Zeszyty Naukowe
Akademii Górnośląskiej
Nr 11/2023, s. 140 - 150
DOI: 10.53259/2023.11.16

ISSN 2956-6673
e-ISSN 2956-6681

CC BY NC ND

Weronika Trybała
Akademia Górnośląska im. Wojciecha Korfantego w Katowicach
Katowice, Polska
e-mail: anna.dos@ue.katowice.pl
ORCID weronika.trybala@akademiagornoslaska.pl

WPŁYW PANDEMII COVID-19 NA ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE W LONDYNIE

THE IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON COMMUNICATION BEHAVIOR IN LONDON

Słowa kluczowe: pandemia Covid-19, TfL, ograniczenia w przemieszczaniu, mobilność
Keywords: *Covid-19 pandemic, TfL, movement restrictions, mobility*

Streszczenie

Obserwując strukturę funkcjonowania współczesnego transportu miejskiego trudno wyobrazić sobie płynny a zarazem bezpieczny ruch pojazdów bez innowacyjnych rozwiązań techniczno-technologicznych. Jedną z form poprawy warunków drogowych są Inteligentne Systemy Transportu (ITS), których głównym założeniem jest podniesienie sprawności istniejącej infrastruktury bez konieczności jej dalszej rozbudowy. Inteligentne Systemy Transportowe spełniają wiele funkcji, od zaawansowanych systemów sterowania ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej do systemów ostrzegania o możliwości wystąpienia wypadku. Inteligentny System Transportowy w Londynie obejmuje wszystkie najważniejsze elementy układu komunikacyjnego miasta. Kiedy 11 marca 2020 r. Światowa Organizacja Zdrowia uznała epidemię wywoływaną przez koronawirusa SARS-CoV-2 za pandemię, w skali międzynarodowej podjęto działania mające na celu zapobieganie jej rozprzestrzeniania. Ograniczono swobodę przemieszczania się z wyjątkiem zaspokojenia podstawowych potrzeb bytowych. Zarząd transportu w Londynie (Transport for London) wykorzystał każdy kanał komunikacji aby promować to przesłanie, co w krótkim czasie doprowadziło do 95% redukcji liczby pasażerów korzystających z metra i kolei oraz 85% spadku ilości pasażerów w londyńskich autobusach. W tym czasie TfL świadczył usługi dla Narodowej Służby Zdrowia, jednocześnie mając do czynienia z absencją pracowników spowodowaną samoizolacją i chorobą. Nadrzędnym celem TfL stało się bezpieczeństwo podróżowania obywateli transportem publicznym.

Abstract

Observing the structure of the functioning modern urban transport, it is difficult to imagine the fluent and safe movement of vehicles without innovative technical and technological solutions. One of the forms of improving road conditions are Intelligent Transportation Systems (ITS), which the main aim is to increase the efficiency of the existing infrastructure without the need for its further expansion or rebuilding. Intelligent Transportation Systems perform many functions, starting from advanced traffic control systems using traffic lights up to warning systems about the risk of an accident. The ITS in London covers all key elements of the city's transport system. When the World Health Organization declared the SARS-CoV2 coronavirus epidemic began a pandemic on March 11, 2020 year, actions were taken internationally to prevent its spread. The unlimited movement was ended, except for the basic living needs. Transport for London has used every channel of communication to promote above message, what in a short time led to a 95% reduction in the number of passengers using the tube and rail, and a 85% decrease in the number of passengers in London buses. During this time, TfL provided

services to the National Health Service, while dealing with employees absence due to self-isolation and illness. The overriding goal for TfL has become the safety of citizens' travel by public transport.

WSTĘP

Ogłoszenie pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 wiosną 2020 r. zmieniło postrzeganie życia oraz nawyki większości mieszkańców naszej planety. Przeszło rok obserwacji zmian w gospodarce i zachowaniach społecznych prowadzi do wniosku, że wyjście z „recesji społecznej" jest trudniejsze niż z gospodarczej. Wielu z nas wciąż liczy na powrót do życia sprzed pandemii i ma problem z akceptacją nieuchronnych zmian. 11 marca 2020 Dyrektor Generalny Światowej Organizacji Zdrowia oświadczył, że wirus obserwowany od grudnia 2019 r. uznaje się za pandemię. Szeroki zakres występowania oraz szybkie rozprzestrzenianie się wirusa spowodowało, że przedstawiciele rządowi i liderzy biznesu na świecie zostali zmuszeni do drastycznego ograniczania działań organizacji aby przeciwdziałać dalszym zakażeniom [Dyktus, 2021]. Wpływ COVID-19 na transport publiczny był różny, zależnie od stadium rozprzestrzeniania się wirusa. Na początku pandemii transport zbiorowy był jednym z obszarów, które zostały najbardziej ograniczone. Wczesne szacunki wskazują na spadek liczby pasażerów w okresach lockdownu aż o 70% w głównych miastach Wielkiej Brytanii. Jest to wynik zmian w zachowaniu społeczeństwa zgodnie z wytycznymi rządu o ograniczeniu przemieszczeń tylko do niezbędnych podróży [Lis, Wrana, 2021].

Jednym z najbardziej dotkniętych efektami obostrzeń brytyjskich miast jest stolica państwa – Londyn. Podstawową jednostką odpowiedzialną za zarządzanie i utrzymanie systemu transportowego w Londynie jest Transport for London (TfL). Opracowuje on i wdraża strategie transportowe dla Londynu oraz odpowiada za zarządzanie transportem publicznym na terenie metropolii. TfL stanowi jednostkę organizacyjną samorządu terytorialnego Wielkiego Londynu, prowadzoną przez burmistrza Londynu Sadiqa Khana. Jest to zintegrowany organ transportowy odpowiedzialny za realizację celów transportowych wyznaczonych przez prezydenta miasta. Odgrywa kluczową rolę w kształtowaniu mobilności w mieście, a co za tym idzie jakości życia, pomagając zrozumieć naczelną wizję burmistrza, mianowicie „Miasto dla wszystkich londyńczyków". Główne założenia to tworzenie równego dla wszystkich użytkowników, bardziej zielonego, zdrowszego i lepiej prosperującego miasta. Aktualnym nadrzędnym celem założonym do 2041 r. jest realizacja 80% wszystkich podróży pieszo, rowerem lub transportem publicznym. Aby to urzeczywistnić, TfL priorytetowo traktuje zdrowie pasażerów oraz jakość w każdej dziedzinie jego działalności. Zarządza także strategicznym czerwonym szlakiem miasta, a dzięki współpracy z londyńskimi gminami ma realny wpływ na kształtowanie charakteru wszystkich miejskich dróg. Są to miejsca, w których londyńczycy pracują, robią zakupy, podróżują oraz prowadzą życie towarzyskie. Tworząc je miejscami niezależnymi od ruchu samochodowego, w których londyńczycy spędzają czas poruszając się pieszo lub jeżdżąc na rowerze poprawia się jakość powietrza, rewitalizuje się centrum miasta, wzrasta biznes i relacje międzyludzkie. TfL odpowiada za większość londyńskiego transportu zbiorowego, w tym metro, transport autobusowy i tramwajowy, lokalne połączenia kolejowe, automatycznie sterowane pociągi obsługujące obszar wschodniego Londynu, Dial-a-Ride (usługi przewozowe dla osób niepełnosprawnych), rowery miejskie, Emirates Air (kolejka linowa przez Tamizę). Jakość i dostępność tych usług ma fundamentalne znaczenie dla jakości życia mieszkańców. Udoskonalając i rozszerzając transport publiczny, można zwiększyć jego atrakcyjność w stosunku do samochodu [*Transport for…*, 2020].

PODSTAWOWE POJĘCIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM

W literaturze napotkać można wiele różnych definicji transportu, ze względu na nacisk na różne jego aspekty. W najogólniejszym znaczeniu definiowany jest jako proces technologiczny wszelkiego przenoszenia, tudzież przemieszczania osób, rzeczy lub energii [Tarski, 1973]. Jest to czynnościowe postrzeganie transportu, który rozumiany w ten sposób będzie obejmował realizację usług o charakterze zarobkowym przez przedsiębiorstwa z branży transportowej, jak również procedurę przemieszczeń osób i ładunków przez inne podmioty jako działalność pomocnicza. Będą to głównie przedsiębior-

stwa nie transportowe (produkcyjne, handlowe) oraz przewozy indywidualne. Dlatego też w ujęciu czynnościowym transport tożsamy jest z pojęciami przemieszczanie i przewożenie. W ujęciu podmiotowym oznacza on natomiast realizację procesu przemieszczania przez podmiot powołany w tymże celu [Koźlak, 2008].

Transport jest jednym z elementarnych czynników wpływających na konkurencyjność gospodarki jako ogniwo determinujące procesy logistyczne. Do sprawnego funkcjonowania systemu logistycznego nieodzowna jest właściwa infrastruktura. Literatura przedmiotu definiuje infrastrukturę transportową jako stworzone przez człowieka, trwale zlokalizowane, liniowe i punktowe obiekty użyteczności publicznej, stanowiące fundament życia społeczno-gospodarczego, ze względu na ich rolę w przemieszczaniu osób i ładunków (transport), wiadomości (łączność), energii elektrycznej (energetyka) i wody (gospodarka wodna). Odnosząc powyższą definicję do transportu można uznać, iż infrastrukturę transportu będzie tworzyć zespół obiektów związanych z przestrzenią, które umożliwiają przewóz osób i towarów oraz wykonanie czynności koniecznych do sprawnego przeprowadzenia procesu transportowego [Urbanyi-Popiołek, 2013].

Klasyfikacja transportu odbywa się w zależności od przyjętego kryterium. Transport może być określany w układzie pionowym lub poziomym. W układzie pionowym kryterium klasyfikacji odgrywa środowisko, w którym ma miejsce ruch środka transportu oraz technika poruszania.

Ze względu na środowisko realizacji zadań, transport dzieli się na:

- transport lądowy;
- transport wodny;
- transport powietrzny.

Każda z gałęzi transportu wyróżnia się odrębnością techniczną, organizacyjną, technologiczną oraz ekonomiczną. Uwzględniając specyfikę środka transportu oraz drogi, można wyznaczyć sześć podstawowych gałęzi transportu [Piskozub, 1982]:

- transport samochodowy;
- transport lotniczy;
- transport morski;
- transport kolejowy;
- transport śródlądowy;
- transport przesyłowy, inaczej rurociągowy.

Natomiast klasyfikując transport w układzie poziomym, można wyodrębnić podział transportu ze względu na [Koźlak, 2008]:

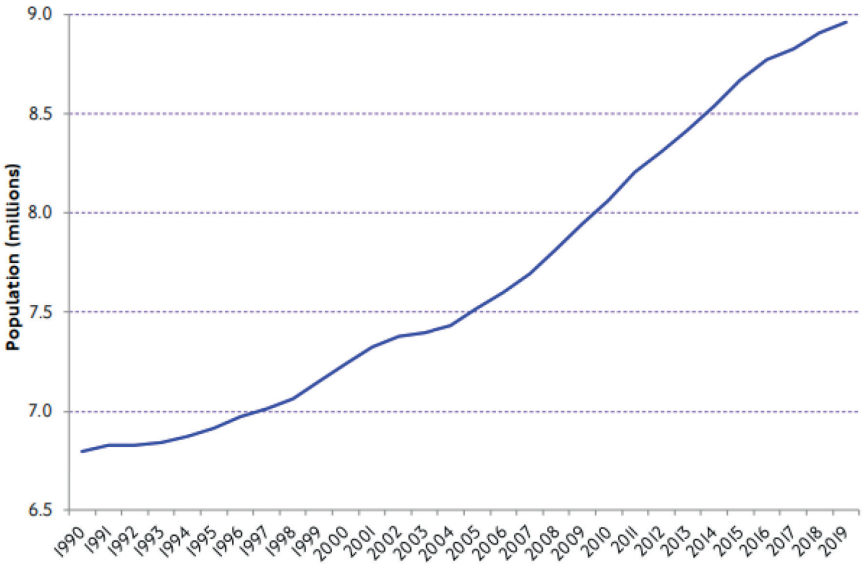
- przedmiot przewozu; transport osób, transport ładunków;
- kryterium geograficzne; transport krajowy, np. transport miejski, międzyregionalny, wojewódzki, transport międzynarodowy, np. transport kontynentalny i międzykontynentalny;
- względy organizacyjno-funkcjonalne; transport regularny, odbywający się zgodnie z podanym wcześniej rozkładem, transport nieregularny, odbywający się na zasadzie nieregularnych przejazdów;
- organizację przewozów; transport bezpośredni, z dominacją jednego środka transportu odbywającego się bezpośrednio do celu, transport pośredni, kiedy w transporcie wykorzystywane są co najmniej dwa środki transportu;
- formę własności; transport prywatny, transport państwowy, transport spółdzielczy, transport komunalny;
- dostępność użytkownika; transport własny, transport publiczny, transport branżowy.

ZMIANY DEMOGRAFICZNE I ICH WPŁYW NA PRZEMIESZCZANIE W LONDYNIE

Wzrost liczby ludności, poszerzanie miejsc pracy oraz nowe inwestycje w Londynie generują zwiększenie zapotrzebowania na zrównoważony transport zarówno dla londyńczyków jak i dla turystów odwiedzających miasto. Czynniki te wymuszają nieustanny rozwój na transporcie zbiorowym, naj-

większy nacisk kładąc na metro. Od 2000 r. w Londynie obserwuje się szybki wzrost populacji, który doprowadził do zwiększonego zapotrzebowania na transport[1].

Rysunek 1. Długoterminowy trend w populacji mieszkańców Londynu w latach 1990–2019



Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 48.

W ostatniej dekadzie populacja Londynu wzrosła o ponad milion osób, a korzystanie z komunikacji miejskiej rośnie często w szybszym tempie niż populacja. Jednocześnie obserwowany spadek ruchu odzwierciedla rosnące ograniczenia w przemieszczaniu spowodowane kongestią oraz odzwyczajaniem społeczeństwa od samochodu. Londyn stoi przed wieloma wyzwaniami, aby sprostać potrzebom zmieniającej się struktury zatrudnienia opartej na elastyczności i mobilności. Zmiany te w dużej mierze czynią założone cele nieaktualnymi i nieadekwatnymi do istniejących warunków, a co za tym idzie implikują kontynuacje prac i wyznaczanie nowego poziomu usług i niezawodności[2].

PANDEMIA COVID-19 A WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Pandemia miała nagły, a zarazem dramatyczny wpływ na ilość podróży jako bezpośrednią konsekwencję szoku dla aktywności gospodarczej i społecznej spowodowanego ograniczeniem mobilności wiosną 2020 r. i związanymi z nim wymogami dotyczącymi dystansu społecznego. Popyt na podróże nie tylko spadł do ułamka swojej zwykłej wielkości w ciągu zaledwie kilku dni, ale także znacząco uległ zmianom. Zmieniła się długość podróży, a w wielu przypadkach również ich miejsca docelowe, w kierunku bardziej lokalnych podróży. Finalnie, stosunek pasażerów do sposobu przemieszczania się szybko uległ zmianie, odzwierciedlając wyzwania niesione przez pandemię, a tym samym ich podróże, wybory i zachowania. Po złagodzeniu obostrzeń latem 2020 r. niektóre aspekty podróży wróciły do normy, chociaż tempo i charakter powrotu do ilości sprzed wybuchu pandemii znacząco się różniło. TfL przedstawia dane ilościowe (wynikające z biletowania w transporcie publicznym oraz zautomatyzowanego systemu zarządzania drogami), obrazujące zmiany w rzeczywistym popycie na podróże głównymi środkami transportu w ruchu drogowym[3].

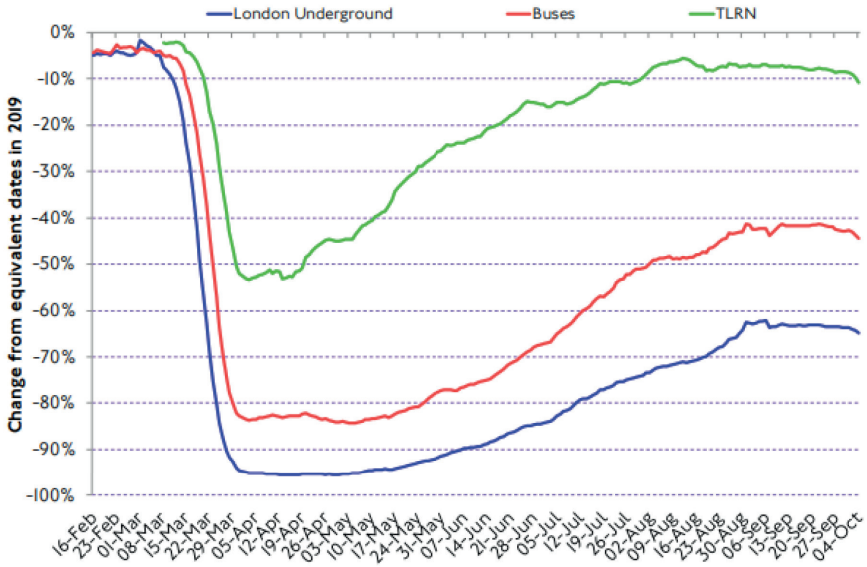
Wpływ pandemii na drogi i transport publiczny był znaczący podobnie jak ścieżka powrotu do zdrowia po początkowym załamaniu:

- w londyńskim metrze odnotowano największy spadek popytu, który w najniższym punkcie osiągnął 97% (tylko 3% normy);

[1] Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 47.
[2] Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 47.
[3] Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 153.

- zainteresowanie transportem autobusowym również znacznie zmalało, osiągając 86% spadek w najniższym punkcie;
- redukcja ruchu była najmniejsza w przypadku transportu prywatnego na strategicznej drodze TLRN, która w najniższym punkcie wynosiła o 65% mniej w odniesieniu do 2019 roku.

Rysunek 2. Zmiana popytu w głównych sieciach transportowych (średnia tygodniowa) 2020 r. vs 2019 r.

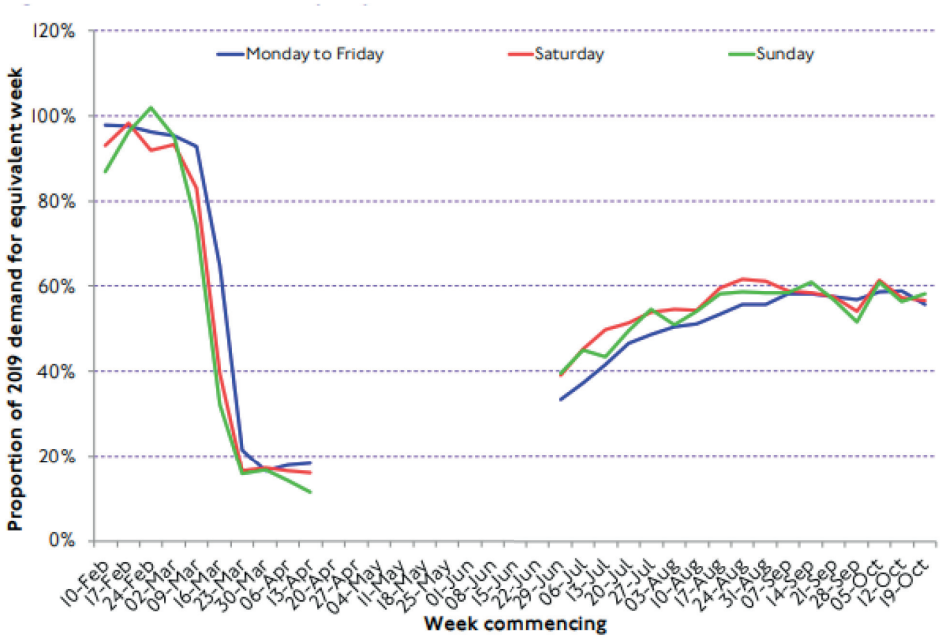


Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 153.

Transport autobusowy

W lutym i marcu 2020 r., przed wprowadzeniem ograniczeń w przemieszczaniu, popyt na ten środek transportu był już o 3–5% mniejszy niż w 2019 r. Częściowo odzwierciedla to ogólna tendencja spadkowa w korzystaniu z autobusów w Londynie. Po marcowym lockdownie popyt na autobusy spadł nawet o 86% w najniższym punkcie (z brakiem danych w okresie kwiecień-czerwiec).

Rysunek 3. Popyt na przewozy autobusowe według dnia tygodnia, 2020 r. vs 2019 r.



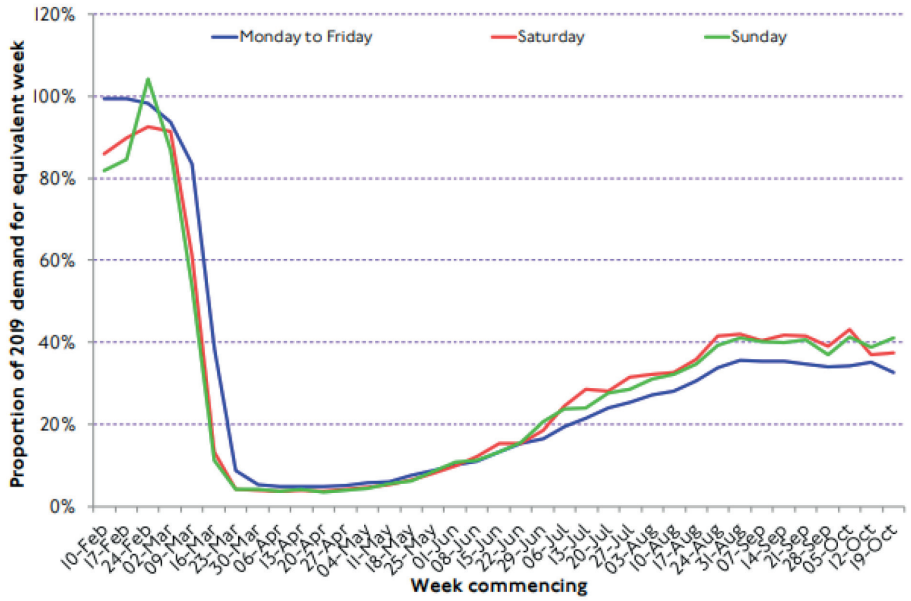
Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 158.

Odbudowa popytu rozpoczęła się w maju, jednak tempo ożywienia zwolniło w okresie letnim (przy średnim wzroście tygodniowo od 1 do 3%). Można wnioskować, że po pierwszych największych restrykcjach wprowadzonych na wiosnę 2020 r. londyńczycy po stopniowym ich luzowaniu w maju podążali za zaspokojeniem potrzeb społecznych, towarzyskich oraz zawodowych, co znalazło odzwierciedlenie w ilości odbywanych podróży w tym okresie.

Metro

Jak przedstawiono na wykresie poniżej widoczny spadek popytu na podróże metrem częściowo odzwierciedla termin ogłoszenia pierwszego lockdownu. W marcu i maju 2020 r. skala spadku popytu była podobna niezależnie od dnia tygodnia. Od czerwca jednak widać, że w weekendy konsekwentnie odnotowuje się większy odsetek podróży, odzwierciedlający powrót bardziej podróży związanych ze spędzaniem czasu wolnego.

Rysunek 4. Popyt na przewozy metrem według dnia tygodnia, 2020 r. vs 2019 r.



Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 164.

Przed wprowadzeniem pierwszego lockdownu ilość podróży metrem była mniej więcej na tym samym poziomie co rok wcześniej, co oznacza średnio 4 mln podróży dziennie w porównaniu do 4,1 miliona w 2019 roku. Po marcowej blokadzie popyt spadł o 97% w najniższym punkcie w kwietniu. Powrót do dawnego poziomu rozpoczął się na początku maja w stosunkowo wolnym tempie. Pod koniec czerwca 2020 r. ilość pasażerów wzrosła do około jednej trzeciej w stosunku do roku wstecz, jednak w sierpniu ożywienie spadło, pozostając na poziomie około 35% popytu z roku 2019 r., co stanowi zaledwie 1,4 mln podróży w dni powszednie w porównaniu do 4,1 mln w 2019 r.

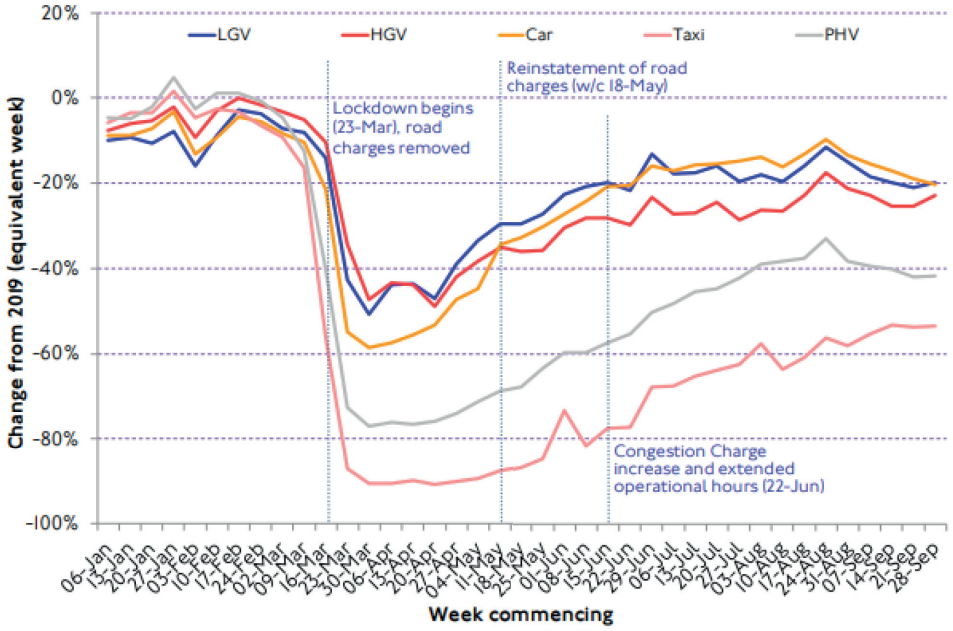
Transport samochodowy

Ruch samochodowy spadł od połowy marca 2020 r., ponieważ zarówno firmy jak i osoby prywatne zaczęły dostosowywać się do pojawienia się pandemii. W najgorszym momencie ilość przejazdów spadła do około 50% poziomu sprzed pandemii w dni robocze i 35% w weekendy. To stosunkowo mniej niż spadki obserwowane w publicznych środkach transportu.

Od połowy kwietnia ruch zaczął się ożywiać w tempie około 5% tygodniowo aż do czerwca, kiedy ożywienie zaczęło się wyrównywać do poziomu około 90% sprzed pandemii. Wpływ ograniczeń na późniejszy powrót zmotoryzowanych był zależny od zmiany zachowań i przyzwyczajeń londyńczyków, np. wzrostu zakupów online. Spadek przejazdów pojazdami ciężarowymi był najmniejszy pośród wszystkich pojazdów ogółem, przy spadku o 51% w przypadku małych samochodów dostaw-

czych i o 47% samochodami ciężarowymi w stosunku do roku poprzedniego. Aktywność pojazdów ciężarowych w połowie kwietnia powróciła stosunkowo szybko, przy czym mniejsze samochody dostawcze odnotowały szybszy wzrost[4].

Rysunek 5. Popyt na przewozy transportem indywidualnym według dnia tygodnia, 2020 r. vs 2019 r.



Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 173.

ZMIANA TRENDÓW W LONDYŃSKIEJ MOBILNOŚCI

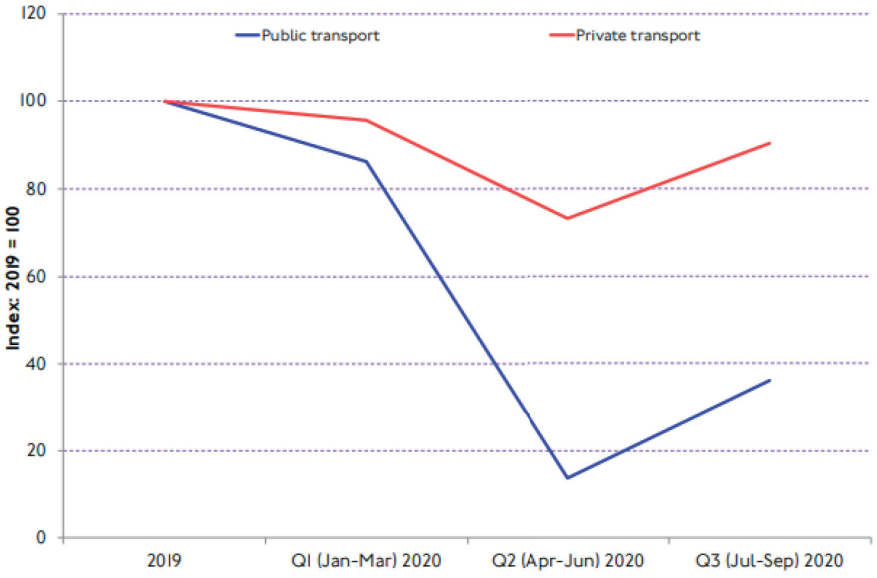
Trendy w podróżach opisane powyżej odzwierciedlają połączenie wprowadzenia regulacji awaryjnej (np. lockdown), odpowiedzi na bezpośrednie wyzwania stawiane przez pandemię (np. tymczasowe zamknięcie, praca zdalna) oraz zmiany w funkcjonowaniu zawodowym i prywatnym, z próbą dostosowania do nowych realiów pandemicznej rzeczywistości. Wszystkie te skutki rozpatrywane są w kontekście tych czynników i trendów, które standardowo określały charakter popytu na podróże w Londynie:

- ilość;
- ludność i gospodarka Londynu;
- lokalizacja miejsc zamieszkania, pracy i usług;
- dostępność i atrakcyjność ekonomiczna transportu;
- panujące trendy społeczne w zakresie organizacji i optymalizacji życia codziennego pod kątem aktywności i podróży,
- szerszy kontekst polityki transportowej – czynniki mające zastosowanie również po pandemii.

Mieszkańcy wykonują codzienne obowiązki w kontekście wszystkich tych czynników – każdorazowo optymalizując je zgodnie z tym, co mają do zrobienia, wykorzystując dostępne opcje podróży, a także ich osobistą ocenę tego wariantu. Subiektywna ocena świata podczas ówczesnego najgorszego poziomu pandemii do poziomu stopniowego powrotu do normalności mocno wpłynęła na dokonywane wybory dotyczące podróży. Podczas pandemii zapotrzebowanie na transport uległo znaczącej zmianie, zarówno pod względem całkowitego zapotrzebowania, jak i sposobów podróżowania. W II kwartale 2020 r. łączna liczba przejazdów w Londynie wynosiła około 60% normy, nawet po zniesieniu części ograniczeń. W III kwartale całkowita ilość przejazdów wynosiła 74% normy sprzed pandemii.

[4] Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 173.

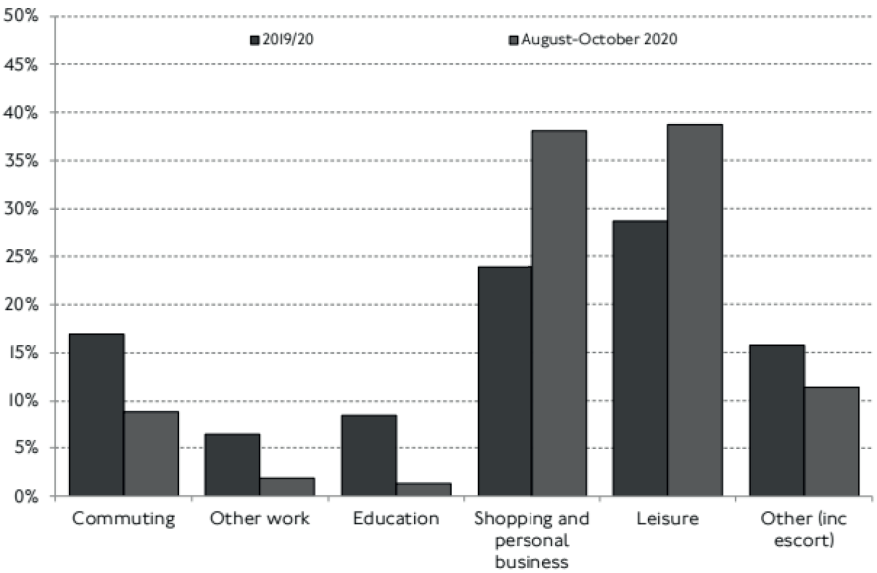
Rysunek 6. Poziom wykorzystania transportu publicznego i prywatnego w latach 2019–2020



Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 186.

Redukcja w popycie nie była równa dla wszystkich rodzajów transportu. Transport autobusowy spadł o przeszło 60% w trzecim kwartale, w porównaniu z 10% spadkiem prywatnych przejazdów. Wstępne dane z drugiego okresu obowiązywania restrykcji w listopadzie 2020 r. zapowiadają podobną zależność, ze spadkiem wykorzystania londyńskiego metra o co najmniej 75%, 50% transportu autobusowego, w stosunku do 20% spadku w transporcie indywidualnym, co podkreśla nieustanną preferencję mieszkańców do tego rodzaju komunikacji. Biorąc pod uwagę zalecenia, dotyczące pracy zdalnej przez większą część 2020 r. ilość dojazdów i pozostałych przemieszczeń związanych z aktywnością zawodową londyńczyków była znacznie niższa niż przed pandemią, nadal stanowiąc ponad 10% wszystkich podróży. Przeciwnie wyglądają dane odnośnie podróży zakupowych, wycieczek rekreacyjnych i osobistych, z odsetkiem wyższym niż w poprzednich latach, stanowiąc ponad trzy czwarte wszystkich przejazdów[5].

Rysunek 7. Podział przemieszczeń londyńczyków według celu podróży w okresie sierpień-październik 2020 vs. średnia roku 2019/20

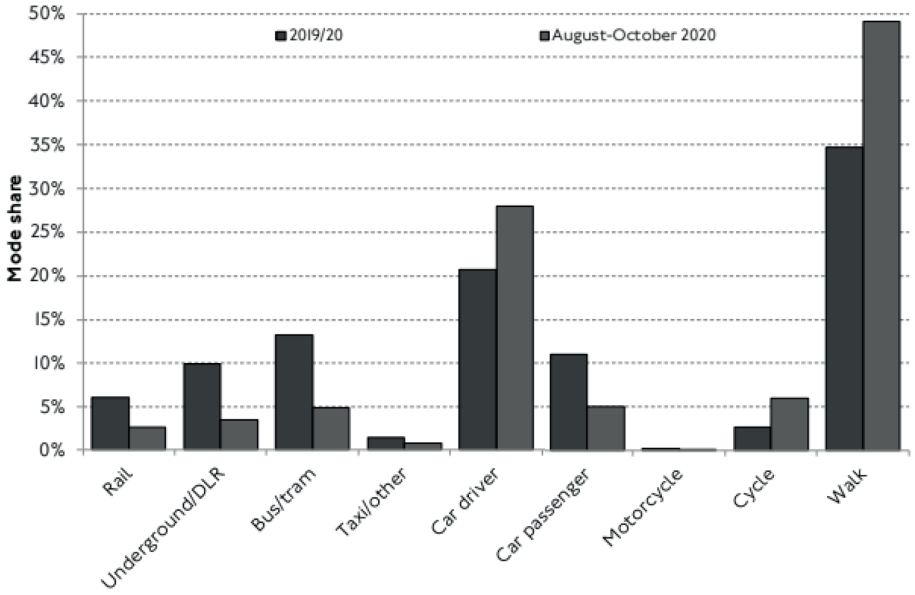


Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 239.

[5] Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 186.

Niemalże połowa mieszkańców utrzymuje ilość podróży związanych z czasem wolnym i osobistymi interesami na jednakowym poziomie, w stosunku do lat poprzednich, a prawie 30% obywateli zwiększyła je w okresie po pandemii. Zmiana preferencji dotyczy nie tylko częstotliwości ale i środka transportu wybieranego przez londyńczyków. Wykorzystanie komunikacji zbiorowej w roku 2020 było mniejsze niż przed pandemią, podczas gdy wzrosła ilość podróży prywatnymi samochodami. Dane potwierdzają także wzrost udziału podróży pieszych oraz rowerowych[6]. Można tym samym wnioskować o powodach osobistych przy wyborze środka transportu. Transport indywidualny, zarówno samochodowy jak i pieszo-rowerowy jawi się obywatelom najbardziej bezpieczną opcją biorąc pod uwagę zalecenia dystansu społecznego, unikania dużych skupisk ludzkich oraz możliwie jak największą izolację. Mimo wysokiego nakładu pracy i środków finansowych na ochronę, dezynfekcję i bezpieczeństwo przemieszczeń zbiorowych wciąż istnieje podwyższone ryzyko zakażenia w takich środkach transportu.

Rysunek 8. Podział przemieszczeń londyńczyków według środka transportu w okresie sierpień-październik 2020 vs. średnia roku 2019/20



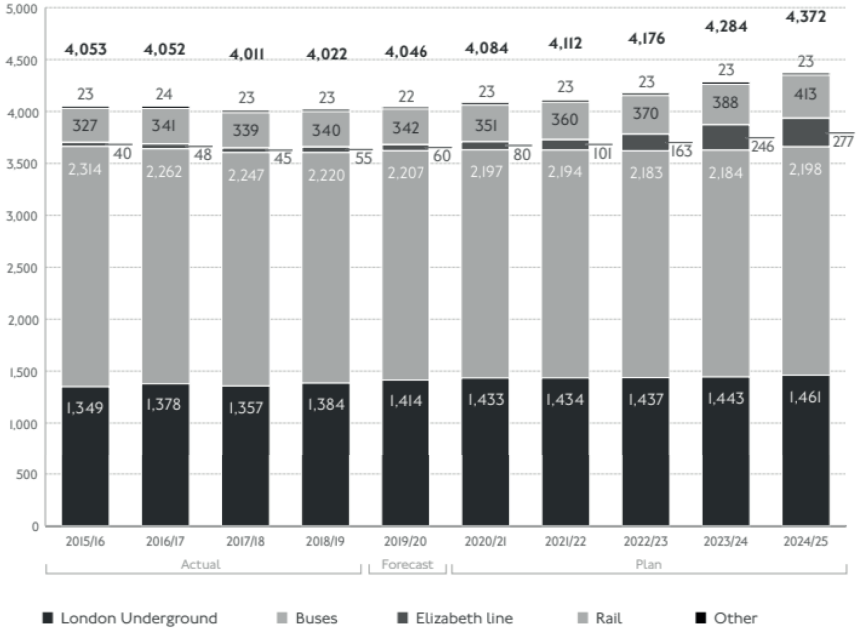
Źródło: Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 240.

Zmianę trendów podróżowania, jaka nastąpiła w 2020 r. tłumaczyć można modyfikacją jego celu. Podróże dojazdowe odbywają się zazwyczaj komunikacją miejską – w latach 2019/20 55% dojazdów do pracy odbywała się komunikacją miejską. Natomiast wyjazdy na zakupy i wypoczynek zazwyczaj przy wykorzystaniu transportu prywatnego, pieszo lub rowerem – w sezonie 2019/20, tylko jedna czwarta tych podróży odbywała się transportem publicznym. Zatem jeśli nastąpi powszechny powrót do pracy stacjonarnej od 2021 roku, można oczekiwać współmiernego powrotu do wykorzystania transportu publicznego. Warto również zauważyć, jaki wpływ na wybór środka transportu ma długość podróży, która w okresie sierpień-październik 2020 r. w 43% wynosiła mniej niż 1 km. Kolejnym czynnikiem jest obszar Londynu, do którego podróżują mieszkańcy. Podróże do centrum Londynu zwykle odbywają się środkami transportu publicznego (zwykle około 75%), podczas gdy jest to tylko około 16% w obrębie zewnętrznego Londynu. Wstępne dane z London Travel Demand Survey 2020/21 potwierdzają, że trendy w wyborze środka lokomocji u mieszkańców Londynu w 2020 r. uległy zmianie, ze spadkiem popularności wykorzystania transportu zbiorowego oraz wzrost korzystania z transportu pieszego, rowerowego i prywatnego. Wynika to głównie ze zmiany powodów, dla których ludzie podróżują; spadła ilość podróży do pracy, przy jednoczesnym wzroście wyjazdów na zakupy oraz podróże osobiste i rekreacyjne. Trasy przejazdów stały się bardziej lokalne, implikując przemieszczenia piesze i rowerowe. Można zatem założyć, że chociaż udział środków transportu publicznego zmniejszył się w 2020 r. jego

[6] Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, str. 239.

poziom wzrośnie do stanu sprzed pandemii w 2021 r. Jest to zależne od kilku czynników, w tym głównie wymiaru powrotu do stacjonarnej aktywności zawodowej i do centrum Londynu[7].

Rysunek 9. Podróże pasażerskie (w milionach)



Źródło: Transport for London Business Plan 2020/21 to 2024/25, http://content.tfl.gov.uk/tfl-business-plan-2019.pdf, str. 67.

W ciągu najbliższych pięciu lat zarządcy londyńskiego transportu spodziewają się wzrostu liczby pasażerów o 8% z 4046 mln w latach 2019/20 do 4372 m w latach 2024/25. Jest to napędzane przez stopniowe otwieranie linii Elizabeth, która zwiększy przepustowość kolei w centralnym Londynie o 10% po pełnym jej otwarciu, jak również przewidywanym wzrostem liczny ludności.

PODSUMOWANIE

Analiza najnowszego raportu opublikowanego przez TfL w 2020 r. nasuwa wniosek, że jednym z najważniejszych zadań publicznych realizowanych przez londyńską metropolię stanowi to dotyczące transportu. Mobilność ukazana została jako czynnik rozwoju społeczno-ekonomicznego miasta. Szczególną uwagę przykuwa przyjęcie regulacji pozwalających na pobieranie opłat o charakterze myta śródmiejskiego. Z jednej strony pozwalają one na ograniczenie ruchu pojazdów na głównych arteriach miasta, przyczyniając się do zmniejszenia kongestii, z drugiej pozytywnie wpływają na poprawę jakości powietrza oraz dbałość o środowiska i zdrowie jego mieszkańców.

Transport to podstawa wizji sprawiedliwszego, bardziej zielonego, zdrowszego oraz zamożnego miasta. Transport nie tylko kształtuje nasze codzienne życie i warunkuje sposoby przemieszczania się, ale także pomaga stworzyć nowe możliwości dla londyńczyków i kształtuje charakter miasta. Strategia burmistrza Londynu polega na nieustannym poszukiwaniu możliwości wprowadzenia innowacji, jednak to, co musi się zmienić w pierwszej kolejności wymaga pracy u podstaw. Fundamentalnej zmianie musi ulec sposób myślenia i podejmowania decyzji transportowych przez mieszkańców.

Obecne trendy z nadmiarowym udziałem transportu prywatnego wciąż są przyczyną pogłębia się wielu problemów, np. złego stanu powietrza, zanieczyszczeń, zatłoczenia i miasta niesprzyjającego spacerom czy jeździe na rowerze. Środki transportu zbiorowego; metra, kolei i autobusów mogą być niejednokrotnie przepełnione i niespełniające indywidualnych potrzeb i wymagań pasażerów, co powoduje, że nie stają się one atrakcyjną alternatywa dla samochodu.

[7] Transport for London Business Plan 2020/21 to 2024/25, http://content.tfl.gov.uk/tfl-business-plan-2019.pdf, str. 67.

Aby zacząć rozwiązywać te problemy, Londyn stoi przed wyzwaniem stania się miastem, w którym spacery, jazda na rowerze i ekologiczny transport zbiorowy będą najbardziej interesującym i praktycznym wyborem. Te aktywne, wydajne i zrównoważone wybory transportowe nie tylko wspierają zdrowie i dobre samopoczucie obywateli Londynu, ale i całe miasto poprzez zmniejszenie zatorów oraz umożliwienie najefektywniejszego wykorzystania przestrzeni publicznej. Burmistrz miasta uwzględnia to stwierdzając, iż przy stale rosnącej populacji nastawionej na wywieranie coraz większej presji na infrastrukturę i przestrzenie publiczne w nadchodzących latach ważne jest, abyśmy rozpoczęli wprowadzanie zmian już teraz[8].

Problematyka transportu w dużych aglomeracjach stanowi, i stanowić będzie niezwykle skomplikowany i z drugiej strony interesujący problem badawczy dla przyszłych działań zarządczych. Kwestie takich niepewnych i trudnych do przewidzenia zdarzeń, jak wybuch epidemii stawać się będą w przyszłości koniecznym elementem procesu zarządzania oraz zagospodarowania infrastruktury miejskiej.

BIBLIOGRAFIA

Dyktus J., 2021: *Pandemia – Katalizator wielkich zmian gospodarczych i społecznych*. W: Barszczowska B., Błach J. (red.), Ekonomiczne skutki pandemii, Akademia WSB, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w Katowicach, Dąbrowa Górnicza.

Koźlak A., 2008: *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza.* Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

Lis M., Wrana K., 2021: *Inteligentne przestrzenie miejskie w warunkach zagrożeń epidemicznych*. W: Barszczowska B., Błach J. (red.), Ekonomiczne skutki pandemii, Akademia WSB, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w Katowicach, Dąbrowa Górnicz.

Piskozub A., 1982: *Gospodarowanie w transporcie. Podstawy teoretyczne*. Warszawa.

Tarski I., 1973: *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*. PWE, Warszawa.

Urbanyi-Popiołek I., 2013: *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu.* Bydgoszcz.

Netografia

Mayor's Transport Strategy, Mayor of London, March 2018, https://www.london.gov.uk/sites/default/files/mayors-transport-strategy-2018.pdf (dostęp 26.08.2021).

Transport for London Business Plan 2020/21 to 2024/25, http://content.tfl.gov.uk/tfl-business--plan-2019.pdf, (dostęp 26.08.2021).

Travel in London Report 13, Transport for London, https://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-13.pdf, (dostęp 26.08.2021).

[8] Mayor's Transport Strategy, Mayor of London, March 2018, https://www.london.gov.uk/sites/default/files/mayors-transport-strategy-2018.pdf.