

# Koronawirus i transport publiczny w europejskich metropoliach. Jakie wywołał skutki? [RELACJA]

Razem z przedstawicielami obszarów metropolitalnych Porto, Manchesteru oraz Ruhry rozmawialiśmy o tym, jak pandemia koronawirusa wpłynęła na zmianę nawyków mobilnościowych i czy może stanowić okazję do przemodelowania transportu publicznego i przyspieszenia działań w sferze zrównoważonej mobilności? Zapraszamy do relacji z III Europejskiego Webinarium Metropolitalnego, którym w środę (15 września) zainaugurowaliśmy Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu.

Europejskie Webinaria odbywają się pod hasłem: „Rozmowy Metropolitalne: Jak odrodzić się po COVID-19. Definiowanie wspólnych problemów, uniwersalizacja różnic„. Organizowane są przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, we współpracy z siecią European Metropolitan Authorities. Trzecie webinarium poświęcone zostało transportowi publicznemu oraz mobilności w czasie COVID-19. Zaproszeni goście rozmawiali o tym:

- Jakie środki zostały podjęte przez metropolie w celu zapewnienia bezpiecznego transportu publicznego podczas pandemii Covid-19?
- Czy koronawirus wpływa na zmianę nawyków w kwestiach transportu publicznego i mobilności?
- Czy pandemia może stanowić okazję do przemodelowania transportu publicznego i przyspieszenia działań w sferze zrównoważonej mobilności?

W dyskusji wzięli udział:

- José Manuel Ribeiro – Burmistrz Valongo, Obszar

## Metropolitalny Porto

- Angeliki Stogia – Członek Wykonawczy ds. Środowiska, Planowania i Transportu, Obszar Metropolitalny Manchesteru
- Olaf Schade – Przewodniczący władz powiatu Ennepe-Ruhr, Metropolia Ruhry

Ribeiro podkreślił konieczność zapewnienia ciągłości usług świadczonych na rzecz mieszkańców obszaru metropolitalnego Porto. Było to szczególnie ważne w pierwszym okresie trwania pandemii. Do takich usług należała m. in. komunikacja miejska. Podjęta została decyzja o jej dodatkowym wsparciu finansowym. Nie bez znaczenia była tu również konieczność zachowania dystansu w środkach transportu takich jak autobusy, pociągi i metro. Zapewnienie funkcjonowania komunikacji publicznej wynikało również z faktu, że pomimo pandemii wiele osób wciąż musiało dojeżdżać do pracy. Ograniczenie komunikacji mogłoby spowodować zwiększenie bezrobocia. Odnotowany spadek liczby pasażerów w pierwszych trzech miesiącach pandemii na obszarze metropolitalnym Porto sięgnął aż 74 procent w porównaniu z podobnym okresem w roku 2019.

W opinii Stogia pandemia nie tylko wywołała olbrzymie skutki zdrowotne, lecz również finansowe. W kilka tygodni po jej wybuchu w obszarze metropolitalnym Manchesteru otwarto tzw. *help line*, która była w szczególności dedykowana seniorom oraz osobom chorym i samotnym. Linia ta była obsługiwana przez pracowników metropolitalnych, którzy w tym celu przeszli specjalne szkolenie. Osoby te były również odpowiedzialne m. in. za takie działania jak dostarczenie lekarstw i żywienia dla najbardziej potrzebujących, w tym do dzieci, które wcześniej otrzymywały bezpłatne posiłki w szkołach (szkoły w regionie Manchesteru zostały zamknięte na początku pandemii). Władze metropolitalne podjęły również decyzje o wsparciu sfery biznesu. Na ten cel przeznaczono trzy miliony funtów. Działania te dotyczyły m. in. zwolnień z podatku od nieruchomości oraz udzielenia grantów firmom z sektora

rekreacji, gastronomii oraz hospitality. Istotną zmianę można było także zaobserwować w kwestii zamówień publicznych. W trakcie pandemii wielokrotnie pojawiał się problem braków w środkach ochrony osobistej. Z tego powodu na obszarze Greater Manchester wprowadzono Centralny System Zamówień Publicznych dla zakupu środków ochrony osobistej, co umożliwia bardzo szybkie uzupełnianie braków w zapasach tych środków. W metropolii Manchesteru została także stworzona specjalna oferta bezpłatnego podróżowania, ograniczona w czasie od 11 kwietnia do 1 czerwca br. Była ona przede wszystkim skierowana do osób świadczących pomoc społeczną i medyków. Tworzono także specjalne warunki do korzystania z transportu publicznego dla osób starszych, niepełnosprawnych i niosącym im pomoc w celu umożliwienia zrobienia zakupów w godzinach otwarcia sklepów przeznaczonych tylko dla nich.

Pandemia odcisnęła swoje skutki również w metropolii Ruhry. Podobnie jak w innych regionach wprowadzono tu lockdown gospodarki, dystans społeczny, kwarantannę na czternaście dni, konieczność noszenia masek ochronnych oraz znacznie ograniczono kontakt społeczny. Zamknięto wszystkie uniwersytety, szkoły, żłobki, kościoły oraz obiekty kulturalne i sportowe. Otwarte były tylko nieliczne restauracje, sklepy spożywcze i budowlane, stacje benzynowe, banki, drogerie oraz apteki. Odwiedzający nie mogli przebywać w szpitalach ani domach spokojnej starości. Mieszkańcy byli proszeni o załatwianie tylko niezbędnych spraw. Tam, gdzie było to możliwe, wiele firm i instytucji umożliwiało swoim pracownikom wykonywanie pracy w domu. Nauczanie w szkole i na uniwersytecie odbywało się zdalnie. Nie wprowadzono żadnych ograniczeń co do wyjścia z domu, jednak poza nim była możliwość spotkania się tylko z jedną osobą niebędącą członkiem rodziny. Życie publiczne stanęło w martwym punkcie. Nawet zwykle zatłoczone w godzinach szczytu autostrady w metropolii Ruhry

w marcu i kwietniu były dość puste. W połowie kwietnia br. rozpoczęto stopniowe odmrażanie gospodarki. Sklepy i

restauracje mogły zostać ponownie otwarte, oczywiście z zachowaniem zasad dystansu społecznego i higieny. Regionalne Zrzeszenie Ruhry (RVR) było m. in. odpowiedzialne za przeprowadzanie testów na obecność COVID-19 oraz monitorowanie sytuacji związanej z przebiegiem pandemii na obszarze metropolii Ruhry. W tym celu również dokonywano przekwalifikowania pracowników.

Kolejne pytanie dotyczyło kwestii, jakie ważne działania w odniesieniu do transportu publicznego zostały wdrożone w regionie Porto, Manchesteru oraz Ruhry, a także czy już na tym etapie można zaobserwować tam jakieś nowe trendy mobilnościowe.

W opinii Ribeiro Europa poczyniła wiele pozytywnych działań na rzecz ograniczenia skutków pandemii Covid-19. Oczywiście strategie w różnych krajach były odmienne i nie zawsze możliwe do zastosowania w innym zakątku naszego kontynentu. W odniesieniu do mobilności transportu podkreślił on duży wzrost udziału transportu prywatnego (indywidualnego) w metropolii Porto. Pomimo wielu starań i nakładów finansowych na rzecz zapewnienia bezpiecznej komunikacji zbiorowej kwestią niezmiernie trudną jest odzyskanie do niej zaufania ze strony pasażerów. Ludzie w regionie Porto są w dalszym ciągu przekonani, że korzystanie z własnych samochodów jest dużo bezpieczniejsze od podróży transportem publicznym. Konsekwencją tego jest wzrost zanieczyszczenia powietrza, co z kolei przyczynia się do spadku jakości życia a także może prowadzić do zwiększenia zagrożenia zachorowaniem na Covid-19. Zdaniem Ribeiro pandemia pokazała także olbrzymie błędy, jakich dokonano w okresie ostatnich 30-40 lat w kwestii planowania i rozwoju megamiast. Zmiany w tym zakresie są bardzo pożądane.

Pozytywnym skutkiem pandemii nie tylko na obszarze metropolitalnym Porto, lecz również w całej Portugalii, był duży wzrost sprzedaży rowerów, postępująca digitalizacja istotnych usług publicznych oraz możliwość wymiany doświadczeń

na polu walki z pandemią dzięki coraz liczniejszym debatom w tym temacie. W opinii Ribeiro radykalna zmiana przyzwyczajzeń mobilnościowych wymaga jednak dużych nakładów finansowych w infrastrukturę transportową. Miasta i metropolie nie są

w stanie wyłożyć takich środków – powinno być to zadanie rządów centralnych. Zdaniem Ribeiro nawyki mieszkańców na całym świecie są podobne – ich podróże do pracy, szkoły, na zakupy czy też

w celach rozrywki najczęściej odbywają się do centrum. Aby ograniczyć podróże samochodami można np. rozważyć zakaz wjazdu prywatnych samochodów do centrum. Niemniej jednak wymaga to zapewnienia efektywnej alternatywy – np. częstszego kursowania autobusów lub metra. Poprzez takie zakazy odzyskiwana jest również przestrzeń publiczna. Dzięki likwidacji parkingów można budować dodatkowe linie tramwajowe czy szybką kolej. Z pozoru może się wydawać, że poprzez takie restrykcje zmniejszy się liczba klientów sklepów, restauracji lub barów. Ribeiro jest przekonany, iż dzięki dobrej alternatywie ludzie i tak dotrą do tych miejsc. Problem często leży w głowach urzędników, którzy boją się podjąć radykalne decyzje w tych kwestiach. Zastosowanie pewnych restrykcji

w centrach miast oddziałuje się także na zmiany nawyków komunikacyjnych w dzielnicach oraz przedmieściach. W celu wzmocnienia roli metropolii niezbędne jest przekazanie jej pewnych kompetencji, które należą do gmin członkowskich (np. w kwestiach transportu i planowania przestrzennego). Potrzebne jest konsekwentne działanie i odwaga w podejmowaniu decyzji, a efekty mogą być już widoczne w ciągu 2-3 lat. Ribeiro podkreślił także, że to co tak mocno trzyma nas przy wielu działaniach, to ludzkie przyzwyczajenie.

Zdaniem Stogia funkcjonowanie dużego organizmu miejskiego nie jest możliwe bez zrównoważonej mobilności, w tym sprawnej i bezpiecznej komunikacji publicznej. Wymaga to jednak dużych nakładów finansowych, na które nie mogą sobie pozwolić nawet metropolie. Podobnie jak Ribeiro uważa ona, że wsparcie ze

strony rządów jest w tym zakresie konieczne. Ważne jest również posiadanie wizji, w jaki sposób transport publiczny będzie funkcjonować w danej metropolii w przyszłości.

W pierwszym etapie pandemii jednym z zaleceń rządu brytyjskiego była rezygnacja z transportu publicznego. Jego konsekwencją w metropolii Manchesteru był spadek liczby pasażerów, który sięgał nawet 95% w porównaniu z okresem sprzed wybuchu pandemii. Wzrosła za to znacznie rola rowerów oraz odsetek podróży pieszych. Potoki pasażerskie są stale monitorowane. Obecnie zauważany jest przyrost osób korzystających z transportu publicznego (w przeciągu miesiąca, w całej sieci transportowej metropolii Manchesteru odnotowano ok. 42,7 mln podróży transportem publicznym), niemniej jednak jest to wciąż ok. 17% pasażerów mniej niż w okresie przed Covid-19. W centrum Manchesteru przeprowadzono ankiety wśród pracowników biurowych stu firm tam zlokalizowanych. Zapytano ich m. in. co stanowi dla nich największą obawę po powrocie do biur. Około 40% respondentów wskazało na podróżowanie do i z pracy. Na drugim miejscu była groźba szybkiego rozprzestrzenienia się Covid-19 w warunkach biurowych. Na pytanie o przyczyny braku zainteresowania transportem publicznym większość respondentów odpowiedziała, że nie widzi konieczności podróżowania nim. Spora ich grupa zwróciła również uwagę na strach przed podróżą transportem publicznym ze względu na dużą liczbę pasażerów podróżujących bez osłony twarzy, niewystarczającą czystość środków transportu oraz przepełnienie pojazdów, co uniemożliwia zachowanie odpowiedniego dystansu. Władze metropolii Manchesteru zdecydowały się mocno zaangażować w działania (np. w szkołach i na uniwersytetach) podnoszące świadomość pasażerów w kwestii konieczności noszenia maseczek lub innych osłon w środkach transportu publicznego. Nastąpił także wzrost liczby patroli policyjnych odpowiadających za bezpieczeństwo podróżujących.

Zdaniem Stogia w dłuższej perspektywie czasowej nie ma odwrotu od transportu publicznego. Sprawnego przemieszczania się mieszkańców nie jest w stanie zapewnić transport indywidualny, m. in. ze względu na ograniczoną liczbę korytarzy transportowych pozwalających na wydostanie się z centrum dużego miasta, do jakich należy Manchester. Nie można również zapominać o osobach żyjących w niedostatku lub nie mogących korzystać z samochodu. Bez transportu publicznego nie mogliby oni dotrzeć do pracy. Pandemia unaoczniała błędy w organizacji funkcjonowania transportu publicznego, lecz również dała inspirację do jego reformy. Obecnie na terenie metropolii Manchesteru w stałym dialogu z gminami członkowskimi i mieszkańcami prowadzone są działania na rzecz stworzenia czystego, efektywnego i zrównoważonego transportu publicznego.

Pandemia wpłynęła także na codzienne zwyczaje mieszkańców regionu Manchesteru. Jest to widoczne m. in. przy robieniu zakupów. Zamiast wyjazdu do supermarketu mieszkańcy zaczęli zaopatrywać się w niezbędne produkty w sklepach znajdujących się w bliskim sąsiedztwie. Oferta sklepików „osiedlowych” również znacząco wzrosła. Władze metropolii Manchesteru chcą wspierać lokalne działania na rzecz zrównoważonego transportu, m. in. poprzez inwestycje w infrastrukturę zapewniającą bezpieczne podróże piesze i rowerowe. Metropolia Manchesteru jest również partnerem rządu w odniesieniu do dużych projektów transportowych (kolejowych, drogowych), działając w imieniu i na rzecz mieszkańców tego regionu.

Wybuch pandemii koronawirusa miał także ogromnie negatywny wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego w metropolii Ruhry. W marcu br. po prowadzeniu lockdownu liczba pasażerów spadła nawet o 90% w porównaniu z okresem sprzed pandemii. Od kwietnia liczba ta stopniowo wzrasta, niemniej jednak w dalszym ciągu odnotowywany jest spadek podróżnych o ok. 30%. Eksperci zakładają, że Covid-19 jeszcze przez długi czas będzie mieć negatywny wpływ na transport publiczny w tej metropolii. Oczywiście skutki finansowe są również

dramatyczne. Prognozy zakładają stratę miliarda euro w Kraju Związkowym Nadrenia Północna-Westfalia w samym tylko roku 2020, w metropolii Ruhry powinna ona wynieść ponad 300 milionów euro, dlatego też przedsiębiorstwa transportowe w regionie liczą na wsparcie finansowe od rządu federalnego i regionalnego.

W Zagłębiu Ruhry bardzo duży nacisk postawiono na bezpieczeństwo pasażerów i kierowców. Ponieważ w pojazdach nie ma możliwości zachowania minimalnej odległości 1,5 metra, od 27 kwietnia br. obowiązkowe jest noszenie osłony twarzy w autobusach i pociągach, w tym na przystankach i na stacjach. Duża liczba plakatów i naklejek na przystankach i w pojazdach zapewnia skuteczny przekaz. Każdy, kto nie zakrywa twarzy, musi zapłacić grzywnę w wysokości 150 euro. Przeprowadzane są regularne kontrole. Od połowy sierpnia szkoły w metropolii Ruhry zostały ponownie otwarte. Dzieci

w wieku szkolnym stanowią ważną grupę pasażerów. Aby móc je efektywnie i bezpiecznie przewozić, wiele lokalnych przewoźników wykorzystuje dodatkowe pojazdy, zwłaszcza w godzinach szczytu. Pozwoliło to na znacznie zwiększenie liczby dostępnych miejsc. Kierowcy również potrzebują ochrony. W autobusach zainstalowano specjalne przegrody. Ponadto środki transportu są dokładnie czyszczone po każdym dniu eksploatacji.

W metropolii Ruhry istnieje generalne założenie, że pandemia potrwa jeszcze jakiś czas, niezbędne jest zatem przyzwyczajenie się do nowej normalności. Prowadzone są prace nad koncepcjami, które mają przekonać mieszkańców do ponownego korzystania z transportu publicznego. Powinny one odpowiedzieć na pytania, w jaki sposób można jeszcze bardziej poprawić higienę w autobusach

i pociągach, jak zapewnić dodatkowe pojazdy, aby ludzie nie musieli stać blisko siebie, a także jak wdrażać płatność bezgotówkową (zblizeniową) oraz lepiej i szybciej dostarczać pasażerom niezbędnych informacji.



Covid-19 spowodował również zmiany w zachowaniach mobilnościowych w metropolii Ruhry. Wiele dojazdów zostało wyeliminowanych dzięki pracy zdalnej, coraz więcej osób przesiada się na rower (boom przeżywają np. rowery elektryczne w południowej części Zagłębia Ruhry, która jest bardzo pagórkowata). Region ten funkcjonuje w dużej mierze „samochodocentrycznie”, co stanowi konsekwencje działań z lat sześćdziesiątych dwudziestego wieku. Przez Zagłębie Ruhry przebiega aż dziesięć autostrad. Obecnie coraz więcej mieszkańców chce nowej mobilności – opartej na spacerach, korzystaniu z roweru, autobusu, pociągu oraz współdzieleniu różnych środków transportu indywidualnego. W metropolii Ruhry jest obecnie około 1200 km ścieżek rowerowych, niemniej jednak w wielu miejscach konieczne jest stworzenie bezpiecznej, nowoczesnej infrastruktury dla rowerzystów. Jedną z najważniejszych inwestycji na tym polu jest budowa autostrady rowerowej wzdłuż całej metropolii (z zachodu na wschód). Prognozy zakładają, że przejście na jazdę na rowerze może zaoszczędzić nawet 50 000 podróży samochodem dziennie.

W III Europejskim Webinariusz Metropolitarnego wzięło udział czterdziestu uczestników z takich krajów jak Polska, Niemcy, Hiszpania, Wielka Brytania, Francja, Portugalia, Niderlandy i Litwa.