

Dostęp do usług transportu publicznego w okresie epidemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2

1. Pojęcie i znaczenie transportu

Pojęcie transportu nie zostało jednolicie ujęte w doktrynie. Zazwyczaj jest on traktowany jako proces służący przemieszczaniu osób, przedmiotów lub energii¹. W analizach często definiuje się też transport jako dział gospodarki narodowej, służący przemieszczaniu osób i ładunków, lub jako pojęcie powiązane z komunikacją, odnoszące się do transportu i łączności, a więc także przesyłania informacji za pośrednictwem poczty, sieci telekomunikacyjnej, radia i telewizji².

Transport odgrywa fundamentalną rolę w rozwoju gospodarki każdego kraju, również Polski. Problematyka ta była już przedmiotem analiz prowadzonych z różnej perspektywy³. Wraz ze zmianami zachodzącymi w gospodarce ewolucji podlegają też warunki transportu. Trudne lub wręcz niemożliwe jest wyobrażenie sobie funkcjonowania dzisiejszego państwa i społeczeństwa bez rozbudowanej sieci połączeń transportowych umożliwiających swobodne zawieranie kontraktów⁴. Bez wątplenia zmiany, które dokonały się w tym zakresie, miały charakter dynamiczny, szczególnie w okresie ostatnich trzydziestu lat, ze względu na ich kompleksowy charakter, obejmujący wszystkie płaszczyzny działalności transportowej, czyli przykładowo sferę regulacyjną, co było silnie powiązane z akcesją Polski do Unii Europejskiej.

Szczególne znaczenie dla zaspokajania potrzeb lokalnej społeczności ma transport publiczny, związany z powszechnym dostępem do usług przewozowych, ułatwiających zaspokajanie podstawowych potrzeb egzystencjalnych, czego wyraz stanowią regulacje ustaw samorządowych. Należy w tym miejscu wskazać przede wszystkim na art. 7 ust. 1

¹ I. Tarski, *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, Warszawa 1993, s. 11.

² Zob. T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977, s. 8.

³ Zob. np. *Funkcjonowanie i ewolucja systemu transportowego*, „Problemy Transportu i Logistyki” 2016, nr 2 (34).

⁴ I. Wiśniewska, D. Puchacz, J. Krom, *Polski rynek transportu*, „Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa” 2017, t. 10, nr 1 (34), s. 1072, http://www.przegląd.wsb.net.pl/uploads/1/0/3/7/10371016/5._logistyka_i_transport.pdf [dostęp: 6.10.2021].

pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym⁵, zawierający zadanie własne gminy w postaci realizowania lokalnego transportu zbiorowego, art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym⁶, ustalający zaspokajanie potrzeb w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych o charakterze ponadgminnym jako zadanie powiatu oraz art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1990 r. o samorządzie województwa⁷, który określa działania władz regionalnych w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych jako zadanie województwa. Transport publiczny stanowi ponadto jeden z fundamentalnych elementów nowoczesnych miast, podnoszący ich atrakcyjność; odgrywa także kluczową rolę w koncepcji zrównoważonego rozwoju i ściśle powiązanej z nią idei zrównoważonego transportu, ukierunkowanego na zapewnienie dobrostanu przyszłym pokoleniom. Stanowi system, w którym zaspokajaniu podstawowych potrzeb dostępu do systemu transportowego i zapewnianiu w ten sposób bezpieczeństwa jednostce powinno towarzyszyć dbanie o zdrowie społeczeństwa i środowisko, polegające przede wszystkim na ograniczeniu emisji szkodliwych substancji⁸.

Jakość realizowanych usług transportu publicznego wpływa więc na jakość życia mieszkańców danego obszaru, a zakres potrzeb komunikacyjnych społeczności kształtuje popyt na transport publiczny, którego najważniejsze cechy obejmują: koncentrację na ograniczonym przestrzennie obszarze, powszechność, masowość i nierównomierność w przestrzeni oraz w czasie⁹.

Celem niniejszego artykułu jest ustalenie, w jaki sposób realizowane były zadania w zakresie transportu publicznego podczas trwania epidemii SARS-CoV-2. Szczególnie ważne wydaje się znalezienie odpowiedzi na dwa pytania: czy we wspomnianym okresie nastąpiły widoczne zmiany w realizowaniu usług w zakresie transportu publicznego, a także czy dostęp do tych usług napotkał na jakieś ograniczenia.

2. Charakterystyka epidemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2

Zakażenie wirusem SARS-CoV-2, popularnie nazywanym koronawirusem, może spowodować ostrą chorobę zakaźną COVID-19, której następstwem bywa ciężki zespół

⁵ T.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1372 ze zm.

⁶ T.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 920 ze zm.

⁷ T.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1668 ze zm.

⁸ B. Bartniczak, *Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego*, „Studia Ekonomiczne” 2013/143, s. 11–12; European Conference of Ministers of Transport, *Assessment & decision making for sustainable transport*, OECD 2004, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04assessment.pdf> [dostęp: 15.05.2021].

⁹ Zob. P. Churski, *Pojęcie, funkcje i rozwój transportu publicznego*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna” 2018, nr 13, s. 17–18.

niewydolności oddechowej¹⁰. Nowa choroba po raz pierwszy pojawiła się w grudniu 2019 r. w Chinach, w mieście Wuhan w prowincji Hubei, gdzie wykryto skupisko chorych z ciężkim zapaleniem płuc. Identyfikację wirusa umożliwił system ostrzegania w zakresie występowania nietypowych zapaleń płuc wdrożony w Chinach po poprzednich epidemiach SARS, MERS i grypy. Światowa Organizacja Zdrowia została powiadomiona o pojawieniu się wirusa 31 grudnia 2019 r. po wykryciu 44 przypadków¹¹. Z uwagi na szybkość przemieszczania się nowego wirusa już w pierwszych tygodniach 2020 r. dotarł on do niektórych krajów europejskich, aby następnie w krótkim czasie objąć swoim zasięgiem cały świat. Epicentrum pandemii stała się Europa. W Polsce pierwszą zakażoną osobę zidentyfikowano 4 marca 2020 r.¹² Od tego czasu epidemia dynamicznie się rozwija – do 16 lutego 2023 r. w Polsce wykryto wirusa u ok. 6 396 106 osób. W tym czasie odnotowano na obszarze państwa ok. 118 809 zgonów wywołanych pośrednio lub bezpośrednio wirusem SARS-CoV-2¹³.

Epidemia COVID-19 przyniosła wiele negatywnych skutków w życiu społecznym. Można wyodrębnić co najmniej kilka rodzajów konsekwencji związanych zarówno z funkcjonowaniem osoby, która przeżyła zakażenie, jak i całego społeczeństwa. Przede wszystkim trzeba wskazać na skutki społeczne, których bilans można z całą pewnością uznać za negatywny. Chodzi nie tylko o liczbę zgonów, ale także o poważne następstwa zdrowotne, w tym kardiologiczne, będące efektem zakażenia wirusem COVID-19. Dotkliwe były ograniczenia związane z wprowadzaniem lockdownów, które okresowo objęły cały kraj i miały swoje konsekwencje psychologiczne, szczególnie dla zdrowia psychicznego dzieci. Wiele osób z powodu trwającego kryzysu poniosło straty finansowe, spowodowane przede wszystkim utratą bądź zmniejszeniem dochodów. Dystans społeczny, a także lęk z powodu braku pewności co do skali rozwijającej się epidemii negatywnie wpłynęły na społeczeństwo. Odczuwalny był kryzys w światowej i krajowej gospodarce, co pokazały mierniki ekonomiczne¹⁴.

¹⁰ E. Nowakowska, S. Sulimiera-Michalak, *COVID-19 – choroba wywołana zakażeniem wirusem SARS-CoV-2 globalnym zagrożeniem dla zdrowia publicznego*, „Postępy Mikrobiologii – Advancements of Microbiology” 2020, z. 59, s. 227.

¹¹ J. Duszyński *et al.*, *Zrozumieć COVID-19*, opracowanie Zespołu ds. COVID-19 przy Prezesie Polskiej Akademii Nauk, wrzesień 2020, s. 12, https://informacje.pan.pl/images/2020/opracowanie-covid19-14-09-2020/ZrozumiecCovid19_opracowanie_PAN.pdf [dostęp: 6.10.2021].

¹² A. Stawicka, R. Stawicki, *Pandemia COVID-19. Sytuacja w wybranych krajach europejskich*, [w:] Kancelaria Senatu. Biuro Analiz, Dokumentacji i Korespondencji, *Pandemia COVID-19. Sytuacja w wybranych krajach europejskich*, Warszawa 2020, s. 3.

¹³ Zob. <https://www.gov.pl/web/koronawirus/wykaz-zarazen-koronawirusem-sars-cov-2> [dostęp: 16.02.2023].

¹⁴ Szerzej: P. Długosz, *Trauma pandemii COVID-19 w polskim społeczeństwie*, Warszawa 2021, s. 83–132. Zob. też: „Przegląd Ekonomiczny” 2020, nr 20 – wydanie specjalne *Pandemia – skutki ekonomiczne i społeczne*.

3. Charakterystyka niektórych regulacji i ograniczeń w dostępie do transportu publicznego w okresie epidemii COVID-19

Stan zagrożenia epidemiologicznego został wprowadzony w Polsce 13 marca 2020 r.¹⁵, w dniu 20 marca 2020 r. podjęto zaś decyzję o ogłoszeniu stanu epidemii¹⁶. Ważne dla omawianego zagadnienia są przepisy ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (tzw. specustawy)¹⁷, które zostały opracowane jeszcze przed wprowadzeniem obu stanów w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się wirusa. Już na początku epidemii narzucono szereg ograniczeń, obejmujących swym zakresem także sferę publicznego transportu zbiorowego. Jednym z nich było wprowadzenie zasady, że liczba przewożonych pasażerów nie może wynosić więcej niż połowa miejsc siedzących¹⁸, a także obowiązku wykonywania badań lekarskich czy psychologicznych kierowców wykonujących przewóz drogowy¹⁹. W środkach transportu publicznego liczba miejsc, które mogły być w danym momencie zajęte przez pasażerów, uległa kilkakrotnej zmianie w okresie trwania epidemii. Oznaczało to, że w tym samym czasie z usługi wybranego transportu publicznego mogło korzystać mniej osób, co w konsekwencji mogło wpłynąć na ograniczenie zaspokajania potrzeb transportowych obywateli²⁰. Oczywiście w transporcie zbiorowym obowiązywały także powszechne ograniczenia, przede wszystkim obowiązek zasłaniania ust i nosa oraz utrzymania odpowiedniej odległości²¹. Warto zasygnalizować, że podmioty na co dzień obsługujące pasażerów w celu zapewnienia bezpieczeństwa w związku ze stanem epidemii dokonywały na bieżąco wielu zmian w swoim funkcjonowaniu. Przykładem mogą być inicjatywy Związku Transportu

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (Dz. U. poz. 433 ze zm.).

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491 ze zm.).

¹⁷ T.j. Dz. U. poz. 1842 ze zm.

¹⁸ Zob. § 3a ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r.

¹⁹ Zob. art. 12a ust. 1 pkt 2 specustawy w zw. z art. 39j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 919 ze zm.) oraz art. 15n pkt 2 specustawy w zw. z art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

²⁰ Zob. np. § 9 ust. 19 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 6 maja 2021 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 861).

²¹ Zob. np. art. 46b pkt 13 ustawy z dnia 28 października 2020 r. o zmianie ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z przeciwdziałaniem sytuacjom kryzysowym związanym z wystąpieniem COVID-19 wprowadzający zmianę w art. 46b ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1845 ze zm.), dodając pkt 13w brzmieniu: „13) nakaz zakrywania ust i nosa, w określonych okolicznościach, miejscach i obiektach oraz na określonych obszarach, wraz ze sposobem realizacji tego nakazu”; zob. też § 25 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lutego 2021 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 367).

Metropolitalnego, funkcjonującego na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, których celem było m.in. wprowadzenie modyfikacji w zakresie kupna i zwrotu biletów w czasie epidemii poprzez zwiększenie funkcjonalności aplikacji mobilnych²².

Mając na uwadze regulacje prawne, warto wspomnieć o zwolnieniu z obowiązku przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu na wykonywanie przewozów regularnych oraz regularnych specjalnych, jeśli tylko nastąpiło to w sytuacji braku rentowności wykonywanych przewozów, będącego skutkiem niezależnych od przedsiębiorcy okoliczności związanych z przeciwdziałaniem koronawirusowi²³. Część rozwiązań zaadresowano do przewoźników, których bezpośrednio dotknęły konsekwencje zmniejszenia liczby pasażerów. W tym celu na podstawie art. 15r specustawy podwyższono stawkę za wozokilometr. Wprowadzono też zmiany dotyczące możliwości nakładania kar umownych na przewoźników. Finansowe wsparcie przekazywano operatorom przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym, o czym stanowi art. 15zzzzl specustawy²⁴.

Warto pamiętać, że kłopoty w transporcie publicznym nie zaczęły się wraz z początkiem epidemii – wskazywała na nie wcześniej np. Najwyższa Izba Kontroli w raporcie dotyczącym województwa dolnośląskiego²⁵. Wprowadzenie stanu epidemii zwiększyło tylko istniejące wcześniej problemy. Jako przykład można tutaj wskazać spółkę PKS w Kłodzku, która straciła możliwość wykonywania przewozów. Było to spowodowane przede wszystkim trudnościami z zapewnieniem odpowiedniej liczby pracowników oraz utratą części przychodów umożliwiających regulowanie stałych zobowiązań finansowych. W konsekwencji doprowadziło to do niewypłacalności przedsiębiorstwa i zakończenia jego działalności²⁶. Najpoważniejsze skutki z tym związane dotknęły

²² Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, *Obsługa pasażerów w dobie koronawirusa*, <https://www.metropoliaztm.pl/pl/s/obsługa-pasazerow-w-dobie-koronawirusa> [dostęp: 6.10.2021].

²³ Art. 15n pkt 2 specustawy w zw. z art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

²⁴ Jak wynika z przywołanego przepisu: „W celu przeciwdziałania skutkom COVID-19 minister właściwy do spraw transportu przekazuje operatorom publicznego transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o których mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 i 2400), z wyłączeniem komunikacji miejskiej, środki finansowe za miesiące obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii oraz kolejne 3 miesiące po upływie miesiąca, w którym odwołano stan zagrożenia epidemicznego albo stan epidemii, na poziomie kwoty dotacji przedmiotowej z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego rozliczonej przez ministra właściwego do spraw transportu za te same miesięczne okresy w roku 2019, pomniejszonej o przekazane operatorom środki dotacji przedmiotowej, przekazanej na finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów za te miesiące”.

²⁵ Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura we Wrocławiu, *Informacja o wynikach kontroli: Funkcjonowanie i rozwój transportu publicznego w miastach na prawach powiatu województwa dolnośląskiego*, LWR.430.003.2019,nr ewid. 196/2019/P/19/108/LWR, s. 11 i n., <https://www.nik.gov.pl/kontrola/P/19/108/LWR/> [dostęp: 06.10.2021].

²⁶ J. Żabska, *Prezes PKS: Dostaliśmy koronawirusem mocno. Spółka przygotowuje do sądu wniosek o restrukturyzację*, 24kłodzko.pl, <http://24kłodzko.pl/prezes-pks-dostalismy-koronawirusem-mocno-spolka-przygotowuje-do-sadu-wniosek-o-restrukturyzacje/> [dostęp: 6.10.2021].

w oczywisty sposób mieszkańców tego obszaru na co dzień korzystających z usług lokalnego przewoźnika, ograniczając lub nawet uniemożliwiając im realizowanie podstawowych potrzeb transportowych.

4. Skutki epidemii COVID-19 dla transportu publicznego – zmiana preferencji jego użytkowników

Jak wynika z dotychczasowych rozważań, ograniczenia w zakresie dostępu do usług zbiorowego transportu publicznego były związane przede wszystkim z wprowadzonymi obostrzeniami oraz trudnościami lokalnych spółek w zakresie realizowania zadań publicznych. Dla pełnego obrazu warto wskazać na zmianę preferencji mieszkańców i dotychczasowych użytkowników transportu publicznego. Interesujące badania w tym przedmiocie przeprowadzili M. Mikulski i Ł. Łykowski, którzy zaprezentowali raport obrazujący korzystanie z transportu publicznego. Autorzy skoncentrowali się przede wszystkim na preferencjach użytkowników poszczególnych środków transportu przed epidemią COVID-19 i w trakcie jej trwania²⁷.

Przeprowadzone analizy pozwoliły na wyciągnięcie wniosku, że w czasie epidemii wyraźnie wzrosła liczba osób często (codziennie i kilka razy w tygodniu – odpowiednio o 75 i 33%) podróżujących samochodem osobowym jako kierowca, co wynikało z obaw przed korzystaniem z transportu publicznego. Zauważalnie uległa zwiększeniu także liczba osób deklarujących podróżowanie kilka razy w tygodniu jako pasażerowie samochodów osobowych (o 45%). Preferencje osób poruszających się przed epidemią rowerem nie uległy znacząco zmianie, wzrosła za to liczba pieszych i osób, które deklarowały, że nie korzystają w ogóle z transportu publicznego. Przyczyną zmiany było często przejście na pracę zdalną. Co warte odnotowania, najbardziej widoczny spadek (o 62%) w liczbie zadeklarowanych podróży został wykazany w przypadku osób podróżujących transportem publicznym. Wynikało to przede wszystkim ze zmniejszonego zapotrzebowania na przemieszczanie się w połączeniu ze zmianą preferencji i częstszym korzystaniem z samochodów osobowych. Taki wniosek wydaje się najbardziej zasadny, gdyż jak wskazują odpowiedzi ankietowanych, 41,3% z nich uznało, że epidemia nie zmieniła ich podejścia do transportu publicznego. Z kolei rezygnacja 34,7% osób z transportu publicznego wynikała ze zmiany formy pracy na zdalną lub możliwości wyraźnego ograniczenia korzystania ze środków transportu zbiorowego. 21,7% spośród badanych osób zrezygnowało z tego środka transportu z powodu obawy przed zarażeniem koronawirusem.

²⁷ M. Mikulski, Ł. Łykowski, *Transport publiczny w czasie pandemii COVID-19. Raport z badania*, Warszawa 2021.

W konsekwencji aż 56,4% osób z różnych powodów zrezygnowało z podróżowania transportem publicznym lub mocno je ograniczyło²⁸.

Inne badania przeprowadzono w odniesieniu jedynie do transportu kolejowego. Jak wykazują statystyki, łączna liczba pasażerów kolei w 2020 r. wyniosła 209,2 mln. Przewieziono mniej pasażerów niż rok wcześniej (o 37,7% w porównaniu do 2019 r.). Poziom pracy przewozowej wyniósł 12,7 mld pasażerokilometrów, zaś pracy eksploatacyjnej – ponad 160 mln pociągokilometrów, co w konsekwencji skutkowało spadkiem tych parametrów odpowiednio o 42,7 oraz 6,3%. Spadła także o 8 km średnia odległość pokonywana przez jednego pasażera. Praca eksploatacyjna uległa zmniejszeniu przede wszystkim na początku pandemii, czyli w okolicach kwietnia 2020 r. Podobna tendencja utrzymywała się w kolejnych miesiącach, natomiast od lipca do grudnia wskaźnik ten był zbliżony do wyników osiągniętych w 2019 r. Liczba osób korzystających w tym czasie z transportu publicznego była tylko o kilka procent niższa niż 2020 r. w tym samym okresie²⁹.

5. Podsumowanie

Transport publiczny odgrywa fundamentalną rolę nie tylko w dużych miastach, ale także w miastach gminnych i powiatowych. Służy on przede wszystkim zaspokajaniu potrzeb publicznych w omawianym zakresie. Należy ocenić, że zmiany zachodzące w zbiorowym transporcie publicznym w ostatnich latach miały charakter dynamiczny, co było związane z dążeniem władz publicznych do wdrażania idei tzw. zrównoważonego transportu. W konsekwencji trwającej epidemii uwypuklone zostały niedoskonałości związane z zarządzaniem transportem lokalnym, co stanowiło niejednokrotnie konsekwencje wprowadzanych obostrzeń, m.in. w zakresie liczby pasażerów, czy też przestojów w świadczeniu pracy przez pracowników lokalnych przedsiębiorstw. Pojawiły się także nowe obowiązki związane z zachowaniem norm sanitarnych, dezynfekcją taboru czy odpowiednim wprowadzaniem rozwiązań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom transportu oraz jego pracownikom.

Zagrożenie wirusem SARS-Cov-2 wpłynęło również na zmianę preferencji wśród użytkowników transportu. W wielu sytuacjach zrezygnowali oni z usług transportu publicznego ze względu na lęk przed zakażeniem czy brak potrzeby przemieszczania się spowodowany pracą i nauką zdalną. W konsekwencji dotkliwe mogły się okazać nie tylko straty finansowe, ale też zmiana nawyków w postaci rezygnacji przez wielu

²⁸ *Ibidem*, s. 35–38.

²⁹ Urząd Transportu Kolejowego, *Wpływ pandemii COVID-19 na rynek kolejowy w 2020 r.*, <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16878,Wplyw-pandemii-COVID-19-na-rynek-kolejowy-w-2020-r.html> [dostęp: 6.10.2021].

użytkowników z transportu publicznego na rzecz transportu prywatnego, którym najczęściej jest samochód. Taka nasilająca się tendencja mogłaby zniwelować lub utrudnić działania władz publicznych służące wprowadzeniu zrównoważonego transportu, które polegają przede wszystkim na udoskonalaniu transportu publicznego, zgodnie z założeniem, że każdy transport publiczny z samej swej natury jest bardziej ekologiczny niż transport indywidualny³⁰.

W konsekwencji trwająca epidemia uwypukliła także potrzebę prowadzenia efektywnego dialogu społecznego, dotyczącego m.in. wszelkiego rodzaju konsultacji społeczeństwa z organami władzy publicznej³¹. Wysłuchanie użytkowników usług publicznych pozwoli na zrozumienie ich potrzeb i skuteczniejsze realizowanie zadań publicznych.

³⁰ B. Zydel, *Zeroemisyjny transport publiczny a decentralizacja na przykładzie transportu miejskiego*, „Samorząd Terytorialny” 2020, nr 1–2, s. 111.

³¹ Szerzej: S. Adamczyk, B. Surdykowska, M. Szymański, *Przewodnik po dialogu społecznym*, Warszawa 2018, s. 32 i n.