

Prowadząca:

Dzień dobry Państwu, w imieniu Ministerstwa Rozwoju witam Państwa serdecznie na konferencji Zrównoważona mobilność – wyzwania i szanse dla miast, na której przez najbliższe dwa dni będziemy w gronie ekspertów rozmawiać na temat trendów i możliwości rozwoju ekomobilności. Ale zanim to nastąpi poproszę o oficjalne otwarcie konferencji Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Rozwoju Pana ministra Adama Hamryszczaka. Panie ministrze, zapraszam.

Adam Hamryszczak:

Dzień dobry Państwu. Witam Państwa na konferencji Zrównoważona mobilność – wyzwania i szanse dla miast. Chciałbym powitać przede wszystkim wódcy miejsca, w którym gościmy – Pana marszałka Władysława Ortyła, Marszałka Województwa Podkarpackiego oraz Pana Stanisława Sienko, Wiceprezydenta Miasta Rzeszowa. Witam serdecznie szanownych gości, reprezentantów strony rządowej, parlamentarzystów, przedstawicieli samorządów, organizacji pozarządowych, a także ekspertów z szeroko pojętej branży transportowej oraz bardzo ważnych dla nas przedsiębiorców. Witam także gości oglądających nas w Internecie. Obecne inicjatywy podejmowane przez rząd we współpracy z samorządami, a także środki europejskie w perspektywie 2014-2020 pozwalają nam Szanowni Państwo zrealizować wiele elementów zrównoważonej mobilności miejskiej. O tym wszystkim, co wchodzi w skład zrównoważonej mobilności miejskiej powie nam Pan profesor Wojciech Suchorzewski z Politechniki Warszawskiej. Panie profesorze, bardzo dziękuję, że zechciał Pan przyjąć nasze zaproszenie. Szanowni Państwo dobrze przygotowane, kompleksowe projekty dają szansę na jakościową zmianę, poprawę środowiska naturalnego i podniesienie komfortu życia w polskich miastach, zarówno w tych większych, stolicach województw, ale także w miastach średnich oraz w miasteczkach. Połączenie rozbudowy systemów transportowych miast z wymogami klimatycznymi i środowiskowymi stanowi niemałe wyzwanie. Liczymy jednak, że dzięki promocji dobrych praktyk, także tych z naszego kraju zainspirujemy beneficjentów do stawiania sobie ambitnych celów i ich realizacji, oczywiście z pomocą funduszy europejskich. Dlatego też w Ministerstwie Rozwoju zdecydowaliśmy o organizacji tej ważnej myśli dla państwa konferencji. Ze względu na dostęp do znaczącej puli funduszy europejskich sytuacja transportowa polskich miast uległa w ostatnich latach znacznej poprawie. Przypomnę, że w latach 2007-2013 poczyniliśmy istotne inwestycje, między innymi w nowoczesny tabor. Zakupiono lub zmodernizowano ponad 3200 jednostek taboru komunikacji miejskiej. Oczywiście inwestycje te muszą być nadal kontynuowane.

W perspektywie 2014-2020 nastąpiło jednak przesunięcie akcentów. Inwestycje w transport miejski muszą uwzględniać cele polityki Unii Europejskiej. Między innymi zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, których jednym z głównych źródeł jest właśnie transport. Dlatego nie mówimy już wyłącznie o infrastrukturze transportowej, ale o tworzeniu warunków do zrównoważonej, niskoemisyjnej mobilności integrującej różne formy przemieszczania się. Zrównoważona mobilność miejska w projektach finansowanych z funduszy europejskich to promocja ekologicznego taboru wykorzystującego alternatywne źródła zasilania, jak gaz, prąd, hybryda, czy również inne źródła spełniające normę Euro 6. Uprzywilejowanie transportu zbiorowego względem indywidualnego, również tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, ale także

multimodalność oraz zaawansowane narzędzia informatyczne, jak ITS-y, e-bilet, dynamiczna informacja pasażerska, i tym podobne. Ważnymi hasłami stają się też jakość usług, dostępność oraz niezwykle ważne w ostatnich czasach bezpieczeństwo. Szanowni Państwo, poszczególne elementy projektów muszą wynikać z diagnozy potrzeb, które miasta przeprowadzają w szeroko rozumianych tak naprawdę planach gospodarki niskoemisyjnej. Tak rozumiana mobilność daje w konsekwencji szansę na sprawne przemieszczanie się, zwiększenie również wykorzystania zbiorowego transportu kosztem indywidualnego ruchu samochodowego, a także ograniczenie kongestii. Warto również podkreślić, że to z kolei przyczynia się w konsekwencji do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, hałasu oraz do zrównoważonego wykorzystania zasobów, czyli w konsekwencji poprawy komfortu życia w mieście. W perspektywie finansowej 2014-2020 Polska przeznaczy na zrównoważoną mobilność ponad 4 mld euro. A dokładnie 4,3 mld euro. Środki na inwestycje dostępne są w wielu programach. Przypomnę tylko, że możemy korzystać ze środków na elektromobilność zarówno w programie Infrastruktura i Środowisko, ale także w programie Polska Wschodnia oraz w programach regionalnych poszczególnych województw. Za tę kwotę otrzymamy prawie 1500 jednostek nowoczesnego taboru, około 30 systemów ITS, ponad 500 kilometrów wybudowanych lub zmodernizowanych linii komunikacji miejskiej oraz blisko tysiąc kilometrów ścieżek rowerowych. Takie są proszę Państwa cele i wskaźniki na najbliższe lata do osiągnięcia. Poza wątkiem funduszowym natomiast nie można nie wspomnieć o szansie, jaką ekomobilność, w tym elektromobilność może mieć dla rozwoju polskiej gospodarki, w szczególności dla przemysłu motoryzacyjnego. W ramach Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, która została przyjęta w połowie lutego bieżącego roku Polski Fundusz Rozwoju koordynuje realizację projektu flagowego e-Bus. Projekt ten ma na celu budowę ekosystemu, który przyczyni się do powstania polskiego rynku autobusów elektrycznych o wartości około 2,5 mld złotych rocznie i tworzącego w konsekwencji około 5 tys. nowych miejsc pracy. Szanowni Państwo, dzisiejsza konferencja to pierwsza w tej skali inicjatywa Ministerstwa Rozwoju w temacie zrównoważona mobilność miejska. Staraliśmy się wybrać najciekawsze wątki i pozyskać panelistów reprezentujących różne środowiska. Zagadnienie jest wieloaspektowe, więc zdajemy sobie sprawę, że nie wyczerpiemy wszystkich wątków, ale jeśli nasza konferencja zyska pozytywne oceny wśród zainteresowanych nie wykluczamy w przyszłości organizacji kolejnych edycji. Liczę, że nasze spotkanie wzbogaci dialog pomiędzy praktykami, a teoretykami, decydentami, a użytkownikami na temat zrównoważonego transportu miejskiego, jako jednej z najistotniejszych kwestii w planowaniu rozwoju miast. Życzę państwu dwóch dni inspirujących debat.

Prowadząca:

Bardzo dziękuję Panie ministrze, a teraz poproszę o zabranie głosu Marszałka Województwa Podkarpackiego, Pana Władysława Ortyla.

Władysław Ortyl:

Szanowni Państwo, Panie ministrze, Panie przewodniczący, Panowie prezydenci, Panie prezydentcie, Szanowni Państwo, wystawcy, wszyscy prelegenci, cieszymy się bardzo, że możemy Państwa gościć

w naszym centrum wystawienniczo-kongresowym w G2A Arena, centrum, które też powstało z wykorzystaniem i wsparciem środków europejskich pochodzących z programu operacyjnego Polska Wschodnia. Myślę, że dziś też mówiąc o tej mobilności zrównoważonej, ekologicznej, jak Pan minister powiedział też należy wspomnieć o tym, że środki Polski Wschodniej, tego specjalnego programu też do tego wsparcia się mogą przyczynić i na pewno ten program, kontynuowany już oczywiście w drugiej perspektywie finansowej niesie z sobą pewne nowe podejście, pewne nowe formy i to jest ważne, żeby tak było, żeby sam w sobie był też oczywiście innowacyjny. Proszę Państwa jakość życia, o którą wszyscy zabiegamy też jest takim elementem, który prowadzi nas do różnego rodzaju skojarzenia wszystkich form transportu do po prostu wykorzystania tak, aby jak najlepiej służyć obywatelowi, mieszkańcowi, żeby to było oczywiście bezpieczne, żeby nie było wielkich zanieczyszczeń, hałasów i też, żeby związane było z bezpieczeństwem. Samorząd województwa podkarpackiego nie jest, jak gdyby bezpośrednio zaangażowany w te sprawy związane z transportem, ale pośrednio też wchodzimy i chcemy w to wchodzić, w postaci bardzo dużego projektu, który nazywa się Kolej Aglomeracyjna, też współpracując z władzami miasta Rzeszowa, które będzie rozwijało Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne, czyli swoisty, w nowoczesnej formule dworzec, który będzie kojarzył wszystkie transporty, który będzie zapewniał obsługę, w uzupełnieniu do tej Kolei Aglomeracyjnej tworzy to wkład w tą całą zrównoważoną mobilność, która jest wielkim wyzwaniem, a jednocześnie naprawdę szansą dla miast. I tak jak w założeniach tej konferencji jest, nie jest to konferencja, która pokazuje albo rozdaje się na niej środki, tylko konferencja ta pokazuje szanse, przed jakimi stoją miasta, albo koniecznościami wręcz, i kto tą szansę odczyta, kto się wpisze w te formuły, które są wyzwaniem przyszłości, kto zdąży albo wsiądzie do tego transportu mobilnego zrównoważonego, to ten wygra szansę nie tylko dla danej społeczności miasta, ale oczywiście też dla danej społeczności, w danym województwie. Myślę, że trzeba zawsze pamiętać o tym, żeby te nowe innowacyjne formy w każdej dziedzinie życia wdrażać, postrzegać je i też oczywiście wykorzystywać. A dobrze jest, że ministerstwo takie inicjatywy podejmuje, promuje te dobre praktyki i daje tą pewną receptę, którą można zastosować w danym miejscu. Także bardzo serdecznie dziękujemy za tą decyzję Panu ministrowi, pracownikom ministerstwa, że kolejny raz ogólnopolska impreza, przepraszam – wydarzenie, ma miejsce w tym nowoczesnym centrum. Cieszymy się bardzo, że to są te elementy, które wpisują się w tą jakość życia. Przypomnę, że nasza inteligentna specjalizacja, jedna z inteligentnych specjalizacji to jest też właśnie jakość życia. To jest rzecz, która niezmiernie jest ważna na pewnym etapie rozwoju społecznego. Wszyscy wiemy, że są pewne potrzeby, tak zwane podstawowe, jeżeli się wchodzi na pewien etap rozwoju to każdy myśli o pewnych rzeczach, które są ważne z punktu widzenia jakości życia, bezpieczeństwa, komfortu, wypoczynku, i tak dalej. Myślę, że rozwój naszego kraju, także województwa podkarpackiego jest na takim etapie, że o tych potrzebach, można powiedzieć wyższego rzędu, wszyscy myślimy. Także jeszcze raz bardzo serdecznie witam, myślę, że spędzą Państwo tu merytorycznie bardzo intensywnie te dwa dni, ale chcielibyśmy, żeby też to, co z Podkarpaciem się wiąże było dla Państwa taką dobrą informacją i oczywiście zachęcało państwa do powrotu do naszego województwa nie tylko w sprawach merytorycznych, ale także na wypoczynek i trochę relaksu, bo każdemu się to należy, być może, że w formule tego ekologicznego, zrównoważonego, mobilnego transportu. Dziękuję bardzo.

Prowadząca:

Dziękuję, a teraz zapraszam do zabrania głosu Zastępcę Prezydenta Miasta Rzeszów Pana Stanisława Sienko.

Stanisław Sienko:

Szanowny Panie ministrze, Panie marszałku, Panie, Panowie, Szanowni Państwo, w imieniu prezydenta naszego miasta, Pana Tadeusza Ferencza oraz swoim bardzo serdecznie Państwa witam na tej konferencji i cieszę się, że jednym z elementów tej konferencji jest właśnie odwiedzenie naszego miasta. W ramach konferencji postaramy się państwu zaprezentować nasze doświadczenie z realizacji rzeszowskiego programu transportowego, w tym w zakresie szeroko rozumianej zrównoważonej mobilności. Z resztą te pojazdy, które tutaj dzisiaj możemy oglądać świadczą o tym, że pewnie w przyszłości nasze autobusy rzeszowskie zostaną zamienione właśnie na taki właśnie transport. W tym miejscu chciałbym podkreślić, że zapewnienie efektywnego transportu na terenie miasta i jego obszaru funkcjonalnego, a także usprawnienie zarządzania ruchem i transportem publicznym jest przede wszystkim, dlatego, żeby to lepiej, sprawniej funkcjonowało. Na tym jednak nie koniec, ponieważ nasze działania związane z transportem nie zamykają się tylko w ramach naszego miasta, ale również w ramach obszaru funkcjonalnego, czyli pracujemy nad tym, tak jak Pan marszałek powiedział, żeby w przyszłości jeden bilet mógł zapewnić podróż do Rzeszowa i z Rzeszowa oraz podróż po naszym mieście. Chciałem również korzystając z okazji podziękować wszystkim osobom i instytucjom, których działania oraz odważne decyzje sprawiły, że możliwa była, jest i będzie realizacja projektów wspierających realizację idei zrównoważonego rozwoju mobilności. Szczególne podziękowania chciałam skierować na ręce Pana ministra dla Ministerstwa Rozwoju, jak również dla Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, ale przede wszystkim na ręce Pana marszałka, za to, że Pan marszałek wspiera nas w tych działaniach, i tak jak Pan marszałek powiedział myślę, że wspólnie zrealizujemy ten cel. Na koniec życzę państwu owocnych obrad i udanego pobytu w naszym mieście, jak również województwie. Dziękuję bardzo.

Prowadząca:

Bardzo dziękujemy Panu ministrowi, Panu marszałkowi i Panu prezydentowi za otwarcie konferencji. A teraz chciałam zaprosić na scenę Pana profesora Wojciecha Suchorzewskiego, który wprowadzi nas w temat konferencji. Zapraszam Panie profesorze.

Wojciech Suchorzewski:

Proszę Państwa, dzień dobry przede wszystkim. Odjazd przed terminem. W transporcie publicznym nie wolno. Mam nadzieję, że nie będę ukarany za to. Z resztą o tym karaniu za wczesne odjazdy była dzisiaj mowa, jak żeśmy odwiedzali miejscowe centrum zarządzania ruchem transportu publicznego, gdzie rzeczywiście było wiadomo, że za spóźnienie się nie płaci kary, no bo korki mogły je spowodować, natomiast za przyspieszony odjazd się płaci karę. W ten sposób jeszcze ciągle 5 minut mi zostało. Postaram się proszę Państwa dotrzymać terminu przyjazdu na czas, bo miałem 30 minut

przeznaczone i wobec tego dojedziemy 5 minut mam nadzieję przed końcem. Mam nadzieję, że będę mógł to obsługiwać. Proszę Państwa, plan mojej wypowiedzi jest taki, jak Państwo widzą to znaczy po pierwsze transport w miastach, jako problem, po drugie równoważenie mobilności, rozwiązania racjonalne, polityka państwa, polityka miast polskich, polityka projektów unijnych i podsumowanie.

Proszę państwa slajdów jest aż 38. Część z nich to jest dużo tekstu. Informuję o tym, że ponieważ prezentacja będzie dostępna, to wydawało mi się, że warto przy tej okazji zrobić coś w rodzaju podręcznika, jakie dokumenty krajowe i unijne, jakie zawierają zapisy, na które się można będzie powoływać bez studiowania 278 stron na przykład Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, zaraz ile Strategia miała stron? Dużo, prawda? Ale znalazłem tam bardzo ciekawe sformułowania dotyczące polityki zrównoważonej mobilności. I ponieważ to w dokumentach tutaj się znajduje, no to, jak Państwo dotrą, dostaną, a to będzie miało miejsce, no to nie potrzeba grzebać w tych 270, czy iluś stronach. Proszę Państwa, co się dzieje w Polsce? Dlaczego akurat ten temat uzyskał taką rangę, że tak szanowne jednostki jak Ministerstwo Rozwoju się zaangażowały w jego promowanie, a nie tylko ministerstwo odpowiedzialne za transport? Po pierwsze to jest „rozlewanie się miast”, które spowodowało wzrost transportochłonności, czyli ile musimy jeździć, żeby dojechać do miejsca pracy, do szkoły, do usług. Wzrost motoryzacji, bezprecedensowy właściwie w Europie i w świecie prawie, bo tutaj okaże się, że jesteśmy absolutnie w czołówce światowej, jeśli chodzi o tempo i poziom zmotoryzowania, no i związany z tym rozlewaniem się miast i wzrostem motoryzacji, ten wzrost transportochłonności plus samochód spowodował, że jesteśmy, gdzie jesteśmy. Krótki dowód, że teza, że jesteśmy bardzo zmotoryzowani znajduje potwierdzenie w danych statystycznych. Proszę zobaczyć, Polska w roku 2012 – wyższy od nas wskaźnik motoryzacji miały tylko Włochy (dużo wyższy), trochę wyższy Francja, Niemcy, nie, przepraszam tylko Włochy! Tylko Włochy. A w tej chwili już mamy 539 samochodów na 1000 mieszkańców, to już jest naprawdę dużo, dużo więcej niż na przykład w Niemczech. Przy czym proszę Państwa 11% tych samochodów liczy sobie powyżej 30 lat. Natomiast ten wskaźnik jest zawyżony, mówi o 539, ponieważ istnieje domniemanie, takie są szacunki, zostało to zbadane, że ok. 10% samochodów jest nieużywanych i nie zostały wyrejestrowane. W związku z tym pewnie to nie będzie 539, ale może 480. Jakie efekty? Wzrost motoryzacji, to rozlewanie się miast, poprawa dochodów, spowodowała, że nastąpił wzrost tak zwanej transportochłonności, która jest mierzona – ile osobokilometrów pokonujemy w ciągu roku, ile jest pasażerokilometrów, czyli podróży odbywanych środkami transportu innymi niż pieszo na przykład, samochodokilometry, czy tonokilometry w transporcie ładunków. No, i jakie skutki? Ten wzrost motoryzacji spowodował ogromny wzrost udziału transportu drogowego w przewozach osób i ładunków. Skutki? Zatłoczenie dróg i parkingów, wzrost, duży wzrost zużycia energii, a także wzrost zanieczyszczenia środowiska, przy czym ja lubię tu używać terminu środowisko naturalne i cywilizacyjne. Naturalne to są lasy, zieleń, woda i może nawet powietrze. Natomiast cywilizacyjne to jest środowisko, w którym żyjemy i to chodzi o zanieczyszczenie środowiska, w którym żyjemy. Tutaj dane statystyczne, państwu znane przecież, ale je tutaj przytaczam, że w miastach Unii Europejskiej transport odpowiada za 40% emisji gazów cieplarnianych i za 70% innych zanieczyszczeń. Moje doświadczenie, ja mam proszę państwa oczyszczacz powietrza. Nie podam firmy, żeby nie być tu oskarżonym o promowanie. Oczyszczacz powietrza, który włączam sobie dość często. Bardzo często,

nawet w takich dniach, jak dzisiaj on mi się włącza w skali od 1 do 5 na 3–4, nawet w weekendy, kiedy ruch jest mniejszy. Włącza się od strony, mieszkam z oknami do ulicy, niezbyt ruchliwej, ale ulicy i z drugiej strony, od strony Cytadeli z zielenią w Warszawie. Otóż to zanieczyszczenie jest po stronie tej ulicy, natomiast nie ma go po stronie zielonej, czyli wniosek z tego, potwierdza to tezę, że to motoryzacja, ruch samochodowy jest głównym źródłem tego zanieczyszczenia. Coś mi się tu nie podoba, zginął jeden, aha, tu było, dobrze. Proszę Państwa problem: miasta i transport. To jest jeden z głównych problemów miast. W badaniach opinii publicznej często jest wymieniany, jako problem numer 1, zwłaszcza w miastach największych. Główny powód to zatłoczenie, czyli korki, a nie jakość transportu publicznego, jak niektórzy mówią, ponieważ tam, gdzie są robione badania opinii publicznej o jakości transportu publicznego to w wielu miastach polskich transport ten dostaje czwórki, albo nawet 4,5. No to oczywiście zależy od tego, jakie przyjmujemy tutaj wskaźniki, ale generalnie powyżej 50% mieszkańców zwykle ocenia pozytywnie, czyli stawia czwórki i piątki za transport publiczny, natomiast, jako główny problem – korki. I w związku, z tym społeczeństwo, a także media żądają rozwiązania problemu zatłoczenia przede wszystkim, a rzadziej poprawy jakości środowiska. Wyjątkiem jest tutaj hałas, bo są ciągle te naciski, żeby ekranami obudowywać drogi, choć to nas od zanieczyszczenia powietrza nie chroni, tylko chroni nas przed hałasem. Warto podkreślić, że przy takiej ogólnej chęci naszej do negatywnych ocen tego, co się w Polsce dzieje za granicą, w skali między narodowej miasta polskie oceniane są wysoce pozytywnie, między innymi za to, że mimo bardzo wysokiego wskaźnika motoryzacji, czy wskaźników motoryzacji mamy bardzo wysoki udział transportu publicznego, czy zbiorowego, za chwilę przejdę do sprawy terminologii, właśnie, że ten wskaźnik jest pozytywny, pozytywnie jesteśmy oceniani. Proszę zobaczyć, Warszawa według badania z roku 2015 w podziałach pieszych 57% używa transport publiczny. Kraków – 50%, Gdynia – 40%. A spójrzmy na inne miasta. Berlin jest 39%, Kopenhaga jest akurat tutaj dosyć wysoko i Wiedeń, ale można wskazać wiele miast, które mają dużo niższy niż my wskaźnik tego udziału. Krótko o terminologii. Mamy kłopot proszę Państwa, bo w Polsce używamy trzech terminów: transport publiczny, transport zbiorowy i publiczny transport zbiorowy. Ten publiczny transport zbiorowy, to jest w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, coś zdefiniowanego tak, że to są przewozy świadczone przez operatorów i przewoźników. Operator to jest ten, którego wynajmujemy, czy Państwo wynajmujecie, mówię o samorządach, do świadczenia usług i dopłacają, przewoźnicy działają na zasadach w pełni komercyjnych, legalnie. I teraz jest wobec tego ten termin publiczny transport zbiorowy, czyli udostępniony publiczności. Tak naprawdę używa się najczęściej w naszym życiu potocznie transport publiczny, albo transport zbiorowy. I warto by było się zdecydować, prawda? Czy transport publiczny to jest ten transport publiczny, operatorzy, a transport zbiorowy to jest całość transportu, bo inaczej mamy trochę kłopotów. Coś jest za... No nie bardzo, nie wyświetlił się jeden slajd. Ja go może krótko streszczę. Jakie są wyzwania? Główne wyzwania, jak zredukować niekorzystne skutki procesów rozwojowych dla transportu w miastach.

Jedno z rozwiązań, które mają wysoką rangę, wysokie miejsce w skali międzynarodowej to jest równoważenie mobilności miejskiej. No, i dlatego się tutaj dzisiaj spotkaliśmy. Jakie są dylematy, jak zaczynamy dyskusję nad tym tematem? Jednym jest terminologia. O jaką mobilność nam chodzi? Czy o przemieszczanie się osób, czy także przewóz ładunków. Trzeba zawsze tutaj jasno definiować, czy

zajmujemy się całością transportu mówiąc o transportochłonności, czy na przykład tylko transportem osób, czy poruszaniem się osób, bo ruch pieszy to tutaj już nieobjęty jest transportem, można powiedzieć. Drugie wyzwanie, czy dylemat – jakie wybrać środki poprawiające sytuację, a co najmniej przeciwdziałające pogarszaniu się sytuacji w wyniku wzrostu dalszej motoryzacji. No i wyzwanie szczególnie ważne – to jest jak uzyskać akceptację społeczną i polityczną dla tej idei zrównoważonej mobilności. Można by tutaj było napisać uzyskać akceptację społeczną, polityczną i mediów, bo bardzo dużą rolę odgrywają tutaj media. Jak rozumieć równoważenie mobilności? Mamy cele społeczne, ekonomiczne i środowiskowe, ale środowisko znowu naturalne i cywilizacyjne. I tutaj jest problem, bardzo się narażę Panu profesorowi tutaj siedzącemu, mianowicie jest problem w stosunku do czegoś, co się nazywa dostępnością. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN jest absolutnie tutaj mistrzem w skali Polski i chyba międzynarodowej, jeśli chodzi o ocenę dostępności z różnych punktów widzenia. Im dostępność lepsza, tak mierzona, tym jest lepiej. Tymczasem z punktu widzenia równoważenia mobilności można by było powiedzieć, że takie bezkrytyczne powiększanie dostępności powoduje wzrost transportochłonności. No, bo jak za te same, nie za te same pieniądze, ale w tym samym czasie możemy się znaleźć, możemy dotrzeć do dziesięciu celów, które mogą zaspokoić nasze potrzeby zamiast pięciu, to jednak będą tacy, którzy pojedą dalej, na przykład polecą dalej na wakacje, czy pojedą dalej na wakacje. I tutaj trzeba być ostrożnym, że dostępność jest bardzo ważna, ale za dobra dostępność jest zagrożeniem niestety dla tej idei równoważenia mobilności. No i dylematem jest, jakie są cele tego równoważenia. I to zależy bardzo od interesariuszy. Dam przykład – Wschodnia Obwodnica Warszawy, temat od lat bardzo gorący, ale dobry przykład na przykład z punktu widzenia odpowiedzi na pytania: a jakie wagi przyjmować do celów społecznych, ekonomicznych i środowiskowych. Tutaj przy okazji robienia ekspertyzy na ten temat wiele, wiele lat temu myśmy przeprowadzili ankietę trzech grup respondentów – transportowej grupy, transportowców, samorządowców, rozumianych trochę, jako tych, którzy cele społeczne mają przede wszystkim przed sobą, jako główny cel i ekologów. I proszę zobaczyć, jakie zróżnicowanie tych wag w zależności od tego, kto się wypowiada. Wynik końcowy, no to jest, że najważniejsze w sumie, największą wagą uznaliśmy wtedy przy analizach dla kryterium środowiska społecznego, czyli zaspokajanie celów społecznych, potem w kolejności były kryteria transportowe, środowiska przyrodniczego, a najmniejsze i to dosłownie połowę niższa waga, niż w przypadku środowiska społecznego to są cele ekonomiczne. No taka była odpowiedź ankietowanych. Jakimi są cele polityki zrównoważonej mobilności? Znowu nie widzę... Proszę państwa, no niestety zginął znowu jeden slajd, a myśmy to sprawdzali przed godziną i wszystkie się wyświetlały, jeszcze raz spróbuję. Tak, ten slajd miał tytuł: Cele polityki zrównoważonej mobilności Unii Europejskiej. No i muszę to odczytać w tej sytuacji. Pierwsze – zapewnienie wszystkim obywatelom opcji przemieszczania się, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług. Drugi – poprawa wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i ładunków. Trzeci – redukcja zanieczyszczenia powietrza, hałasu, energochłonności i emisji gazów cieplarnianych. Po czwarte – bezpieczeństwo i po piąte – wzrost atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności, jako całości. Tak to sformułowano w wytycznych i tutaj jest powołanie dokumentu, tak sformułowano to w wytycznych Komisji Europejskiej z kwietnia 2014 roku. Jeśli chodzi o planowanie

zrównoważonej mobilności miejskiej, to mamy tutaj podręczniki, jak to planować, jest taki podręcznik w wielojęzycznych wersjach, w tym po polsku Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, gdzie są podane między innymi kluczowe wskaźniki, no i tutaj taki mój komentarz dodatkowo, że wiele miast polskich opracowuje plany zrównoważonej mobilności miejskiej, jako drobne dokumenty, albo jako element innych dokumentów. Polityka państwa. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, w diagnozie – chaotyczna i ekstensywna zabudowa powoduje wzrost transportochłonności o 50% większej, niż gdyby były miasta zwarte i o odpowiedniej strukturze. I wizja – energochłonny transport samochodowy wewnątrz miast jest skutecznie wypierany przez zintegrowane systemy transportu publicznego, tutaj jest opisany, końcówka jest bazująca w dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych, ale to by znaczyło, że to sformułowanie dotyczy aglomeracji, a nie tylko dotyczy aglomeracji, tylko dotyczy wszystkich miast. Wizja, że energochłonny transport samochodowy wewnątrz, aha bo państwo nie widzieli tego dołu, tutaj było, że energochłonny transport samochodowy wewnątrz miast jest skutecznie wypierany przez zintegrowane systemy transportu publicznego bazujące w dużej mierze na kolejach aglomeracyjnych, czyli to by dotyczyło aglomeracji a nie tylko aglomeracji dotyczy. Strategia Rozwoju Transportu z roku 2013. Mamy cele i działania, dwa pierwsze tu wymienione i następne trzy. Nowe formy mobilności, strefy bez samochodu, promocja rower – pieszy, redukcja popytu, telepraca. Innowacje, w tym energia i emisje. I proszę Państwa zwracam szczególną uwagę na ten punkt piąty – stopniowe wdrażanie zasady: zanieczyszczający płaci, użytkownik płaci, z powołaniem na politykę Unii Europejskiej. Co to znaczy: użytkownik i zanieczyszczający płaci? Narzędzie – opłata za wjazd do śródmieścia, taka, jak jest stosowana w Londynie, czy Sztokholmie. I to znalazło się w dokumencie Strategii Rozwoju Transportu. Krajowa Polityka Miejska. To jest to, co było przyjęte uchwałą Rady Ministrów w październiku 2015 roku. Tutaj jest dużo cytatów, nie zamierzam ich wszystkich oczywiście tutaj odczytywać, zwracam uwagę na takie zwłaszcza akcenty, jak powstrzymanie żywiołowego rozlewania się miast, lokalizacja silnych generatorów ruchu w obszarach dobrze obsługiwanych transportem, tu jest powiedziane miejskim, chodziłoby raczej o transport, lepiej by było, gdyby powiedziec transportem publicznym, czy zbiorowym, czy preferowanie ponownego wykorzystania terenu i uzupełnienia zabudowy zamiast ekspansji na tereny niezabudowane. No to jest sprawa rewitalizacji, czy przekształcania terenów. W planowaniu rozwoju kierunki działań – trzeba działać zgodnie z ideą miasta zwartego o policentrycznej strukturze, obsługiwanego komunikacją pieszą, rowerową i publiczną, przy jednoczesnym ograniczaniu konieczności korzystania z samochodów. Teza, czy wymóg, czy wdrożenie, powstrzymanie rozproszenia zabudowy mieszkaniowej, no i ostatnie zdanie, które ja nie do końca rozumiem proszę państwa: cechą takiego planowania jest prymat dostępności nad mobilnością, chociaż dla mnie poprawa dostępności często może prowadzić do wzrostu mobilności. Transport i mobilność miejska w Krajowej Polityce Miejskiej. Jest powiedziane, że podstawowym celem jest osiągnięcie zrównoważonej mobilności, między innymi przez zmiany w zachowaniach komunikacyjnych i należy stosować, należy rozważać, przeanalizować wprowadzenie rozwiązań prawnych umożliwiających: zwiększoną elastyczność zasad regulujących płatne parkowanie, dzisiaj to jest przedmiot często na pierwszych stronach gazet w związku z taką dosyć przedziwną praktyką, że u nas kiedyś, przepraszam, że się narażę posłom, ale to była inicjatywa poselska, a nie inicjatywa rządu, ani

specjalistów, wprowadzono limit opłaty za parkowanie w wysokości 3 złote za godzinę, podczas kiedy w niektórych miastach już było sprawdzone, że o wiele lepiej, żeby to było 3,50, czy 4, tak było w Poznaniu. Dzisiaj się mówi o odstąpieniu od tego ograniczenia, ale jest popełniany błąd medialny, z punktu widzenia mediów, bo używana jest liczba 9 złotych. Przepraszam, ale to jest bez sensu, bo tam jest mowa o maksymalnej wysokości, a nie o 9 złotych dla wszystkich miejsc. Przykładowo z badań cenowej elastyczności popytu wynika, że na przykład w centrum Warszawy w większości obszarów wystarczyłoby podnieść opłatę z trzech do czterech złotych za godzinę, żeby spełnić warunek taki, że każdy, kto już się zdecydował wjechać do tego obszaru ma szansę na znalezienie miejsca do parkowania. Jak opłata jest za niska, to takiej szansy nie ma, samochody krążą, zwiększają zatłoczenie i temu podobne. Dowód proszę Państwa dla tych, którzy uważają, że to jest niesłuszne. Jak przyjeżdżacie Państwo do Warszawy i chcecie w rejonie Dworca Centralnego zaparkować, nie ma najmniejszego problemu w zaparkowaniu na parkingu wokół Pałacu Kultury i Nauki, gdzie cena za pierwszą godzinę jest 5 złotych. I zawsze są wolne miejsca, podczas kiedy sto metrów dalej 3 złote powoduje, że nie ma żadnych szans znalezienia wolnego miejsca, więc w Warszawie z tego punktu widzenia wystarczyłoby 5 złotych w tych obszarach, a nie 9 oczywiście.

Tyle czasu proszę państwa temu tematowi poświęcam, bo to jest temat aktualny. Tworzenie stref ograniczonej emisji, no i cytuję „możliwości wprowadzania opłaty congestyjnej”, czy powinno się mówić congestyjnej, bo to jest od congestion. Nie powinno się używać moim zdaniem w dokumentach rządowych takiego terminu, choć słowo komputer też pochodzi z angielskiego, prawda? Ale tutaj to pojęcie opłaty kongestyjnej z terminologicznego punktu widzenia budzi moje zastrzeżenia. Proszę państwa nie ma tu slajdu, i szkoda, przygotowując się na dzisiejsze spotkanie żałowałem, że tego slajdu nie ma, że wśród rządowych dokumentów warto wspomnieć o poradniku pod tytułem Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich, to jest taki podręcznik, poradnik, który ukazał się w roku 2013 chyba albo 2014, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, wtedy było Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. I to jest poradnik, który daje wytyczne, jak sobie radzić z problemem zatłoczenia w centrach miast i jak kształtować przestrzeń, co będzie dzisiaj przedmiotem dyskusji w panelu C. No i nie, dlatego to 3 slajdy będą o strategii, że tutaj Pan minister jest z nami i ministerstwo jest inicjatorem tej konferencji, ale dlatego że po przestudiowaniu tych dziesiątków stron, ile ona ma rzeczywiście, Strategia? Słucham? [00:45:14] ponad 300. Ja znalazłem fragmenty, które uważałem, że warto tutaj dzisiaj zacytować. No i nie będę tego wszystkiego czytał, ale proszę zobaczyć: Realizacja strategii zrównoważonej mobilności miejskiej. Czyli jest taki zapis. Dalej, pełniejsze wykorzystanie potencjału największych polskich aglomeracji przez na przykład zmiany dotychczasowych zachowań mobilnych, czy tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności, i tak dalej. Czy w transporcie: w miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego. I ostatnia część tego cytatu ze strony 235, że to będą zintegrowane systemy transportu publicznego, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony szczególnie w centrach miast. No i ja na to klaszczę muszę powiedzieć, za taki zapis. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, no wymienione – między innymi wspólny bilet, będzie tutaj przedmiotem również dyskusji w dyskusjach panelowych, czy mechanizmów zarządzania i poprawy transportu publicznego w miastach i obszarach funkcjonalnych, czyli nie tylko miasto, ale warszawski na przykład obszar funkcjonalny, czy coś w tym

rodzaju. Działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym, zachęty do korzystania z transportu publicznego i tutaj jest oczywiście publicznego w sensie tym szerszym, czyli publiczny transport zbiorowy, bo nie tylko publiczny – przez operatorów świadczona usługa. Promocja ruchu rowerowego i pieszego, no i wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów. Bardzo ładny termin muszę powiedzieć, bo to jest, w języku polskim mamy kłopot z tłumaczeniem dwóch terminów angielskich. Jeden to jest carpooling, to jest współdzielenie, a drugi to jest car-sharing. I teraz Panie ministrze, czy tu była mowa o car-sharing, czy również o carpooling? Bo chętnie bym widział, jestem ja osobiście większym zwolennikiem i nie tylko ja, tylko tak z literatury wynika, właśnie carpoolingu, niż car-sharingu. Bo car-sharing może stwarzać pewnie kłopoty w porównaniu z systemami Veturilo z przyczyn, że te samochody mogą być zostawiane w środku miasta na cały dzień, bo nie będzie ich można wywieźć, podczas kiedy rowery są w tej chwili przewożone z miejsc parkowania na inne, po to, żeby na przykład umożliwić większej liczbie osób dojechanie do centrum w godzinach rannych. Dalej, działania do, bo te pierwsze to były do roku 2020, tutaj do roku 2030: potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych, gorąco się ja osobiście pod tym, jako osoba zdecydowani starsza, choć poza niepełnosprawnością umysłu to jeszcze sobie fizycznie jakoś radzę. Budowa systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych. Długi punkt dotyczący transportu publicznego, zmiany w systemie podatkowym i inne. Proszę zobaczyć, że tutaj również i tutaj ja się bardzo tym cieszę, ostatnia linia, proszę zobaczyć, czyli zgodnie z filozofią użytkownik płaci, zanieczyszczający płaci. Czyli stworzenie jednak, czy zastosowanie narzędzi, które nas skłonią do rezygnacji z samochodu osobowego w pewnych sytuacjach. Przechodzę do miast. Ojej, zbliżam się, już prawie 30 minut. Króciutko, Kraków – pierwsze miasto polskie, w którym uchwalono politykę miejską transportową, gdzie były elementy zrównoważonej mobilności, po czym w 2016 roku nowa polityka transportowa również tutaj ma te wszystkie zapisy, które pokrywają się z celami naszej dzisiejszej konferencji. Warszawa – pierwsza polityka była dwa lata (transportowa) po Krakowie. Wiele różnych opracowań, które można uważać za sukces i jedna proszę Państwa wielka porażka, mianowicie już ponad rok, grubo ponad rok trwają prace nad warszawską polityką mobilności. Ogromny wkład miasta w konsultacje społeczne i tym podobne. 7, 6 kwietnia końcowy projekt miał być przyjmowany, czy rozpatrzony przez Radę Miasta. W przeddzień posiedzenia Rady Miasta zdjęto go z porządku obrad. Podobno zarzuty, tutaj się opieram niestety nie na miarodajnych źródłach, ale na mediach, dziennikarzy śledczych, podobno głównym powodem było, że jest to polityka zbyt pro rowerowa. No, a co ta polityka miała? Proszę państwa ta polityka miała dziesięć obszarów, siedemdziesiąt działań podzielonych na bardzo ważne i mniej ważne, nie mam czasu, żeby już to opisywać, ale to oczywiście będzie dostępne. Proszę Państwa Gdynia – moja opinia, ale nie tylko moja, że jest to wzorzec dla miast polskich, jeżeli chodzi o radzenie sobie ze sprawami transportu, przede wszystkim to był pierwszy przypadek zakończonego takim sukcesem powołania, rozdzielania zarządzania transportem od świadczenia usług. Powołanie Zarządu Komunikacji Miejskiej, ciekawe, że ówczesny współtwórca tego zarządu jest do dnia dzisiejszego jego szefem. Polityka transportowa w roku 1998. Powołanie takiego referatu, proszę zobaczyć, który nazywa się, w Zarządzie Dróg i Zieleni, Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością. Udział w projekcie Civitas Dyn@mo, jedno z czterech miast europejskich, które uczestniczą w eksperymentach, czy plan zrównoważonej

mobilności miejskiej uchwalony w 2016 roku. Wrocławską Politykę Mobilności – pierwsze miasto polskie, w którym zatwierdzono plan, SUMP, bo te inne to miały ten element w swoich innych dokumentach. Proszę zobaczyć, że dotyczyło to miasta i obszaru metropolitalnego, chodziło o pozytywne zachowania komunikacyjne. Niestety nie mam już czasu, żeby to dalej rozwijać. Regionalne Programy Operacyjne – bardzo dużo tutaj można znaleźć dowodów na to, że są warunki stwarzane, żebyśmy politykę zrównoważonej mobilności wprowadzali, choć nieraz jest to bardzo trudno prosić państwa wykryć i zrozumieć. Ten cytat, to jest przykład cytatu z dokumentu, który jest niesłychanie trudny do zrozumienia. Ja muszę powiedzieć, że bardzo długo próbowałem ten tekst odczytać, były z tym kłopoty. Miasta polskie w projektach unijnych, również nie mam czasu, żeby ten temat rozwinąć. Zrobiłem taką inwentaryzację, jak w ostatnim okresie, jakie miasta polskie, w jakich brały udział projektach badawczych, było tego trochę, miasta różne, Gdynia, Gdańsk, Kraków, Szczecin, Warszawa i temu podobne. No i był taki projekt Ch4ALLENGE – cztery wyzwania przy zrównoważonej mobilności. Warto pamiętać, jakie to były cztery wyzwania. Pierwsze – współpraca podmiotów, drugie – partycypacja społeczna, trzecie – wybór racjonalnych rozwiązań, czwarte – monitoring. Śledzenie i reagowanie. Horyzont 2020 stworzył możliwości prowadzenia dalszych projektów. Tu warto zauważyć, że zapisano w dokumentach unijnych, że zatory komunikacyjne powodują, że miasta przestają być atrakcyjnymi miejscami zamieszkania, a koszty państw to jest ok. 60 mld euro rocznie – dodatkowe koszty przez zatłoczenie. I jest wśród wspieranych działań mobilność w miastach. Już jesteśmy w kilku projektach, w tym tutaj są reprezentanci miast i jednostek, które są w projekcie, w programie ELIPTIC na przykład, czy FLOW. I taki ciekawy projekt pilotażowy – cztery miasta, proszę zobaczyć. To jest projekt SHAR-LLM, bo to jest Londyn, Lizbona i Mediolan, jako miasta główne projektu, ale miasta towarzyszące, trzy miasta – Bordeaux, Burgas i Warszawa. Warto wspomnieć o terminie MaaS – Mobility as a Service, to nie jest unijna działalność, ale to jest termin dosyć popularny obecnie i jest taki projekt sfinansowany przez Europejską Konferencję Zarządców Dróg, w tym Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Ja nie wiem, czy ja jeszcze mogę minutę na podsumowanie? Za to się nie płaci kary, prawda? Proszę Państwa, ale zatłoczenie, to znaczy usprawiedliwiające mnie opóźnienie to jest, że jak zobaczyłem trochę uśmiechów na państwa twarzach to mam nadzieję, że to nie jest wyśmiewanie mnie, tylko, że raczej się państwo zgadzacie. Mam siedem wniosków, przy czym część tych wniosków, na te wnioski olbrzymi wpływ miał tekst Poland Profile napisany przez Pana doktora Wołka z Gdyni i tutaj skopiowałem, czy trochę wykorzystałem, żeby nie być o plagiat oskarżony podaję autora, choć to nie są dokładnie te same sformułowania, ale te same myśli. Pierwsze, że planowanie zrównoważonej mobilności ma odzwierciedlenie w dokumentach krajowych i lokalnych. Po drugie, że w wielu miastach pracujemy nad tym tematem. Po trzecie, że istnieje możliwość współfinansowania działań, które służą osiągnięciu celów zrównoważonej mobilności, między innymi korzystając ze środków unijnych, o czym zresztą Pan minister wspominał, że korzystne warunki dla pracy nad innowacjami, jakimiś rozwiązaniami stwarza program Horizon 2020. Aha, bo tego nie wyświetliłem, to przepraszam, to były cztery, które podsumowałem i pozostałe trzy, że decyzje powinny być podejmowane biorąc pod uwagę wyniki analizy kosztów, ale dla całego okresu życia inwestycji, a nie tak jak to się u nas często robi, okres najbliższych trzech lat, do następnych wyborów na przykład. Szóste – że szansą dla

polskiego dalszego równoważenia mobilności w Polsce jest stabilna i mocna pozycja rynkowa miejskiego transportu publicznego. To jest dokładnie cytat Pana doktora Wołka. Wsparcia wymaga transport niezmotoryzowany, zarządzanie mobilnością i logistyka miejska. Warunkami sukcesu są: współpraca i integracja działania na różnych szczeblach, to jest to pierwsze wyzwanie projektu CH4ALLENGE, drugie – uzyskanie wsparcia społecznego, akceptacja; modyfikacja podstaw prawnych; i ja tutaj uważam za jedno z najważniejszych, to są sprawy planowania przestrzennego oraz narzędzi finansowych i wreszcie monitorowanie realizacji wpływów. Dziękuję Państwu za uwagę, jeszcze raz przepraszam za opóźniony przyjazd na przystanek końcowy.