

Prof. Tomasz Komornicki

Proszę Państwa, będziemy zaczynać chyba nasz panel. Witam wszystkich serdecznie. Zrównoważona mobilność, jak integrować polityki sektorowe miasta. A więc taki panel, powiedziałbym, troszkę interdyscyplinarny, czego wyrazem, mam nadzieję, będzie również nasz skład i kierunki dyskusji, którą podejmiemy. Pozwólcie Państwo, że przedstawię naszych uczestników. Pani Dorota Chudowska-Rączka, reprezentuje, powiedziałbym, organizację pozarządową, jest prezesem stowarzyszenia Forum Rewitalizacji. Więc patrzymy na miasto od strony tego, co się dzieje i co się zmienia w jakości przestrzeni miejskiej. Pan profesor Lorens, jest kierownikiem katedry urbanistyki i planowania generalnego, na wydziale Architektury Politechniki Gdańskiej, jest także prezesem Towarzystwa Urbanistów Polskich, a więc mamy spojrzenie urbanistyczno-architektoniczne. Pan doktor Jędrzej Gadziński reprezentuje Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu i zajmuje się bardzo interesującymi zagadnieniami związanymi z wpływem dostępności transportowej na rynek nieruchomości między innymi. I wreszcie mamy Pana dyrektora Zbigniewa Kozaka, który reprezentuje Departament Dróg i Publicznego Transportu Zbiorowego, tutaj z Urzędu Marszałkowskiego województwa podkarpackiego, a więc przedstawiciela praktyki, a zarazem również przedstawiciela miejsca, w którym się znajdujemy. Ja się nazywam Tomasz Komornicki, jestem pracownikiem Instytutu Geografii Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk. Proszę Państwa, proponuję, żebyśmy naszą dyskusję zorganizowali w ten sposób, że ja powiem pięć minut pewnego wprowadzenia, później pozwolę sobie zadać panelistom pytania. Pewnie będą dwie tury i będę starał się również mitygować czas wypowiedzi tak, aby został również czas na pytania z Państwa strony, pytania z sali, ponieważ łącznie mamy godzinę i dziesięć minut, tak, więc pewnego rygoru będzie to wymagało. Proszę Państwa, jakie są cele naszego panelu? A więc wszystkie pytania, które rodzą się na styku polityki transportowej w mieście, czy też zrównoważonej mobilności, a także innych polityk, polityki miejskiej, polityki przestrzennej w mieście. Ponieważ zagadnienia, o których mówimy, o których słyszeliśmy też w dzisiejszym wykładzie profesora Suchorzewskiego, one często powodują konflikty, te konflikty, są konfliktami między poszczególnymi sektorami, konfliktami między celami, również celami w przestrzeni miejskiej do osiągnięcia. I wreszcie drugi cel, związany z pierwszym, to jest krytyczne spojrzenie na paletę narzędzi, które służą zmianom modalnym. Wiemy, że równoważenie to w dużej mierze zmiany modalne i wiemy, że te instrumenty mogą być zarówno związane z infrastrukturą, z przebudową układu komunikacyjnego. Mogą to być instrumenty ekonomiczne, takie jak chociażby opłaty parkingowe. Mogą to być działania edukacyjne, mogą też być próby ograniczenia transportochłonności, prawda? Czyli, żebyśmy mniej potrzebowali się przemieszczać, żeby przestrzeń była tak zorganizowana, że tych przemieszczeń, tej mobilności potrzeba mniej. W jaki sposób wyważyć, jaki pewien mix tych działań jest optymalny, to jest również coś, na czym pewnie powinniśmy się dzisiaj zastanowić. I proszę Państwa, dwa słowa tytułem wprowadzenia, o takich elementach, jak zrównoważona mobilność a dostępność. Otóż proszę Państwa, czy to nie jest jeden z głównych konfliktowych, czy to nie jest jedno z głównych pól konfliktowych, jeżeli mówimy o ograniczeniu pewnych sposobów przemieszczania się w obszarach śródmiejskich w szczególności. A z drugiej strony pamiętamy o tym, że potrzebna jest dostępność do różnego rodzaju usług, do usług kulturalnych na przykład, a także dostępność dla określonych grup, a więc mieszkańców, osób starszych, osób niepełnosprawnych. Tutaj mamy pewne pole, pewne płaszczyzny konfliktu i z drugiej strony musimy sobie zawsze powiedzieć, co tak naprawdę chcemy osiągnąć, trochę o tym dzisiaj też już słyszeliśmy, co chcemy osiągnąć, jakie są cele równoważenia. Bo to wszystko bardzo pięknie brzmi, że równoważymy nasze zachowania, równoważymy naszą mobilność, ale dlaczego? No proszę Państwa, równoważymy po pierwsze po to, żeby osiągać, może nie po pierwsze, nie rangujemy tego. Po to, a by osiągać pewne cele związane z ochroną środowiska i tu trzeba też rozgraniczyć, że czym innym są te cele w wymiarze lokalnym, a czym innym w wymiarze globalnym. Ponieważ na przykład elektromobilność jest na pewno korzystna w wymiarze lokalnym, ale czy w wymiarze globalnym, to już zależy skąd pozyskujemy energię, prawda? Także te dwie rzeczy są rozdzielne. Wreszcie zapobiegamy kongestii, ograniczamy trudności w przemieszczaniu się, które na zmniejszają, pogarszają naszą jakość życia. No i wreszcie staramy się również, aby stworzyć, to jest też jeden bardzo istotny cel, aby stworzyć wyższej jakości przestrzeń miejską, prawda? Tu mamy

przykład na tym slajdzie, to jest z wczorajszego dnia sytuacja w Warszawie, jeżeli chodzi o kongestię. Kolor czarny to jest sytuacja najgorsza, to są godziny szczytu, widać, że jest jedno miejsce, gdzie jest najgorsza, to jest ulica Świętokrzyska, którą w ramach zrównoważonej mobilności zwężiliśmy do jednego pasa. Pytanie brzmi, jakie osiągnęliśmy cele. W jakiejś mierze cel powiększenia przestrzeni miejskiej osiągnęliśmy. Natomiast już raczej nie osiągnęliśmy, patrząc na ten slajd, celów środowiskowych, a także nie osiągnęliśmy celów na pewno, jeżeli chodzi o zmniejszenie kongestii, prawda? A więc na poszczególne projekty trzeba również patrzeć z tej strony. Zrównoważona mobilność a suburbanizacja, to jest drugi istotny element, o którym musimy pamiętać. A więc nie ograniczamy się do tego, co dzieje się w mieście. Ruch w mieście jest w dużej mierze generowany poprzez obszar funkcjonalny całego miasta, czy też obszar metropolitalny w przypadku największych ośrodków. I proces suburbanizacji jest w Polsce bardzo zaawansowany, to jest proszę Państwa coś, co się już stało. My oczywiście możemy podejmować działania mitygujące, czyli starać się, żeby ten proces powstrzymać na przyszłość i to niewątpliwie należy robić, i to jest zadanie dla planowania przestrzennego. Ale z drugiej strony musimy też w jakiś sposób starać się odpowiedzieć na to, co się już stało. My żyjemy i będziemy żyli w następnych dziesięcioleciach w przestrzeni o rozproszonej sieci osadniczej i tego nie odwrócimy w łatwy sposób. A więc to generuje określone potrzeby przewozowe i z tymi potrzebami przewozowymi jakoś musimy się uporać. Tutaj, proszę Państwa, jest przykład z regionu. Widzicie Państwo po lewej stronie mapę pokazującą nam skalę dojazdów do pracy, do obszaru metropolitalnego Rzeszowa. Widzimy, że ona jest bardzo duża, wiemy, że województwo podkarpackie, jest województwem o największej intensywności dojazdów do pracy w całej Polsce, że te dojazdy są z dużego obszaru, także z południa województwa. Natomiast po prawej stronie widzimy sytuację, jeżeli chodzi o poprawę dostępności, wskaźnika dostępności, w wyniku inwestycji wspieranych przez Unię Europejską w ostatniej perspektywie. Proszę zwrócić uwagę na asymetrię skądinąd bardzo dużego efektu budowy autostrady A4. W kierunku północnym mamy, właściwie aż do granic województwa, nawet w województwie lubelskim odczuwamy korzyści tej inwestycji, na południu kompletnie jest inaczej, czyli nie nastąpiła poprawa. To jest kwestia tego, że inwestujemy w dużą infrastrukturę, a mamy problemy z pójściem dalej, jeżeli chodzi o pewne inwestycje towarzyszące, inwestycje rozprowadzające ruch, te tak zwane sieci drugiego rzędu, ponieważ ten obszar silnych dojazdów do pracy jest z drugiej strony odcięty infrastrukturalnie. I pozostaje odcięty jeszcze bardziej, ponieważ ta dostępność jeszcze bardziej się różnicuje regionalnie w wyniku inwestycji, które podjęliśmy. I proszę Państwa coś, co musimy mieć w czasie naszej dyskusji cały czas na uwadze to jest to, że nasze miasta nie są takie same. Nie możemy mówić, że mamy zrównoważoną mobilność i że ona będzie to samo oznaczać w sensie prowadzonej polityki w Warszawie, to samo w Trójmieście, to samo w Rzeszowie. Na tych mapach zaczerpniętych z kończącej właśnie pracy doktorskiej

Pana Karola Kowalczyka, widzicie Państwo na tle gęstości zaludnienia linie kolejowe i pewien potencjał wykorzystania kolei w dojazdach do pracy. W naturalny sposób jest on bardzo, bardzo odmienny w poszczególnych miastach. Czyli jeżeli mówimy kolej, to możemy sobie powiedzieć tak, w tym mieście, w tym mieście na pewno, ale to nie jest odpowiedź uniwersalna, to jest oczywiście tylko przykład. I proszę Państwa, tym samym dochodzę do pytań, te pytania, które wstępnie mieliśmy przygotowane to są, było ich cztery, ale ja bym chciał, żebyśmy się skoncentrowali na tych dwóch środkowych. Jeżeli chodzi o pierwsze, to mieliśmy częściową odpowiedź już w referacie profesora Suchorzewskiego dzisiaj. A poza tym chyba nie jest też naszym celem, żebyśmy tutaj w terminologię wchodzili. Jeżeli chodzi o ostatnie, no to z kolei musimy je mieć na względzie i apeluję, żeby odpowiadać również w tym duchu, że te rozwiązania muszą być zróżnicowane, powinny być terytorializowane. Natomiast skoncentrujmy się na tych dwóch pozostałych problemach. A więc chciałbym zacząć od pytania, czy i jak możemy pogodzić równoważenie mobilności, zmiany modalne w obszarach śródmiejskich z tym, ażeby te obszary zachowały swoje funkcje. Zachowały funkcje usługowe, zachowały funkcje mieszkaniowe również, mówiąc najbardziej prosto, żeby to miasto nadal żyło, pomimo, że chcemy w jakiś sposób ograniczyć kongestię w nim występującą, negatywne skutki środowiskowe, mówiąc wprost ograniczyć transport indywidualny. Czy i jak możemy te cele pogodzić, i może zacząłbym w tym momencie od Pani Doroty, dlatego, że myślę, iż kwestie rewitalizacji bardzo ściśle się z tym problemem wiążą.

Dorota Chudowska-Rączka

Niewątpliwie. Szczerze, rewitalizacja jest teraz bardzo modnym działaniem, na ustach wszystkich i wszyscy właściwie rewitalizują. No, ale tak naprawdę tu chodzi o zintegrowane działania wewnątrz struktur, które są w kryzysie, tak? No i w kryzysie są najczęściej centra miast, czy centra gmin, czy mniejszych miast, gdzie faktycznie jest pewien konflikt. Jest deficyt miejsc parkingowych, trudno jest dojechać, handel zwykle lekko podupadł, chociażby ze względu na rozwinięte centra handlowe, które gdzieś oferują handel z miejscami parkingowymi i dobrą dostępnością. Ale myślę, że tutaj rozwiązaniem nie trzeba wyważać specjalnie drzwi. Są miasta zachodnie, które sobie z tym problemem poradziły, stawiają po prostu w śródmieściach na ruch pieszy, rowerowy i transport publiczny. I w ten sposób, wprowadzając pewne ograniczenia dostępności dla samochodów, sprawiło, doświadczenia te pokazują, że te śródmieścia żyją. No spójrzmy tak na Kopenhagę, gdzie to jest modelowy właściwie przykład, jest bezpiecznie, dużo ulic jest wyłączonych z ruchu. Ludzie często korzystają z tych usług, do których mogą dojść pieszo, ale do tego jest dostosowany transport publiczny, gdzie można, jak już ktoś jest zmęczony, wsiąść również z rowerem i przejechać do swojego domu. Czy też taksówka jest wyposażona w odpowiedni bagażnik i też można rower, czy zakupy załadować. Jest też to na pewno kwestia pewnych nawyków kulturowych, gdzie no wtedy trzeba robić mniejsze zakupy, częściej, korzystając właśnie z tych małych sklepików, co oczywiście pomaga im przetrwać, a jednocześnie, no jest to troszeczkę inny sposób życia. Natomiast to się sprawdza, bo wtedy te przestrzenie są wypełnione ruchem, ludźmi. To powoduje, że się pojawia coraz więcej atrakcji, znowuż coraz więcej ludzi. Jest taka zasada, tak, że im więcej dróg, tym więcej samochodów, im więcej ścieżek rowerowych, tym więcej rowerów, a im więcej chodników i przejść pieszych, tym więcej ludzi. I myślę, że to jest to, co będzie nas czekało w tych miastach. Miasta jednak, centra oferują wiele atrakcji, których nie ma poza centrum. No jest to jednak zwykle miejsce, gdzie znajdują się zabytki, obiekty kulturalne, municypalne i szereg innych miejsc, w których ludzie chcą przebywać. Więc na pewno wymagają pewnego wsparcia, chociażby ze strony mobilności, która jest jednak, no wiadomo, układem drogowym jest krwioobiegiem miasta i od tego nie uciekniemy. Ale myślę, że to jest taka szansa dla miast, żeby one inaczej funkcjonowały, w tym kierunku należy zmierzać.

Prof. Tomasz Komornicki

Dziękuję bardzo. A jakby na to spojrzeć od strony sytuacji mieszkaniowej? Bo tutaj to ten problem występuje, że ograniczamy w pewnym sensie pewne możliwości funkcjonowania, czy też możemy ograniczyć ludzi mieszkających w śródmieściach. Tutaj zwracam się do Pana doktora Gadzińskiego, czy jakieś wnioski może z Pana badań w tym kierunku.

Dr Jędrzej Gadziński

No pewnie tak, pewnie by dało radę coś... Ja może zacznę od pewnego komentarza, jeszcze nieodnoszącego się może bezpośrednio do tego pytania, a propos tej zrównoważonej dostępności, zrównoważonej mobilności. Bardzo dobrze pewnie wygląda to wszystko w dokumentach, o których mówił Pan profesor na wcześniejszym wykładzie. Te zapisy już faktycznie dają priorytet temu ruchowi rowerowemu w centrum miasta, ruchowi pieszemu, są silnie na to ukierunkowane. Niestety, czy może rzeczywistość jest trochę inna, tak? Bo widzimy, co się dzieje w niektórych miastach, jakie inwestycje są realizowane. I oczywiście jest to pewna polityka miejska, ogólnie polityka miejska, nie tylko oczywiście polityka transportowa, ale również bardzo silnie należałoby to połączyć z polityką przestrzenną. I tu przechodzę już do tej odpowiedzi na pytanie Pana profesora. Pewnie problemem pewnym, największym problemem polskich miast z jednej strony jest niedoskonałe prawo w zakresie polityki planowania przestrzennego, to jest pewnie temat na trochę inną dyskusję i trochę szerszą dyskusję. Natomiast oczywiście mamy te instrumenty, które mamy i w ramach tych instrumentów się poruszamy. I te funkcje mieszkaniowe, oczywiście patrząc z perspektywy każdego indywidualnego mieszkańca, użytkownika tej strefy śródmiejskiej, pewne ograniczenia w postaci możliwości dojazdu do swojego mieszkania. Czy chociażby z punktu widzenia lokalnych przedsiębiorców, kwestie dostaw, kwestie, a przede wszystkim chyba najbardziej kontrowersyjne kwestie, kwestie dojazdu potencjalnych

klientów do takich miejsc położonych w centralnych częściach, czy to większych, czy mniejszych miast, są kwestiami bardzo drażliwymi społecznie. Oczywiście możemy mówić, czy niektórzy wiążą, tak, ten proces ograniczania ruchu w centrach miast również z tym, może przejdę już trochę do następnego pytania, z procesem suburbanizacji, bo jeżeli nie możemy tam dojechać, pewnie poszukamy jakiejś innej lokalizacji. Z tym, że jest oczywiście grupa mieszkańców, która bardziej ceni jednak tą dostępność, czyli to zamieszkanie w centrum miasta, niż te codzienne dojazdy. I tu też trochę bym polemizował, czy może, z poprzednim wykładem Pana profesora, że ta dostępność, lepsza dostępność to także więcej podróży. Z tych badań, które gdzieś tam prowadzimy wynika raczej pewna odwrotna rzecz, że mieszkańcy tych obszarów centralnych, mieszkańcy tych dzielnic śródmiejskich, oni mają w zasadzie większość tych swoich celów podróży zlokalizowanych bardzo blisko. Mogą korzystać z ruchu, przemieszczać się pieszo, przemieszczać się rowerem, korzystać z transportu publicznego, gdzie jego dostępność jest na bardzo wysokim poziomie. Podczas, gdy mieszkańcy tej strefy podmiejskiej, tych suburbiów, w zasadzie by zrealizować każdą swoją pojedynczą potrzebę muszą skorzystać z samochodu najczęściej, tak, no w niektórych przypadkach oczywiście również z transportu publicznego. I to generalnie generuje również większe potrzeby, potrzeby transportowe, potrzeby związane z infrastrukturą transportową. No, ale może już nie będę wybiegał dalej w to następne pytanie.

Prof. Tomasz Komornicki

Panie profesorze, ja mam taką myśl, czy w tej sytuacji, czymś, co powinniśmy uważać za proces pozytywny, jest tworzenie się bardziej policentrycznej struktury miast, czy też jest to właśnie zagrożenie. Jak to z punktu widzenia urbanistycznego moglibyśmy ocenić?

Prof. Piotr Lorens

Znaczy kwestia kreowania struktury policentrycznej miast jest, powiedziałbym czymś, co można byłoby nazwać suburbanizacją dwa zero, tak? Czyli w pierwszym, jakby jest to troszeczkę odpowiedź na trzecie pytanie. Kwestia zaawansowanej suburbanizacji nie oznacza tylko większej ilości miejsc zamieszkania na przedmieściach, bo to, tak jak Pan profesor wspomniał, już się dzieje i praktycznie rzecz biorąc jest to proces, który jest już nieodwracalny, tak naprawdę. Natomiast jest pytanie, jakiej jakości są to struktury. Jeżeli są to struktury niekompletne, podzielone, odcięte tak naprawdę, od możliwości obsługi transportem innym niż komunikacja indywidualna. No to w tym momencie mamy do czynienia z takimi bardzo prymitywnymi, można powiedzieć, strukturami przedmiejskimi. W momencie, kiedy udałoby się wytworzyć strukturę policentryczną, w tym także lokalne centra, nie powiem śródmiejskie, ale lokalne centra społeczności lokalnej, tak to moglibyśmy nazwać, na owych przedmieściach. To można by wówczas doprowadzić do, powiedziałbym, pewnej strukturalizacji tych przedmieść, ergo do wykreowania pewnych miejsc, w których mieszkańcy owych przedmieść zaspokajają swoje potrzeby w zakresie dostępu do usług, dostępu do rekreacji, do różnych innych tego typu funkcji, bez konieczności odbywania dalekich podróży. To jest jakby pierwsza sprawa. Ale druga sprawa, tutaj wracając do pytania numer dwa, czyli generalnie pogodzenie tych zmian modalnych z zachowaniem funkcji usługowych, mieszkaniowych dzielnic śródmiejskich. Bo pamiętajmy, że owe dzielnice śródmiejskie są, powiedziałbym, tymi większymi gronami, można powiedzieć, struktury policentrycznej, często też zresztą dzielą się na bardziej wyspecjalizowane obszary. Warszawa zresztą tego jest doskonałym przykładem. Tak naprawdę owo zachowanie tych, powiedziałbym struktur śródmiejskich, funkcji mieszkaniowych, funkcji usługowych, tak naprawdę powinno się wiązać z kompleksowym podejściem do kształtowania, nie tylko polityki transportowej, ale polityki transportowej w kontekście polityki kształtowania przestrzeni. I tutaj pozwolę się z Panem doktorem trochę nie zgodzić, że to nie do końca są kwestie oddzielne i na inny temat, ponieważ w moim przekonaniu są to dokładnie właśnie sprawy, które się powinny bardzo ze sobą tutaj wiązać. I dyskusowanie o samej polityce transportowej, bez dyskusowania o sposobie ukształtowania przestrzeni, jest tak naprawdę dyskusowaniem o systemie nerwowym człowieka, bez dyskusowania o całej reszcie jego struktury fizycznej. W związku z tym jest to dyskusja troszkę tutaj bardziej teoretyczna. I w tym kontekście, wydaje mi się, że pojawiają się kwestie związane z koniecznością

zrozumienia, w jaki sposób tak naprawdę można te kwestie ze sobą godzić. I tutaj wydaje się, że najważniejszą rzeczą jest zrozumienie tego, że jeżeli chcemy dojechać transportem publicznym do śródmieścia na przykład z tego miejsca, w którym mieszkamy, albo, w którym się aktualnie znajdujemy to, jeżeli mamy się pięć razy przesiadać, kupować cztery różne bilety i jeszcze czekać w deszczu i słońcu na autobus, który właśnie nam uciekł sprzed nosa, ponieważ nie był skoordynowany z tramwajem, albo odwrotnie, no to po dwóch takich doświadczeniach zapewne wszyscy stwierdzą, że bardzo serdecznie dziękujemy i wrócą z powrotem do jeżdżenia samochodem, tak? Czyli prostota, wygoda, komfort i maksymalne uproszczenie tego systemu. Co się niestety może wiązać z dużą ilością rozbudowanych elementów sieci transportu publicznego. Natomiast wydaje się, że przynajmniej w naszym klimacie i w naszych realiach trudno byłoby sobie to inaczej tutaj wyobrazić. I w tym kontekście pojawia się jeszcze druga sprawa, kwestia związana z podejściem zintegrowanym do kształtowania polityki rozwoju przestrzennego, gdzie mówimy nie tylko o kształcie przestrzeni. Nie mówimy tylko o transporcie, ale mówimy także o kwestiach zachęt ekonomicznych, czy też kwestii związanych z innymi instrumentami oddziaływania na sposoby kształtowania przestrzeni, poza czystą regulacją planistyczną i poza czystymi inwestycjami w kontekście transportowym. I tutaj wydaje się, że właśnie te elementy, o których tutaj mówimy, czyli generalnie generowanie owej struktury policentrycznej, kompleksowość w kształtowaniu przestrzeni, a także kwestie związane z maksymalnym uproszczeniem sposobu korzystania z dojazdu transportem publicznym do określonych punktów w mieście, no mogą być jakimś pomysłem na rozwiązanie tego problemu. Przy czym, tak jak Pan profesor słusznie zauważył, każde miasto jest inne, w związku z tym niestety nie ma tutaj uniwersalnych rozwiązań.

Prof. Tomasz Komornicki

Dziękuję bardzo. A jak, do Pana dyrektora się zwracam, trochę, jako reprezentanta, w cudzysłowie oczywiście, całego regionu, czyli, że my możemy się zastanawiać nad tymi ograniczeniami i nad pewną polityką w obrębie miasta, ale to miasto służy przecież regionowi. Mam tu na myśli nie tylko suburbanizację, do której zaraz przejdziemy, ale ludzi z całego regionu, którzy korzystają z różnego rodzaju usług, prawda, w dużych ośrodkach. Jak z tego punktu widzenia, takie działania by mogły wyglądać?

Zbigniew Kozak

Rzeczywiście, ta urbanizacja, która obecnie jest, bo trudno już ją odwrócić, musimy z nią po prostu się pogodzić i tutaj stworzyć pewne warunki. W naszej polityce transportowej, jako województwa, samorząd województwa wspólnie z miastem, próbuje stworzyć taki system, który pozwoli jak gdyby wyprowadzić pewnego rodzaju rozwiązania. I tutaj na myśli mam pewnego rodzaju kompromis wynikający z powołania wspólnego działania typu kolej aglomeracyjna, która będzie te tereny zurbanizowane poza miastem łączyć. I tutaj dobrym zadaniem, powiedzmy, jest współpraca, którą w tej chwili rozwiązujemy wspólnie z jednostkami samorządowymi około Rzeszowa, gdzie tworzymy ten projekt i gdzie kolej aglomeracyjna połączy te miejscowości podmiejskie Rzeszowa. I to, co Pan profesor pokazał, ilość dojeżdżających osób dziennie do Rzeszowa szacuje się około równo ilości mieszkańców Rzeszowa, to jest prawie koło dwieście tysięcy, około sto dwadzieścia tysięcy pojazdów w dobie. Więc widzimy, jaki to jest rząd wielkości, jakie to stwarza problemy, jeżeli chodzi o zatłoczenie ulic, jeżeli tutaj o skażenie środowiska. W związku z tym mamy projekt, który chcemy wdrożyć w życie w postaci tej kolei aglomeracyjnej, w powiązaniu z jednostkami samorządowymi, z miastem, gdzie mogą być przewozy prostopadłe do linii kolejowej. Czyli tutaj mówimy lokalnie, jak gdyby zabezpieczone przez samorządowców. A bilet zintegrowany, który będzie jak gdyby zachętą do tego, żeby właśnie to, co Pan profesor powiedział, nie kupować biletu wielokrotnie. Żeby powiedzmy punkty przesiadkowe, które będą dostosowane, czyli tak zwane dworce, Rzeszów, który koniecznie musi w tej chwili pracować nad centrum przesiadkowym w taki sposób, aby właśnie deszcze, słońce nie zagrażały jak gdyby komfortowi podróżowania tych pasażerów. Poza tym chcemy kupić tabor, który będzie dostosowany do osób niepełnosprawnych, dla osób starszych. Pełny system informacji dynamicznej pasażerskiej, który będzie mógł pasażer zorientować się o godzinach dojazdu, czy

zbliżających się punktach przesiadkowych innych rodzajów komunikacji. Te wszystkie zagrania spowodują to, że w najbliższym czasie stworzymy system naprawdę przyjazny dla pasażera i który wpłynie rzeczywiście na zmniejszenie kongestii, jak również, która dzisiaj sięga trzydziestu, czterdziestu minut w okresie godzin szczytowych. I poprawimy jakość warunków też również, jeżeli chodzi o środowisko, zmniejszenia ilości CO₂, które widzimy, że każde miasto boryka się z tym zagadnieniem.

Prof. Tomasz Komornicki

Dziękuję bardzo. No przechodzimy niejako płynnie, to też Pan powiedział, do tego naszego drugiego pytania. Ja jeszcze mam jedno krótkie w zanadru i zobaczymy, jak zdążymy. Ale zacznijmy od tej suburbanizacji, z którą w jakiś sposób musimy sobie poradzić. Czy transport publiczny może być jedyną odpowiedzią na obecny stan sieci osadniczej? Zwracam się do Pani ponownie.

Dorota Chudowska-Rączka

No mi się wydaje, że jest pewien sektor, który jest jeszcze niewykorzystany do końca, a często konkuruje z transportem publicznym, są to przewozy prywatne. I tutaj myślę, że jest to pole do zagospodarowania, bo z jednej strony to...

Prof. Tomasz Komornicki

Czyli przepraszam ten car-pooling Pani ma na myśli?

Dorota Chudowska-Rączka

Nie tylko, nie tylko. Mam też na myśli przewoźników, tych, którzy oferują przewozy busami. Gdzie są to tak naprawdę niezbyt przystosowane, na pewno nieprzystosowane dla osób niepełnosprawnych samochody, o dosyć niskim komfortcie. W dodatku mają dostosowane czasy, rozkłady jazdy w ten sposób, aby, że tak powiem, uprzedzić transport publiczny. I bardzo często to jest taka trochę niedobra konkurencja, mi się wydaje, że dobrze by to było jednak skoordynować. Tutaj też jest możliwe, przy obecnych technologiach, myślę, że z rozliczeniami też nie byłoby problemu, natomiast no trzeba by było jakoś nakłonić tych przewoźników, żeby współpracowali. Bo myślę, że też transport publiczny nie wszędzie dotrze, a na pewno nie wszędzie w najbliższym czasie. I na pewno osoby, które dojeżdżają do pracy, czy tam w innych celach, będą jeszcze długo z tego transportu korzystać. Natomiast przydałyby się na pewno jakieś uregulowania dotyczące chociażby odległości między siedzeniami, czy możliwości przewożenia wózków chociażby, tak, gdzie to w tej chwili jest poza jakąkolwiek kontrolą. A niewątpliwie te przewozy spełniają w tej chwili dość dużą rolę, zwłaszcza, jeżeli chodzi o tereny podmiejskie, czy małe miasta. I myślę, że tutaj właśnie ta idea jednego biletu, czy innego rozliczenia się, tak, elektronicznego, byłaby do zastosowania, oczywiście przy określonej pracy, nazwijmy to pozytywistycznej, z tymi osobami. Ale na pewno jest to jakaś szansa. No i oczywiście ta sieć, tak, parkingowo-transportowa, to powinno się, była kiedyś, zawsze jest promowana zasada od ogółu do szczegółu, tak? Czyli powinniśmy móc dojechać w miarę możliwości do miejsca, gdzie w komfortowy sposób się będziemy mogli przesiąść, tak? Czy też te wszystkie punkty przesiadkowe powinny być zaopatrzone w parkingi rowerowe, parkingi samochodowe, żeby faktycznie ten przejazd odbywał się w miarę komfortowo, tak? I wtedy na pewno ludzie, biorąc pod uwagę problemy, jakie są z parkowaniem w śródmieściu, no będą korzystali z transportu publicznego. I to można już zaobserwować, tak? No jak w Warszawie powstały jednak te dwie linie metra, to jednak ta struktura komunikacyjna się zmieniła. Na pewno też pomógł ten system informacyjny na przystankach, który informuje, w jaki sposób, o której godzinie, tak, przyjedzie następny tramwaj. Więc to są też te elementy technologii, które powinniśmy wykorzystywać w tym celu i na pewno to by poprawiło jakość połączeń, no i odciążyło też centra miast.

Prof. Tomasz Komornicki

Tak, no to jest bardzo istotne, o czym Pani wspomniała, że przykłady warszawskie, ale nie tylko, pokazują, że jakościowy skok i zasadnicza zmiana modalna, następuje wtedy, kiedy pewne warunki

brzegowe zostaną spełnione, prawda? To nie jest tak, że jeżeli troszkę będzie szybciej ten transport publiczny, to on będzie coraz lepiej funkcjonował, to tam stopniowo coraz więcej ludzi. Gdzieś jest ten moment, w którym następuje przełamanie. Są takie prace socjologiczne z miast francuskich, że dopiero, kiedy ten transport publiczny jest szybszy od indywidualnego tam, nie wiem, o czterdzieści, pięćdziesiąt procent, to wtedy ta różnica jest tak duża, że nagle skokowo wzrasta ilość ludzi, którzy się przesiadają. Jak z punktu widzenia urbanistycznego Panie profesorze, Pan by to widział, tę możliwość uporania się z istniejącą już suburbanizacją.

Prof. Piotr Lorens

Więc ja bym to, tak jak wspominałem, widzę tutaj szansę w czymś, co nazywam tak na roboczo suburbanizacją dwa zero. Czyli paradoksalnie dopełnianiem tych struktur przedmiejskich nową tkanką, ale dopełnianie ich w sposób przemyślany. Czyli nie, powiedziałbym, dalsze niekontrolowane rozlewanie tejże struktury, trochę taką metodą konfetti, czyli podrzucamy, rozrzucamy i gdzie spadnie tam jest, mówiąc kolokwialnie. Tylko metodą przemyślanego wyznaczenia tych stref, dopełniania tychże struktur przedmiejskich, także określonym rodzajem tkanki. W tym kontekście mamy szansę wykreować owe lokalne centra, które lokalne centra nie tylko będą miejscami ciężenia tejże społeczności lokalnej, ale także będą właśnie tymi naturalnymi miejscami, w których może nastąpić przejście z roweru, z samochodu, który na pewno będzie w użytku, na komunikację publiczną, na kolej, na tramwaj, czy inny tego typu środek komunikacji, który już wtedy w sposób szybki, wygodny, efektywny i bezkolizyjny, co jest tutaj też najbardziej istotne, jest w stanie dowieźć nas do miejsca docelowego, w szczególności do obszaru centralnego miasta. I tutaj musimy pamiętać, że tego typu inwestycje, no właściwie są klasyką, można powiedzieć, urbanistyki współczesnej. Zarówno słynny finger plan kopenhaski z lat jeszcze czterdziestych tak naprawdę, no tak naprawdę apelował o wytworzenie właśnie takich korytarzy transportowych i wtedy tak naprawdę w tej chwili dopiero w Polsce zaczynają być kreowane. Tutaj podam przykład gdański, właśnie trójmiejski, czyli pomorską kolej metropolitalną, która jest takim zaczątkiem można powiedzieć owego korytarza transportowego. Ale przypomnę, że o owych jakby korytarzach mówiło się już w latach siedemdziesiątych, tylko wówczas jakby niewiele z tego wynikło. Tak, więc kreowanie owych korytarzy transportowych, ogniskowanie tego rozwoju, skupianie tego rozwoju wokół tych punktów przesiadkowych można powiedzieć, także jest, jak się wydaje, sposobem na uporanie się z tym problemem. Ponieważ pamiętajmy, że w chwili obecnej owa struktura przedmiejska, będąca tak naprawdę strukturą o bardzo niskiej gęstości i w związku z tym, niemożliwą do obsługi przez zorganizowany transport publiczny, no bo po prostu nie ma klientów, tak? W związku z tym żaden autobus, żaden tramwaj tam nie pojedzie, bo to się po prostu nigdy nie będzie opłacać. Tą strukturę po prostu trzeba tak dopełnić, aby mówiąc krótko opłacało się jeździć tym autobusem, koleją, czy też tramwajem.

Prof. Tomasz Komornicki

Na pewno gdzieś te centra mogą powstać, ale czy można ją dopełnić całkowicie to oczywiście...

Prof. Piotr Lorens

To jest jakby następnym zagadnieniem. Natomiast na pewno owe centra są pewną próbą, można powiedzieć, odpowiedzi na tą kwestię. Natomiast, jeżeli one nie powstaną, jeżeli nie będziemy prowadzili polityki związanej właśnie z kreowaniem owych centrów, z kreowaniem owych punktów można powiedzieć ciężenia danych fragmentów miast, czy gmin, bo tu też mówimy o gminach, niekoniecznie o miastach, no to wówczas na pewno, że tak powiem się to nie uda.

Prof. Tomasz Komornicki

Czy w przypadku kolei metropolitalnej Państwo widzicie takie miejsca, które byłyby w strefie zewnętrznej aglomeracji rzeszowskiej, takimi ośrodkami, o których mówił Pan profesor i które mogłyby taką funkcję również węzłów multimodalnych pełnić?

Zbigniew Kozak

Tak, tutaj przewidujemy takie centra, to jest Dębica, Przeworsk, Kolbuszowa gdzie to są właśnie...

Prof. Tomasz Komornicki

A to są dosyć duże odległości.

Zbigniew Kozak

Odległości, ale to właśnie tutaj kształtuje te potoki podróżnych. Natomiast chciałbym wspomnieć o jednej rzeczy, myśmy przystępując do projektu, zrobili badania ankietowe, jakie kryteria by spowodowały to, żeby pasażer chciał przyjść, właśnie jeździć koleją aglomeracyjną. I takim podstawowym kryterium, najwięcej, które uzyskało poparcia, to był czas przejazdu, ale również i taktowanie, częstotliwość. Czyli czas przyjazdu między jednym, a drugim taktiem, nie większy jak trzydzieści minut. Takie przyjęliśmy właśnie kryteria, jeżeli chodzi o godziny szczytu, poza godzinami, powiedzmy, szczytu godzinę. Drugim kryterium istotnym to było komfort, to, co właśnie tutaj bardzo istotne, że te busy, które jeżdżą nie dają tego komfortu. Jednym z takich elementów, gdzie ankieterzy odpowiadali, to było możliwość swobodnego umieszczenia nóg, wyciągnięcia, dosłownie tak to brzmiało w ankietowanym. I trzecie kryterium istotne, tutaj mówimy o zakupach jak gdyby, żeby można było przewieźć nieodpłatnie większy bagaż. Widzimy, że tutaj właśnie, jakie kryteria kształtują to, że wybór środka lokomocji jest uwarunkowany właśnie tymi potrzebami społecznymi. Także tutaj nasz projekt dotyczący kolei aglomeracyjnej właśnie jest w tym kierunku ukształtowany. To taktowanie, duża częstotliwość, która decyduje o tym, że pasażer przychodząc na punkt przesiadkowy nie szuka w rozkładzie jazdy, o której godzinie ten pociąg pojedzie, tylko wie, że za kolejne pół godziny, czy godzinę jest, to daje mu komfort tego załatwiania spraw. Bo mówimy o kilku kategoriach pasażerów, mówimy o takich, którzy jeżdżą do szkoły, do pracy, bądź załatwiają sprawy, prawda? I tutaj dla tych, powiedzmy, pasażerów typu uczniowie, pracownicy, my mamy jak gdyby przewozy regionalne ukształtowane, one dowożą. Natomiast brakuje nam tego właśnie, takiego transportu, który mówimy, że będzie umożliwiał załatwiania spraw, czyli przyjeżdża, załatwia coś i ma możliwość powrotu, nie czekając na odległy czas i w dobrych warunkach. Bo tutaj to jest istotne, że właśnie w dobrych warunkach, komfortowych. Klimatyzacja, powiedzmy, te wszystkie uwarunkowania, które dzisiaj kształtują. My mamy doświadczenia już przy zakupie pojazdów, nowych pojazdów, że jednym z kryteriów dla młodych pasażerów jest na przykład wi-fi w pociągu, no bardzo istotne, które umożliwia mu pracę w tym momencie po prostu, jeżeli ktoś ma taką potrzebę, albo ewentualnie dla potrzeb takich już kontaktów. To są może takie rzeczy, które jak gdyby z poziomu polityki transportowej nie są istotne, ale mają znaczący wpływ na to, o wyborze środka lokomocji. I tutaj te praktyczne rzeczy, które my dostrzegamy właśnie spowodowały to, że wspólnie z miastem Rzeszowem my, jako województwo koordynujemy te zagadnienia, ale miasto Rzeszowa i gminy ościenne chętnie przystąpiły, jako partnerzy do tego projektu upatrując właśnie w tym, żeby przerzucić tą znaczną część właśnie potrzeb transportowych na ten rodzaj transportu.

Prof. Tomasz Komornicki

Dziękuję, dziękuję bardzo. Wracając do tych kwestii związanych z mieszkańcami, prawda, bo cały czas musimy ich mieć. My tutaj mówimy i słusznie, że chcielibyśmy te korytarze, no to można się pewnie i dalej cofnąć, bo możemy mówić o pewnej suburbanizacji w rejonie Warszawy w okresie przedwojennym i warszawskiej kolei dojazdowej, prawda? I to była właśnie ta suburbanizacja nawiązująca, taka rozsądna, nawiązująca do transportu. Ale, czy faktycznie tak jest, że jakość transportu decyduje o wyborze, o decyzjach miejsca zamieszkania. Ma Pan w Poznaniu takie doświadczenia?

Dr Jędrzej Gadziński

Jak najbardziej takie badania prowadziliśmy i faktycznie przy wyborze miejsca, lokalizacji miejsca zamieszkania, bo jest to oczywiście bardzo istotna życiowa decyzja każdego, kto taką decyzję podejmuje, jednym z czynników, który bierzemy pod uwagę jest oczywiście kryterium dostępności. Nie zawsze jest to dostępność transportu publicznego, zależy to w dużej mierze od naszego stylu życia.

Są pewne grupy społeczne oczywiście, które cenią to, jest to pewien kluczowy czynnik dla nich. Przykładem są chociażby grupy w Poznaniu, grupa najemców, czyli generalnie studentów, dla których jest to jeden z podstawowych czynników wyboru lokalizacji miejsca pod wynajem. W Poznaniu mamy taką specyficzną strukturę, zbudowaną sieć transportu publicznego, gdzie mamy dosyć dobre, szybkie połączenie tramwajowe z północną częścią miasta. De facto jest to połączenie, które dojeżdża prawie do samego kampusu Uniwersytetu Adama Mickiewicza na Morasku. I faktycznie wzdłuż tej linii tramwajowej koncentruje się ta strefa najmu mieszkań studenckich, oczywiście im bliżej tego kampusu, tym ten najm jest większy, no i w pobliżu przystanków tego transportu publicznego, tego szybkiego tramwaju, który notabene umożliwia również szybki dojazd do centrum miasta. Czyli drugiego miejsca bardzo istotnego z punktu widzenia takiego studenta, który zamierza prowadzić również jakieś życie studenckie w mieście i bardzo szybki dojazd do dworca również. Więc te podstawowe miejsca aktywności studenckiej są w ten sposób obsługiwane. No i to jest taki korytarz faktycznie, wzdłuż którego ta grupa mieszkańców się gromadzi. No w efekcie też rynek mieszkaniowy, ceny mieszkań są tam zdecydowanie wyższe, niż w pewnych innych punktach Poznania, mimo nie najwyższej jakości tej substancji mieszkaniowej, którą tam mamy, osiedli gdzieś tam z lat siedemdziesiątych, osiemdziesiątych, z wielkiej płyty. Natomiast te mieszkania są bardzo pożądane przez inwestorów, którzy generalnie zajmują się wynajmem mieszkań. Oczywiście to jest jeden przykład, jedna grupa społeczna, są też osoby starsze, które również cenią bardzo wysoko tą dobrą dostępność transportu publicznego. Z kolei osoby młodsze, takie po studiach zauważalna jest ich, w akurat tej grupie wiekowej, zauważalna jest raczej chęć zamieszkania, no liczy się pewnie głównie cena nieruchomości, dlatego stąd też ta suburbanizacja raczej nienawiązująca do kwestii dostępności transportu publicznego. Natomiast też ta sytuacja się zmienia, bo coraz więcej osób jednak zaczyna widzieć te zalety dobrej dostępności transportu publicznego, zamieszkania w centrum miasta, myśląc bardziej perspektywicznie, o chociażby dowozach dzieci, tak, do szkoły, do przedszkola, myśląc o jakichś wizytach u lekarza już gdzieś tam w starszym wieku. No takie, ta sytuacja na pewno jest rozwojowa. Jest to w pewien sposób naturalny jakiś proces, pewien cykl życia miasta, moglibyśmy to nazwać. Po tej fazie tej suburbanizacji następuje, czy może nastąpić ta faza tej ponownej reurbanizacji, tego powrotu...

Prof. Tomasz Komornicki

Czy już takie symptomy są widoczne w Poznaniu?

Dr Jędrzej Gadziński

W Poznaniu no zaczynają, pewnie lepszym przykładem byłby Kraków może, czy pewne, nie mówię oczywiście o całości tego obszaru, ale oczywiście pewne symptomy tego jak najbardziej. W Poznaniu na Jeźyczach takie symptomy się pojawiają, oczywiście musi być to powiązane, czy powinno być to w jakiś sposób powiązane z tą kwestią rewitalizacji tych obszarów, która umożliwi wzrost jakości życia w tych obszarach.

Prof. Tomasz Komornicki

Pani coś chciała tutaj uzupełnić, tak?

Dorota Chudowska-Rączka

Znaczy, ja się zgadzam, że ta refleksja chyba trochę już nastąpiła po takim bumie suburbanizacyjnym, że ludzie zaczynają liczyć te koszty, że jednak ten koszt tańszej ziemi, czy tańszego zamieszkania na początku, niekoniecznie przekłada się później na koszty, na niższe koszty życia. I myślę, że to jest ten element, który powoduje też, że ludzie chcą wracać do miasta. Natomiast jestem jeszcze daleka od takiego stwierdzenia, że w którymś z polskich miast jest tak dobrze zorganizowana ta przestrzeń centralna, czy śródmiejska, że faktycznie jest pełna dostępność do komunikacji publicznej, że ona jest na tyle dostępna, że po prostu zadawala i osoby starsze. I jest jakaś duża grupa osób, która świadomie nie zamierza korzystać z samochodu, ponieważ te wszystkie udogodnienia, jakie ma w tym centrum jej w zupełności wystarczają, więc myślę, że to jeszcze przed nami. Natomiast niewątpliwie

taki trend na pewno będzie i rewitalizacja, mam nadzieję, temu pomoże, bo jednak skupia się na mniejszych obszarach. No i mają to być zintegrowane działania, które mają polepszyć jakość danego obszaru, więc w przyszłości pewnie takie miejsca, mam nadzieję niedalekiej, będą.

Prof. Tomasz Komornicki

No z pewnością trzeba na to też patrzeć, że ta suburbanizacja, to jest zarówno ci, którzy szukają tańszego miejsca zamieszkania i to są, powiedzmy osiedla, budynki wielorodzinne, tak, jak na przykład Piaseczno pod Warszawą. A z drugiej strony jest ta suburbanizacja, powiedzmy, rezydencjalna, tak? I tutaj innymi troszeczkę się to rządzi prawami. No i też są pewne cykle życiowe, tak, które obserwujemy z doświadczeń miast zachodnich, a też częściowo amerykańskich, czyli że gotowość do tego życia w centrum mają właśnie te grupy studenckie i później grupy osób starszych. A rodziny z dziećmi raczej dążą do wyprowadzki. Więc to pewnie też już gdzieś się u nas zaznacza. Coś?

Prof. Piotr Lorens

Tak. To znaczy ja bym tutaj dodał nawiązanie do tego, o czym tutaj Pan doktor wspominał, że faktycznie tutaj widać pewne tendencje i to nie tylko w kontekście Poznania, ale także innych dużych polskich miast. Do różnicowania się cen mieszkań, ale także pewnych, pewnego jakby zainteresowania zamieszkaniem w określonych miejscach właśnie w zależności od dostępu zbiorowego publicznego, w szczególności transportu szynowego, tak? Tutaj pamiętajmy, że nie chodzi o autobus, tutaj chodzi generalnie o tramwaj, albo o kolej metropolitalną.

Prof. Tomasz Komornicki

I to raczej ten szybki tramwaj.

Prof. Piotr Lorens

A jeżeli to raczej, ale już... Metro, tramwaj, kolej, tak? To są jakby te środki transportu, o których tutaj mówimy. I tutaj mamy bardzo ciekawe zresztą przykłady, kiedy właśnie realizacja pomorskiej kolei metropolitalnej tak naprawdę spowodowała, że w zasięgu powiedziałbym komunikacji, a także dostępności do miejsc pracy, usług, znalazły się miejscowości położone prawie, że na skraju województwa, tak? Czyli tutaj oddalone od Gdańska o dobre sto kilometrów, tak? Czyli tutaj kwestie Kościerzyny, Bytowa i tak dalej. To są te rzeczy, które po prostu nagle się okazało, że zaczęło to działać i zaczęło to funkcjonować po prostu, tak? I to wystarczyło kawałek inwestycji, który była tam niezbędny do zrobienia, następnie usprawnienie całego tego transportu, wykorzystanie istniejących sieci, czego efekty po prostu już zaczyna być widać. Druga sprawa w sprawie kolei miejskiej, widać wyraźnie, że w momencie, kiedy jest realizowana nowa linia tramwajowa, a w Gdańsku mamy tego przykłady, że tych linii się troszkę nowych buduje, od razu następuje zmiana, można powiedzieć, na rynku nieruchomości, zmiana w zakresie zainteresowania zamieszkaniem wokół tych miejsc. Oczywiście obserwujemy sytuacje, w których bardzo różne grupy mieszkańców, prawda, wybierają to mieszkanie, także to nie są często kwestie kupowania mieszkań na własność, tylko właśnie ich wynajmu. No, ale to jest jakby już element bardziej złożonego zjawiska. Niemniej jednak widać, że ten dostęp do komunikacji publicznej warunkuje, można powiedzieć, większe zainteresowanie zamieszkaniem w tych miejscach, właśnie z racji na to, że pojawiają się te dogodności, które tutaj nam można powiedzieć się pojawiają. Tak, więc to jest zjawisko, które występuje właściwie dosyć powszechnie w miejscach, w których owe inwestycje faktycznie zaczynają mieć miejsce.

Prof. Tomasz Komornicki

Pan dyrektor chciałby coś dodać.

Zbigniew Kozak

Tak. Potwierdzam tę prawidłowość, jeżeli chodzi o środowisko studentów. W Rzeszowie studiuje około sześćdziesiąt tysięcy studentów i dostrzegamy taką prawidłowość właśnie chęci skorzystania z

transportu szynowego. Zwłaszcza w piątki, niedziele, gdzie wywozimy naprawdę pełny pociąg w stronę Bieszczad, jest tak zwany Bieszczadzki żaczek, który dedykowany jest celowo studentom. On jest pełny, jedzie w piątek, później w niedziele przywozimy pełny stan również. Czyli widzimy zainteresowanie tego typu rodzajem transportu. Student, który chce jechać z plecakiem, z większym bagażem, właśnie to spełnia tylko ten rodzaj transportu. Busy, które jeżdżą, autobusy ograniczają jego możliwości i tutaj ten rodzaj transportu szynowego dla tej grupy społecznej jest naprawdę pożądanym. Również i weekendy, niektórzy studenci chcą przyjechać nie własnym środkiem transportu, pobawić się i wrócić, mamy też właśnie zapotrzebowania na tego typu usługi.

Prof. Tomasz Komornicki

Dobrze. Proszę Państwa za chwilę będzie możliwość jeszcze zadania pytań naszym panelistom. Ale ja bym przedtem chciał wrócić na chwilę do tych elementów związanych ze sposobami, z narzędziami tych zmian modalnych, tego równoważenia w obszarach śródmiejskich. I chciałbym zadać Państwu takie krótkie pytanie. Nie oczekuję bardzo rozbudowanej odpowiedzi, ale może próby ułożenia tego. Wiemy, że to zawsze będzie musiał być jakiś mix polityk, prawda? Ale jeżeli spojrzymy na trzy sposoby, czyli na działanie poprzez planowanie w celu, no tego bardziej policentrycznego układu i wypełniania tej tkanki miejskiej, czyli ograniczenia transportochłonności w tym sensie, że mniej będzie potrzeby jeżdżenia do centrum. To jest jedno pole możliwości działania. Drugie pole możliwości działania to jest to, o czym mówił dzisiaj profesor Suchorzewski, i z czym ja się też do końca nie zgadzam, to jest ograniczenie dostępności. Czyli to, co pokazywałem Państwu przykład, ulica Świętokrzyska w Warszawie, modyfikujemy układ komunikacyjny tak, żeby fizycznie utrudnić ludziom dojazd samochodem indywidualnym. I wreszcie trzeci kierunek działania, to jest ten kierunek ekonomiczny. Czyli działamy na zasadzie polityki parkingowej i ewentualnie nawet, w jakiejś przyszłości, opłat drogowych, pobieranych elektronicznie i rozumianych w ten sposób, że na przykład są różne w różnych godzinach, różne, dla różnych grup społecznych i tak dalej, prawda? Ja nie mówię o jakości transportu publicznego, bo myślę, że tutaj jest pełen konsensus, to z tej dyskusji już wynikało, więc celowo tego nie stawiam tutaj, jako punktu możliwych rozwiązań, bo one na pewno powinny się zadziać. Natomiast z tych pozostałych trzech, jak byście to Państwo ustawili, co tutaj byłoby pierwszoplanowe. Czy działamy ekonomicznie, czy infrastrukturalnie, czy planistycznie, mówiąc tak najbardziej...

Dorota Chudowska-Rączka

Ja bym jednak dodała jeszcze edukację, bo jednak te nasze nawyki kulturowe no jeszcze są, powiedzmy, tak na poziomie bliskiej dostępności do transportu indywidualnego. I jakby ta świadomość szersza ekologiczna, no myślę, że gdyby była to mogłaby to częściowo zmienić i tego jeszcze nam brakuje. Natomiast, no też na poziomie pewnych decyzji, oczywiście nie mam tu na myśli tego rozwiązania nie najszcześniejszego odnoszącego się do ulicy Świętokrzyskiej, no ale jednak w Kopenhadze stopniowo tak wycofywano z poszczególnych ulic ruch samochodowy, oczywiście jednocześnie zapewniając możliwość dostaw. Przecież to można realizować w różnych godzinach, można tą dostępność zapewnić, ważne żeby ta dominacja, jak gdyby zdetronizować dominację tego transportu indywidualnego, a nie całkowicie ją zakazać. Myślę, że też w takich decyzjach zwykłych, inwestycyjnych, tak, no mamy już przykłady w Polsce realizacji skrzyżowań, czy przejść dla pieszych, jako wyniesionych do poziomu chodnika. No to są też takie może drobne elementy, ale wiele się robi inwestycji drogowych w tej chwili w Polsce, wato przy okazji takich inwestycji realizowanych w śródmieściach, pomyśleć, żeby jednak to pieszy miał pewne udogodnienie i poruszał się po prostej drodze, czy nie wiem, matka z dzieckiem, czy osoba starsza, bo jest jej łatwiej, a nie chodzić po wzgórkach i dołkach, bo samochód ma łatwiejszy wjazd na działkę.

Prof. Tomasz Komornicki

Tu chodzi też o spowolnienie ruchu, prawda? Kwestia spowolnienie, czy zatrzymanie, tak?

Dorota Chudowska-Rączka

Oczywiście, tu jest wiele korzyści, więc na pewno to. Ale to wszystko powinno wynikać też z pewnych strategii, tak? I to, czego też nie doczekaliśmy się do tej pory, no to oczywiście większa strategia w Polsce, jeżeli powstaje w jakimś mieście, to bardzo często nie jest monitorowana. Jak nie jest monitorowana no to nie wiemy, tak, jakie przynosi efekty i czy w ogóle przynosi. Bardzo też źle się stało, że dotychczasowe studium, no może to się zmieni w najbliższym czasie po powstaniu kodeksu budowlano-urbanistycznego, ale mamy studium, studium nigdy nie było ilustracją, czy załącznikiem graficznym do strategii. To też jest niedobre dla zarządzania miastem, czy jakkolwiek strukturą, czy obszarem funkcjonalnym. Bo właściwie nie widzimy, co planujemy, co nas czeka i jaki to przynosi efekt. Więc myślę, że przede wszystkim, no wszystko musi być zintegrowane, powiązane ze sobą wzajemnie i taki świat już teraz się stał, że jednak wszystko powinniśmy ze sobą uzgadniać i integrować.

Prof. Piotr Lorens

Znaczy no wydaje mi się tylko tutaj zgodzić z Panią prezes w tej kwestii, czyli mówiąc krótko integracja i kompleksowość podejścia. To jest absolutnie kluczowe zagadnienie i w związku z tym tutaj ten postulat właśnie planowania zintegrowanego, który pada, czy to właśnie w kodeksie tym, który jest szykowany, czy to w strategii odpowiedzialnego rozwoju, czy w innych tutaj dokumentach, które w tej chwili są dyskutowane, są tutaj jak najbardziej krokiem w dobrym kierunku. Natomiast musimy pamiętać, że to także dotyka kwestii właśnie transportowych. Bo na przykład, jeżeli zrealizujemy kolej metropolitalną, ale nie zaplanujemy wokół niej i nie będziemy kompleksowo realizować łącznie z, powiedziałbym, taką polityką, powiedziałbym, aktywnie zachęcającą do zagospodarowania tych terenów wokół przystanków. No to po prostu będziemy mieli do czynienia z koleją, która zatrzymuje się w szczerym polu przysłowiowym, tak? A w tymże szczerym polu parkować sobie będą utopione w błocie samochody, no i generalnie tym się to skończy, tak? W związku z tym myślę, że to jest tutaj kwestia niesłychanie istotna. Właśnie w kontekście kolei metropolitalnej w Gdańsku mamy taki piękny na przykład przystanek, który stoi dosłownie w szczerym polu, nawet nie ma drogi dojazdowej. Tak, więc to pokazuje jakby brak tego podejścia kompleksowego. A druga sprawa, to jest podejście kompleksowe metodą, przepraszam za może pewien kolokwializm, metodą kija i marchewki. To znaczy z jednej strony kreowanie zachęt i możliwości, a z drugiej strony kreowanie bardzo ostrych rygorów, łącznie z drastycznymi ograniczeniami dla, powiedziałbym, pewnych zachowań inwestycyjnych, czy też zachowań transportowych, które tutaj w kontekście na przykład struktur przedmiejskich mogą nam zachodzić. Czyli tutaj jakby kompleksowość, powiedziałbym, dotycząca integracji różnych aspektów funkcjonowania miasta i kompleksowość w kontekście nie tylko kreowania regulacji, ale także aktywnego zarządzania tym procesem. Czyli jakby tak w dwie strony, że tak powiem, rozumiane.

Dr Jędrzej Gadziński

Spośród tych czynników, które Pan profesor wymienił, wydaje mi się, że taką największą siłą oddziaływania mają te czynniki ekonomiczne jednak. Oczywiście nikt z nas nie lubi płacić, mieć nakładanych jakichś dodatkowych obciążeń. Natomiast pewnie trudno by było jedynie samą edukacją, więc jak najbardziej też się zgadzam, że pewnie wszystkie elementy powinny pewnie współgrać. Pewne różne mechanizmy, pewna zintegrowana polityka, myślenie kompleksowe jak najbardziej tak. Też wydaje mi się, że wszelkie zmiany w centrach miast, wszelkie pomysły, powinny jednak uzyskać w jakimś stopniu akceptację społeczną, jeżeli chodzi o lokalnych mieszkańców. Wiem, że to jest w tej chwili bardzo trudne i są bardzo duże opory w wielu częściach miast, ze względu na jakieś tam rozwiązania transportowe. Natomiast przykłady takich, różne przykłady z miast zachodnioeuropejskich, czy to z Austrii, czy Szwajcarii, pokazują, że bez zaangażowania mieszkańców, uczestnictwa mieszkańców w tym procesie decyzyjnym, bardzo trudno o taką akceptację tych rozwiązań. Podam może jeden przykład z Gratzu gdzie był pomysł zamknięcia, w ogóle ulicy dla jakiegokolwiek ruchu samochodowego, stworzenia tam pewnego deptaku, po wielu pewnych protestach na początku z mieszkańcami przystąpiono do takiego okrągłego stołu, przystąpiono do rozmów. I wypracowano pewne rozwiązanie pośrednie, może rozwiązanie pośrednie

nam się często kojarzy, jako pewne rozwiązanie ułomne. Natomiast to rozwiązanie pośrednie polegało na tym, że ten ruch był tam możliwy, pozostawiono pewne miejsca parkingowe, niemożliwe było tam zostawienie, co prawda samochodu na jakiś długi okres, ale dojazd do jakichś punktów usługowych był jak najbardziej możliwy. I zrezygnowano z takiej funkcji przelotowej tej ulicy, czyli możliwy był wjazd w tym samym miejscu i w tym samym miejscu możliwy był wyjazd. Więc nie zawsze trzeba te rozwiązania bardzo radykalne stosować, czasem rozwiązania... I mieliśmy zadowolonych przedsiębiorców, bo ten dojazd do tych punktów usługowych był, mieszkańcy mogli dojechać do swoich nieruchomości, nie wiem, wypakować jakieś zakupy, wypakować jakieś ciężkie meble. Natomiast ulica się uspokoiła, tak, nie mieliśmy tego ruchu przelotowego, bezpieczeństwo wzrosło, jakość życia wzrosła. To jest jeden oczywiście z wielu przykładów, z których jak najbardziej powinniśmy czerpać. To też się zgadzam, że miasta w zachodniej Europie już tych problemów doświadczały kilkadziesiąt lat temu tak naprawdę. Więc mamy setki, jeśli nie tysiące dobrych przykładów z tych miast, jak te kwestie są rozwiązywane, no oczywiście czasy pewnie są inne, realia są inne, natomiast sposób myślenia ludzi jest podobny być może. Odwołam się jeszcze na koniec do słów Jana Gehla, że ten sam gatunek ssaka zamieszkuje te wszystkie miasta i te sposoby myślenia są bardzo podobne we wszystkich miejscach na świecie i bardzo podobne mechanizmy też działają, mimo tych różnic kulturowych.

Zbigniew Kozak

Na pewno czynnik ekonomiczny jest tu istotny. Natomiast, żeby ograniczać dostęp do tego transportu indywidualnego do centrum miast, musimy coś w zamian dać. I to, co my tutaj oferujemy, to jest jeden właśnie z takich pomysłów, dać tą kolej aglomeracyjną. I to, co Pan profesor powiedział, myśmy zobowiązali gminy do tego, aby przy punktach przesiadkowych, czy punktach, przystankach, powstała ta infrastruktura właśnie, żeby nie było to szczerze pole, tylko by były właśnie miejsca parkingowe. Będziemy budować około czternaście nowych przystanków, trzydzieści cztery przystanki będą podlegać modernizacji. Jest to duże przedsięwzięcie, które wymaga również zaangażowania tych gmin. Nie zależnie od kolei aglomeracyjnej, marszałek województwa powołał fundusz kolejowy, który jest takim nowatorskim rozwiązaniem w skali Polski, gdzie po prostu wspólnie z gminami dążymy do poprawy dostępności właśnie punktów przystankowych. Gdzie gminy realizują chodniki, drogi, dojścia, dojazdy, parkingi. Jest to przedsięwzięcie, które zwraca uwagę gminom, że mają na swoim terenie coś takiego, jak przystanek kolejowy, że w ogóle mieszkańcy mogą, że powinni ułatwić dostęp do tej infrastruktury. Jest to przedsięwzięcie naprawdę wyjątkowe i spełnia swoje oczekiwania, a zwłaszcza zamiar marszałka, żeby gminy były zainteresowane na swoim terenie, cóż się dzieje właśnie z tą infrastrukturą i żeby usprawnić dojście do tych przystanków. To funkcjonuje i to oddaje efekty. Myślę, że również i kolej aglomeracyjna, którą będziemy budować opierając się, powiedzmy, na doświadczeniach łódzkiej kolei aglomeracyjnej, gdzie widzimy prawie takie sztabowe rozwiązania. My chcemy wprowadzić to, wspólnie z gminą miasto Rzeszów, z tymi gminami ościennymi, jako powiedzmy projekt, który zawiera w sobie wiele komplementarnych właśnie rozwiązań, typu zakup taboru, infrastruktura, rozwiązania tej informacji dynamicznej, jak również zintegrowanego biletu. Te przedsięwzięcia powinny dać rozwiązanie i takie narzędzie, które umożliwi, że mieszkańcy będą mogli korzystać z tego i mieć możliwość dotarcia do centrum Rzeszowa, w powiązaniu z komunikowaniem miejską komunikacją, jak również i z lokalną komunikacją właśnie w tych miejscach jak Dębica, Przeworsk, o tych kanałach, powiedzmy, czy też ciągach komunikacyjnych.

Prof. Tomasz Komornicki

No dziękuję bardzo. Nie udało mi się do końca Państwa przekonać, żeby zrobić pewną kategoryzację tych różnych podejść, ale oczywiście to jest słuszne stwierdzenie, że tylko zintegrowane. Ja sam je podzielał, z pewnym, delikatnym wskazaniem na te mechanizmy ekonomiczne, o których Pan doktor Gadziński powiedział. Bo pewnie jednak one są, no zawierają w sobie taki element zachowania, znaczy, że mało tracimy przy nich, prawda, jeżeli chodzi o tą dostępność. No i też to, co Pan dyrektor wspominał, że w jakiejś mierze chyba, biorąc pod uwagę stan naszego rozproszonego osadnictwa, my jesteśmy skazani na multimodalność, prawda? Czyli że nie możemy odwrócić się od transportu

indywidualnego na tych obszarach zewnętrznych aglomeracji, bo nie będziemy w stanie w inny sposób ich obsłużyć, tylko chodzi o to, żeby je zintegrować, żeby ci ludzie do tego śródmieścia tym samochodem nie jechali, tylko żeby go gdzieś zostawili po drodze. Proszę Państwa jest parę minut, także proszę bardzo. Proszę, jeżeli można się przedstawić i ewentualnie adresować do konkretnego panelisty swoje pytanie, albo będziemy się starali wspólnie.

Wojciech Makowski

Dziękuję bardzo, Wojciech Makowski, Urząd Miasta Poznania. Pytania do trzech panelistów, postaram się krótko. Na początek do Pana dyrektora, jaką widzicie Państwo rolę rowerów w rzeszowskiej kolei aglomeracyjnej. Przykłady holenderskie, niemieckie pokazują, że na terytoriach słabiej zagospodarowanych, rower może być wręcz podstawowym środkiem dotarcia do przystanku kolejowego, bo oferuje on najbardziej przewidywalny czas dojazdu, jeżeli jest dobra infrastruktura. Pytanie też do doktora Gadzińskiego, mówił Pan na temat akceptacji, pytanie, kiedy ta akceptacja według Pana powinna mieć miejsce, przed czy po. Mamy też bardzo dużo przykładów projektów, nie wiem, chociażby przekształcenia przestrzeni Nowego Jorku za Bloomberga, gdzie no było jechanie na bardzo mocnym konflikcie. Bo w dużej mierze to było po prostu odbieranie przestrzeni, która była czyjaś, głównie była to przestrzeń samochodowa i na pewno nie można było osiągnąć konsensusu przed, pracując ani akceptacji takiej mocnej, przed ich wdrożeniem. Natomiast akceptacja, przynajmniej taki poziom akceptacji, który umożliwiały lekcje sześćdziesiąt, siedemdziesiąt procent pojawił się po. Jeżeli popatrzymy chociażby, jak budują zrównoważoną mobilność miasta latynoamerykańskie, miasta hiszpańskie chociażby Sevilla, no to dosyć często władarze decydują się na jechanie na konflikcie, licząc na akceptację po i wygrywają. Pytanie wreszcie do Pana profesora, bo Pan profesor dosyć mocno akcentował kwestie napięcia, czy też wręcz konfliktu pomiędzy celami strategicznymi. Czy to po prostu nie oznacza, że te strategie są kompletnie schrzanione, znaczy są wewnętrznie niespójne. Kiedy ja czytam polskie strategie, to bardzo często widzę chociażby, jednocześnie postulat poprawy jakości przestrzeni publicznej, redukcji bardzo mocnej hałasu i jednocześnie poprawę dostępności drogowej, samochodowej. Być może po prostu no błąd jest w tym, że w ogóle tą dostępnością samochodową się zajmujemy, zamiast poprzestać na dostępności po prostu.

Prof. Tomasz Komornicki

Dobrze, czy jeszcze są jakieś pytania, bo mamy bardzo mało czasu, więc ja bym wołał, żeby je zebrać, wtedy wszyscy będziemy mogli się odnieść.

Ziemowit Borowczak

Dzień dobry, Ziemowit Borowczak wiceprzewodniczący Komisji Transportu Publicznego Związku Miast Polskich, Proszę Państwa, mi się wydaje, tak króciutko, drobna refleksja, no wszyscy, tak jak tutaj siedzimy, borykamy się z jednym problemem, który powstał dwadzieścia parę lat temu, kiedy zlikwidowano planowanie ogólnie. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego są dokumentem, który jest kompletnie nieznaczący w polityce przestrzennej miast. I tak naprawdę my naprawiamy to, co zostało w przestrzeni, jedną ustawą zniszczone dwadzieścia parę lat temu. Chaos, który dzisiaj mamy w strefach podmiejskich w żaden sposób nie pozwala nam naprawić polityki transportowej. To, o czym Pan profesor powiedział, to jest ciekawa rzecz pomorskiej kolei metropolitalnej. Mówi Pan, że niektóre stacje są w polu wybudowane, ale ta pomorska kolej metropolitalna ma wiadukty, to jest bardzo ważna rzecz. I to, że dzisiaj w polu jakaś stacja jest, to ja widzę akurat, jako potencjał, ponieważ w tym polu niebawem stanie piękna dzielnica, która będzie harmonijnie i planowo wybudowana wokół stacji, więc to jest plus i potencjał. Natomiast jest inna rzecz, planując dzisiaj, jakiegokolwiek zintegrowane sposoby, zintegrowany transport publiczny w strefach podmiejskich, mamy potworny problem z tym i nie zastanawiamy się w ogóle nad tym, jak to rozwiązać, nad przepustowością linii transportowych, czy to kolejowych, czy to nawet samochodowych. Ta przepustowość jest bardzo ograniczona właśnie poprzez bezmyślne zabudowywanie terenów, które mogłyby posłużyć za węzły transportowe. Przykład taki z życia,

planowana kolej SKM na węźle poznańskim, wyobraźmy sobie Szamotuły, które są oddalone od Poznania o trzydzieści kilometrów, wyobraźmy sobie teraz, to jest linia kolejowa Poznań-Szczecin. Dzisiaj obłożenie pociągami jest mniej więcej, pociąg przejeżdża, co trzydzieści minut, w godzinach szczytu to jest, co dwadzieścia minut. Do tego dokładamy SKM-kę, więc te pociągi będą, założmy, że w takcie pojedzie, żeby to w ogóle miało jakikolwiek sens SKM-ka musi w takcie jeździć, co najmniej półgodzinnym w szczycie, godzinny poza szczytem. A uważam, że i tak dla tej linii i dla połączenia z Szamotułami będzie to zbyt rzadko. Więc dokładamy jeszcze dodatkowe pociągi w tych interwałach czasowych. Mamy kilka miejscowości, które stoją na jednym przejeździe kolejowym, gdzie nie ma możliwości zbudowania, bo nikt tego nie planuje dzisiaj, nikt w ogóle tym się nie zajmuje, planowaniem wiaduktów w tych miejscowościach, stworzymy paraliż. Więc proszę Państwa, powiem tak, mówienie dzisiaj, o tym, że jesteśmy w stanie w ciągu dekady zbudować na jakimkolwiek węźle sprawny system transportu publicznego, poza pomorską koleją metropolitalną, która rzeczywiście jest przemyślaną, to jest całkowita fikcja. Ponieważ sparaliżujemy jeszcze bardziej miejscowości podmiejskie. Szamotuły stoją na sześciu przejazdach, nie ma ani jednego wiaduktu, po kolei wszystkie miejscowości nie mają wiaduktów, a w Poznaniu brakuje dwunastu wiaduktów, żebyśmy nie dokonali całkowitej zagłady miasta. To taki kamyczek do tego, jak planujemy naszą przestrzeń. Dziękuję.

Prof. Tomasz Komornicki

Dziękuję. Rozumiem, że to był bardziej komentarz, ja już niestety nie mogę zachęcać Państwa do dalszych pytań. Nie widzę, żeby ktoś bardzo energicznie się zgłaszał, więc oddaję głos, no właściwie wywołane były dwie osoby plus ja, ale każdy z Państwa w dwóch słowach może się odnieść, może po kolei.

Zbigniew Kozak

Ja podzielam stanowisko ostatniego przedmówcy. Faktycznie program, z którego chcemy skorzystać, czyli program infrastruktura i środowisko nie pozwala na budowanie wiaduktów, jako jedne z elementów, które są środki, kwalifikowalne jako wydatek, to troszeczkę utrudnia jak gdyby rozwiązań takich komplementarnych. Natomiast będziemy tworzyć to w ramach istniejących środków, bądź też innych programów, aby powiedzmy uwolnić te miejsca, gdzie są właśnie skrzyżowania poziome. Tutaj należałoby faktycznie w ustawodawstwie, bądź w tych programach znaleźć takie możliwości, aby w przypadku tworzenia kolei miejskiej, czy metropolitalnej rozwiązania były również, wchodziły w grę również skrzyżowania dwupoziomowe, to jest istotne. Natomiast dostosowanie, w naszym projekcie, który chcemy realizować, każdy przystanek będzie dostępny dla pasażerów również niepełnosprawnych, czyli te podjazdy, które są. Tabor również dostosowany, wymogi w TSI spełniający wszelkie wymogi. Także tutaj pełna komplementarność, dostępność i bezpieczeństwo.

Prof. Tomasz Komornicki

A rowery, bo tutaj Pan pytał...

Zbigniew Kozak

Rowery, to jest jak gdyby element bardziej może pożądanym nie tyle w komunikacji miejskiej, bo tutaj wsiadł, wysiadł i tutaj, powiedzmy, ilość. Natomiast takiej regionalnej o większym zasięgu, albo turystycznym, tutaj w Bieszczady jak jeździmy, czy pogórze. Tutaj faktycznie tabor chcemy dostosować, ale to już jest inny rodzaj polityki, żeby właśnie były przestrzenie na rowery.

Prof. Tomasz Komornicki

Ja rozumiem, że tutaj chodziło też o to, że to nie tylko jest park and ride, ale też jest bike and ride, prawda? Możliwość dojazdu, nie tylko zaparkowania roweru.

Dr Jędrzej Gadziński

Jeżeli chodzi o te konflikty społeczne jak najbardziej podejścia są różne. Ja raczej byłbym za tym podejściem bardziej wypracowania pewnego konsensusu. Chociażby taki przykład, oczywiście

przykłady są, tak jak mówię są różne przykłady, ze Sztokholmu wspomnianego już, gdzie wjazd do centrum miasta jest płatny. Mieszkańcy tam sami w referendum opowiedzieli się za tym rozwiązaniem. Więc na pewnym etapie, kiedy ta edukacja, być może już działa i ludzie widzą pewne pozytywne efekty, pewnych podjętych działań, myślę, że to jest lepsza opcja. Oczywiście dobrze trzeba pewnie zaczynać od pewnych niewielkich inwestycji, które pokażą mieszkańcom, że to faktycznie działa. Że te inwestycje faktycznie coś zmieniają, poprawiają, że to, że ulica jest węższa, że nie ma dwóch pasów ruchu, coś faktycznie daje. Ta przestrzeń staje się bardziej przyjazna do życia, ta przestrzeń staje się, przykład chociażby z Poznania, sam pewnie Pan zna, akceptacji dla strefy płatnego parkowania na Jeźcach, która też budziła pewne kontrowersje, a obecnie mieszkańcy wyrażają raczej pewne zadowolenie z tego faktu.

Prof. Tomasz Komornicki

Czy Państwo, mimo, że nie było bezpośrednio pytań, ale, tak...

Prof. Piotr Lorens

Szybcioro odniosę się do tego, co tutaj Pan przewodniczący powiedział, znaczy ja się całkowicie z Panem zgadzam, bardzo dziękuję za ten głos a propos planowania ogólnego. Bo faktycznie jakby zlikwidowanie tej sankcji planistycznej tak naprawdę, że tak powiem spowodowało, że każdy tak naprawdę może robić, mówiąc krótko, co chce i właśnie efekty mamy jak widać po prostu, tak? Natomiast no faktycznie jakby tutaj dojście z powrotem w kierunku, powiedziałbym, takiego tego rygoru planistycznego, no jest straszne trudne. Dlatego, że jakby próba odbudowy tej regulacji, próba odbudowy tych rezerw, o których tutaj Pan wspominał będzie niesłychanie trudna. Oczywiście nie wszędzie to jest niemożliwe, bo one w dużej części gdzieś tam istnieją, są zakonserwowane planistycznie, czy nawet własnościowo, bo tutaj to różne, że tak powiem, sytuacje bywały, natomiast na pewno tak. Jeżeli chodzi o wiadukt to tutaj też znowu dwieście procent racji. W momencie, kiedy planujemy, że tak powiem, wyłącznie, że tak powiem, samą kolej, czy tramwaj, znaczy tramwaj, to może jeszcze pół biedy, ale kolej bez, że tak powiem, właśnie tych rozwiązań usprawniających komunikację porzeczną, no to mamy klasyczny przykład tego, że potem stoimy pół godziny w korku pod przejazdem kolejowym. Natomiast w sytuacji, kiedy jesteśmy w stanie to rozwiązać, to wtedy mamy efekt dobry dla jakby obu użytkowników, czyli tego, który idzie na piechotę, czy jedzie samochodem, jak i tego, który przemieszcza się tą koleją. Tak, więc tutaj, zresztą jest świetny przykład, akurat kolej metropolitalna pomorska, to jest może i jedna sprawa, ale taki chyba najbardziej ewidentny przykład, czyli modernizacja szlaku kolejowego Warszawa-Gdańsk.

Prof. Tomasz Komornicki

Trzy zostały jeszcze przejazdy pod Ciechanowem, ale prawie nie ma.

Prof. Piotr Lorens

Ale proszę Państwa, dzięki temu dojazd z Warszawy do Gdańska skrócił się z czterech godzin do dwóch i pół. W związku z tym już teraz nikt o zdrowych zmysłach nie jedzie koleją, znaczy nie jedzie samochodem, przepraszam, natomiast wszyscy jeżdżą koleją, przepraszam.

Prof. Tomasz Komornicki

Dobrze. Czy Pani tutaj jeszcze coś chciała dodać?

Dorota Chudowska-Rączka

Ja, bo tutaj Pan się pytał, kiedy konsultować, czy przed, czy po. Więc ja byłam na takim spotkaniu, kiedy Winnie Muss przyjechał do Katowic i prezydent Uszok właśnie go zapytał, jako uznanego projektanta z wiodącej pracowni europejskiej, jak Pan to robi, realizując takie inwestycje, kiedy należy to konsultować. Właśnie też tak, jak Pan pytał, czy przed, czy po. No i on powiedział, że cały czas, że ten proces konsultacyjny, że on powinien się odbywać non-stop. No i to jest taki model zachodni. Ale też weźmy pod uwagę, że jednak te społeczeństwa bardziej aktywnie biorą udział w życiu publicznym,

u nas nie jest to takie oczywiste. No, jeżeli ogłaszamy konsultacje, teraz przy każdej okazji ogłaszamy konsultacje i chcemy prowadzić te procesy partycypacyjne. One się nie zawsze udają, bo raz, że tych konsultacji jest bardzo dużo, dwa nie wszyscy w równym stopniu są zainteresowani, dwa, jeżeli są zainteresowani, to zwykle to jest ta sama grupa osób. Więc znowu bym wróciła do tematu edukacji i przyzwyczajania się do pewnych rozwiązań i wtedy pewnie to będzie nam łatwiej wszystko szło.

Prof. Tomasz Komornicki

Tak. To ja już tylko w dwóch słowach odpowiem, Pan pytał o te strategie. Tak, oczywiście, ja bym powiedział, że nawet to nie o to chodzi, że one są formułowane w sposób sprzeczny. Raczej mamy taką tendencję, że we wszystkich dokumentach jesteśmy skłonni robić zapis listy życzeń, prawda? I z doświadczenia mojego, przy powstawaniu różnych dokumentów, gdzie byłem współautorem jakiejś wersji eksperckiej, a potem powstawała wersja, że tak powiem, urzędowa, to na ogół było to tak, że dążono do tego, żeby dołożyć tych celów więcej. Czyli w związku, z czym jest ogromna długa lista tego, co chcemy osiągnąć, ale nic nie jest wtedy de facto priorytetem. Więc to raczej ten mechanizm działa, a potem w efekcie są te sprzeczności, o których Pan powiedział. Jeżeli chodzi o kwestie konsultacji, troszeczkę Pani odpowiedziała za mnie to, co chciałem powiedzieć. Ja mam bardzo wstrzemięźliwy stosunek do tego, również z doświadczeń w społeczności lokalnej, w której sam funkcjonuję, jest tak, że zainteresowanie tym jest po stronie osób, które wyrażają najostrejsze poglądy. Czyli są bardzo bezpośrednio zainteresowani, mieszkają przy konkretnej ulicy i tak dalej. Reszta osób jest w ogromnej mierze niezainteresowana, w związku, z czym wynik tych konsultacji, jest często wynikiem bardzo partykularnych, lokalnych interesów, a nie interesów całej społeczności, prawda? Także tutaj ja bym bardzo był ostrożny, a można by też powiedzieć, że konsultowanie czegoś po, to jest wymuszenie, no tak delikatnie bym to stwierdził. Zdecydowanie opowiadam się za konsultowaniem przed, prawda? Dlatego, że to nie wzbudza, to jest kwestia całego zaufania i powodzenia inwestycji i to w naszych warunkach absolutnie bym tego nie widział. Proszę Państwa, bardzo serdecznie dziękuję wszystkim panelistom, dziękuję Państwu za wybór tego panelu, dyskutantom, za zabranie głosu. Jak widać nie wyczerpaliśmy tematyki, bo jeszcze pewnie moglibyśmy kolejne rundy zrobić, ale mamy szansę w innych panelach uczestniczyć. Także bardzo serdecznie jeszcze raz dziękuję i dziękuję ministerstwu za zaproszenie naszego grona. I rozumiem, że mogę na kawę zaprosić, tak? Jest przerwa w tej chwili.