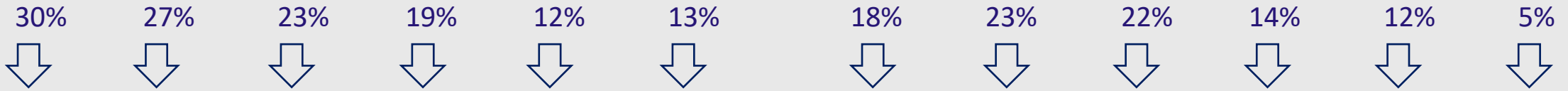


Rys. 46. Poruszanie się rowerem podczas pandemii w zależności od płci

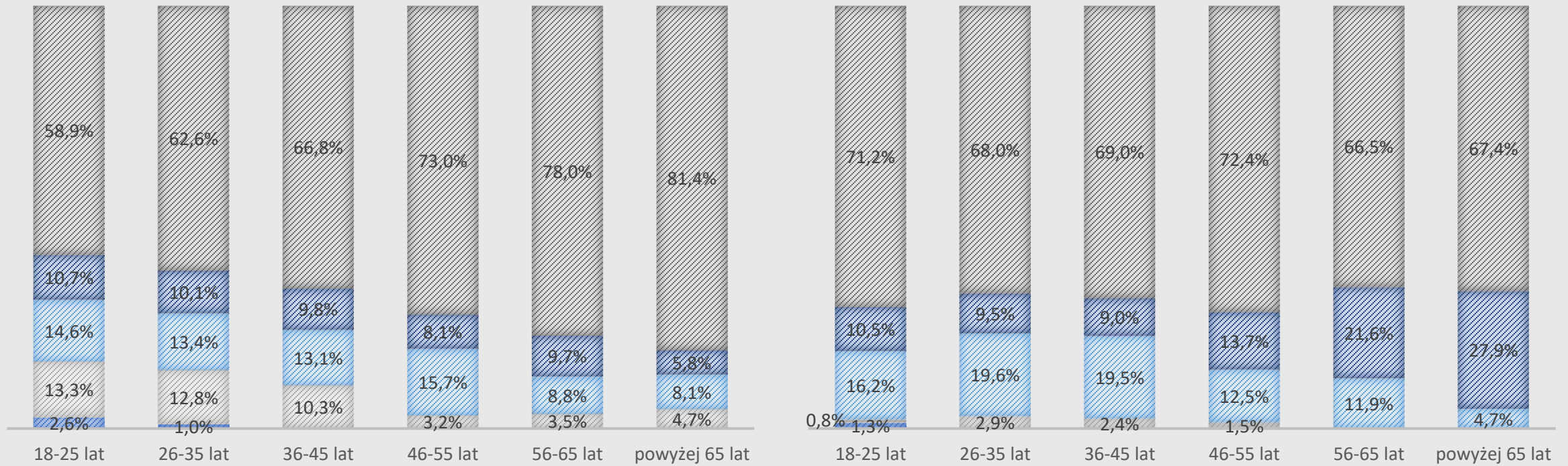
3 Poruszanie się rowerem



Tak – poruszam się rowerem



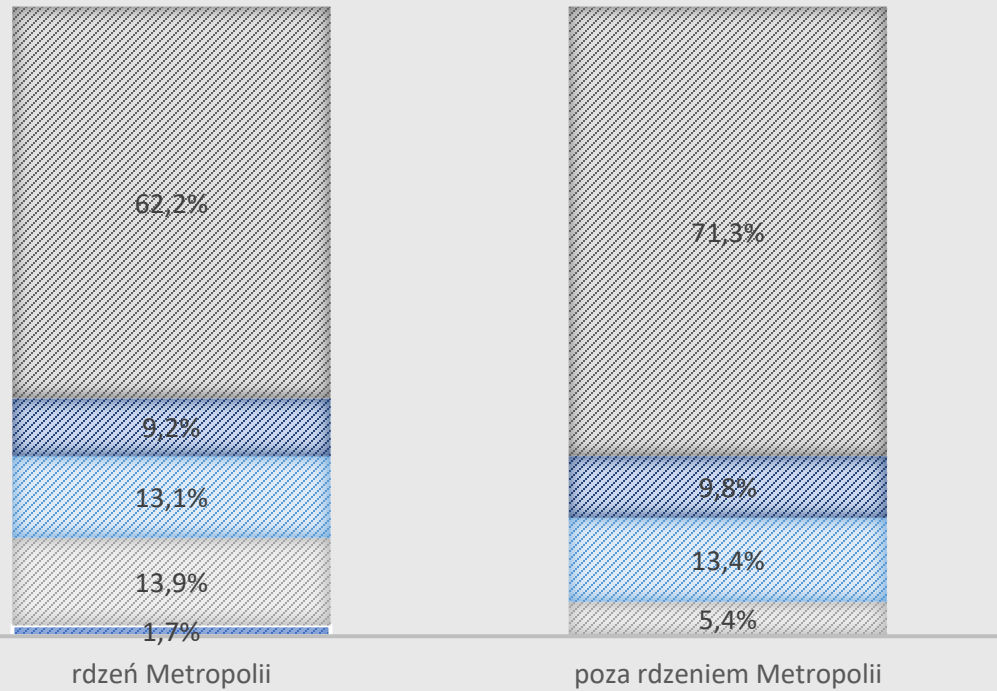
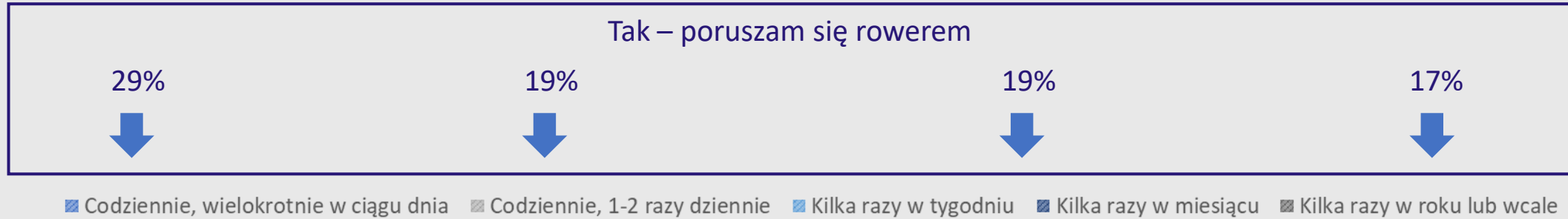
■ Codziennie, wielokrotnie w ciągu dnia
 ■ Codziennie, 1-2 razy dziennie
 ■ Kilka razy w tygodniu
 ■ Kilka razy w miesiącu
 ■ Kilka razy w roku lub wcale



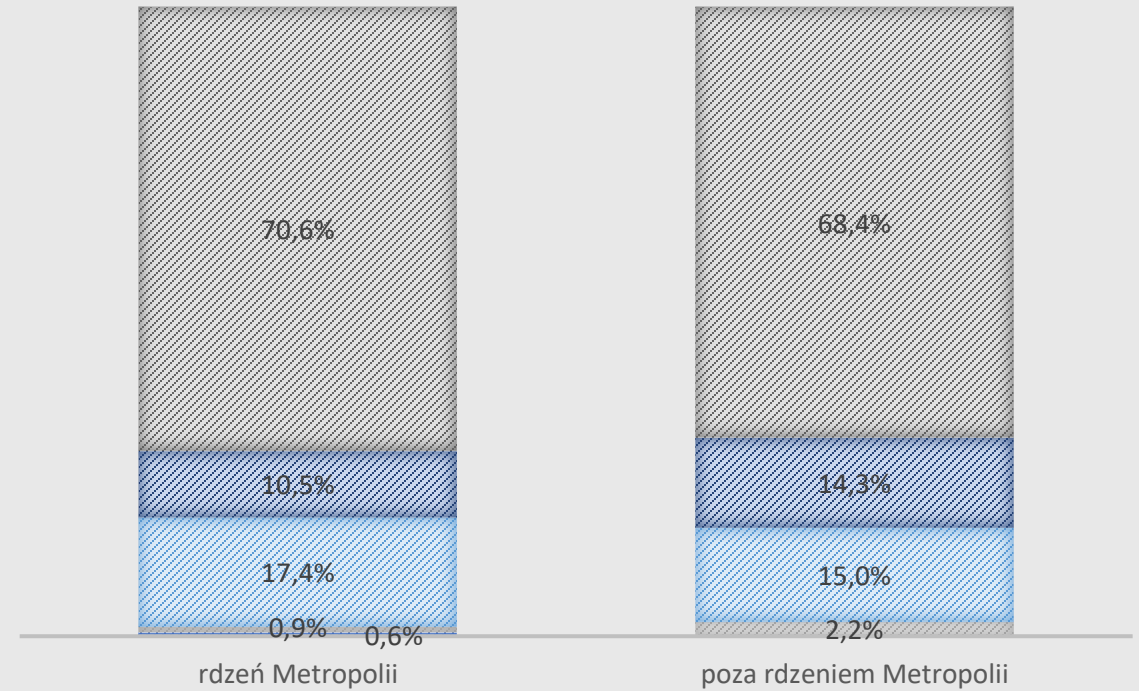
Rys. 47. Poruszanie się rowerem przed pandemią w zależności od wieku

Rys. 48. Poruszanie się rowerem podczas pandemii w zależności od wieku

3 Poruszanie się rowerem

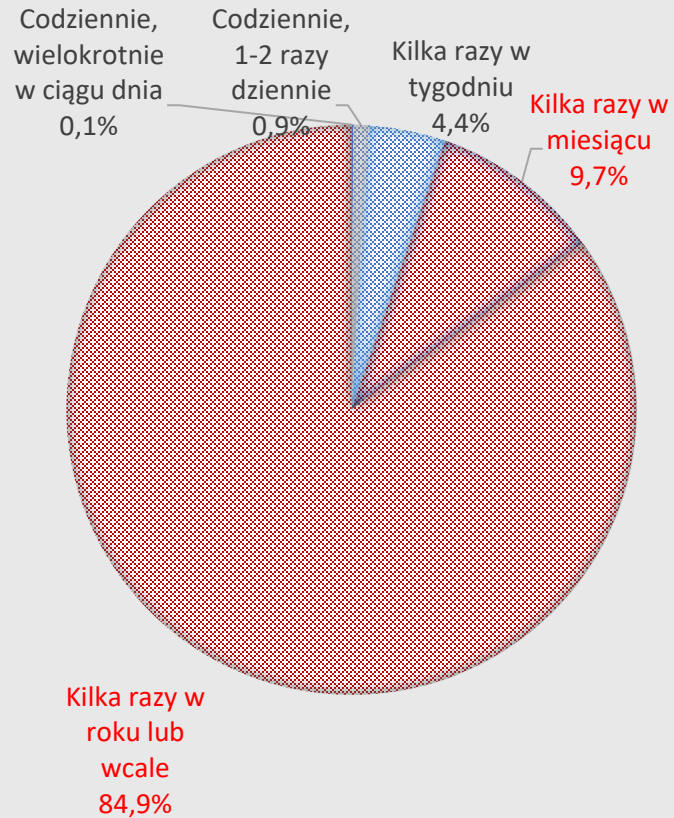


Rys. 49. Poruszanie się rowerem przed pandemią w zależności od lokalizacji w Metropolii

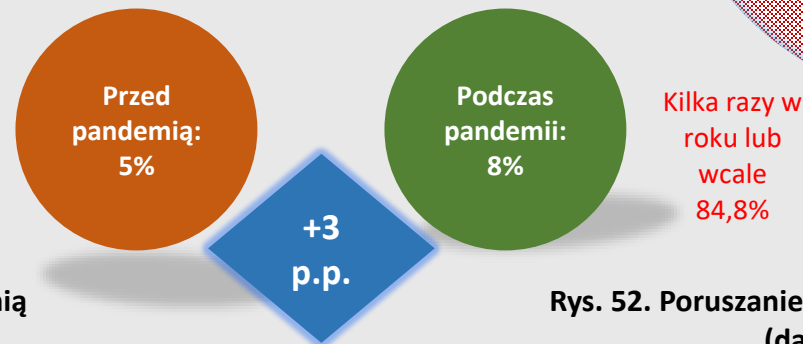


Rys. 50. Poruszanie się rowerem podczas pandemii w zależności od lokalizacji w Metropolii

3 Poruszanie się Taxi / Uberem

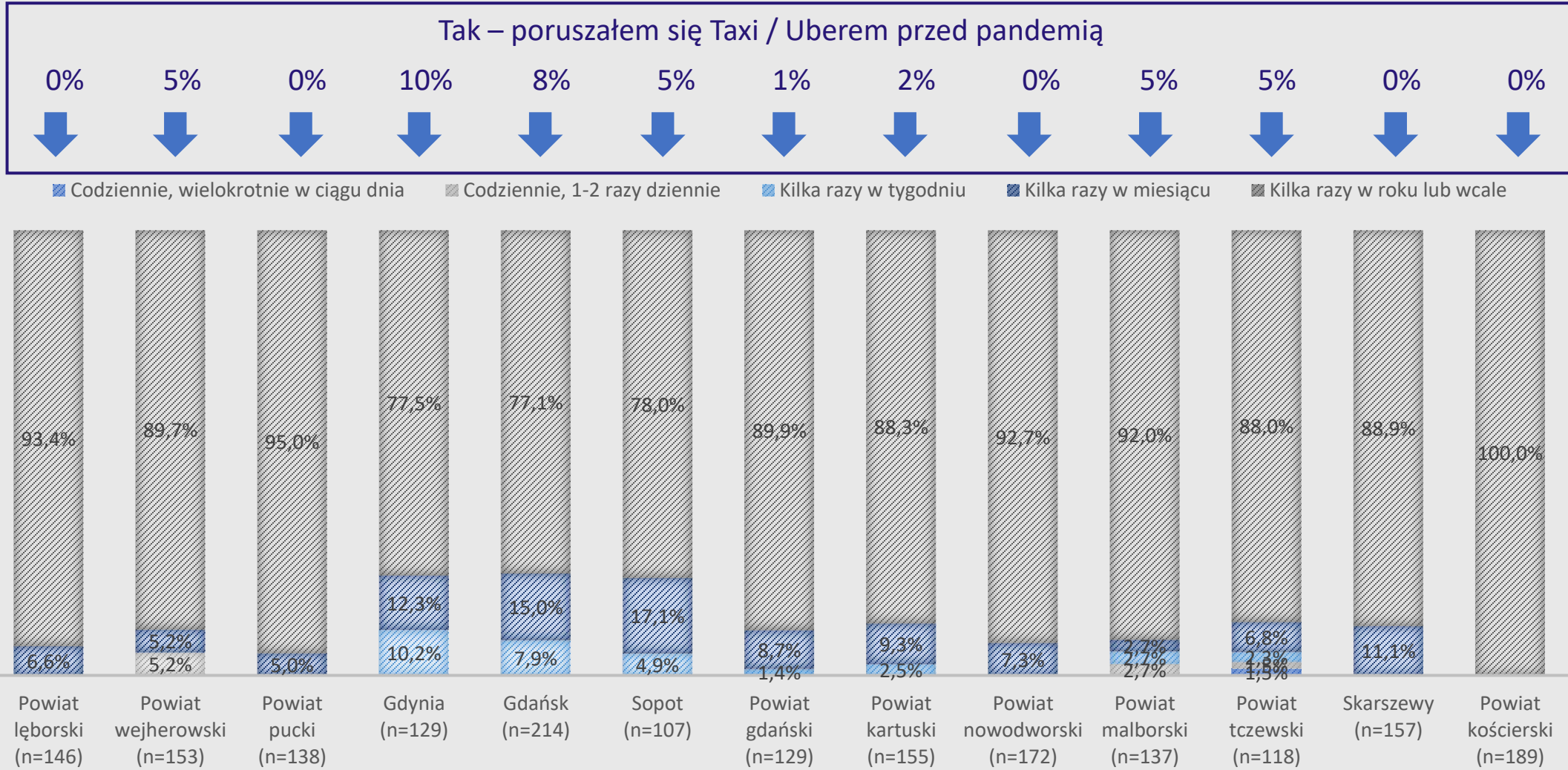


Rys. 51. Poruszanie się Taxi / Uberem przed pandemią (dane ważone, n=1944)

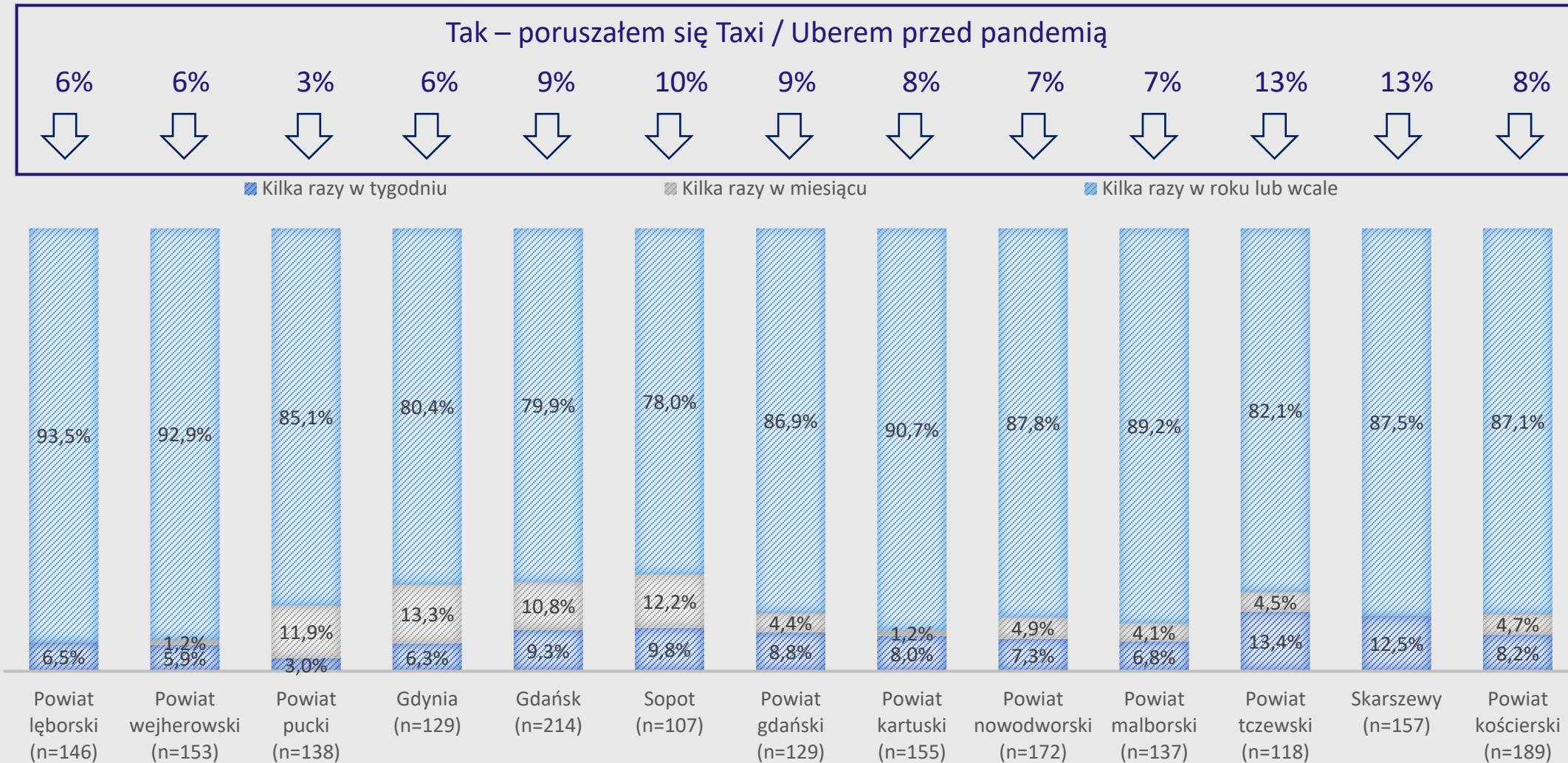


Rys. 52. Poruszanie się Taxi / Uberem podczas pandemii (dane ważone, n=1944)

3 Poruszanie się Taxi / Uberem

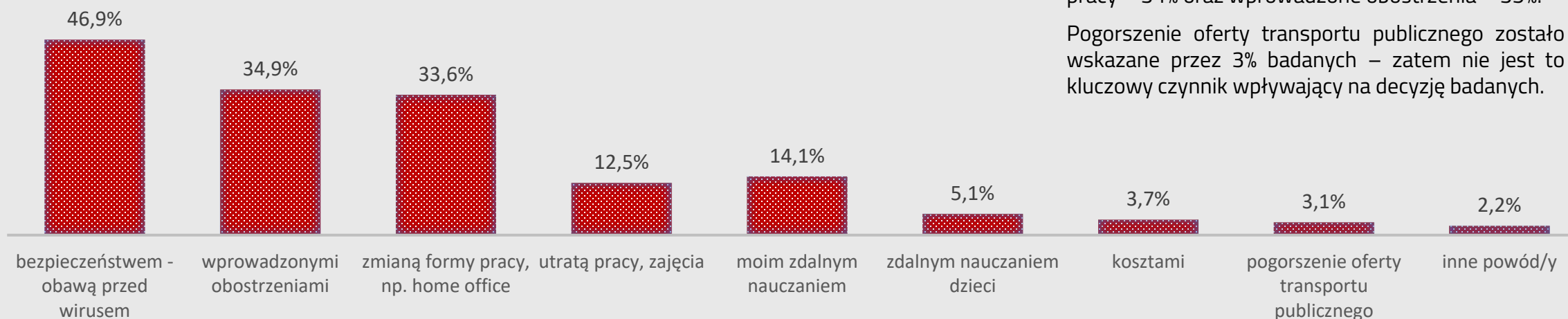


Rys. 53. Poruszanie się Taxi / Uberem przed pandemią w zależności od powiatu zamieszkania



Rys. 54. Poruszanie się Taxi / Uberem podczas pandemii w zależności od powiatu zamieszkania

Powody zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego podczas pandemii



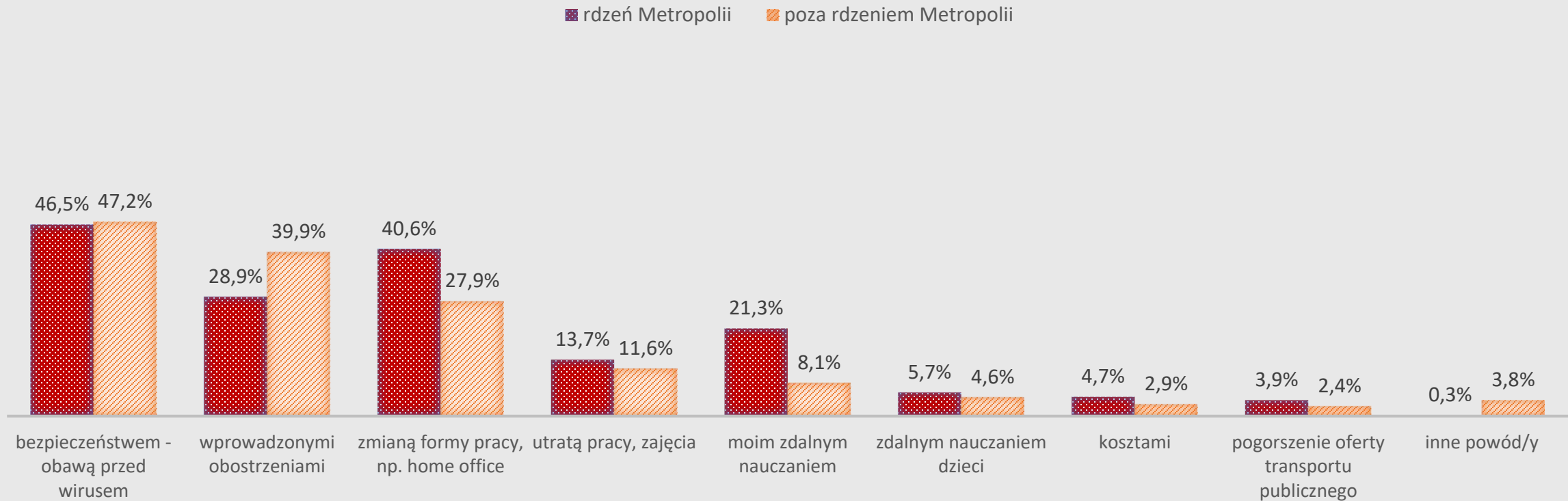
Na pytanie dotyczące zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego podczas pandemii w stosunku do okresu przed pandemią odpowiedzieli tylko respondenci których częstotliwość korzystania z transportu publicznego wzrosła lub spadła w stosunku do okresu sprzed pandemii. Respondenci tacy w badaniu stanowią 53% - w przypadku tylu respondentów zostały rozpoznane powody.

Dla tych badanych najważniejszym powodem jest obawa przed wirusem – 47% wskazań, zmiana formy pracy – 34% oraz wprowadzone obostrzenia – 35%.

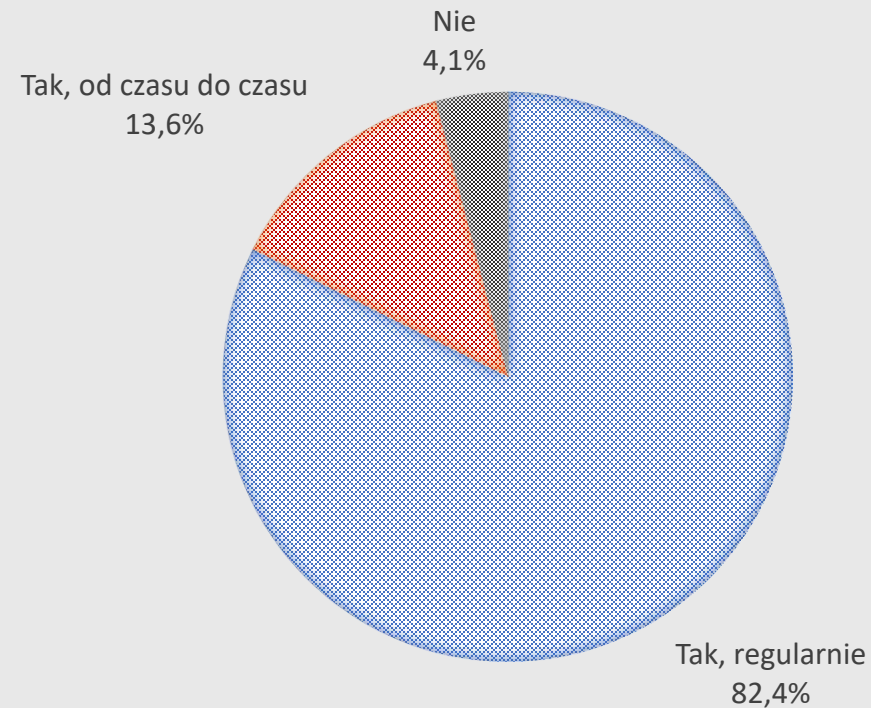
Pogorszenie oferty transportu publicznego zostało wskazane przez 3% badanych – zatem nie jest to kluczowy czynnik wpływający na decyzję badanych.

Rys. 55. Powody zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego podczas pandemii w stosunku do czasu przed pandemią

Powody zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego podczas pandemii

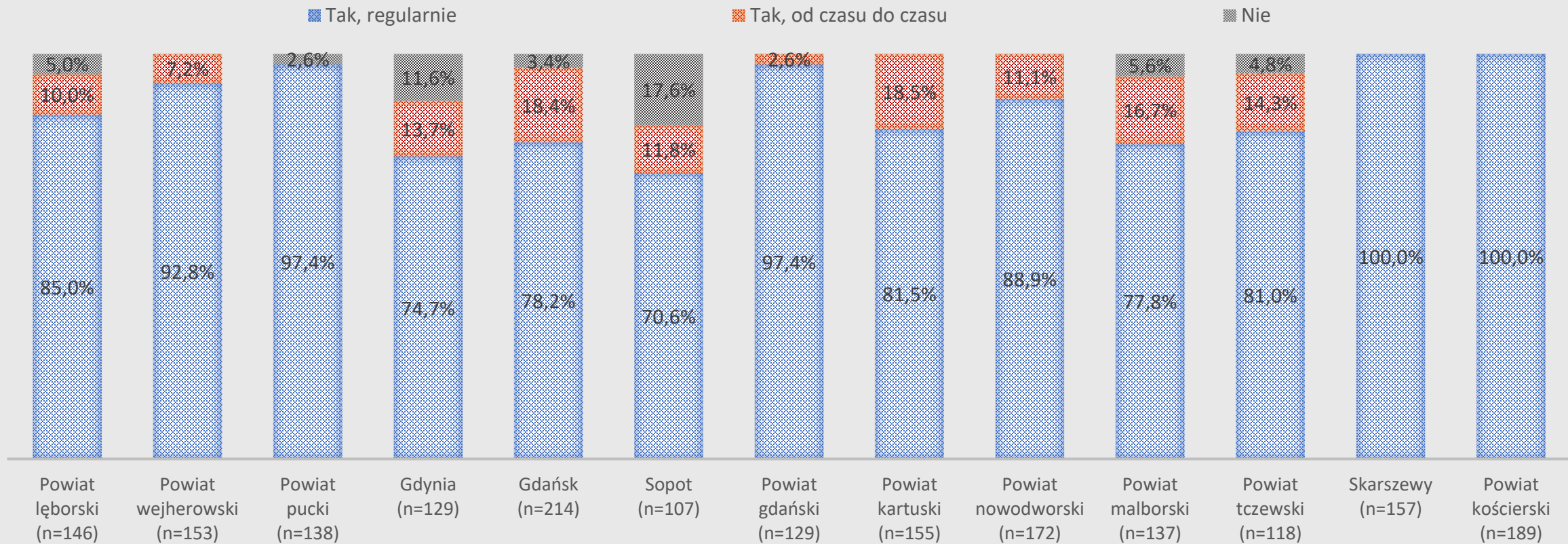


Rys. 56. Powody zmiany częstotliwości korzystania z transportu publicznego podczas pandemii w stosunku do czasu przed pandemią w zależności od lokalizacji w Metropolii



Rys. 57. Plany powrotu do korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii
(dane ważone, n=1944)

Plany korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii

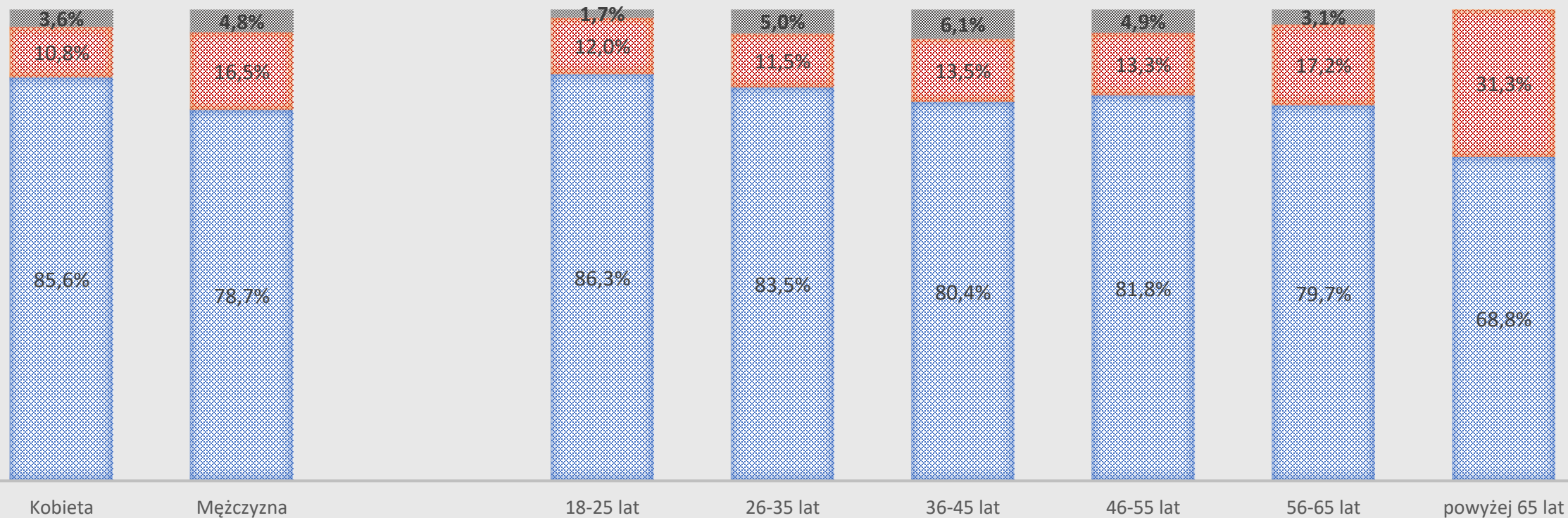


Rys. 58. Plany powrotu do korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii w zależności od powiatu zamieszkania

Plany korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii

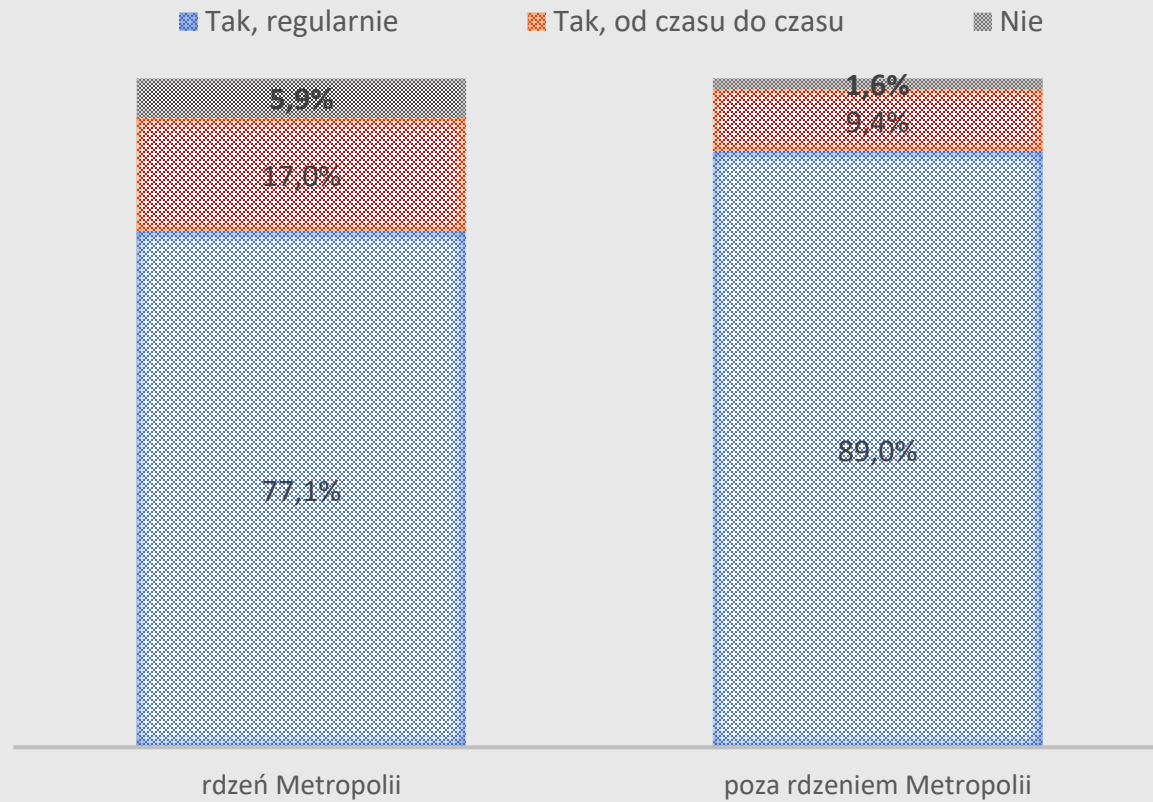


■ Tak, regularnie ■ Tak, od czasu do czasu ■ Nie



Rys. 59. Plany powrotu do korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii w zależności od płci i wieku

Plany korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii



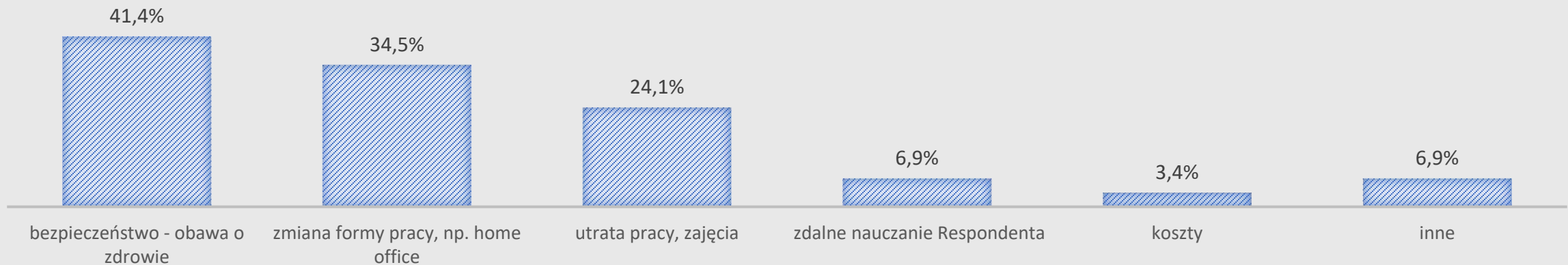
Rys. 60. Plany powrotu do korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii w zależności od lokalizacji w Metropolii

Plany korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii



Na pytanie dotyczące powodów braku chęci powrotu do korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii odpowiadali tylko respondenci którzy zadeklarowali, że po ustaniu pandemii nie wrócą do regularnego korzystania z transportu publicznego. Respondenci tacy w badaniu stanowią 4% badanych - w przypadku tylu respondentów zostały rozpoznane powody.

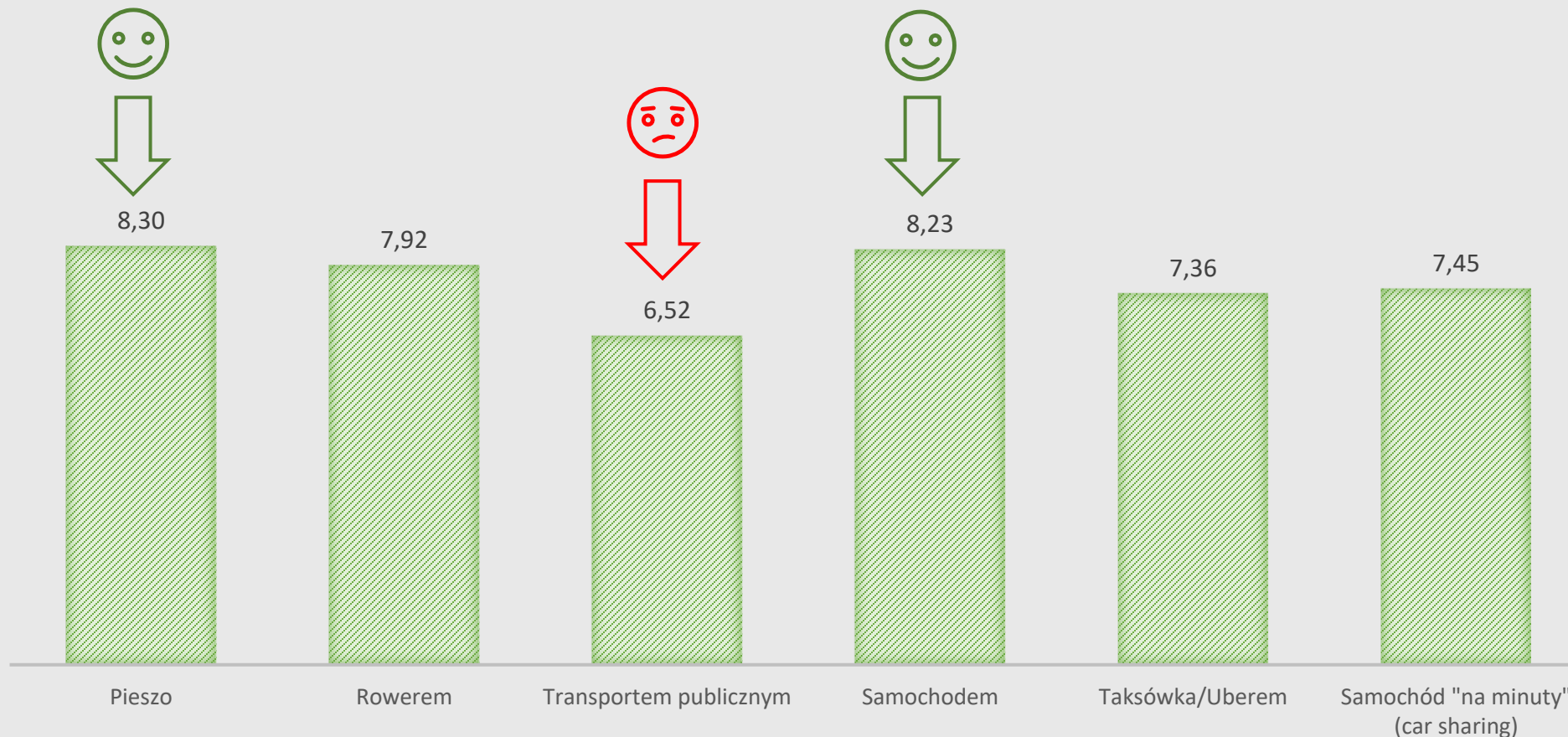
Dla tych badanych najważniejszym powodem jest obawa przed wirusem – 41 % wskazań, zmiana formy pracy – 35% oraz utrata pracy, zajęcia – 24%.



Rys. 61. Powody braku chęci powrotu regularnego korzystania z transportu publicznego po ustaniu pandemii

4. Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi środkami transportu

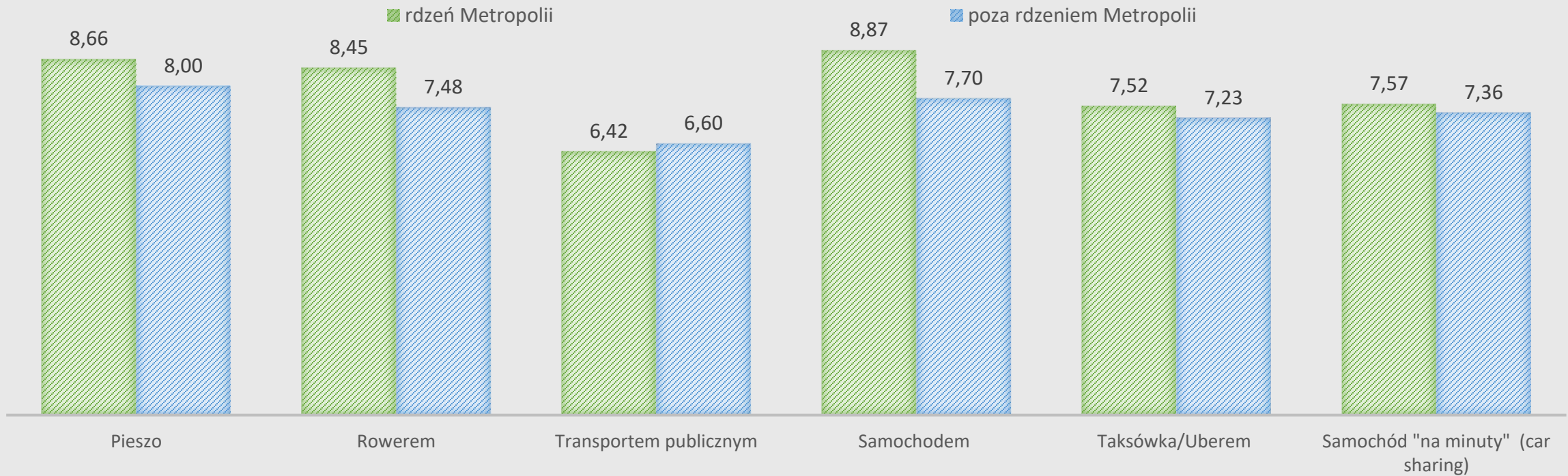
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi środkami transportu (ogółem)



Rys. 62. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi środkami transportu (ogółem)

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

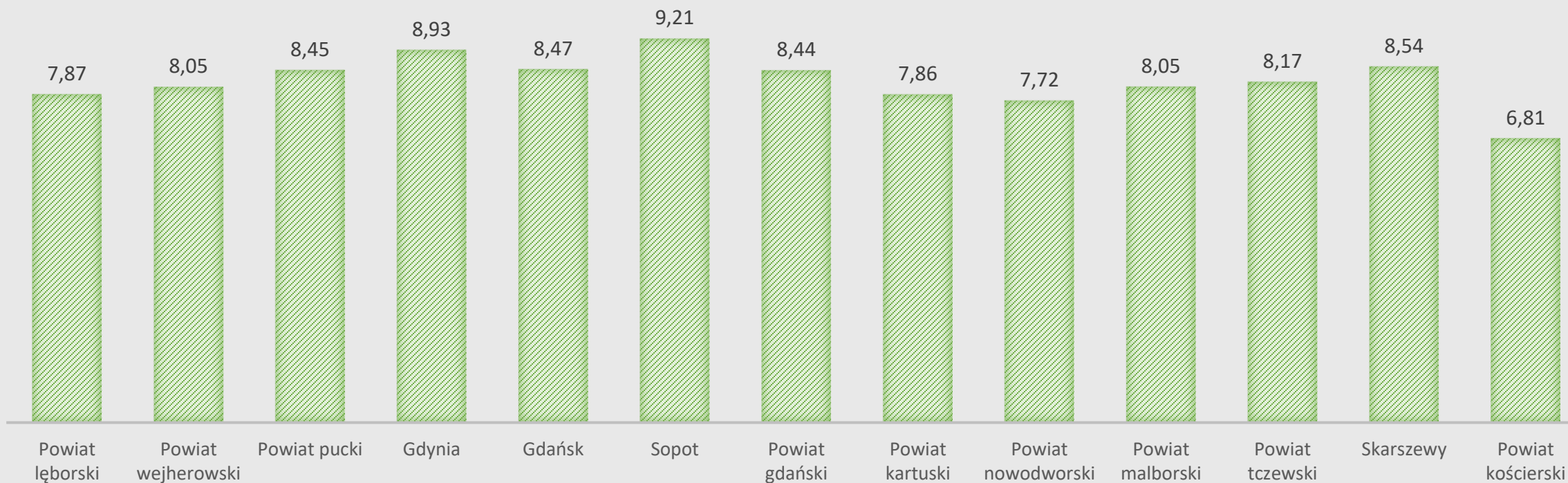
4 Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście:



Rys. 63. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście różnymi środkami transportu w zależności od lokalizacji w Metropolii

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

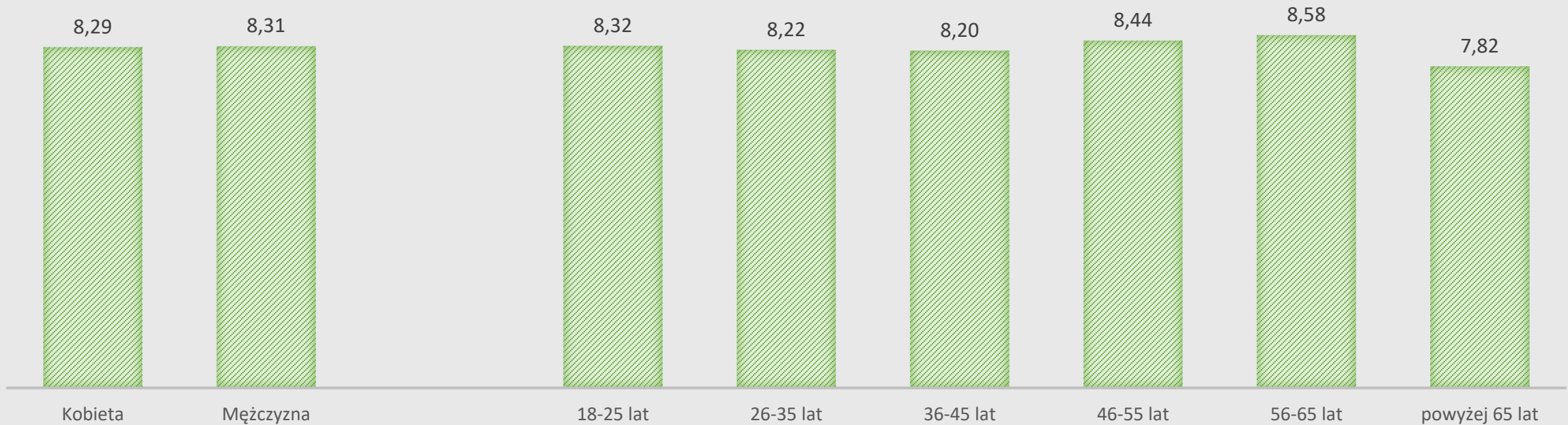
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: pieszo



Rys. 64. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście pieszo w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

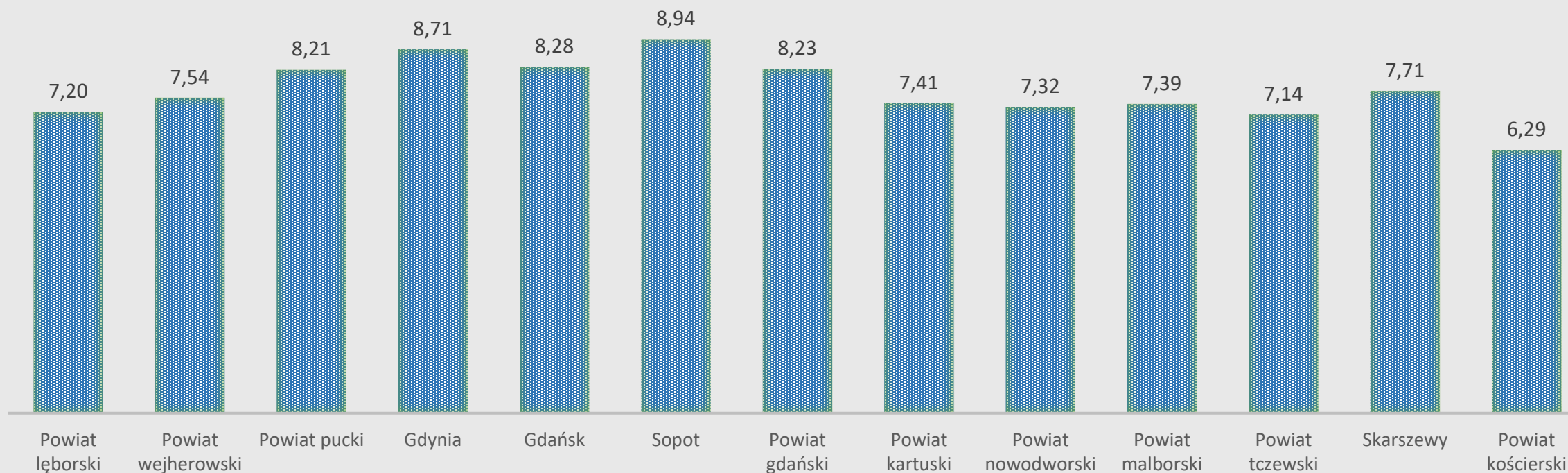
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: pieszo



Rys. 65. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście pieszo w zależności od płci i wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

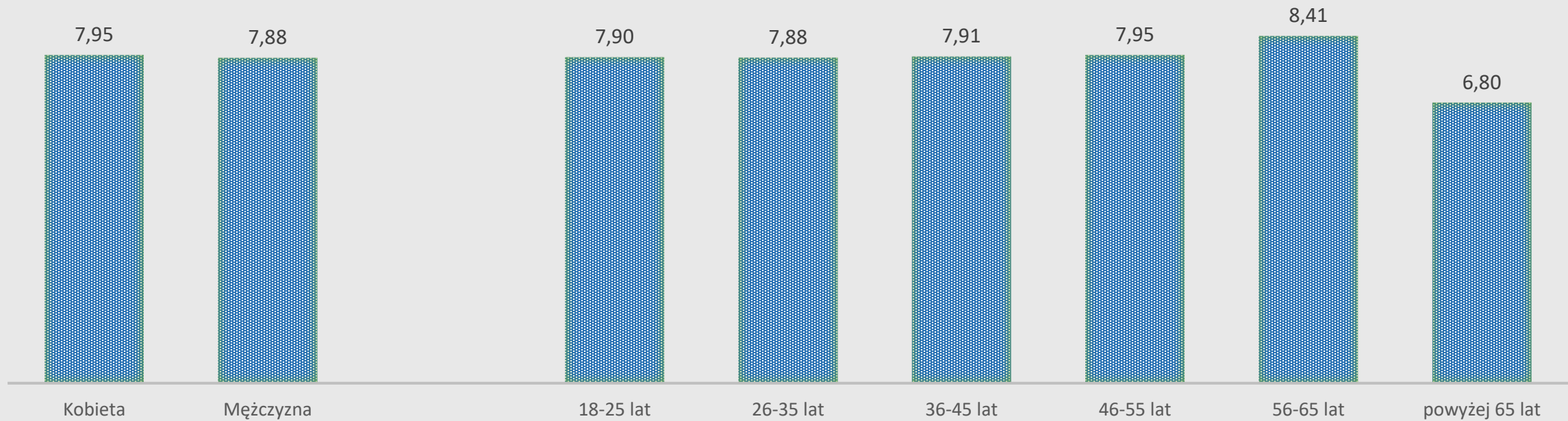
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: rowerem



Rys. 66. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście rowerem w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

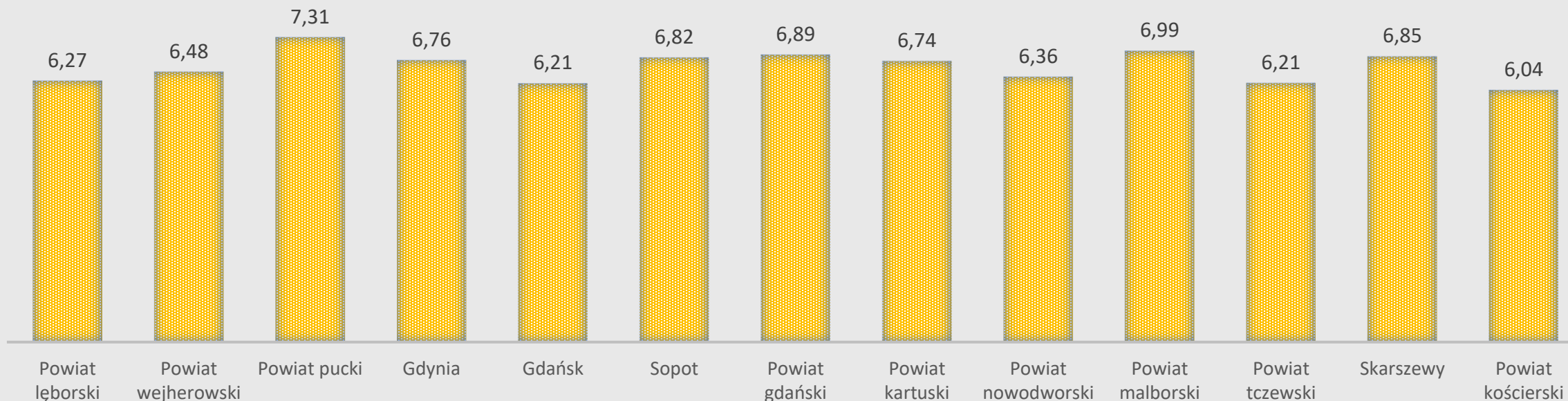
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: rowerem



Rys. 67. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście rowerem w zależności od płci i wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

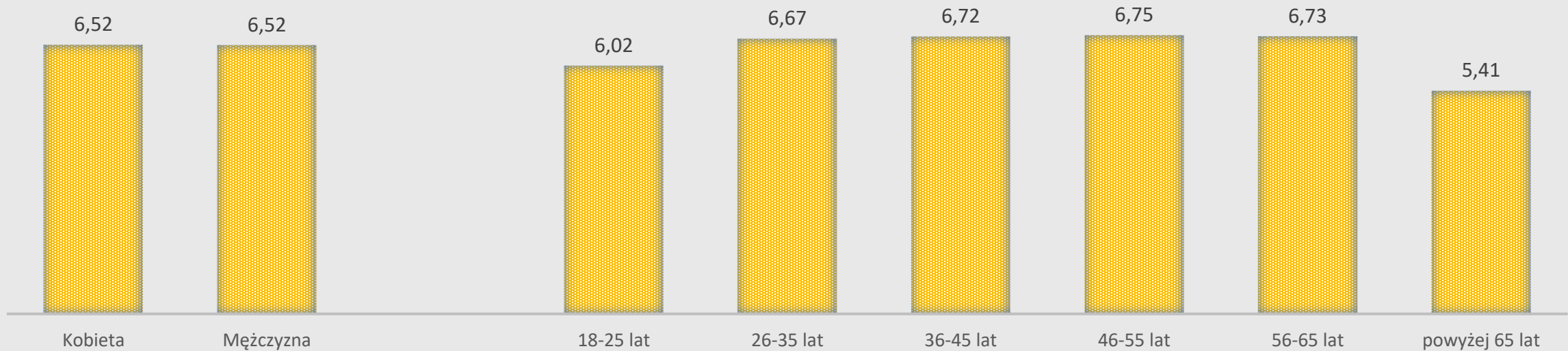
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: transport publiczny



Rys. 68. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście transportem publicznym w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

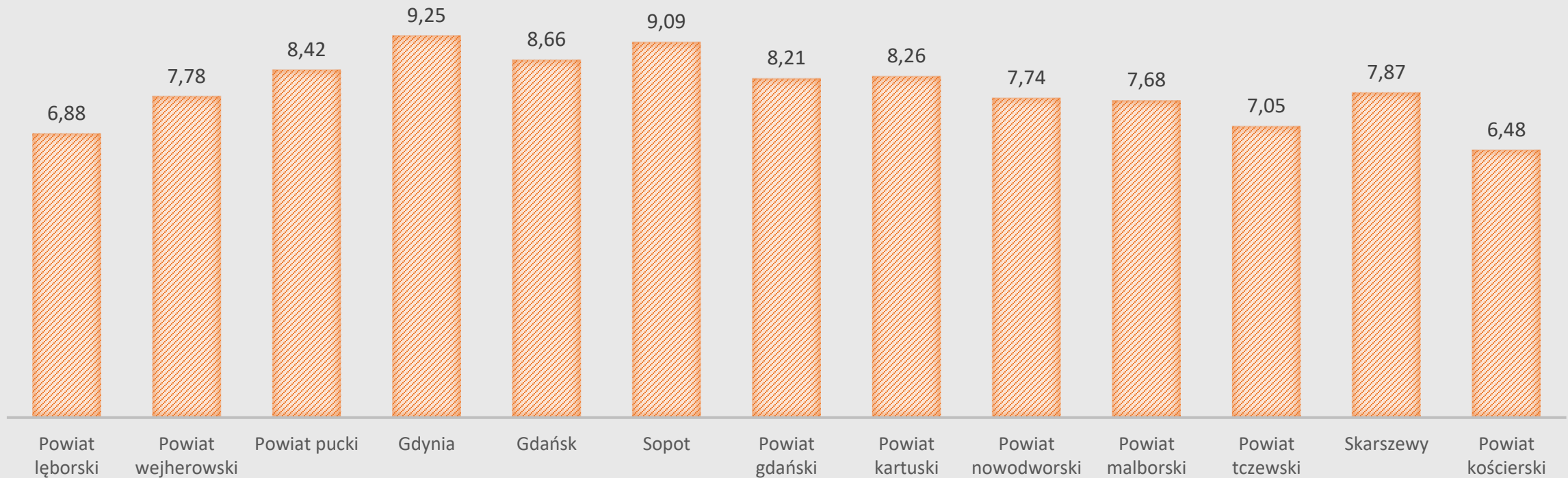
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: transport publiczny



Rys. 69. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście transportem publicznym w zależności od płci i wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

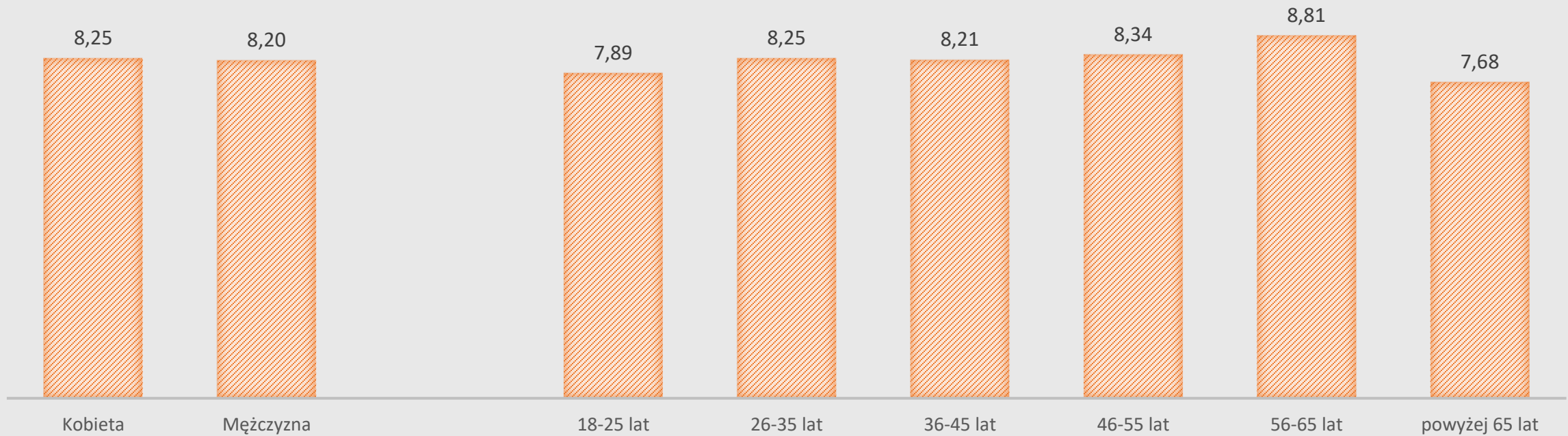
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: samochód



Rys. 70. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście samochodem w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

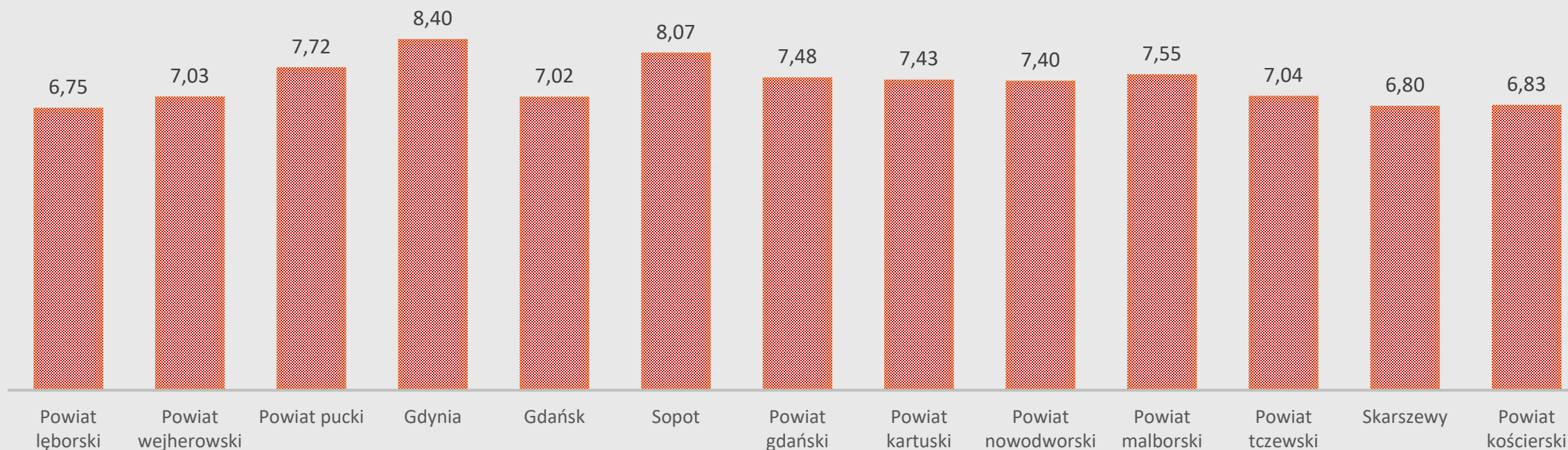
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: samochód



Rys. 71. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście samochodem w zależności od płci i wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

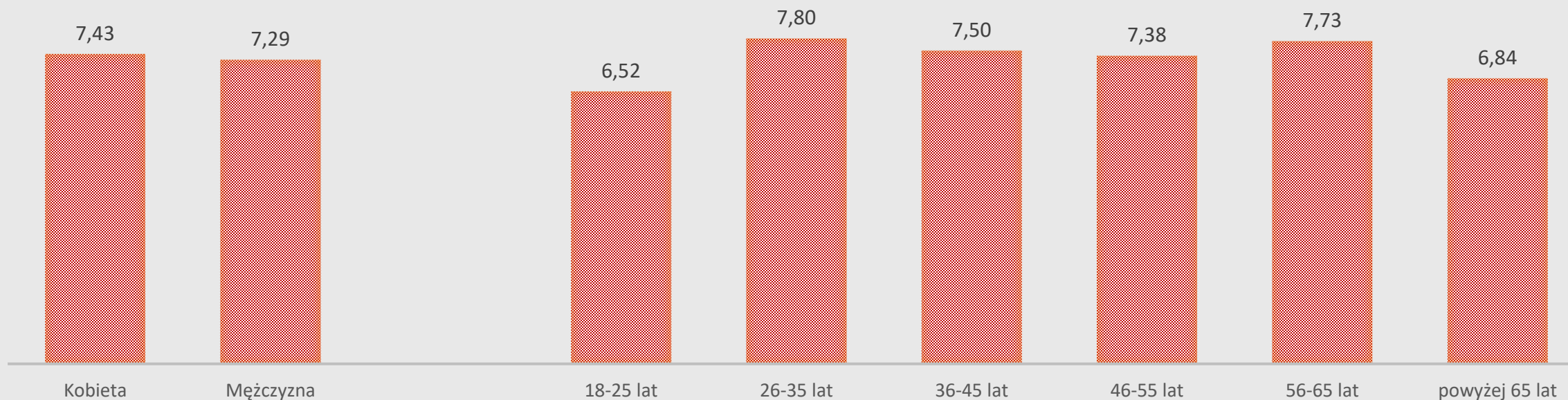
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: Taxi / Uber



Rys. 72. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście Taxi / Uber zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

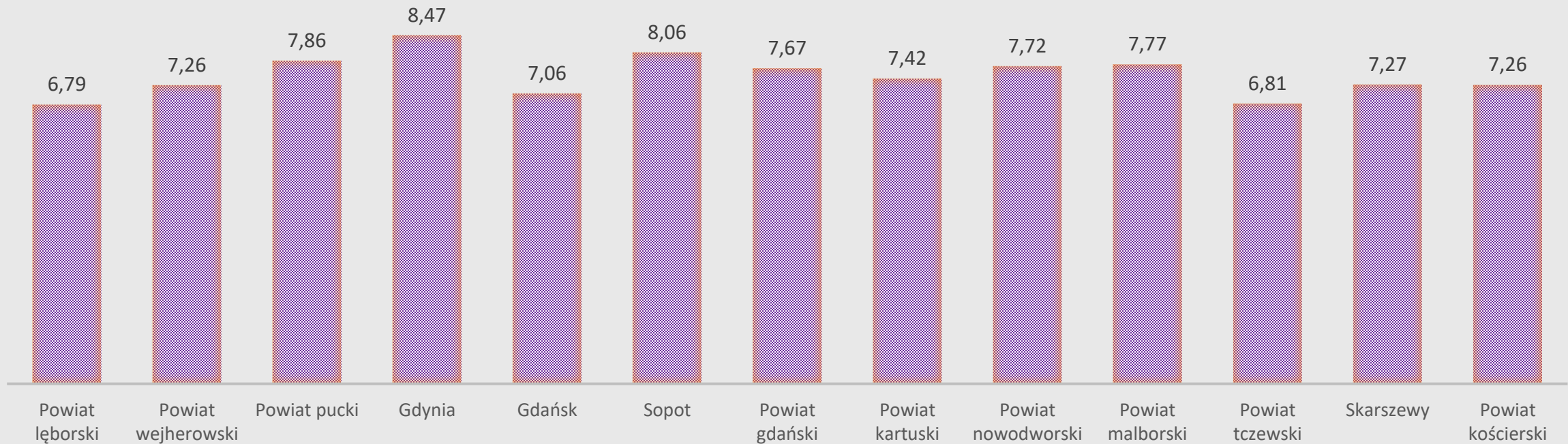
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: Taxi / Uber



Rys. 73. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście Taxi / Uber w zależności od płci i wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

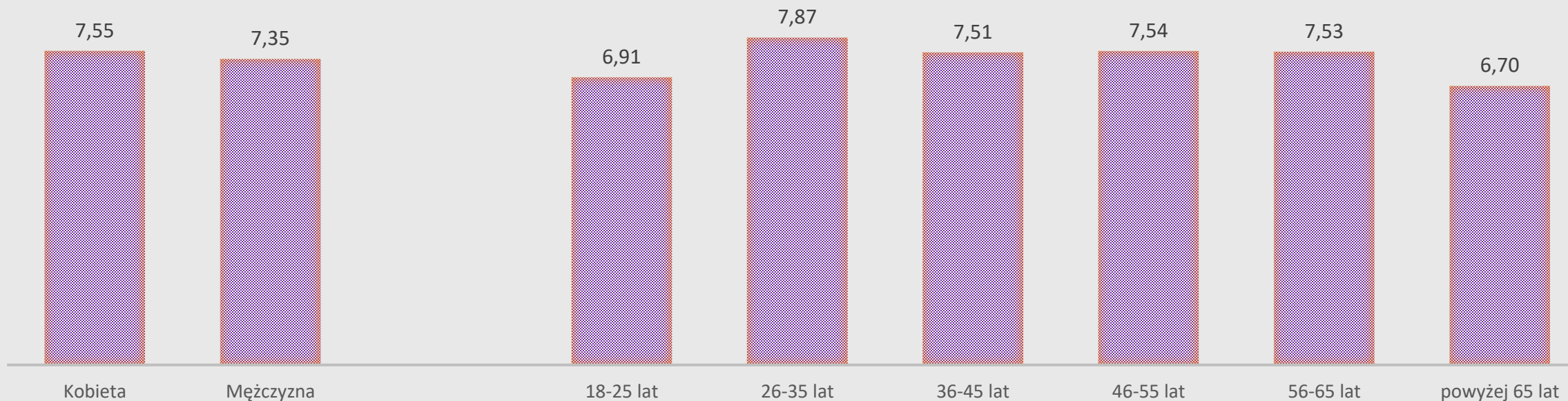
Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: samochód „na minuty” (car sharing)



Rys. 74. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście samochodem „na minuty” w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

Ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście: samochód „na minuty” (car sharing)

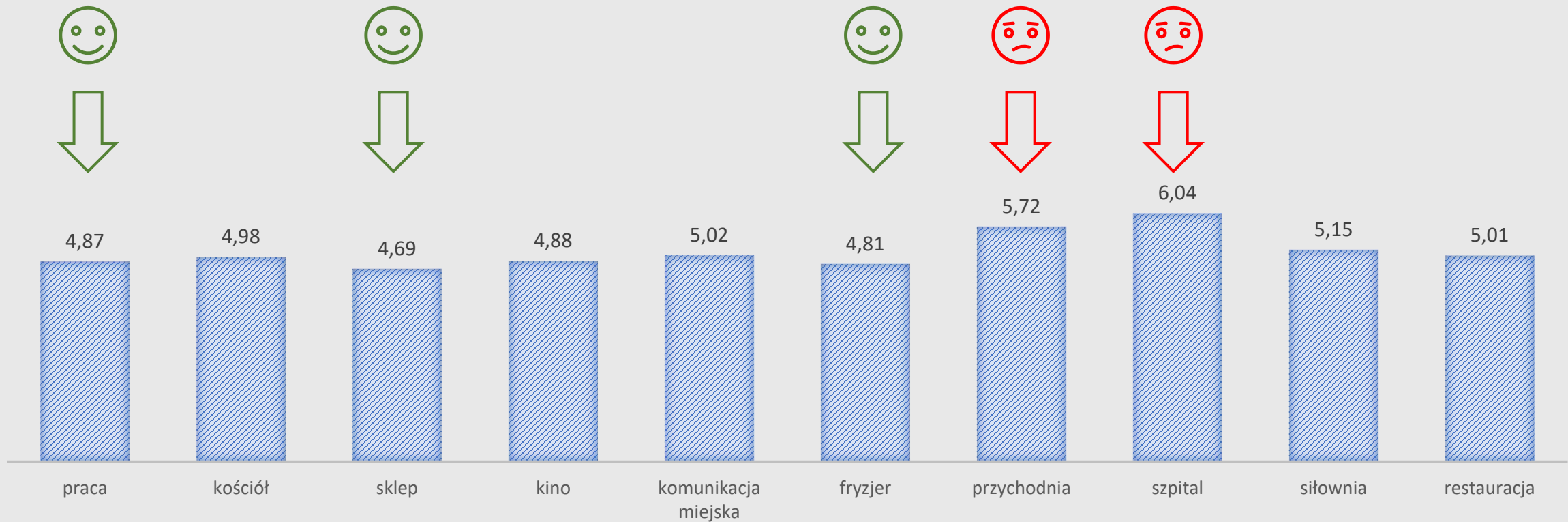


Rys. 75. Średnia ocena bezpieczeństwa poruszania się po mieście samochodem „na minuty” w zależności od płci i wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo niebezpiecznie, a 10 oznacza bardzo bezpiecznie

5. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19

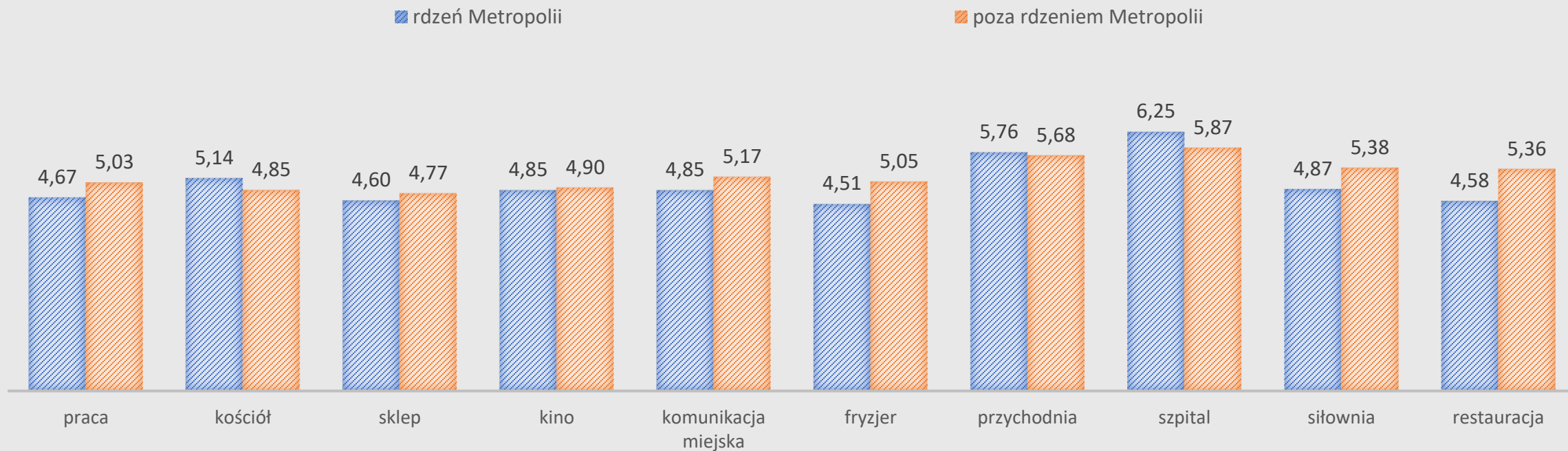
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 76. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 (ogółem)

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

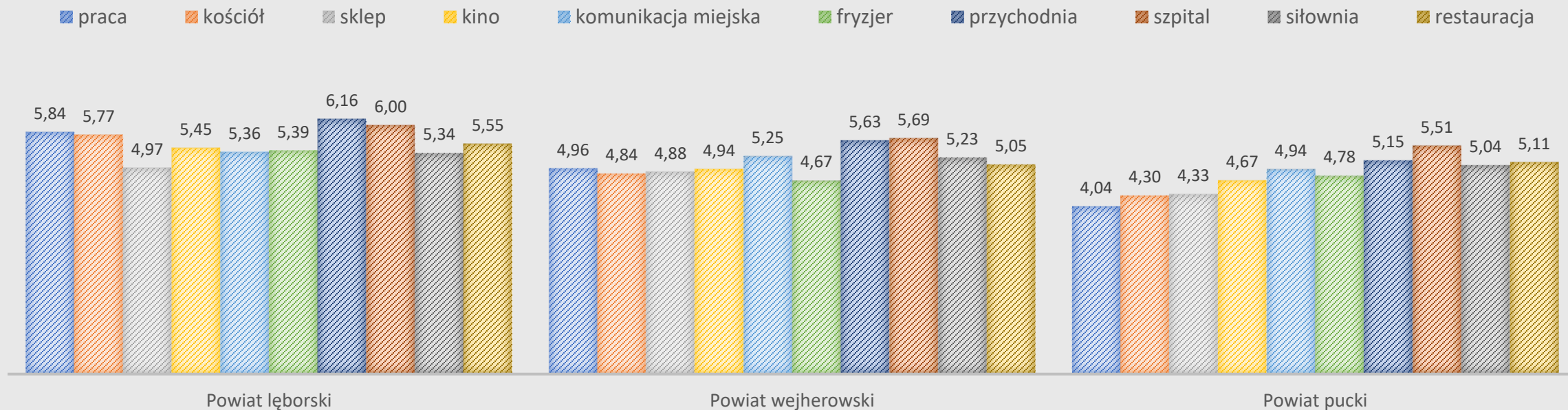
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 77. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od lokalizacji w Metropolii

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

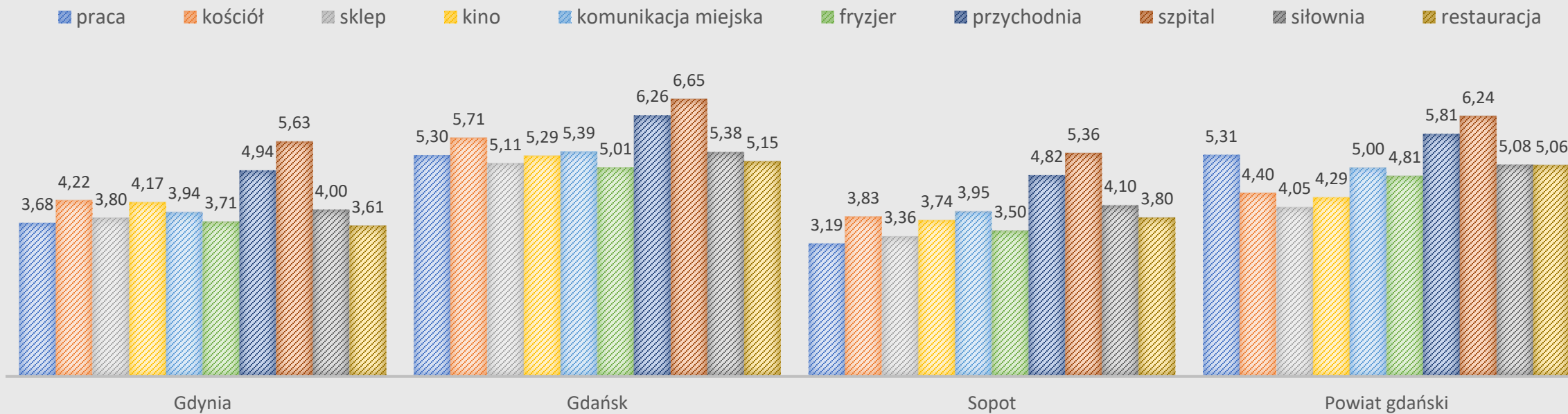
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 78. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

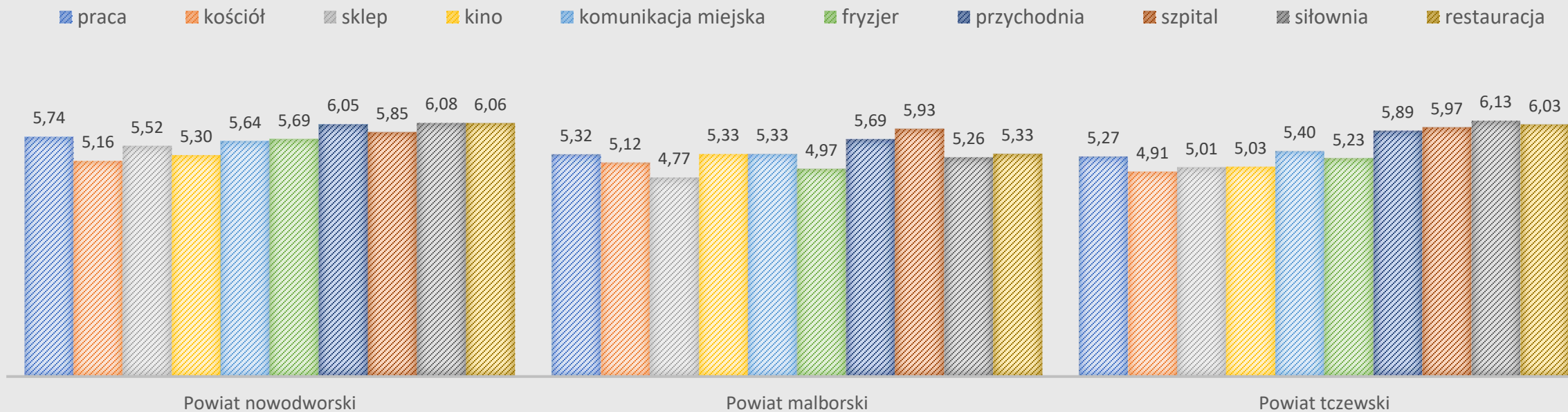
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 79. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

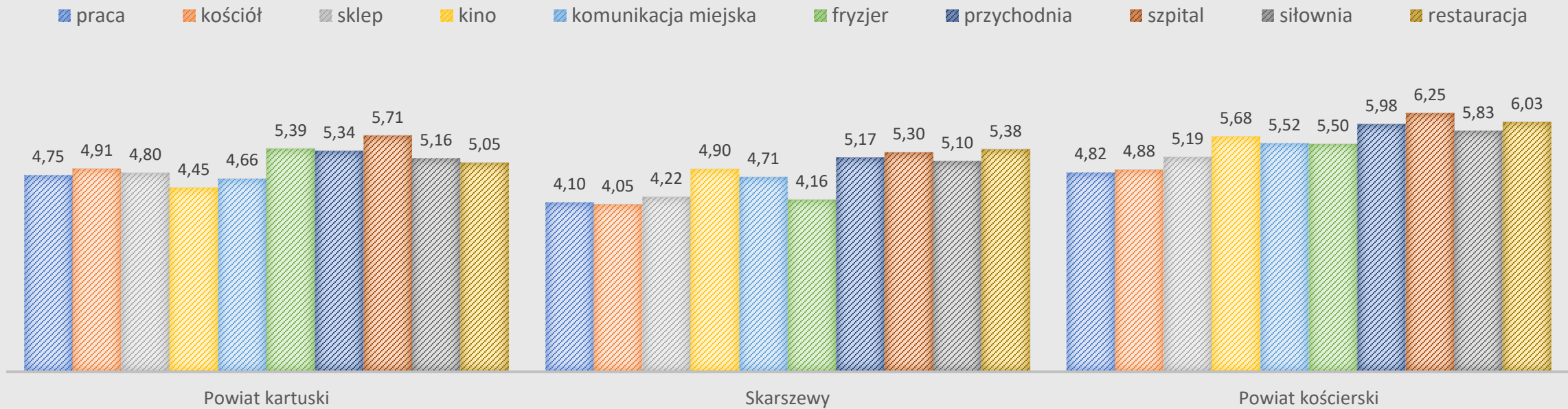
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 80. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

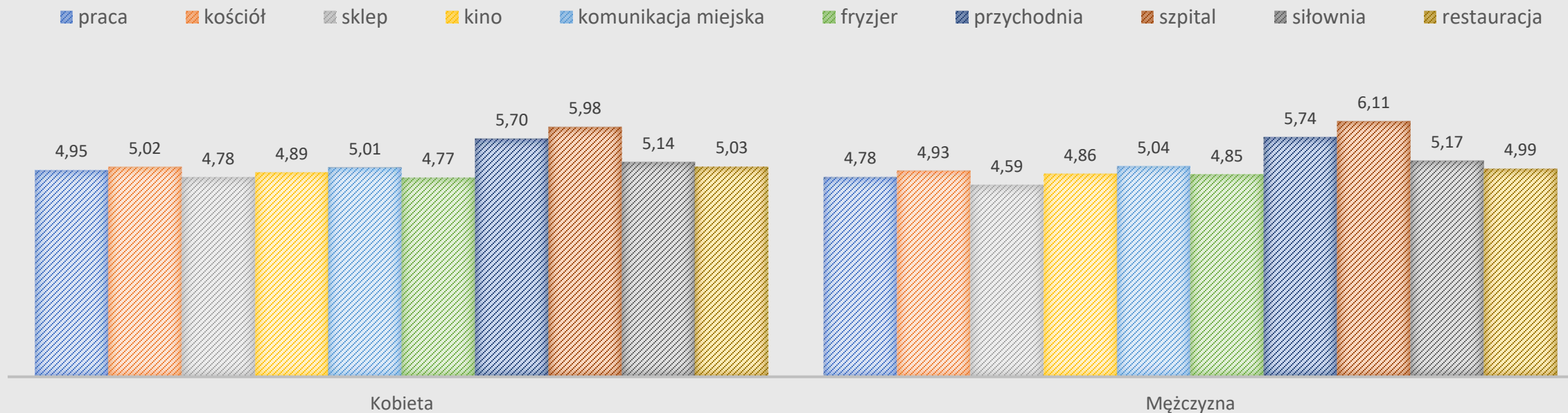
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 81. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od powiatu zamieszkania

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

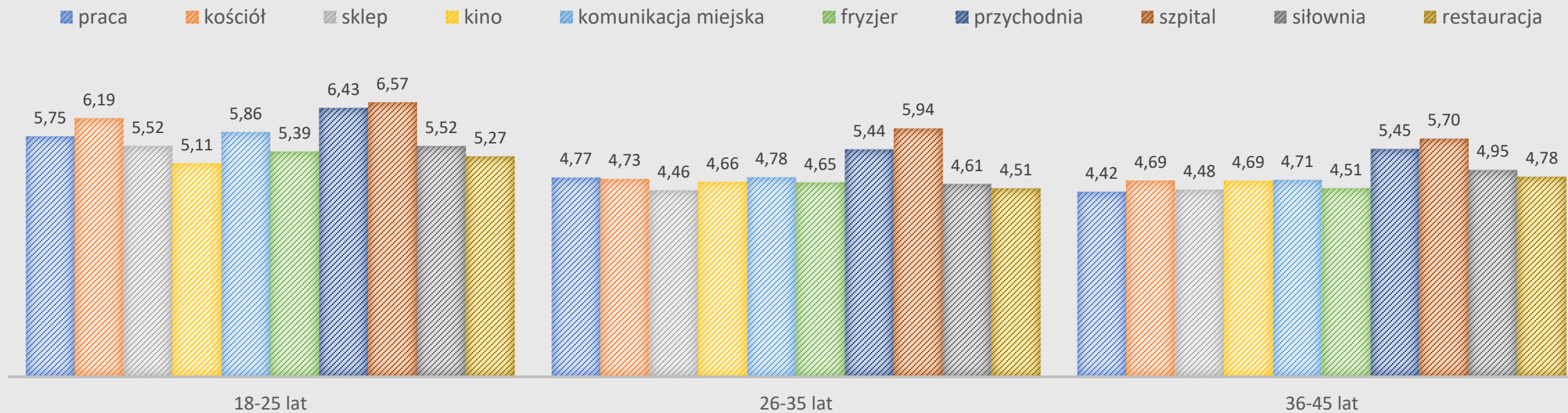
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 82. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

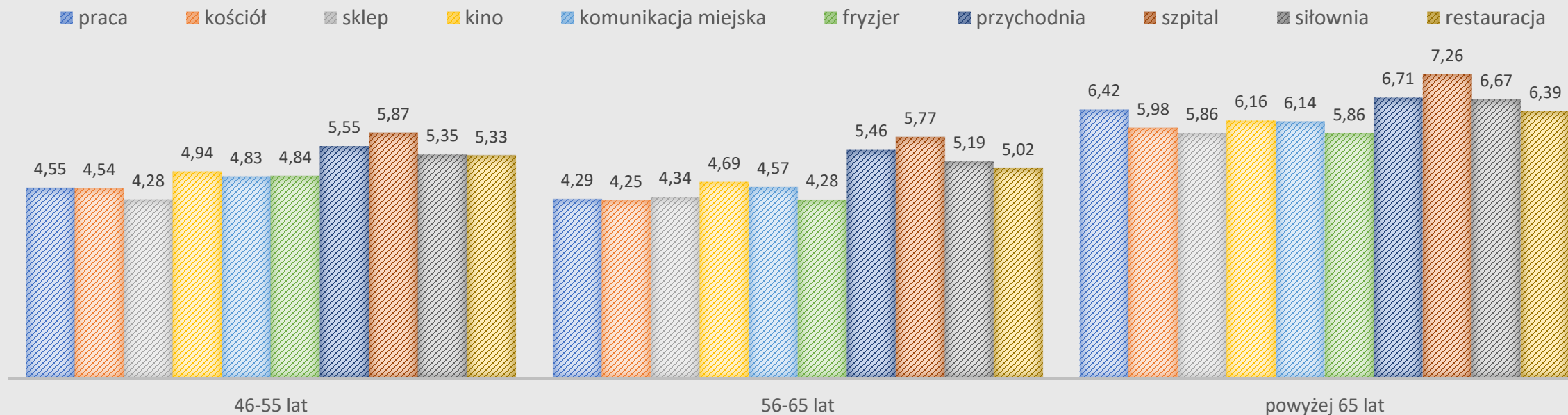
Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19



Rys. 83. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19

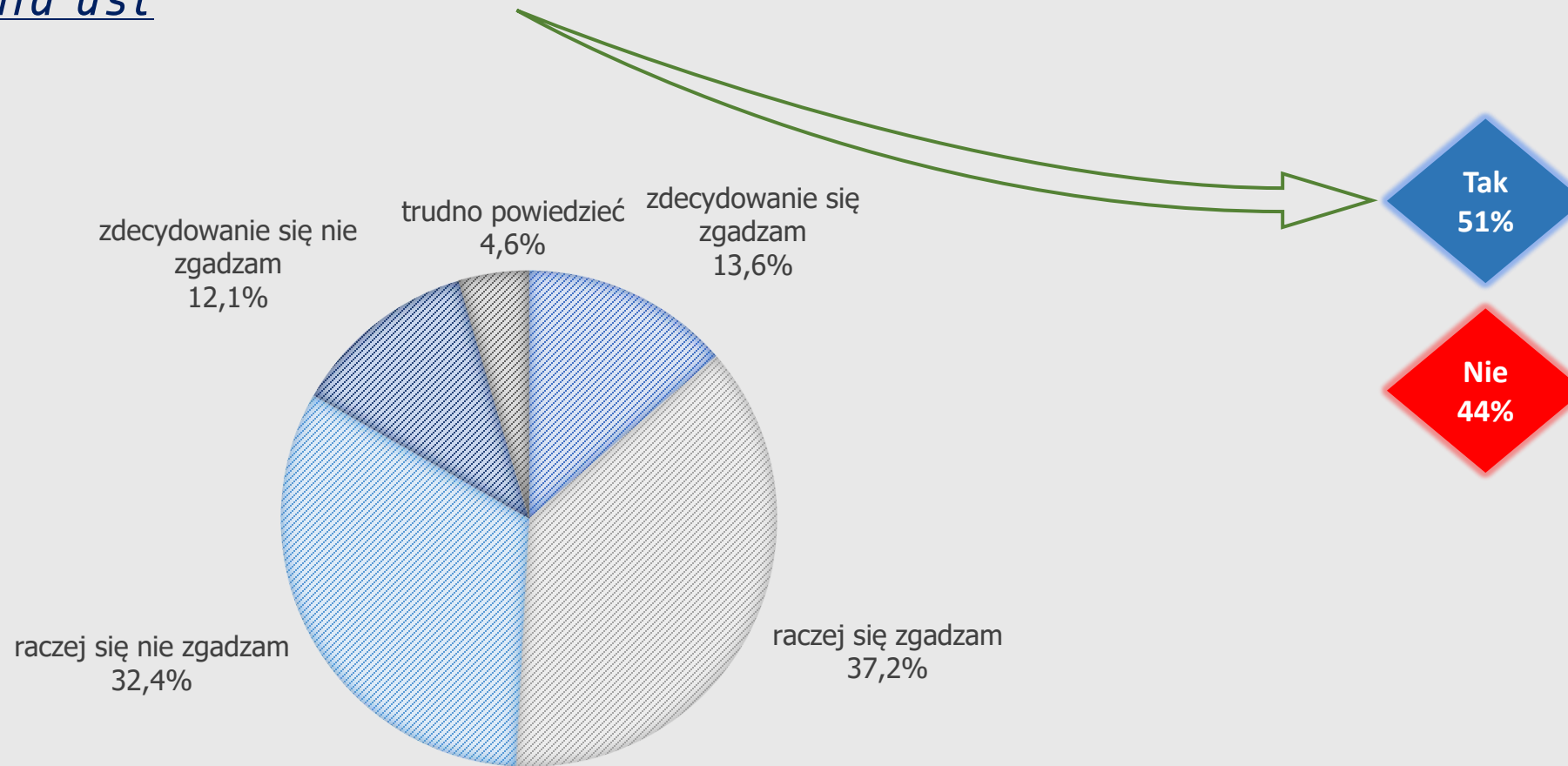


Rys. 84. Ocena różnych miejsc pod względem prawdopodobieństwa zarażenia się COVID-19 w zależności od wieku

Ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mało prawdopodobne, a 10 oznacza bardzo prawdopodobne

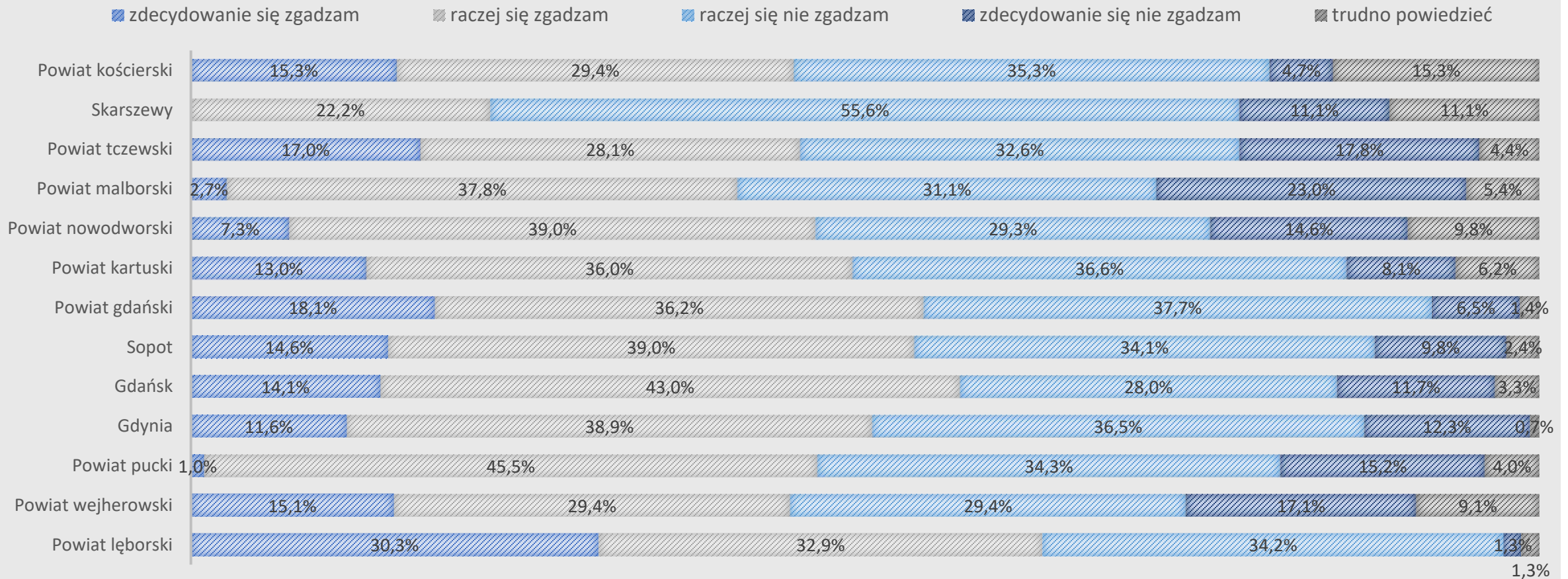
6. Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastłania ust



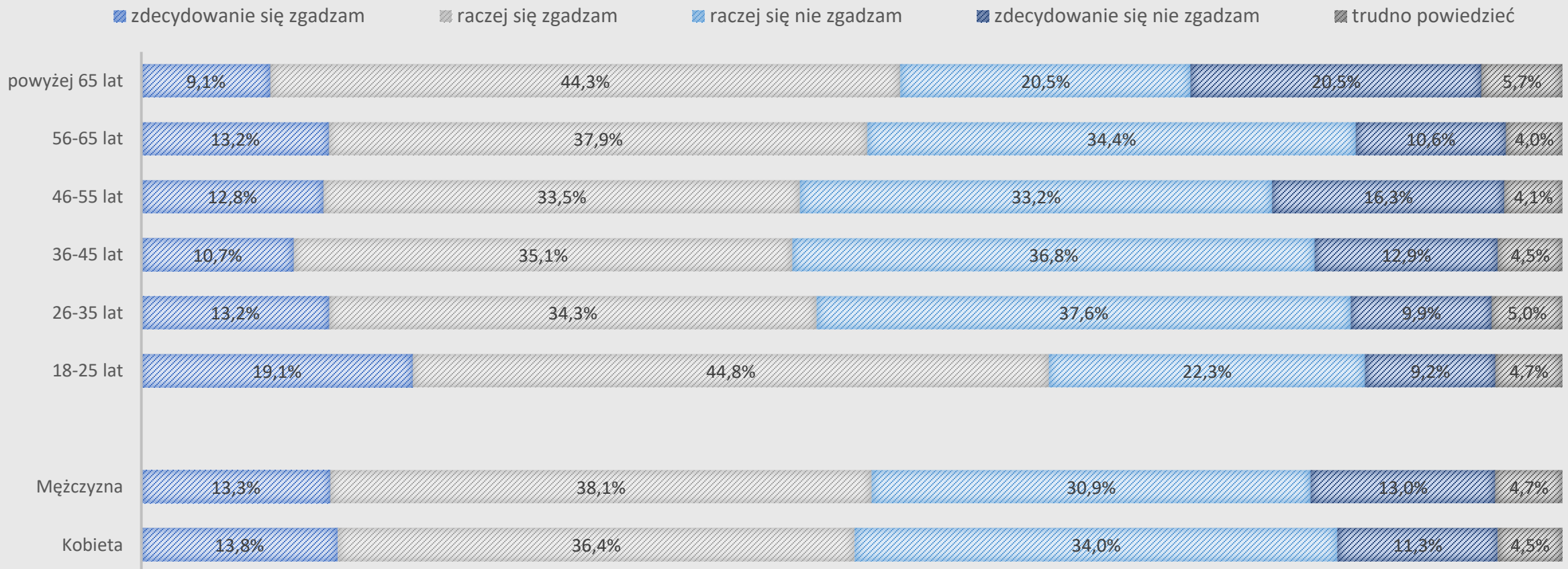
Rys. 85. Opinia: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastłania ust
(dane ważone, n=1944)

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastaniania ust



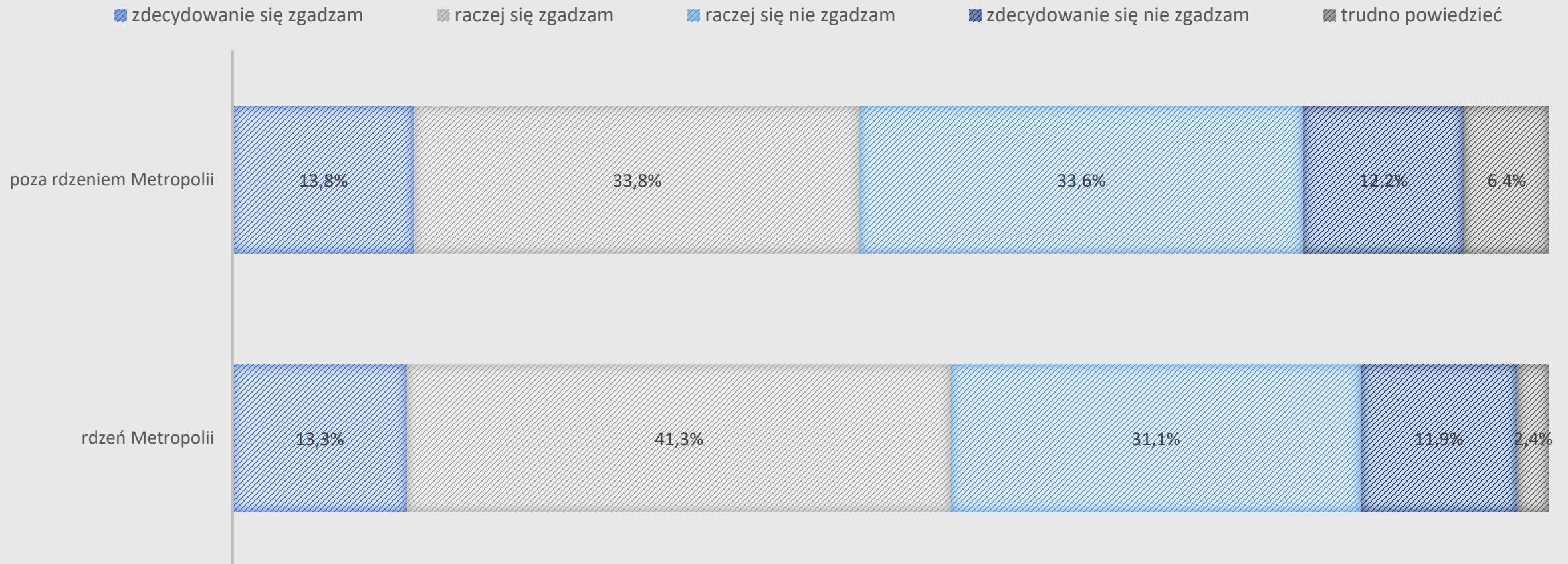
Rys. 86. Opinia: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastaniania ust w zależności od powiatu zamieszkania

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastłania ust



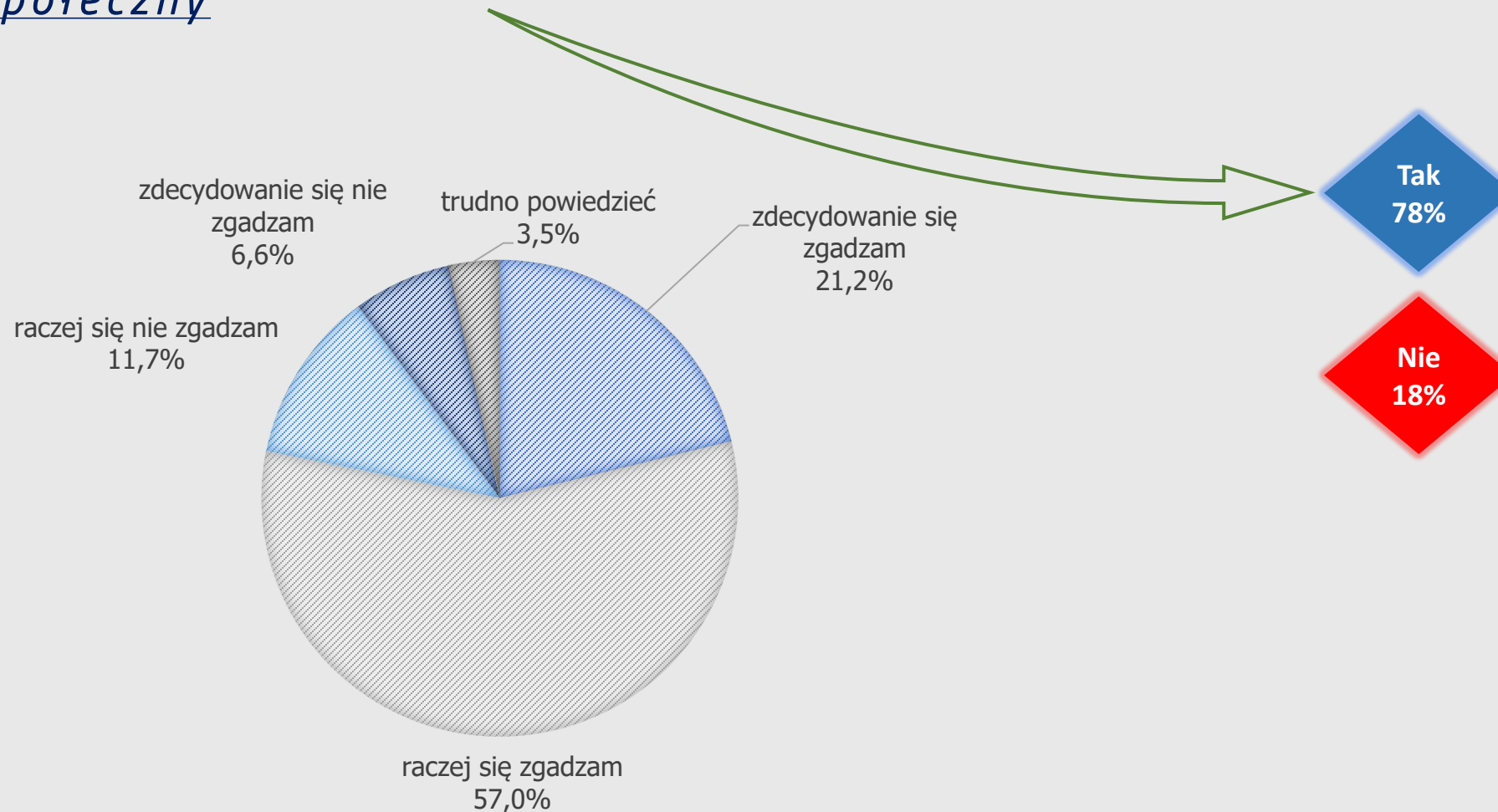
Rys. 87. Opinia: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastłania ust w zależności od płci i wieku

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastłania ust



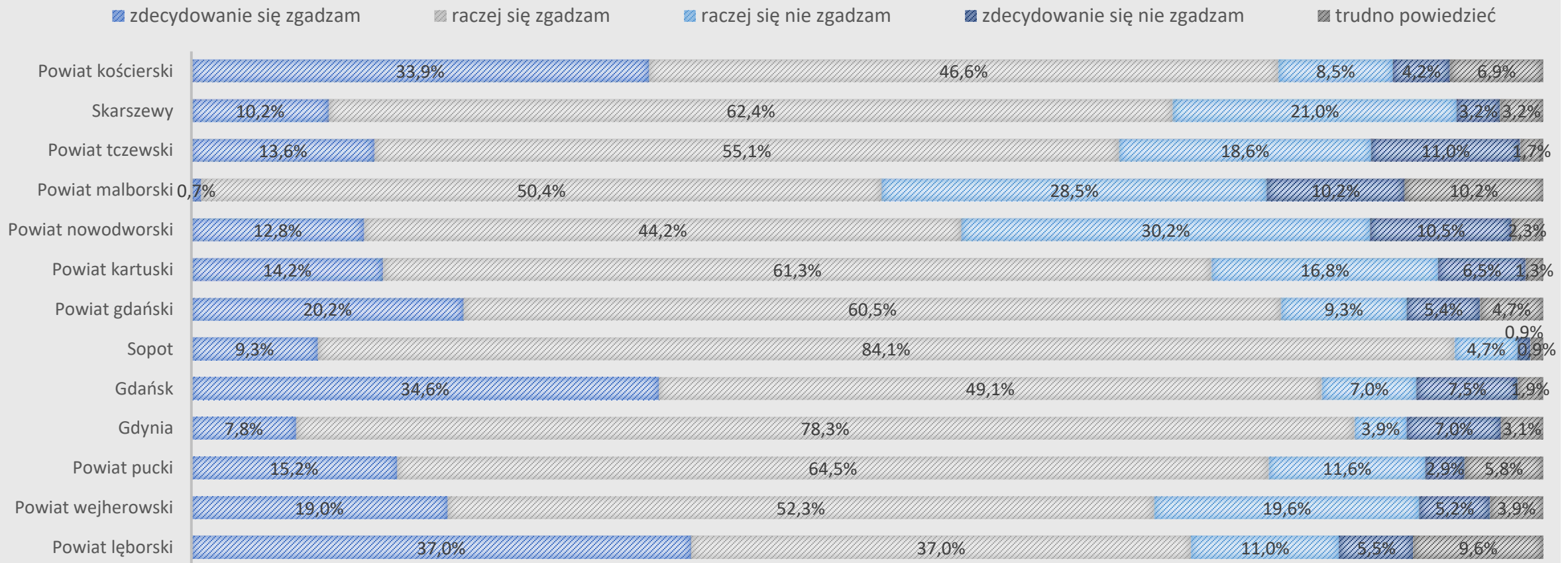
Rys. 88. Opinia: W komunikacji publicznej pasażerowie często łamią nakaz zastłania ust w zależności od lokalizacji w Metropolii

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny



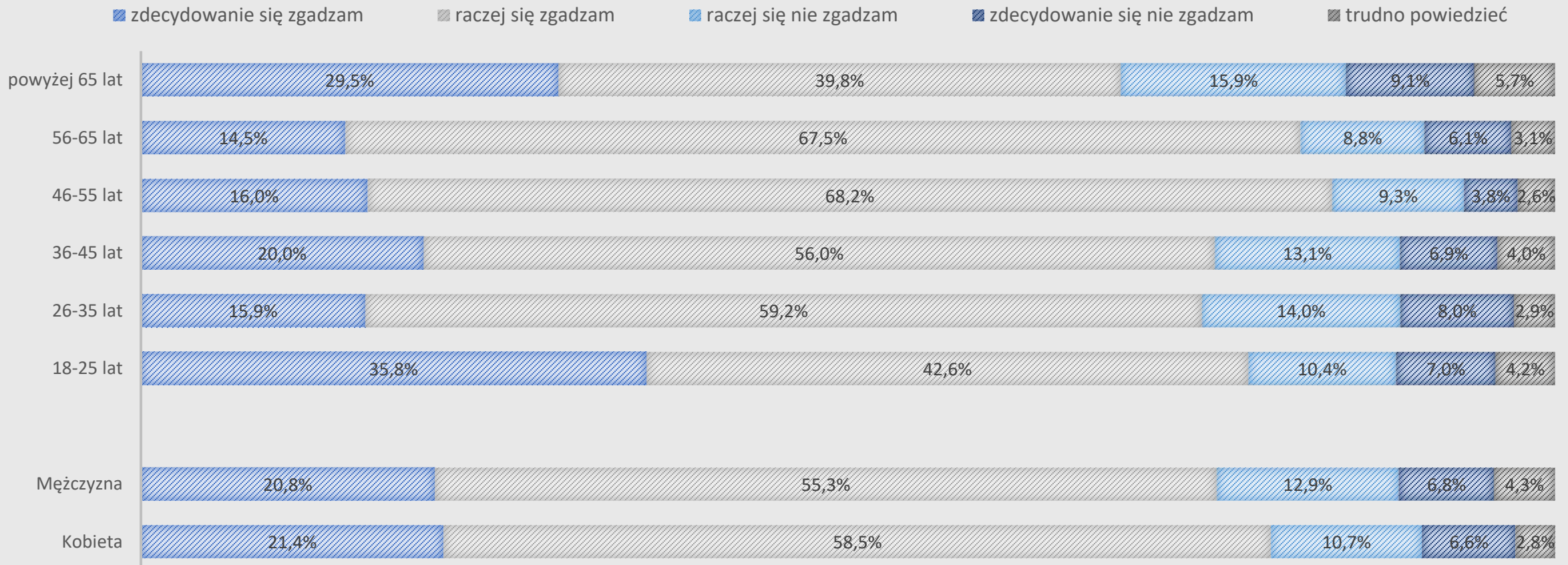
Rys. 89. Opinia: W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny
(dane ważone, n=1944)

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: *W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny*



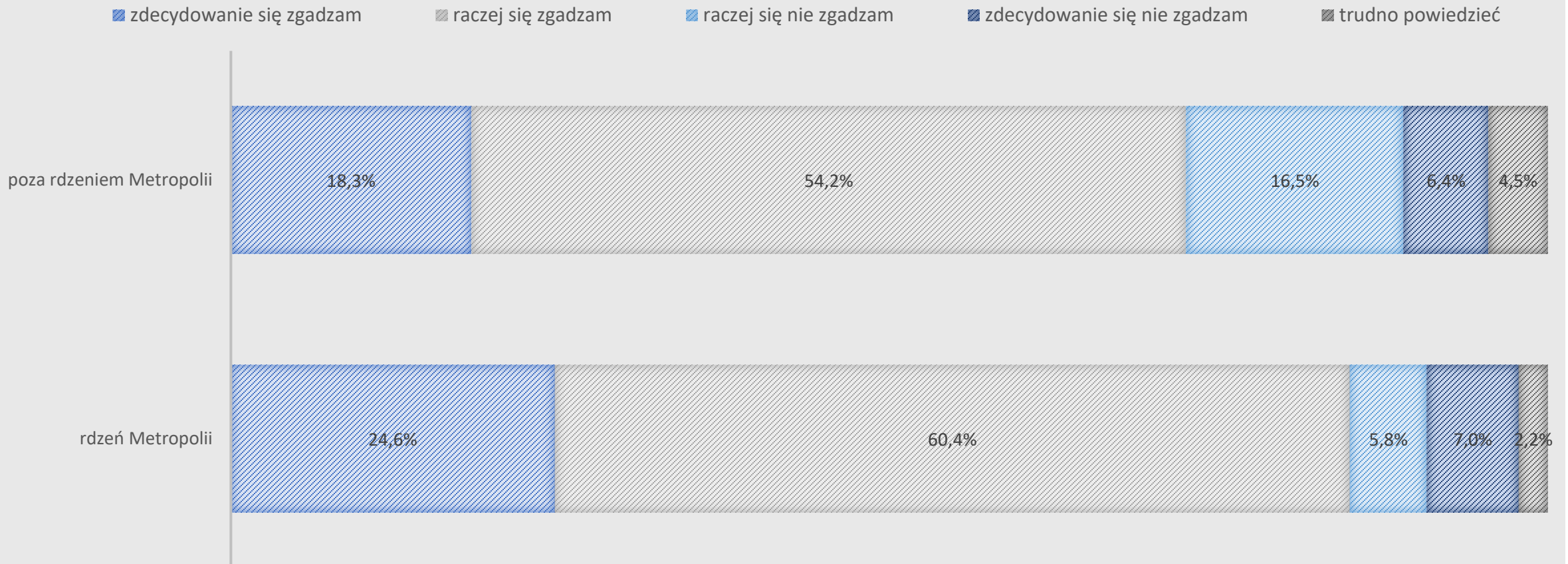
Rys. 90. Opinia: *W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny* od powiatu zamieszkania

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: *W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny*



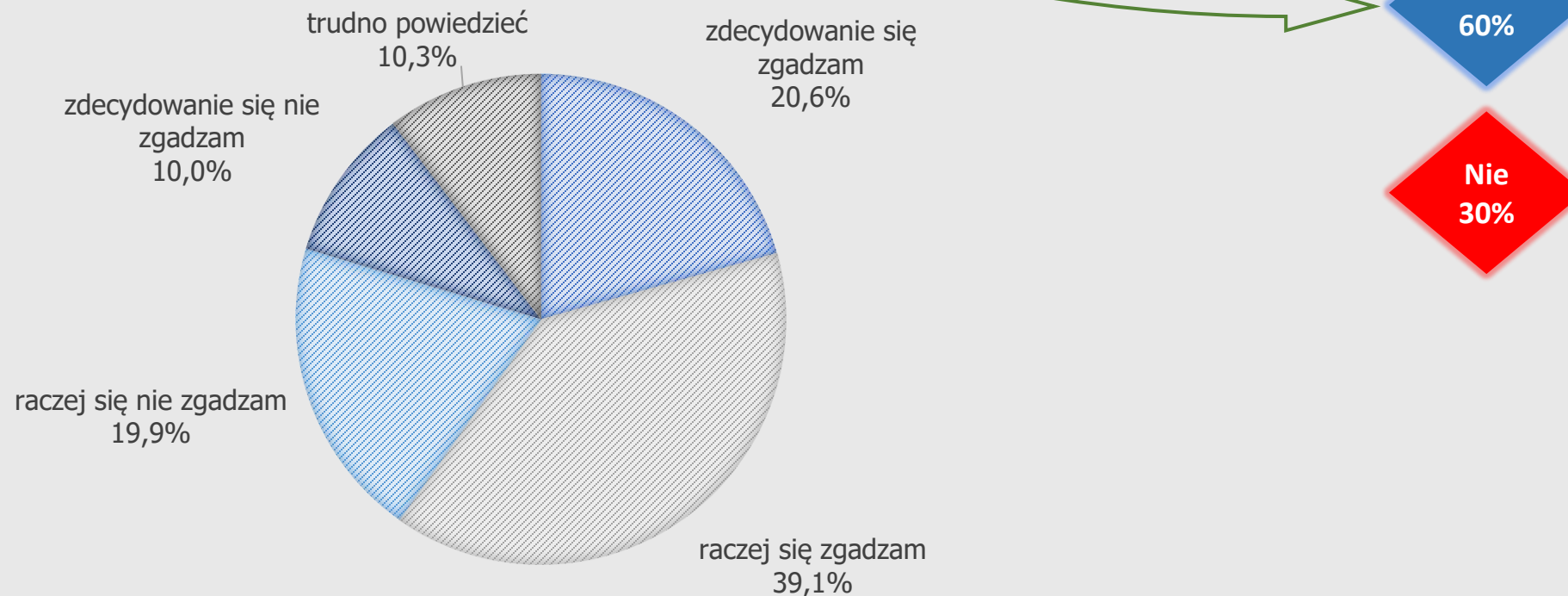
Rys. 91. Opinia: *W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny* od płci i wieku

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny



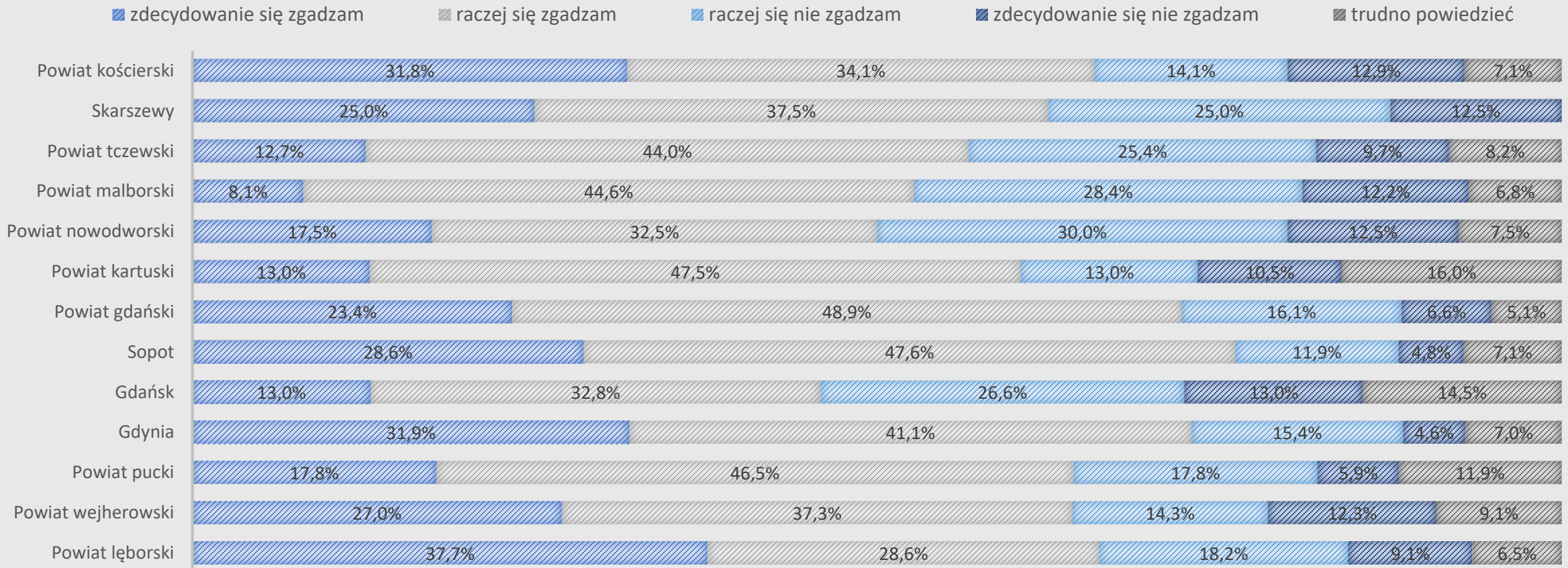
Rys. 92. Opinia: W komunikacji publicznej trudno jest utrzymać dystans społeczny w zależności od lokalizacji w Metropolii

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo



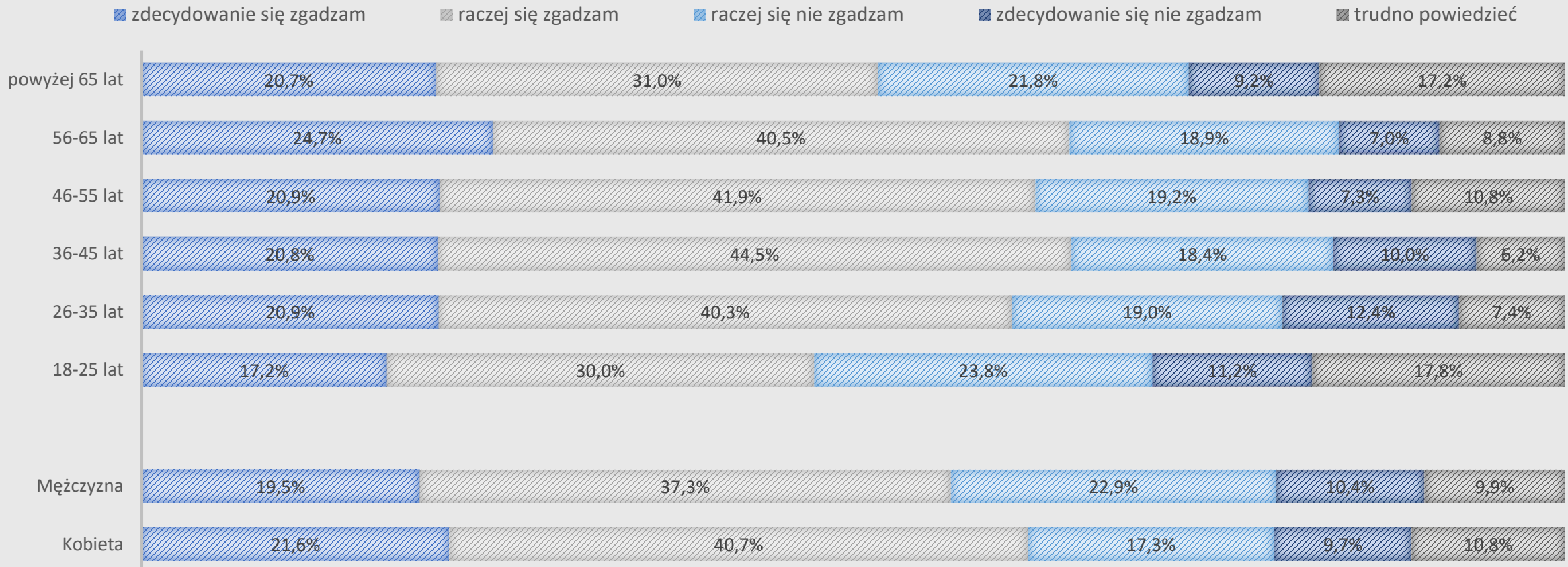
Rys. 93. Opinia: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo
(dane ważone, n=1944)

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo



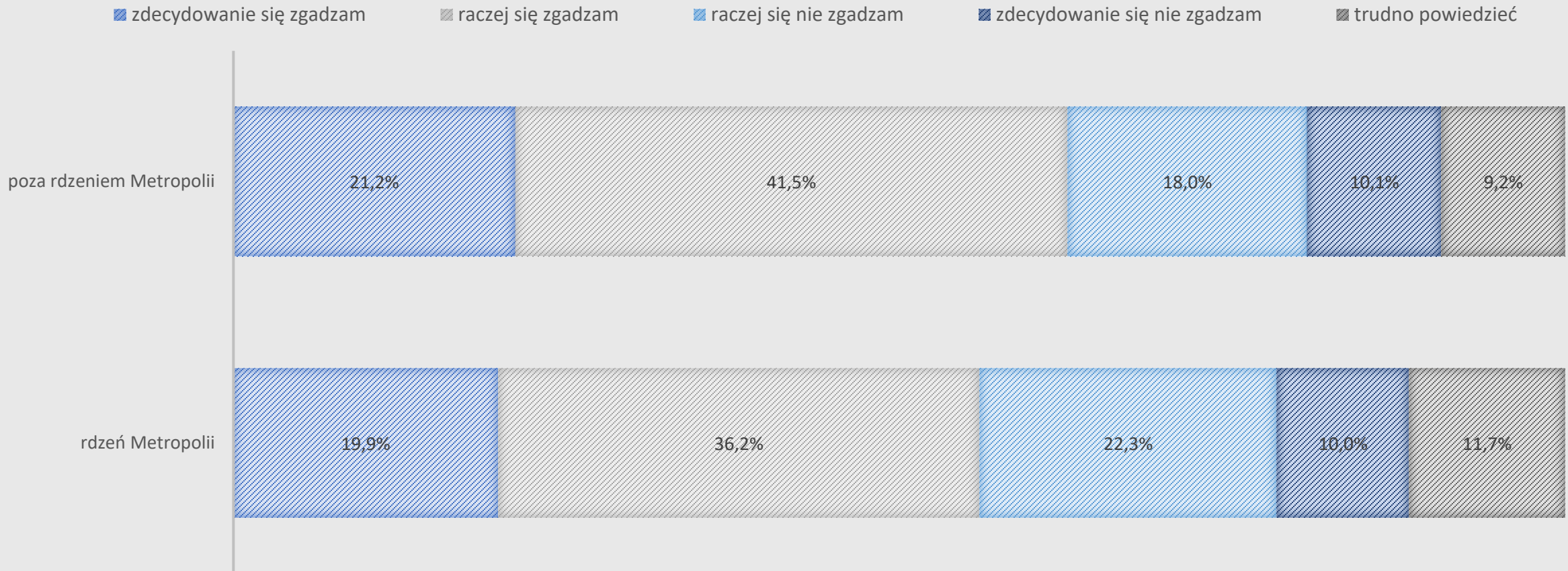
Rys. 94. Opinia: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo w zależności od powiatu zamieszkania

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo



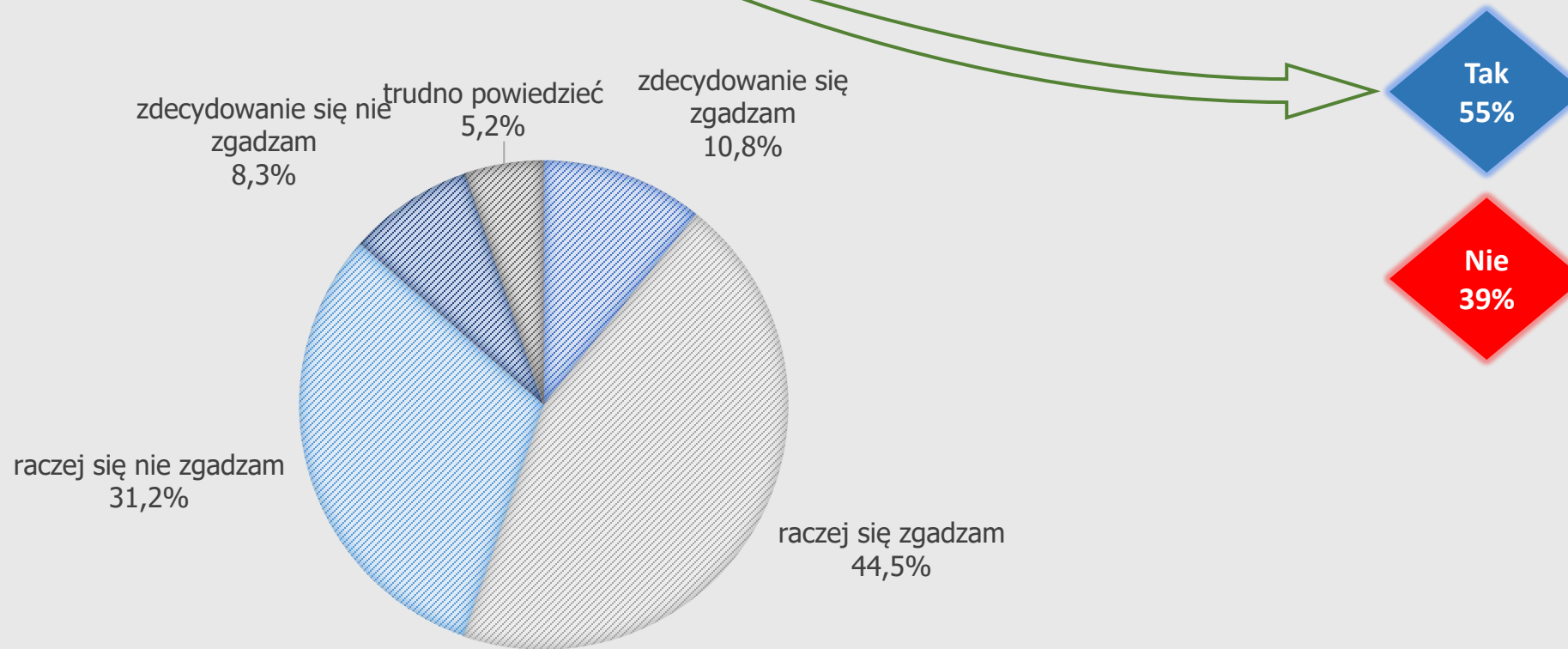
Rys. 95. Opinia: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo w zależności od płci i wieku

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo



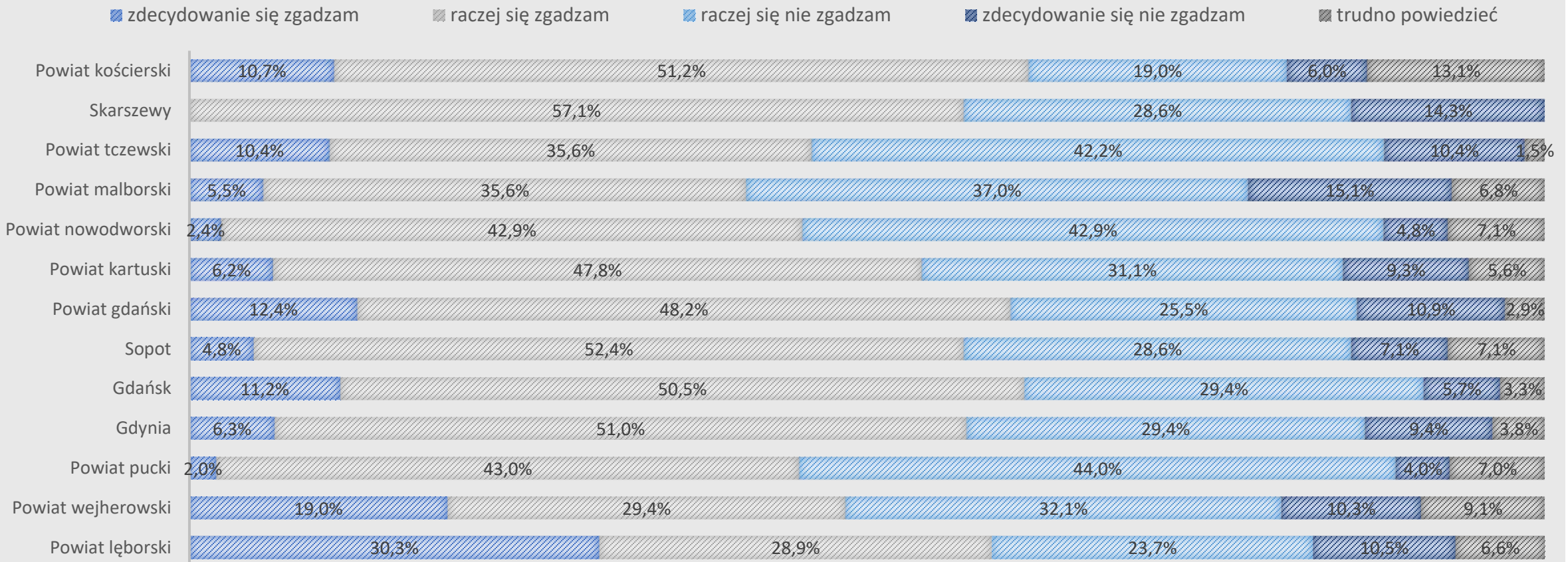
Rys. 96. Opinia: W czasie pandemii pojazdy komunikacji publicznej są częściej dezynfekowane, co zapewnia bezpieczeństwo w zależności od lokalizacji w Metropolii

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepiętione



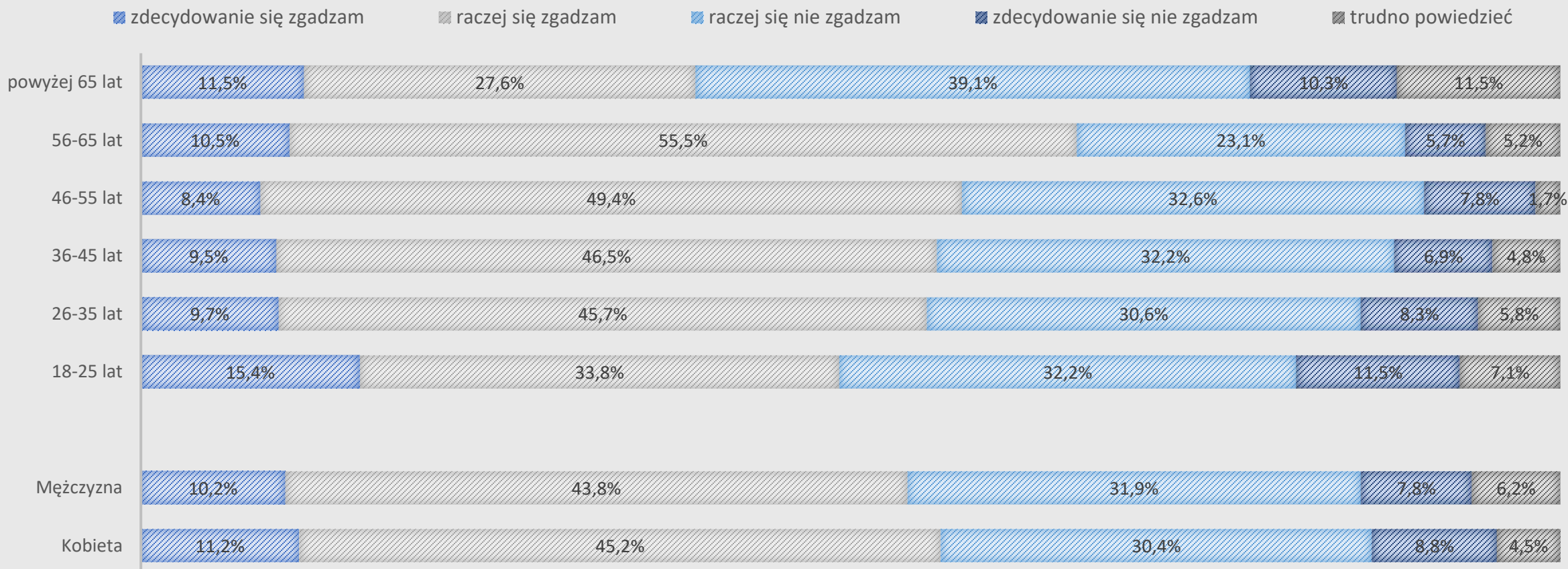
Rys. 97. Opinia: Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepiętione
(dane ważone, n=1944)

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: *Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepiętione*



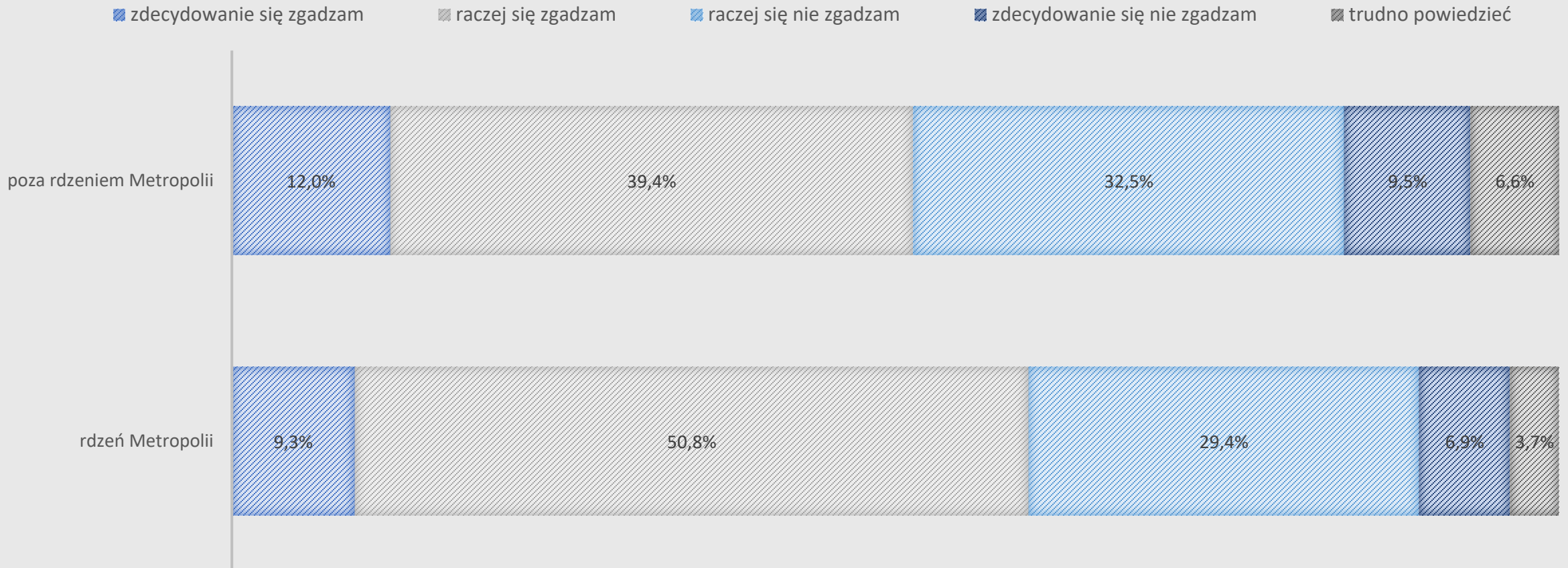
Rys. 98. Opinia: *Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepiętione* w zależności od powiatu zamieszkania

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: *Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepiętione*



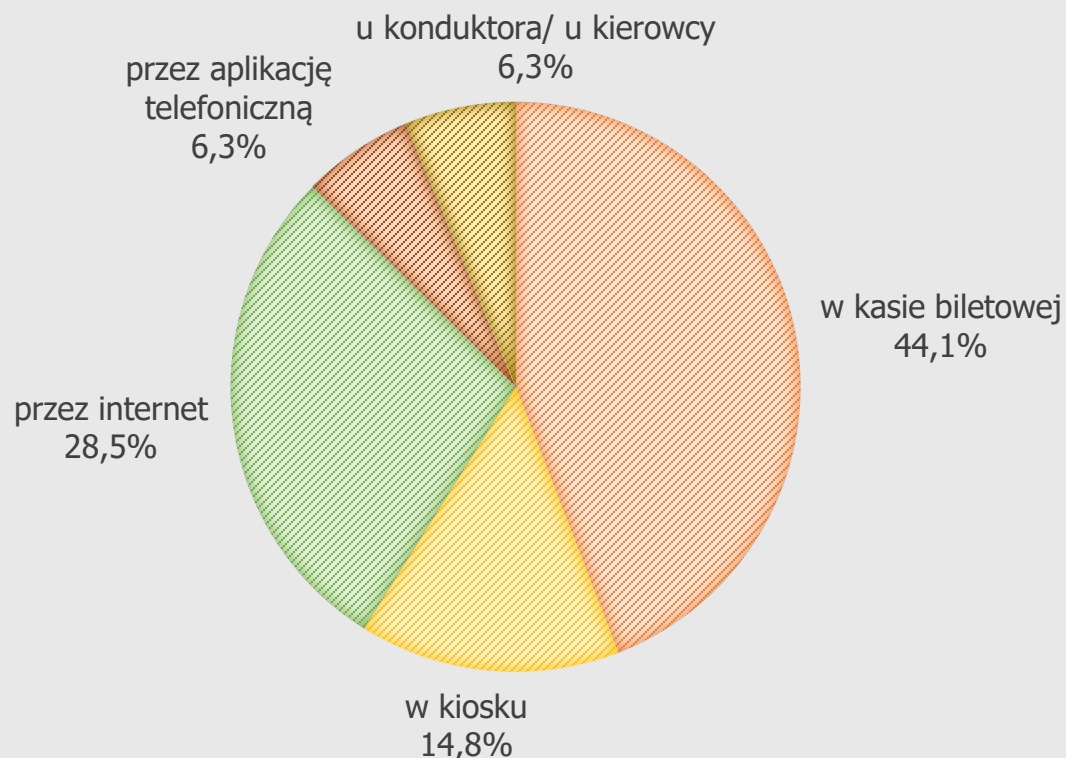
Rys. 99. Opinia: *Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepiętione* w zależności od płci i wieku

Opinie na temat transportu publicznego w czasie pandemii: Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepełnione



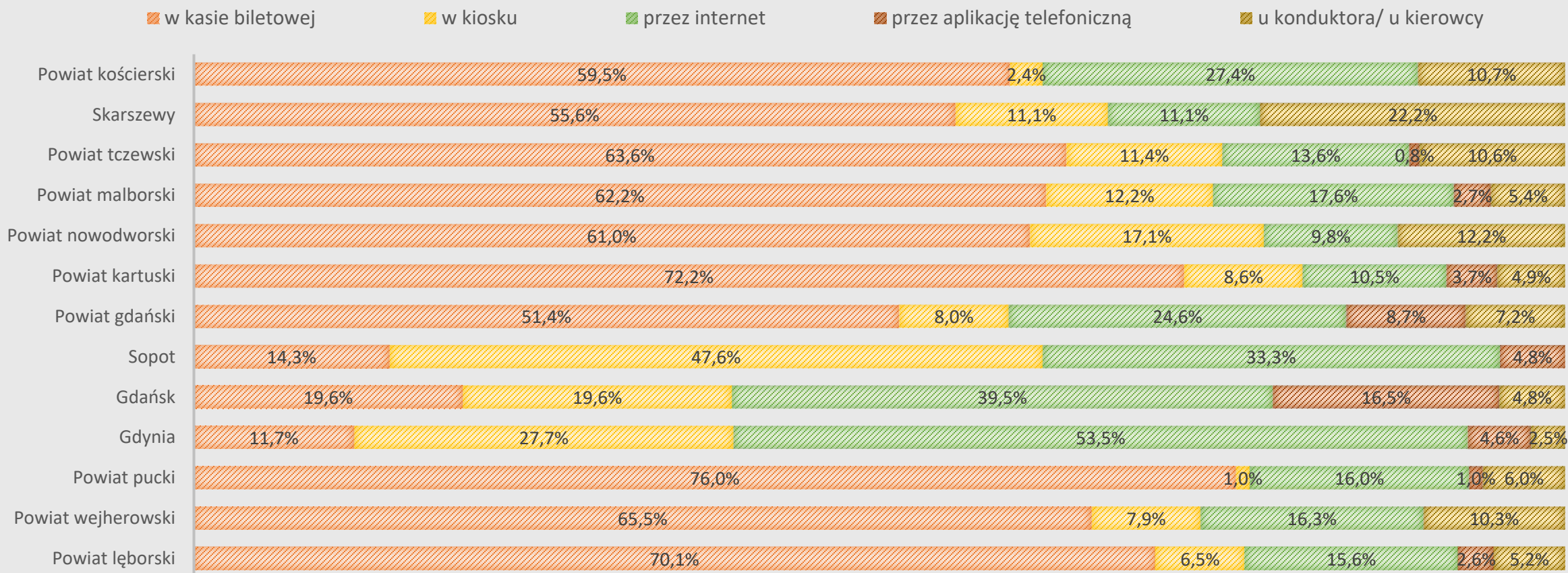
Rys. 100. Opinia: Boję się, że pojazdy komunikacji publicznej także w trakcie pandemii jeżdżą przepełnione w zależności od lokalizacji w Metropolii

7. Bilety na przejazd transportem publicznym

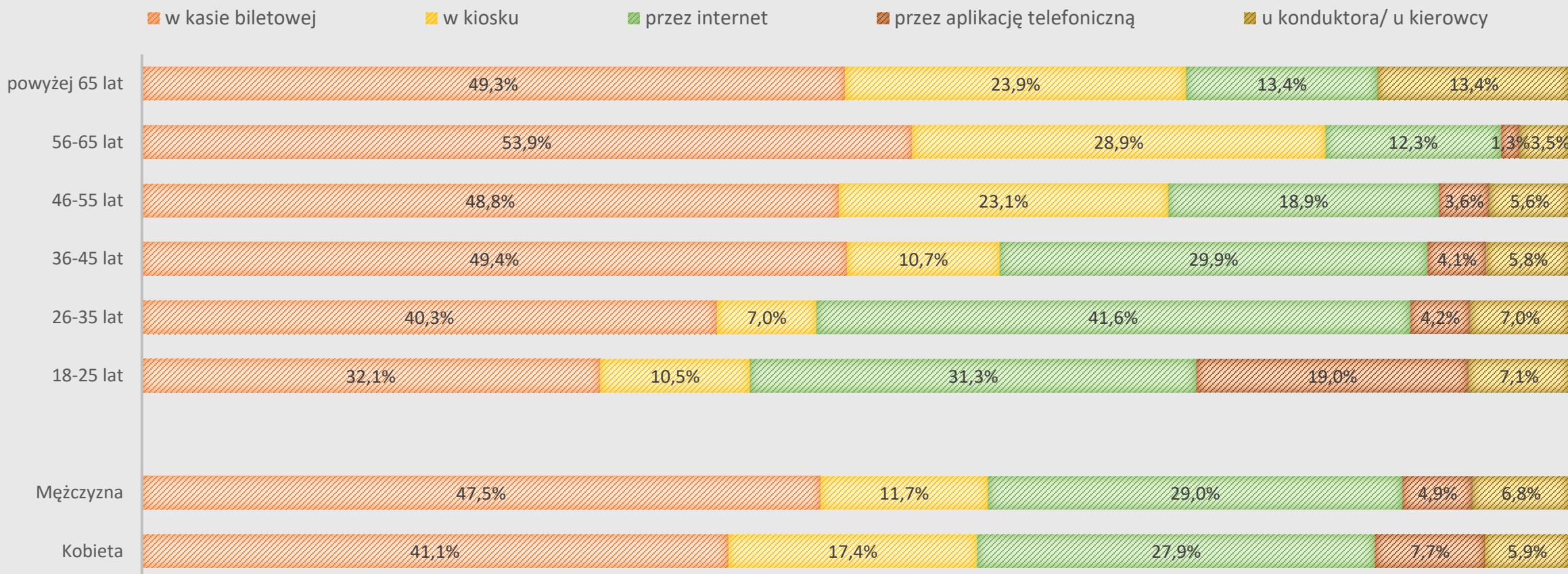


Najczęściej bilety na przejazd transportem publicznym były kupowane w kasie biletowej – 44% wskazań badanych respondentów. W przypadku wskazań na: przez aplikację telefoniczną oraz przez Internet należy pać pod uwagę nakładanie się tych wskazań (sposobów sprzedaży) – aplikacja telefoniczna to jednak też Internet. Zatem wskazania te należy traktować łącznie jako Internet (aplikacja telefoniczna, bankowa, aplikacja dedykowana). W takim rozumieniu tych sposobów zakupu połączony czynnik to 35% wskazań – zatem więcej niż co trzeci podróżujący transportem publicznym dokonywał przed pandemią zakupu biletu w ten sposób.

Rys. 101. Najczęstszy sposób zakupu (przed pandemią) biletów na przejazd transportem publicznym (dane ważone, n=1944)



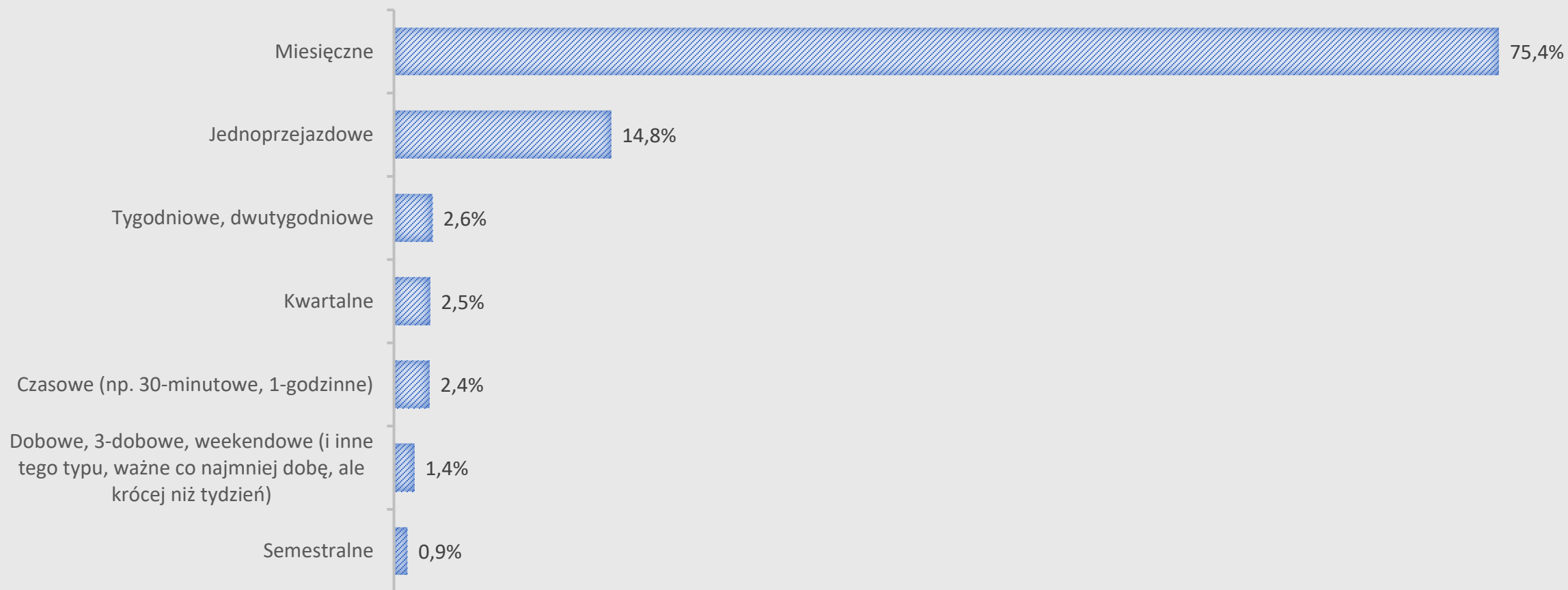
Rys. 102. Najczęstszy sposób zakupu (przed pandemią) biletów na przejazd transportem publicznym w zależności od powiatu zamieszkania



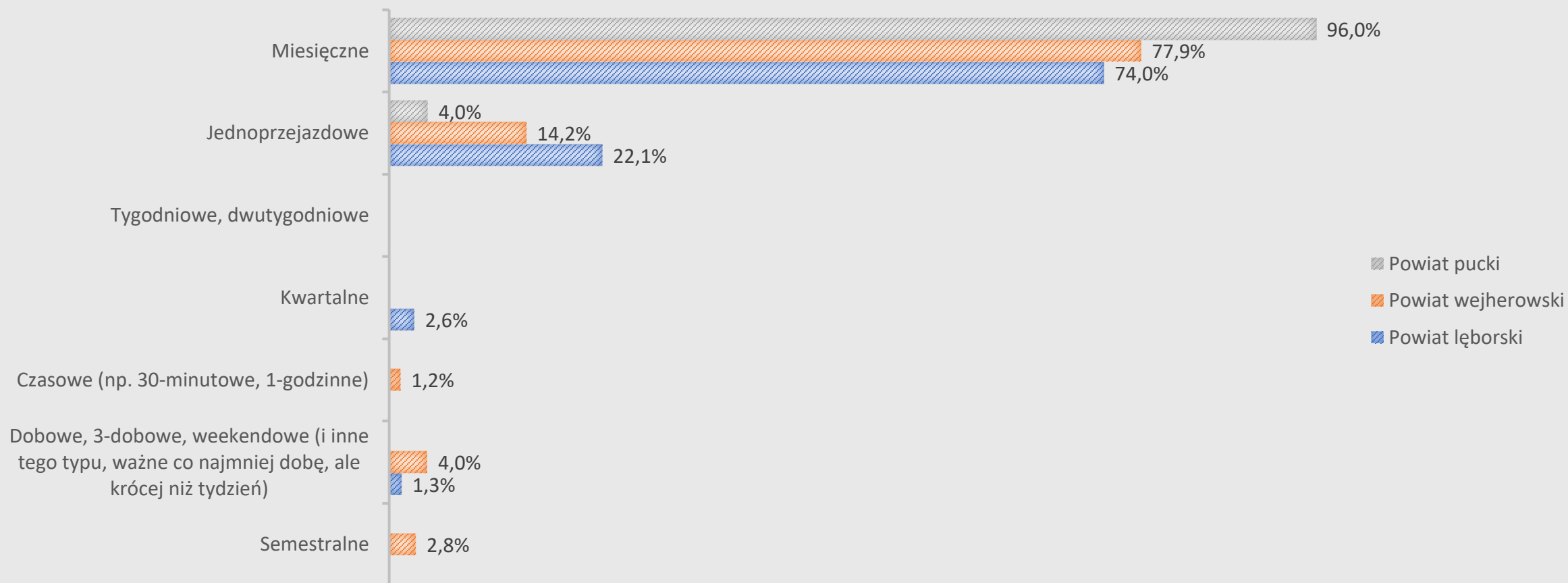
Rys. 103. Najczęstszy sposób zakupu (przed pandemią) biletów na przejazd transportem publicznym w zależności od płci i wieku



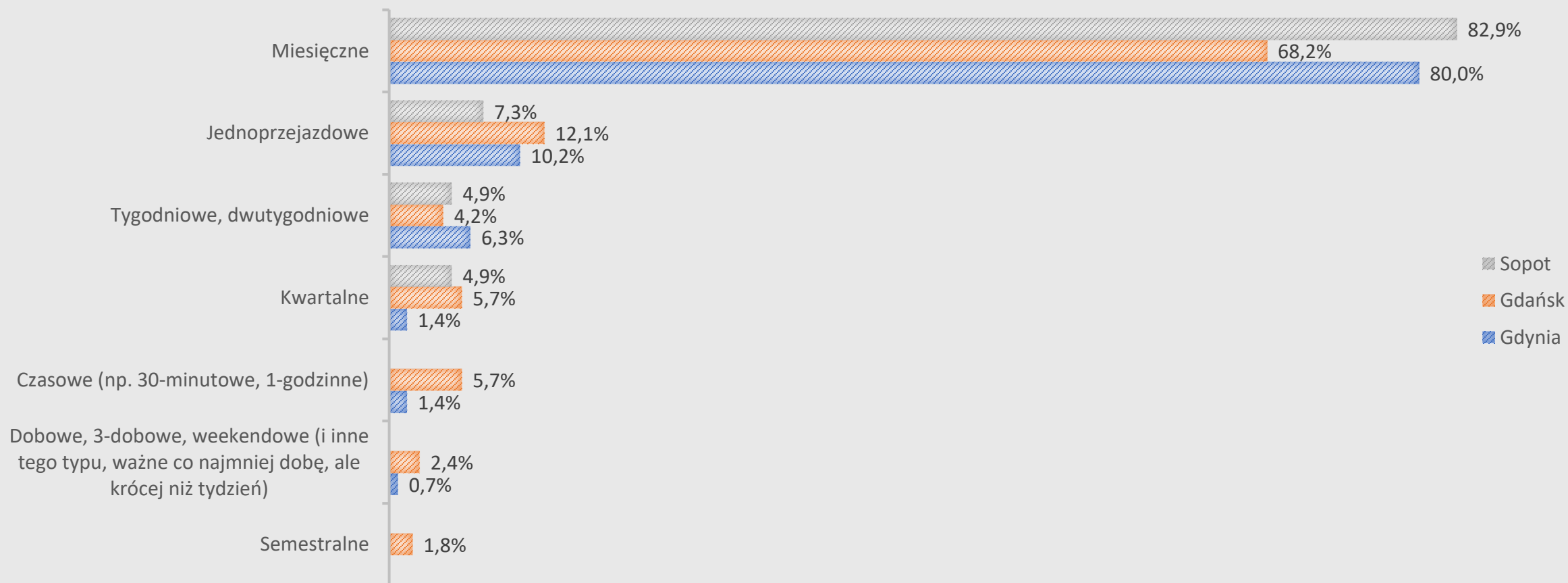
Najpopularniejszym rodzajem kupowanego biletu na przejazd transportem publicznym przed pandemią był bilet miesięczny – 75% wskazań badanych. Nie jest to zaskoczeniem z uwagi na fakt, że respondentami w badaniu są osoby, które przed pandemią korzystały z transportu publicznego kilka razy w tygodniu lub częściej. Jednorazowe bilety zostały wskazane przez 15% badanych, pozostałe rodzaje biletów to wskazanie, których udział nie przekracza 3%.



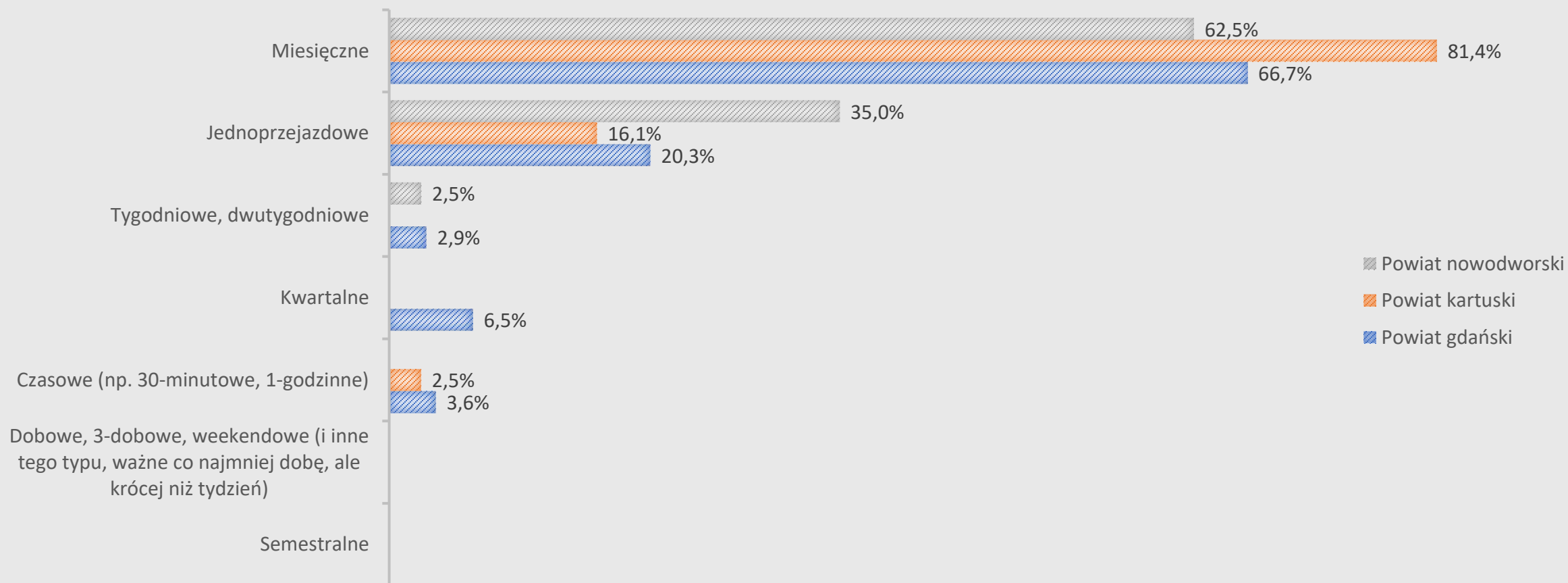
**Rys. 104. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią)
(dane ważone, n=1944)**



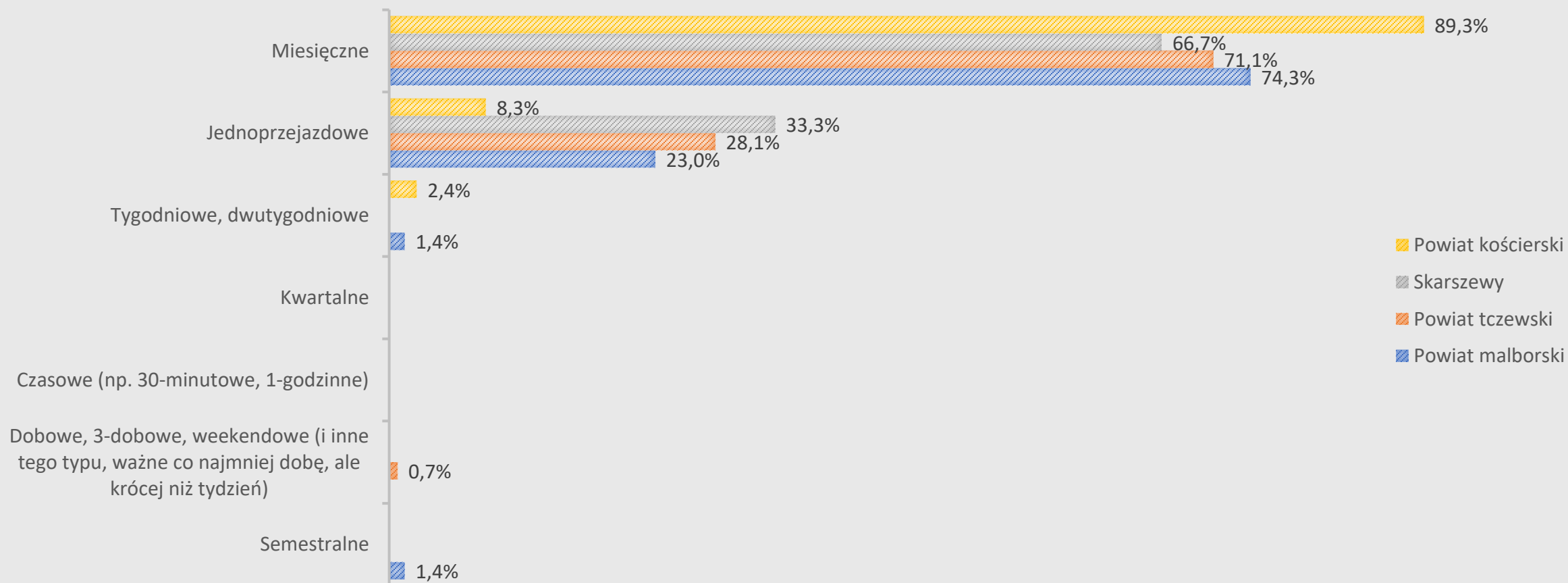
Rys. 105. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią) w zależności od powiatu zamieszkania (dane ważone, n=1944)



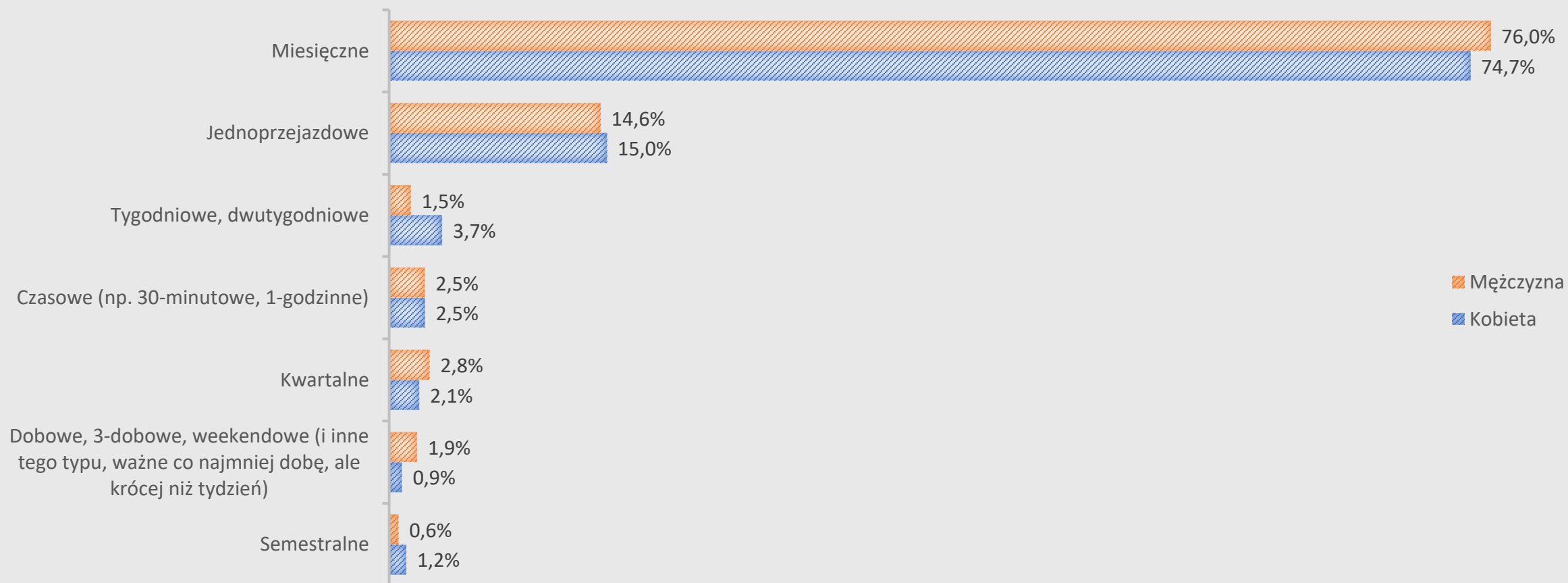
Rys. 106. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią) w zależności od powiatu zamieszkania (dane ważone, n=1944)



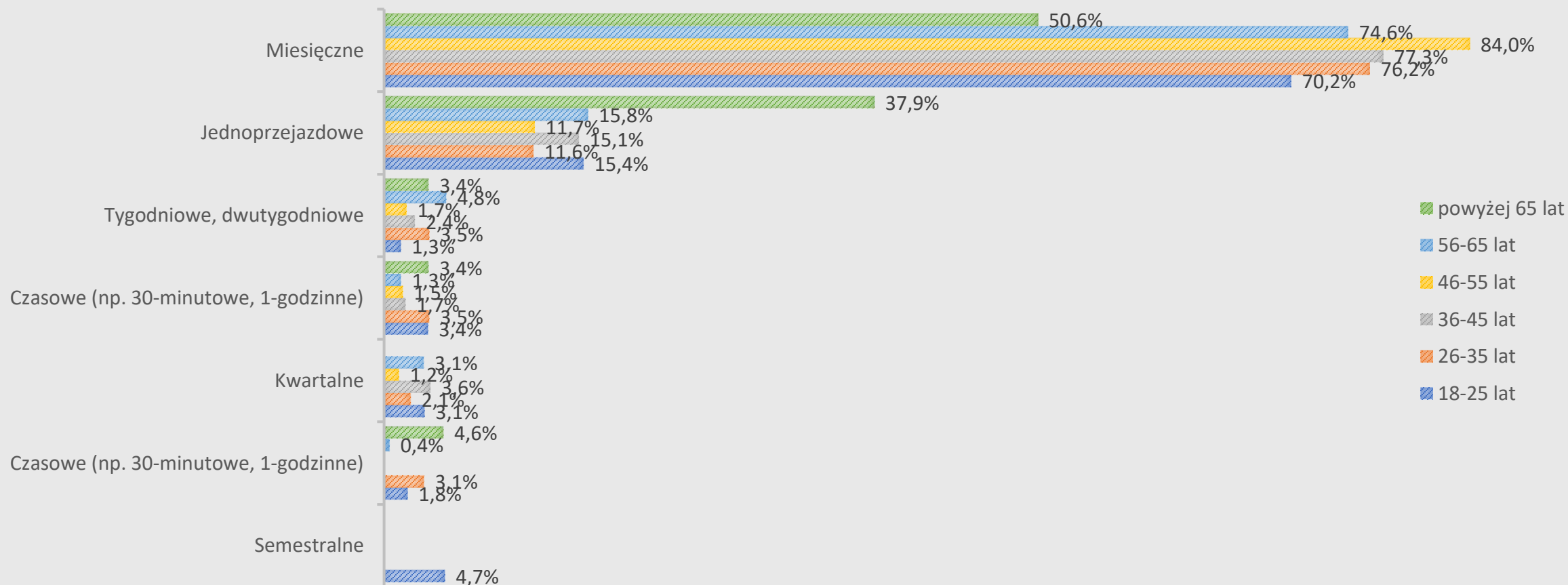
Rys. 107. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią) w zależności od powiatu zamieszkania (dane ważone, n=1944)



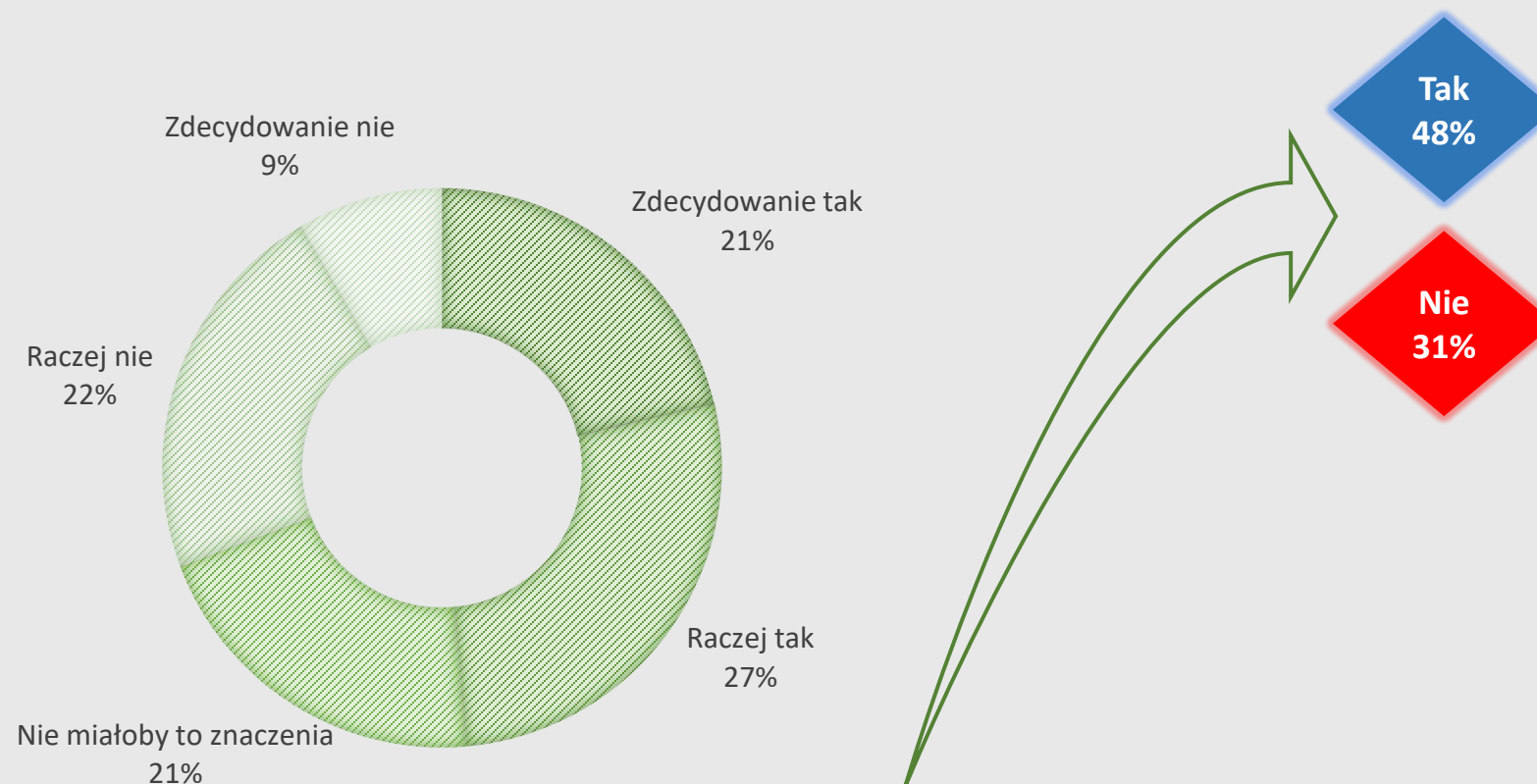
Rys. 108. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią) w zależności od powiatu zamieszkania (dane ważone, n=1944)



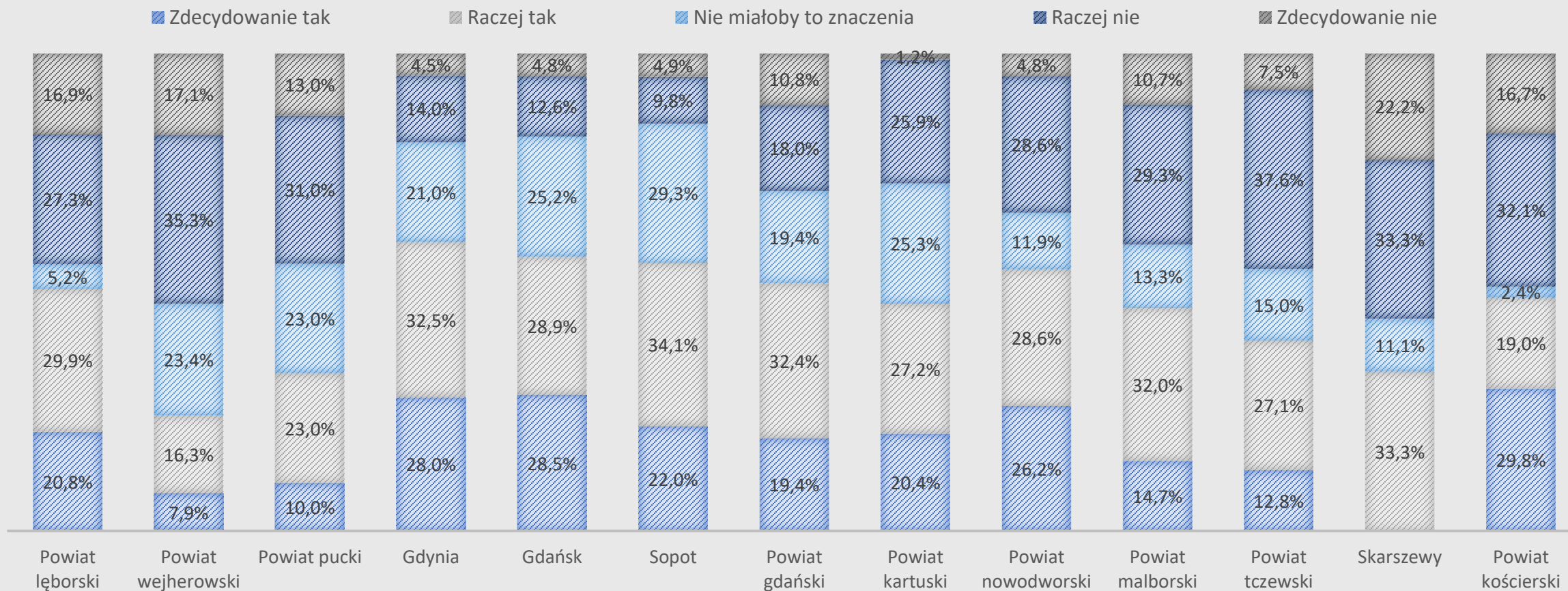
Rys. 109. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią) w zależności od płci



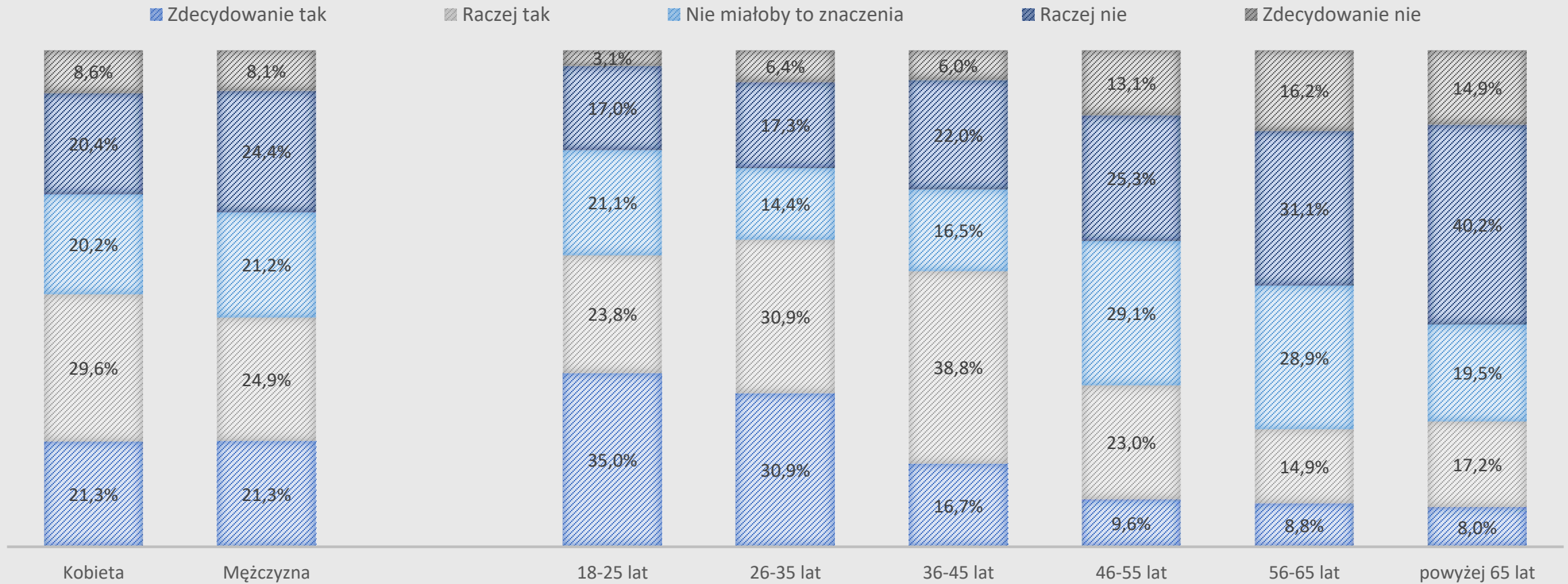
Rys. 110. Najczęściej kupowany rodzaj biletów na przejazd transportem publicznym (przed pandemią) w zależności od wieku



Rys. 111. Zainteresowanie aplikacją na wszystkie środki transportu, która automatycznie policzy najkorzystniejszą cenę biletu, nawet w przypadku podróży różnymi środkami transportu publicznego – czy spowodowałaby ona częstsze korzystanie z transportu publicznego (dane ważone, n=1944)



Rys. 112. Zainteresowanie aplikacją na wszystkie środki transportu, która automatycznie policzy najkorzystniejszą cenę biletu, nawet w przypadku podróży różnymi środkami transportu publicznego – czy spowodowałyaby ona częstsze korzystanie z transportu publicznego w zależności od powiatu zamieszkania



Rys. 113. Zainteresowanie aplikacją na wszystkie środki transportu, która automatycznie policzy najkorzystniejszą cenę biletu, nawet w przypadku podróży różnymi środkami transportu publicznego – czy spowodowałaby ona częstsze korzystanie z transportu publicznego w zależności od płci i wieku