

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Nazywam się Łukasz Malinowski, jestem z zespołu doradców gospodarczych TOR, z jego wydawniczej części, czyli tej, która odpowiada za funkcjonowanie i wydawanie między innymi portali Transport Publiczny, Rynek Kolejowy i Rynek Infrastruktury. Pozwolę sobie na chwilę jeszcze zostać tutaj na stojąco, zaraz do Panów dołączę. I na początek mam w ramach wprowadzenia kilka obrazków, które mam nadzieję będą dla Państwa interesujące. Nasz panel pod tytułem „Zarządzanie zmianą w środowisku miejskim, jak kształtować przestrzeń ulic śródmiejskich, aby były atrakcyjne dla transportu niezmotoryzowanego i pieszego”. Na początek taka uwaga, że to bardzo fajnie, że my właśnie o tym rozmawiamy, o tych ulicach, które mają być atrakcyjne dla ludzi nieposiadających samochodów, bo do tego to można sprowadzić czy do z samochodu niekorzystających, natomiast nie zawsze było tak, że myślenie o mieście i o tym jak, o kierunku, w jakim zmiany w mieście powinny zachodzić, powinny iść w tym właśnie kierunku. Tutaj są dwie zdjęcia, dwa zdjęcia z makiety przygotowanej na wystawę światową w trzydziestym dziewiątym roku, one pokazywały miasto przyszłości, czyli roku sześćdziesiątego, czyli dla nas już dość powiedziałbym głęboka przeszłość, natomiast proszę zwrócić uwagę na to, że wtedy właśnie tutaj pokazywano ogromne, w ogromny sposób rozbudowaną infrastrukturę drogową, liczne pasy dla samochodów, rozwiązania bezkolizyjne, takie, w których pieszy tak na dobrą sprawę był zepchnięty tylko do tego miejsca, w którym samochód zostawiał pod budynkiem i dopiero dalej się przemieszczał. Oddając honor temu, co było na tej makiecie, tam linia kolejowa do lotniska zlokalizowanego poza miastem była. To jest okładka Młodego Technika, rok sześćdziesiąty, Warszawa. Jeden, co najmniej budynek powinien być dla wszystkich rozpoznawalny, natomiast no też widzimy tutaj bardzo dużo samochodów, w tym nieustannie pojawiające się chyba od lat czterdziestych różnego rodzaju pojazdy latające, które szczęśliwie chyba do tej pory w żaden sposób się nie ziściły. Teraz te wizje przyszłości, artystów czy projektantów wyglądają zupełnie inaczej. Tutaj już tylko jeden obrazek współczesnej wizji zielonego Paryża przyszłości, w którym tak na dobrą sprawę bardzo musimy się mocno wyteżać wzrok, żeby zobaczyć, że gdzieś w ogóle jakiś jeden samochód jest, o tutaj, jakiś kilka jeszcze, kilka jeszcze zostało, natomiast jak Państwo zauważą tutaj jakieś są różne pływające urządzenia czymś porośnięte, więc naprawdę bardzo daleko ta zieleń poszła. Do tego może jeszcze na chwilę wrócimy. Tutaj kilka obrazków pokazujących według amerykańskich architektów jak projektować ulice. Ja wybrałem tylko cztery, cztery przykłady dla ulic, które tutaj są opisane w tym powiedzmy przewodniku pokazane są różne rozwiązania dotyczące różnych, ulic o różnym charakterze pełniących różne funkcje. W praktyce wprowadzanie rozwiązań pro pieszych często wyglądają, wygląda tak jak te z Zurychu. Tutaj akurat pogoda nie była najlepsza, ale myślę, że kilka rozwiązań, o których będziemy zapewne mówić, widać. Tutaj mamy miejski plac, na którym nie możemy mówić o żadnym separacji ruchu kołowego czy drogowego, tam też można swobodnie przejechać w niektórych miejscach samochodem. Tutaj mamy starszą część miasta, widzimy dużo, dużo zaparkowanych w różnych miejscach rowerów, no i przemykający też pomiędzy zabudowaniami w jednym i w drugim miejscu tramwaj. Tego chyba tutaj za dobrze nie widać, ale wydaje mi się, że to jest w tym miejscu i... i tutaj też kawałek widać, że wszystkie ulice, które dochodzą do głównych ciągów komunikacyjnych są zbudowane w ten sposób, że to pieszy cały czas idzie po tym samym poziomie, natomiast, jeżeli samochód przejeżdża, no to musi pokonać ten swego rodzaju garb zrobiony z chodnika. Tyle na wstępie ode mnie. Mam nadzieję, że może któryś z Panów będzie chciał się później do, do tych obrazów odwoływać, więc zawsze będzie można, można do tego wrócić. Jakiej infrastruktury potrzebują nowoczesne miasta to jest pierwszy temat, jaki chciałbym poruszyć i o jaki chciałbym Panów spytać. Tak na dobrą sprawę chodzi mi tutaj trochę o odniesienie się do tej wizji, które przedstawiałem na początku, czy w tej chwili miasta, władze miejskie czy organizacje społeczne rzeczywiście myślą o mieście w zupełnie inny sposób i zrezygnowały już z tego przez wiele lat dominującego dogmatu samochodowego i podejścia pro samochodowego. Czy któryś z Panów chce zabrać pierwszy głos? Wskazać kogoś?

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

No to ja wobec tego.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

W takim razie bardzo proszę Panie Profesorze, każdy z Panów powinien być...

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Ja bardzo dawno nic nie mówiłem, więc krótko, protestuję przeciwko pierwszemu zdaniu. Przez ostatnie dziesięciolecie infrastruktura, infrastruktura transportowa w miastach była rozbudowywana głównie z myślą o transporcie indywidualnym, jakie są tego skutki? Brakuje mi w tym zdaniu słowa w śródmieściach, a nie miastach, bo przecież sesja jest poświęcona obszarom śródmiejskim i teraz gdyby dodać tam po infrastruktura transportowa w śródmieściu miast to wtedy to zdanie byłoby całkowicie niesłuszne, dlatego że w większości miast polskich nie rozbudowywano struktury drogowej, wręcz przeciwnie tutaj Pana wyręczam, Kraków na przykład już wiele lat temu zahamował jakiekolwiek inwestowanie w drogi w obszarze śródmiejskim, wręcz przeciwnie podzielono centrum miasta na rejony o różnym podejściu do samochodów, do samochodu, trzech wieszczów zostało przecie... podzielonych na sekcje takie, że nie można po trzech wieszczach jeździć tranzytem, prawda? No, bo są takie te odcinki. Widzę, że Pan się ze mną nie zgadza, no, ale, wszystko jedno, w każdym bądź razie nie dobudowywano tam dróg, także i... i rzeczywiście myśmy odziedziczyli fatalne projekty jak szerokie ulice w Warszawie, bo była zniszczona, ale ja mogę podać wiele przykładów miast polskich, w których nie dobudowywano w śródmieściach dróg.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Kraków w takim razie, jakbym mógł się odnieść wywołany.

Łukasz Franek, z-ca dyrektora d/s transportu - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Czy aleje są, wciąż mają charakter tranzytowy? Tak pół żartem, pół serio to można powiedzieć, że ten tranzyt ma charakter bardziej lokalny, jeśli akurat droga numer siedem z Warszawy jest remontowana, bo wtedy przechodzi ten tranzyt w kierunku Zakopanego na obejście autostradowe, jeżeli akurat remontowana jest droga numer jeden i droga ekspresowa osiem to wtedy jest od strony Radomia i wtedy aleje są naturalną obwodnicą.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Nie pierwszy raz to jest wina stolicy, tak? Że coś w Krakowie.

Łukasz Franek, z-ca dyrektora d/s transportu - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Tak. Nie, ale tak to oczywiście pół żartem, pół serio. Niemniej jednak rzeczywiście Kraków decyzją wielu mądrych osób pod koniec lat osiemdziesiątych zaczął tą politykę ograniczenia dostępności samochodem, która tak naprawdę jest cały czas kontynuowana, znaczy nowe obszary znajdują się wewnątrz plant w tej strefie w zasadzie zamkniętego ruchu, kolejne ulice są zupełnie zamykane dla ruchu, to jest tak zwana obecnie strefa A. Tych ulic jest już bardzo dużo, długość to jest około trzech i pół kilometra, o ile kojarzę około osiemdziesięciu hektarów chyba powierzchni, która jest dedykowana w ciągu dnia, oczywiście dostawy są rano realizowane, to też jest odrębny problem. Natomiast poza tym strefa B, czyli strefa ograniczonego ruchu do osób, które muszą wjeżdżać. Teoretycznie na ten temat jest dyskusja, kto naprawdę musi, na jakich zasadach, bo to też rodzi pewne nieporozumienia czy choćby w kwestii identyfikatorów, et cetera. Natomiast... my w tej chwili prowadzimy taką dyskusję

odnośnie kierunków działań na przyszłość, bo rzeczywiście te decyzje, które były kiedyś podejmowane dotyczyły ścisłego śródmieścia, natomiast Kraków bardzo silnie się rozbudowuje w tej chwili, to znaczy to z jednej strony cieszy, bo i rynek pracy, i... jakby możliwości, jakości życia od strony takiej ekonomicznej bardzo mocno rosną, ale jest to gigantyczne wyzwanie dla miasta, bo też to śródmieście funkcjonalne jak to nazywamy, ono też wychodzi już poza obręb nawet drugiej obwodnicy i tak naprawdę rozpoczęliśmy taką dyskusję odnośnie tego, w jaki sposób widzimy dostępność do obszaru, który urbanistycznie jest zdefiniowany. I tu jest pełna... jak najbardziej zgoda, co do tego, co Pan Profesor powiedział, no tu już nic się nie będzie budowało. Została oddana do użytku ostatnie odcinki drugiej obwodnicy, ona jest skończona w pełni, można dyskutować o charakterze skrzyżowań, były czasami dyskusje czy ronda powinny mieć jeszcze estakady nad sobą, te najważniejsze węzły, czy nie, ale infrastrukturalnie tutaj nie pojawi się już nic nowego, a widzieliśmy z prezentacji Pana Profesora, ten wskaźnik motoryzacji jest póki co, trend, jaki jest i no trzeba dyskutować, jeśli się ma zdefiniowaną podaż przestrzeni publicznej w całym tym śródmieściu to pytanie brzmi w jaki sposób nim zarządzać, tak? I w zasadzie w Krakowie pomimo tego, że różnimy się, co do narzędzi, które mają być do tego wykorzystywane, to chyba zgadzamy się, co do tego, że nie ma innej drogi niż jakaś reglamentacja tą przestrzenią, bo, bo inaczej po prostu się nie pomieścimy ze wszystkim, no i w tej chwili to się dzieje.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Właśnie Pan Prezydent.

Grzegorz Hayder, zastępca prezydenta Przemysła

Znaczy ja... kilka zasadniczych problemów takich, a propos nawet wystąpienia wprowadzającego Pana Profesora chwilę temu. Ponieważ ja niestety uważam, że Przemysł jest takim miastem, które żyje pod szantażem niezmotoryzowanych mieszkańców i nie tylko. To wynika z bardzo prostej rzeczy, ja w tym, wskaźnik zmotoryzowania, tak? Dla Przemysła szybko przeliczyłem, nawet gdyby prognozę liczyłem i w Przemyslu wyszło mi, że na tysiąc mieszkańców przypada sześćset czterdzieści pięć samochodów. Czyli, że tak powiem, żadna tam Lizbona... Rzym czy jakieś inne Sopoty nie będą nam podskakiwać. Oczywiście prawda jest taka, że z tego wskaźnika, z tych czterystu tysięcy samochodów zarejestrowanych na koniec ubiegłego roku, tak naprawdę odliczamy około jedenastu tysięcy samochodów, które... nigdy po Przemyslu jeździć nie będą, bo generalnie jeżdżą za wschodnią granicą. I taka jest mniej więcej skala zjawiska. Mamy w Przemyslu zarejestrowanych jedenaście tysięcy samochodów na współwłasność z obywatelem Ukrainy. Uwaga, ostatnio ruszył rynek mołdawski. W Przemyslu rejestrujemy samochody na, na... na obywateli mołdawskich, więc, więc rynek się rozwija, ale to tak żartem, natomiast powiem szczerze Państwu, że w Przemyslu dyskusja na temat, na temat ograniczenia dostępności centrum, które przypominę, no nie chcę się porównywać z Krakowem, ale ma podobny charakter jak krakowskie, to znaczy jest to średniowieczna zabudowa zabytkowa, jeszcze na dodatek w przeciwieństwie chociażby do Krakowa, że tak powiem, nieplaska, to znaczy jest dość duża różnica poziomów nawet w ścisłym centrum, w związku z tym są jakieś dyskusje na temat wyłączenia niektórych ulic, zamknięcia z... starówki dla samochodów kończy się gigantycznymi awanturami ze strony i mieszkańców tego terenu, i osób prowadzących działalność gospodarczą na tym terenie i osób, które że tak powiem, przyjeżdżają do pracy do urzędu, do, na zakupy, więc jeżeli postawić pytanie, czy w Przemyslu kierujemy się właśnie takim trendem odzmotoryzowywania centrum, nie. Nie. Nikt, nikt, który, kto... kto zależy od woli mieszkańców, a prezydent czy radni takimi osobami są, nie odważył się i myślę, że się jakiś czas nie odważy do, do podejmowania takich działań w ścisłym centrum, w śródmieściu. Czym innym jest budowanie nowych dróg i to już od kilku lat jest prowadzone, że jak budujemy coś nowego, na przykład drogi, etapy drogi... drogi, drogi obwodowej miasta Przemysła, które były przez ostatnie pięćdziesiąt lat, można tak powiedzieć, były największe inwestycje realizowane w Przemyslu, dwa odcinki drogi obwodowej, czy nawet mówiliśmy, część się rozpoczynała, przebudowa jednej z dróg wjazdowych do Przemysła, jest

jasne, że jeżeli modernizujemy coś, przebudowujemy to dostępność pieszo – rowerowa jest pewnym priorytetem. Czyli budowanie wzdłuż tych dróg ścieżek rowerowych o odpowiedniej szerokości i standardzie, odrębnego chodnika, by nie był to ciąg pieszo – rowerowy, tylko odrębne pasy, jak najbardziej tak. Chociaż sami mieszkańcy przeciwko takiemu rozwiązaniu protestują. W... na jednym ze spotkań właśnie przed przebudową tej drogi, o której myślę, no mieszkańcy wprost zapytali, znaczy oskarżyli prezydenta o marnowanie publicznych pieniędzy, tym, że chciał z dwóch stron zrobić chodniki i ścieżki rowerowe. W ogóle, po co ścieżka rowerowa jak nikt na rowerach nie jeździ.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Adam?

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

To ja, jeśli mogę, nie wiem czy słycać mnie dobrze.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Tak, tak, wszystko słycać.

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

Mikrofon działa, najważniejsze. Chciałem się troszeczkę nie zgodzić z Panem Profesorem.

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Ryzykowne, ale...

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

Nie no, właśnie pozwolę, pozwolę, pozwolę sobie tylko, w pewien specyficzny sposób też zinterpretuję to pierwsze zdanie. Pierwsza moja wątpliwość jest taka, mówimy o transporcie indywidualnym, oczywiście samochodowym, ponieważ rozbudowywanie infrastruktury, zwłaszcza w centrach miast, jeśli chodzi o infrastrukturę rowerową w Polsce nie miało miejsca. Dopiero w tej chwili powoli zaczyna się coś w tym temacie dziać, między innymi, jeśli chodzi o infrastrukturę w postaci kontra pasów rowerowych i stref tempo trzydzieści, ale należy pamiętać, że jeszcze do niedawna rozporządzenie Ministra Budownictwa uniemożliwiało tworzenie pasów rowerowych na nowych ulicach, tak? Cała infrastruktura rowerowa miała być tak naprawdę tworzona tylko i wyłącznie, jako odseparowana od ciągów jezdnych. W przypadku, dopuszczono to tylko w przypadku ulic, które już istniały i był to jeden z powodów, dla którego nawet w przypadku niedużych ulic ta infrastruktura rowerowa wydzielona nie powstawała, bo po prostu nie było zwyczajnie miejsca w ramach linii rozgraniczających dla konkretnych ulic. Jeśli popatrzymy sobie na to pytanie czy tą tezę może bardziej, która jest zawarta w pierwszym zdaniu w sposób czy znamy jakieś inwestycje na obszarach śródmiejskich, które rzeczywiście tylko mówiły o transporcie indywidualnym to zapewne nie tak łatwo będzie znaleźć przykłady takich inwestycji jak chociażby przykład trasy średnicowej przez Koszalin, która przecięła całą śródmiejską tkankę całkowicie niszcząc układ urbanistyczny miasta poniemieckiego po drugiej wojnie światowej i jest to tylko i wyłącznie nasze polskie dzieło, tak? To my to miasto zniszczyliśmy, tak specjalnie chciałem jakiś inny przykład poza tymi dużymi miastami podać, nie patrzę tak krytycznie na Koszalin, ale jest to taki jeden powiedzmy ze sztandarowych moim zdaniem przykładów w skali Polski. Ale jeśli spojrzemy już w skali rozwiązań, jeśli chodzi o inżynierię ruchu, być może, jako osoba, która nie ma wykształcenia technicznego wbrew temu jak zostałem podpisany nie powinienem się wypowiadać, natomiast, w tej materii, natomiast wydaje mi się, że tutaj potrzebne jest pewne... skorygowanie tego jak w latach dziewięćdziesiątych myślano o przestrzeni tej właśnie w ramach pasa

drogowego. Być może ulice nie zawsze były poszerzane, jeśli chodzi o dokładanie dodatkowych pasów ruchu, ale czymś nagminnym było tworzenie wydzielonych lewo i prawo skrętów i poszerzanie jezdni bardzo często kosztem chodnika tudzież pasa zieleni. To jest rozwiązanie, które w wielu polskich miastach niestety było przyjmowane, jako standard. Drugim takim rozwiązaniem, które też miało poprawić przepustowość i co do czasu, co do pewnego, pewnych warunków być może i działało to były zatoki autobusowe, które w chwili obecnej, jeśli popatrzymy sobie na ulice o wąskich pasach drogowych bardzo poważnie utrudniają kreowanie polityki, która wspierałaby ruch pieszy i także ruch rowerowy. Proszę spojrzeć jak na ulicy o przekroju jeden raz dwa w momencie, kiedy mamy głębokie zatoki autobusowe, jak trudno jest poprowadzić zgodnie z obecnymi wymaganiami technicznymi wydzieloną infrastrukturę rowerową... Wiele takich ulic posiada w przypadku Warszawy nawet dwa albo trzy pasy ruchu i mimo wszystko posiadają zatoki. My mamy w Warszawie przykłady ulic, gdzie mimo istniejącego buspasa dzięki dobrej polityce miasta w tym kierunku, aby poprawiać prędkości transportu zbiorowego opartego o autobusy w centrum miasta, posiadamy przy buspasach zatoki, to jest między innymi przystanek przy Rondzie Dmowskiego, gdzie obok jezdni o przekroju dwa razy trzy pasy ruchu wszystkie przystanki ulokowane są w zatokach. Pytanie, co projektant miał na myśli tworząc te zatoki autobusowe przy pasie, który służy tylko tak naprawdę do ruchu autobusowego i w pewnych momentach także do włączania się z tego buspasa na dwa pasy przeznaczone dla osób i trzecie dla samochodów osobowych, i trzecie takie rozwiązanie, które wydaje mi się także ma bardzo w tej chwili złe skutki dla tego jak wygląda nasza przestrzeń w centrum, to jest tworzenie miejsc do parkowania ukośnego tudzież prostopadłego przy ulicach, które się do tego nie nadawały. I tutaj znowu przykład Alei Jerozolimskich w Warszawie. Z tego, co pamiętam zgodnie z analizą funkcjonowania buspasa przy Alejach Jerozolimskich jednym z głównych powodów, dla którego autobusy po buspasie jeżdżą w takim tempie, w jakim jeżdżą, ono i tak nie jest najgorsze, jeśli cała ulica stoi, natomiast mogłoby być szybciej, jest to, że zdecydowano się w pewnym mieście, momencie na stworzenie miejsc do parkowania prostopadłego tudzież ukośnego i każdy autobus wykonujący, każdy samochód wykonujący manewry wjeżdżania tudzież wyjeżdżania z tego miejsca będzie stopował nam pojazdy poruszające się wydzielonym buspasem. Także takich rozwiązań możemy pewnie znaleźć jeszcze więcej i jak dla mnie są one dowodem na poparcie tej tezy, że myśłano przede wszystkim o transporcie indywidualnym, a przede wszystkim tej bardzo krytykowanej obecnie na obszarach śródmiejskich przepustowości. To spojrzenie jest także widoczne w przypadku przebudowy sygnalizacji świetlnej, która dąży bardzo często tylko do przepuszczenia tak naprawdę dodatkowej liczby samochodów przez jedno skrzyżowanie, natomiast dla efektu funkcjonowania całej sieci efekt ma niewielki, wiąże się natomiast z bardzo dużymi kosztami, które w tej chwili często ponoszone są właśnie w przypadku rozbudowy infrastruktury rowerowej. Dostosowanie sygnalizacji świetlnej właśnie do tego, aby na tych skrzyżowaniach, gdzie powstały lewo, prawo skręty, aby zapewnić odpowiednie czasy ewakuacji, jest zadaniem bardzo, bardzo trudnym w wielu przypadkach. I z tego powodu pozwoliłem sobie na taką małą niezgodę z Panem Profesorem.

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Oczywiście. To jest dyskusja panelowa przecież.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Ja też mam taką uwagę, nie ma zbyt dużo osób, jeśli chodzi o słuchaczy, więc ja bardzo zachęcam do zabierania, zabierania głosu, myślę, że jeżeli Państwo się postarają to nawet bez, bez wsparcia mikrofonu dodatkowego można się tutaj włączyć, więc gdyby ktoś miał pytania do panelistów czy chciałby się na, na któryś z tematów wypowiedzieć to zachęcam do, do dawania znaku i nie będzie z tym żadnego problemu. Czy Pan Igor Szóstakowski chciałby jeszcze tutaj dorzucić?

Igor Szóstakowski

Tak, ja chciałem się odnieść do, do słów Pana Prezydenta, że... znaczy tutaj Pan słusznie zauważył, że jeżeli nie robimy żadnej przebudowy, żadnych inwestycji to, to działania przeciwko użytkownikom aut są, są, są skazane na porażkę i są, są, są skazane na protesty. Na szczęście mówiąc o, jeżeli już mówimy o śródmieściu, ja zawsze w głowie mam nasze gdańskie śródmieście historyczne, tam... dzięki właśnie trzeźwemu myśleniu podczas remontów ulic udało się pozamykać wręcz ulice, całe odcinki ulic od samochodów, odciąć, odciąć tam ruch samochodów poprawiając tym samym jakość ruchu pieszych oczywiście, rowerzystów, nie zapominając o rowerzystach, ale o tym pewnie jeszcze później w szczegółach takich technicznych, dlaczego, dlaczego rowerzyści są takie, tak ważni u nas. Ja sam byłem użytkownikiem jednej z ulic praktycznie codziennie dopóki ona nie została, nie rozpoczęto jej remontu. Jakoś tak to jest w głowie każdego użytkownika drogi, że w momencie, kiedy... ona jest remontowana znajdujemy sobie jakieś inne ścieżki i tak naprawdę pewnie można by było znaleźć robiąc odpowiednie analizy ruchu bardzo dużo ulic w mieście, w śródmieściu, które tak naprawdę po remoncie można by było zamknąć dla ruchu. Ludzie by się do tego przyzwyczaili, nawet by tego nie zauważyli. U nas to się udaje. To skutkuje dalszymi zamknięciami i tak naprawdę w ścisłym śródmieściu historycznym powoli, powoli zbliżamy się do takiego ideału, gdzie mamy naprawdę swobodne przejścia dla, dla pieszych... no w zasadzie wzdłuż i w poprzek całego śródmieścia historycznego, ale to ma, mam nadzieję uszczegółowić później jeszcze.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Właśnie tak, powoli przechodzimy do wątków, które ja chciałem w drugim, w drugim temacie poruszyć, czyli do tego, jaka ulica jest ulicą przyjazną dla mieszkańców. Oczywiście my tutaj pamiętamy cały czas o tym, że my mówimy przede wszystkim o ulicach śródmiejskich. Wcześniej usłyszeliśmy od Adama kilka przykładów rozwiązań niezbyt dobrze wpływających na to jak pieszy czy rowerzysta może z ulicy skorzystać, ale myślę, że jeszcze nie wszy... o nie wszystkim powiedzieliśmy. Mamy przejścia podziemne, mamy różnego innego rodzaju bariery architektoniczne, co jeszcze przeszkadza pieszemu i to pytanie na początek, żebyśmy później mogli przejść do tego jednak, w jaki sposób to życia pieszego ułatwić.

Adam Zająć, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie - Koordynator ds. dostępności technicznej

Rozumiem, że to pytanie jest z myślą o mnie.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Tak, tak.

Adam Zająć, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie - Koordynator ds. dostępności technicznej

Szanowni Państwo, wydaje mi się, że jakby głównym problemem, jeśli chodzi o diagnozę ruchu pieszego w tej chwili to jest tak naprawdę odejście od myślenia o takiej kategorii jak osoby poruszające się pieszo, jako jednorodnej kategorii osób. Czy będziemy mówić o osobach, które mają dojeżdżać do pracy, czy będziemy mówić o mieszkańcach, którzy jakiś odcinek mają pokonać, tak naprawdę ze względu na to, że ruch pieszy jest jedyną formą transportu, jeśli nazwiemy to transportem, dostępną dla każdego mieszkańca, tyle znajdziemy tak naprawdę grup, osób, które mogą korzystać, tak. W tej, mówiąc o dostępności architektonicznej, nie mylić z dostępnością transportową, o której mówił dzisiaj Pan Profesor stosunkowo dużo, ważne jest, aby zagwarantować takie rozwiązania techniczne, które będą rzeczywiście powalają wszystkim użytkownikom, nieważne czy to będzie osoba poruszająca się na wózku, czyli taki najbardziej, najczęściej poruszany przykład osoby, która ma problemy z przestrzenią, czy osoba z wózkiem dziecięcym, czy też osoba niewidoma, pozwalały na w miarę komfortowe korzystanie z ulicy. Jeśli chodzi o obszary śródmiejskie to oczywiście tutaj Warszawa ma bardzo dużo w tej chwili do zrobienia, mówimy przede wszystkim o systemie przejść podziemnych w ścisłym centrum w okolicach Pałacu Kultury, ale mówimy także o

wielu obiektach mostowych, przede wszystkim kładka, czasem są to wiadukty z rozwiązanymi ciągami pieszymi, które nie posiadają odpowiednich... nie posiadają odpowiednich udogodnień tudzież te udogodnienia są tak niskiej jakości, mam na myśli chociażby podnośniki i duże problemy z ich serwisowaniem, że nie są tak naprawdę w tej chwili w żaden sposób dostępne dla osób, które nie są młode, nie są w stanie przejść dwóch, trzech pięter bez problemu po schodach, bo często są to takie różnice wysokości i wreszcie nie są dostępne dla osób, które gorzej widzą, tak? Ponieważ takie stopnie, tutaj mamy zdaje się stopnie też wymienione, schody mamy wymienione, zwłaszcza w przypadku obiektów mostowych, jeśli nie posiadają odpowiednich oznaczeń potrafią być dużym problemem nawet dla osób dobrze widzących, wystarczy, że są po prostu słabo oświetlone, tak? I mamy szereg takich niedużych rzeczy, które możemy zrobić w tej przestrzeni, to jest moja codzienna praca, znajdowanie takich drobnych udogodnień, które możemy... tak naprawdę wykonać, aby poprawić warunki ruchu pieszego w różnych miejscach miasta. Tutaj wydaje mi się, że akurat adresowanie tego do obszarów śródmiejskich w większości miast w Polsce nie będzie tak widoczne, ponieważ z reguły mówimy o tych, największy problem sprawiają te ciągi komunikacyjne, które zostały ukształtowane w epoce takiego modernistycznego myślenia, pełnej segregacji ruchu pieszego od ruchu kołowego. Chociaż też chciałbym powiedzieć jedną rzecz, czytając książkę Józefa Sigalina o Trasie Łazienkowskiej, te rozwiązania, które w ramach Trasy Łazienkowskiej w Warszawie, ci z Państwa, którzy znacie to polecam rozważyć, były wtedy traktowane, jako rozwiązania przyjazne pieszym właśnie ze względu na to, że wykluczono kolizję ruchu pieszego z ruchem kołowym i teraz, i byłoby to potwierdzeniem mojej tezy, że jeśli będziemy patrzeć na osoby piesze tylko, jako na osoby pełnosprawne, które nie mają problemu z pokonywaniem wysokości za pośrednictwem stopni, które dobrze widzą, które mogą energicznym krokiem pokonać znaczne dystanse, wtedy nie będziemy dostrzegać tych wielu drobnych barier, które tak naprawdę zniechęcają do skorzystania z innych form transportu niż transport indywidualny, i mam tutaj na, na myśli także takie czynniki jak szerokość chodników tudzież nieuporządkowane parkowanie, które w Polsce tak się utarło, że zaparkować samochodem można wszędzie, nawet w zatoce autobusowej, jeśli będziemy utrudniać wymianę pasażerską na przystanku to także jest to zrozumiałe dla uczestników ruchu, dużo bardziej niż osoba, która wychodzi na jezdnię, aby ominąć tak zaparkowany pojazd, bo nie ma warunków do tego, aby skorzystać z ciągu pieszego.

Igor Szóstakowski, Wydział Architektury, Politechnika Gdańska

Właśnie, ja bym chciał się skupić na tym, co mówiłeś o takich drobnych rzeczach, że jakby głównym problemem pieszego na jezdni, na drodze, właśnie na drodze czy jezdni, czy ulicy, to jest chyba od ogółu zaczynając to, że drogę projektujemy w skali zupełnie nieprzystosowanej do człowieka, projektujemy ją w skali jeden do pięćset, ja jestem architektem i w tej, w tych kategoriach sobie to próbuję rozpatrzyć dla człowieka, dla kogoś, kto porusza się pieszo, niezależnie od tego czy jest sprawny, czy jest, czy... czy, czy z jakiegoś powodu ma utrudnioną tę mobilność. Trzeba by było projektować tak naprawdę ulice czy przekroje ulic w skali jeden do sto czy, czy nawet dokładniejszej, właśnie zwracając uwagę na takie drobne rzeczy jak... krawężniki, nawet wysokości dwóch centymetrów czy, czy to, że tak jak pokazałeś tam wcześniej na... na slajdzie jednym, że to samochód musi wiedzieć, że wchodzi, wjeżdża w strefę przeznaczoną dla pieszych, czyli w chodnik. Wszystkie zjazdy indywidualne naprawdę powinny być przecięte chodnikiem, to nie powinno być tak, że... że kierowca widzi z odległości kilometra swój zjazd, może tam pędzić, skręcić, jest zadowolony, a pieszy musi uważać. To, co powiedziałeś o mijaniu... aut to jest też bardzo istotne, ale nawet w kontekście samych przebudów... chodników czy samych budów... które znajdują się zaraz przy chodnikach, często te place budów wychodzą na chodnik, stawiamy znak zakaz ruchu pieszym i nic w zamian tak naprawdę, nawet przejścia na drugą stronę nie, przejście na drugą stronę nie jest wyznaczone. Często to dotyczy ulic, w których wyznaczenie drobnego dwumetrowego pasa dla pieszych nie byłoby problemem. I właśnie takie zejście do tego, do tego szczegółu przy, na samym etapie planowania, na samym etapie projektowania wydaje się taką zupełną podstawą, którą... większość z projektantów zdaje się zapominać.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Ja chciałem tutaj dorzucić, że gdyby ktoś z Państwa chciał zobaczyć jak to wygląda w praktyce to w tej chwili w Warszawie remontowane są wiadukty kolejowe w ciągu Alei Prymasa Tysiąclecia i można sobie przejść, zobaczyć jak wygląda chodnik zamknięty z niewyznaczonym obejściem. Trzeba wiedzieć zanim się przejdzie przez... Aleje, że tam dalej już się przejść nie da, bo jeżeli ktoś by chciał to zrobić zgodnie z przepisami to musiałby się cofnąć. Praktyka jest taka, że codziennie rano do autobusu węzyk ludzi idących po jezdni razem z samochodami można zobaczyć, bo zaraz za płotem widać przystanek, który został przesunięty sto metrów dalej, więc to są rzeczy, które cały czas się dzieją. Tak swoją drogą jakby tutaj kolega Adam mógł kolegom od siebie podrzucić, żeby załatwili sprawę, bo rzeczywiście tam jest sytuacja dość niebezpieczna.

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

Myślę, że szybciej te wiadukty zostaną zburzone niż zdążymy cokolwiek zmienić.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Natomiast teraz może bym wrócił do... do Krakowa, który też ma nieco inne problemy w samym centrum tym historycznym czy na starówce i inne poza nim. Jak tutaj wygląda, jak staracie się zgrać te dwie sprawy ze sobą, czy te dwie przestrzenie?

Łukasz Franek, z-ca dyrektora d/s transportu - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Na Starym Mieście?

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Tak.

Łukasz Franek, z-ca dyrektora d/s transportu - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Pół żartem, pół serio znowu... trochę problematyczne słowo. Odnosząc się do tematu tego... tego punktu i infrastruktury, i też przez pryzmat... tego jak próbujemy działać w Krakowie, w mojej opinii infrastruktura po pierwsze musi być bezpieczna, jeżeli mówimy o śródmieściu i tutaj największe niebezpieczeństwo w tego typu obszarach to jest wobec niechronionych uczestników ruchu, tak? Bardzo, nie mówię, że niemożliwe, ale trudno jest się zabić w samochodzie na ulicach w śródmieściu, gdzie de facto zazwyczaj te prędkości są niższe, mniej jest też... no wszelkiego rodzaju infrastruktury, która sprzyja ciężkim wypadkom dla tych, którzy są otoczeni blachą, tak? Czyli w samochodzie. Natomiast już względem pieszych, rowerzystów, te działania, tutaj już mamy więcej, większą liczbę... potrażeń, wypadków i tak naprawdę gorąco wierzę w wizję zero względem właśnie niechronionych uczestników ruchu. I tak skonstruowana infrastruktura będzie zarazem wypełniała pozostałe kwestie związane z jakością życia, bo bezpieczna infrastruktura będzie zarazem przyjazna do funkcjonowania, nie będzie barierą w żadnym wypadku i na pewno nie będzie powiązana też z tym, co była mowa odnośnie rozdzielania... uczestników ruchu, no i tych klasycznych przykładowych przejść dla pieszych czy kładek, które jeszcze funkcjonują. My mamy w tej chwili dwa wciąż przejścia dla pieszych bardzo stanowiące dużą barierę w obszarze śródmieścia i drugiej obwodnicy, oba są planowane w tym miejscu przejścia nadziemne. Jedno, które zostanie przy dworcu jest trochę mniej uciążliwe, ponieważ z, no z trzech stron są pochylnie, tak? Więc tylko z jednej strony będą niedostępne pod kątem osób z ograniczoną mobilnością i to jest taki pierwszy, uważam, że jakby na to powinno być ukierunkowanie, jeżeli myślimy o infrastrukturze nie możemy się bać wyjść na ulicę z dzieckiem cały czas trzymając go za rękę, bo to jest, po galerii handlowej chodzimy puszczając dziecko luzem, tak? Ono sobie biega. W

śródmieściach miast to jest prawie często niemożliwe, bo po prostu czujemy to zagrożenie, tak subiektywnie idąc po prostu ulicą. Zresztą jest taki wskaźnik, który mówi o tym czy czujemy się bezpiecznie, to jest wtedy, gdy trzymamy lub nie dziecko za rękę na ulicy, tak? Jeśli ono biega swobodnie to znaczy, że nie odczuwamy strachu z tym związanego. I druga rzecz odnośnie infrastruktury i to jest też dyskusja w tej chwili w Krakowie. Uważam, że ulice, wszystkie ulice mniejsze, które nie są podstawowym układem ulicznym, nie stanowią podstawowego układu drogowego miasta, po którym przemieszcza się transport zbiorowy, które służą połączeniom na szerszą skalę pomiędzy dzielnicami, powinny być konwertowane i służyć przede wszystkim, jako, my to nazywamy, bo to się tak modnie przyjęło, woonerfami, tak? Zwał jak zwał, ale chodzi o funkcję. Te ulice powinny być przywrócone dla tych osób, które tam mieszkają, bo tylko tak zapewnimy jakość życia ludziom, którzy mieszkają w centrach miast i damy jakąś namiastkę tego, co mogą, mogli otrzymać jak tylko mają grubszy portfel i wyprowadzają się na przedmieścia, tak? Bo wyprowadzanie się na przedmieścia jest tak naprawdę z jednej strony oczywiście kwestią finansową, bo często mieszkania są bardzo drogie, ale z drugiej strony poszukiwaniem po ciężkiej pracy popołudniu swoich dwudziestu metrów kwadratowych czy pięćdziesięciu metrów kwadratowych zieleni, tego żeby dziecko mogło biegać przed domem, tak? Żeby miał gdzie zaparkować, bo jak mam garaż to się nie muszę martwić wracając do domu. I te wszystkie elementy, plac zabaw mam własny przed domem, prawda? Te wszystkie elementy, jeśli spróbujemy... pewnie w stu procentach się nie uda, ale w znacznym stopniu przekształcić te przestrzenie mniejszych uliczek pomiędzy budynkami wewnątrz kwartałów w taką formę podworców i ta jakość życia tam, one będą bezpieczne, rodzice nie będą się bali wypuszczać swoje dzieci na plac zabaw po drugiej stronie ulicy, to to będzie optymalne, to będzie z korzyścią dla jakości życia i z korzyścią też dla mobilności, bo im mniej osób wyprowadzi się z tych obszarów na przedmieścia, tym mniej osób wróci do tych samych obszarów później codziennie rano w korku przez całe miasto w swoim samochodzie, prawda? Więc myślę, że to są takie fundamentalne rzeczy, ale dyskusja jest ciężka, bo przekształcanie, my dzisiaj... aktywiści z jednej z organizacji malują odcinek trzystu metrów ulicy na zasadzie pomalowania, przesunięcia, prawda, donic, bo to jest takie, wskazania jakiejś drogi, ponieważ marzy im się... coś na kształt takich woonerfów jak w Łodzi są budowane. I dzisiaj wszystko fajnie nawet wyszło, rzeczywiście ta ulica nabrała kolorytu, mnóstwo młodych ludzi wymalowało ją, postawiło, siedziało na pufach. Rzeczywiście stworzono z tego jakąś taką przestrzeń, ale żeby to zrobić wczoraj my musieliśmy stoczyć gorące dyskusje też z mieszkańcami, którzy... pytali nas jak w swoim pięciu i półmetrowym suwem mam się zmieścić w moją bramę, prawda? Bo wy mi tu donice przesuniecie. Abstrahując od tego, że brama nie wiem czy miała dwa metry, no i oczywiście nikt nie będzie wtedy wjeżdżał na dwa razy swoim samochodem do takiej bramy, i to są takie dyskusje. To znaczy najpierw, nie jesteśmy monolityczni i to jest jasne, natomiast trzeba przejść trochę tak od ulicy do ulicy, od kamienicy do kamienicy pokazując, potem wdrażając. To, co w Łodzi zrobiono jest bardzo ciekawe, bo to rzeczywiście od razu jest namacalna trochę infrastrukturalnie różnica i ludzie to widzą jakoś. I może to tak na zasadzie przeszczepiania, tak? Tak jak przeszczepiały się pewne rzeczy w zakresie... tego jak pożerały kolejne samochody mniejsze ulice to teraz wrócimy, odwrócimy ten trend i te wszystkie przestrzenie będziemy oddawać, natomiast jest problem, ludzie mają samochody. I tego się w pięć sekund nie da zmienić.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Proszę Panie Profesorze.

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Ja jedno zdanie, jedno zdanie tylko, proszę Państwa. Ten temat jak kształtować ulice w obszarach śródmiejskich jest bardzo moim zdaniem dobrze opracowany w poradniku, ja wspominałem o tym poradniku, dostępnym wciąż na stronie internetowej, to jest, nazywa się „Poradnik. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich”. Można go, siedemdziesiąt chyba kilka stron, można go

ściągnąć jak się wpisze ten tytuł. Poradnik, „Poradnik. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich” był sfinansowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w 2013 roku.

Łukasz Franek, z-ca dyrektora d/s transportu - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Ja tylko nadmienię jedną rzecz, pełna zgoda Panie Profesorze, tylko problem w praktyce polega na tym, że jak idziemy na konsultacje to pierwsze pytanie jakby do mieszkańców jak widzą swoją ulicę, odpowiedź brzmi, wciśnijcie tyle miejsc parkingowych ile się da, prawda? I żaden podręcznik nie chce niestety dać do, do zrozumienia, że jest inaczej.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Rozumiem, że w Przemysłu to wygląda podobnie, jeśli chodzi o tą chęć posiadania czy...

Grzegorz Hayder, zastępca prezydenta Przemysła

To znaczy nie, generalnie chodzi o to, żeby do urzędu, najlepiej do gabinetu prezydenta samochodem wjechać, więc, więc... czy, a już do własnego domu najlepiej do salonu też. Więc, znaczy... szanowni Państwo, znaczy problem jest, w tej kwestii są chyba wszędzie takie same i wydaje mi się, że, wydaje mi się, że... my w pewnym momencie będziemy musieli tak jak, wracając do swojej pierwszej wypowiedzi, złamać ten, że tak powiem, to lobby samochodowe, do którego ja zresztą też należę, bo też nie mogę przyzwyczaić się do jazdy autobusem do pracy. Pewnie zajęłoby mi to tyle samo czasu ile jadę w tej chwili samochodem. Kiepskim usprawiedliwieniem dla mnie jest, że z żoną jedziemy prawie w to samo miejsce, więc teoretycznie dwoje nas w samochodzie codziennie siedzi. Natomiast, natomiast zmierzam do tego wątku otwierania ulic dla pieszych. Szanowni Państwo, wielokrotnie...

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Autobusem też by Państwo mogli razem jechać do pracy.

Grzegorz Hayder, zastępca prezydenta Przemysła

Tak, tak, oczywiście, oczywiście. Ale to... no niestety porażka póki co, natomiast muszę Państwu powiedzieć, że... wiecie, jaki w Przemysłu najczęściej jest postulat radnych czy mieszkańców, co zrobić na ulicy? To jest, że tak powiem, śpiący policjant. Zróbcie próg. Zróbcie próg. I powiem szczerze, że jak się patrzy czasami na te... na te, na te propozycje, jak najbardziej ma to uzasadnienie, ale się nie da. Dlaczego się nie da? Ano, że, bo ten próg musi być dwadzieścia metrów od budynku mieszkalnego. Ostatnio, ostatnio tak miałem zakodowane te dwadzieścia metrów, że tak się zafiksowałem, że nawet powiedziałem w pewnym momencie jednemu radnemu dobra, tutaj jest ponad dwadzieścia metrów, zrobimy próg. Tylko zapomniałem, że obok jest wiadukt kolejowy, a od wiaduktu musi być zdaje się trzydzieści pięć albo czterdzieści metrów. Więc... mówiąc, on się nie mieści. Więc, więc... a dla mnie próg, szczególnie na, ja nie mówię o drogach krajowych czy wojewódzkich, ale na lokalnych zupełnie czy wręcz nawet wewnętrznych drogach jest to bardzo dobre, raz, utrudnienie dla kierowcy, dwa, zabezpieczenie pieszego. Natomiast okazuje się, że, że w dziewięćdziesięciu pięciu procentach przypadków nie da się tego zrobić, przynajmniej tak twierdzą moi... moi urzędnicy, że nie da się tego zrobić w ten sposób, chyba, że zrobimy tak zwany wyniesiony to znaczy... on jest, że tak powiem, nie taki zwykły, gumowy, że tak powiem, który ma długość dziesięciu czy dwudziestu centymetrów, tylko wyniesiony taki metr, kilka, kilkanaście centymetrów na tym, nad ulicą jak się, no to wtedy ewentualnie. No, tylko położyć śpiocha takiego standardowego to jest zdaje się tysiąc, półtora tysiąca, zrobienie normalnego kilkanaście, więc... więc, więc wiele jest takich problemów, znaczy ja zmierzam do takiej bardziej generalnej tezy, wydaje mi się, że nasz ustawodawca... nie chce obdarzyć wóldarzy gmin... uprawnieniami do decydowania o tym jak chciałby, żeby jego miasto wyglądało. I daje różne takie, takie... takie czy wprowadza różne takie

obostrzenia, z czegoś tam oczywiście wynikające, przypuszczam, że te dwadzieścia metrów to wynika z jakichś tam drgań przenoszonych na, na budynki i ryzyko... ryzyko, nie wiem, uszkodzenia, zawalenia, ale okej. Jeżeli, jeżeli wójt, burmistrz, prezydent ma ochotę podjąć ryzyko, niech ma taką możliwość.

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

Chyba będziemy jeszcze rozmawiać o przepisach dotyczących kształtowania ulic z tego, co pamiętam to chciałem, tak mi się, taka przyszła mi do głowy myśl, która będzie, wydaje mi się pasowała do tego, co Panowie powiedzieliście, że rzeczywiście w tej chwili dosyć istotnym rozwiązaniem jest wprowadzenie takiej organizacji ruchu, która będzie nas przynajmniej prowadzić w kierunku wizji zero, tak? Zero ofiar śmiertelnych. Mamy miasta, wydaje mi się, że Zielona Góra w jednym roku osiągnęła wynik, kiedy żadna ofiara śmiertelna nie zginęła, żadna ofiara wypadku w Zielonej Górze, ale nie jestem w tej chwili pewien czy dobrze zapamiętałem miasto. Natomiast... samą organizacją ruchu nie załatwimy tak naprawdę tego problemu, jakim jest nieprzystawanie rozwiązań geometrycznych na ulicach do współczesnych wyznaczników tego jakbyśmy chcieli, aby wyglądała ulica. Jeśli naszym priorytetem będzie bezpieczeństwo ruchu to ulice ośmiometrowe o pasach, które będą miały cztery metry szerokości nie będą pozwalały, aby w łatwy sposób ani wyznaczyć azyle i tutaj separować ten ruch, bo będziemy musieli zapewnić dojazd dla dużych pojazdów, w związku z tym te pasy powinny mieć minimum trzy metry szerokości, z drugiej strony będą wymagały, będzie to od nas wymagało tworzenia... przepraszam, będzie to powodowało, że będziemy tworzyli przestrzeń, która będzie zachęcała do szybkiej jazdy, tak? I tak naprawdę nie tylko szerokość pasów, ale także chociażby promienie łuków na skrzyżowaniach, odległości przejść od tarczy skrzyżowania, jest wiele... tematów, które tak naprawdę mieszczą się w temacie bezpieczeństwa, natomiast... wydaje mi się, że do tego w Warszawie dorośliśmy kilka lat temu, kiedy rozpoczęliśmy duży program inwestycji rowerowych, że bez ingerencji w układ geometryczny ulic nie jesteśmy w stanie tak naprawdę zmieniać przeznaczenia tych ulic, które bardzo często no dają się całkiem dobrze do roli tranzytowej, ale nie nadają się do niczego innego. Nie ma tam miejsca na zieleń już na pewno, bo ta zieleń już dawno została przeznaczona na dodatkowe miejsca parkingowe lub pasy do skrętu bądź też zatoki autobusowe. Dzisiaj mamy troszeczkę inne oczekiwania odnośnie tej przestrzeni i to jest gigantyczne wyzwanie, jakie przed nami stoi, także, aby pokazywać, że ta przestrzeń może dobrze funkcjonować. Przykład Łodzi tutaj już dzisiaj wspominany jest przykładem właśnie na to jak zmieniać te podziały ulicy w ramach linii rozgraniczającej i wydaje mi się, że wiele miast teraz będzie się odwoływało do tego przykładu i mniejszymi bądź większymi inwestycjami starało się właśnie w ten sposób wpływać na tkankę, zwłaszcza na ulicach śródmiejskich, tak? Jeśli popatrzymy sobie na te przykłady w Łodzi, gdzie wprowadzono tak naprawdę dzięki strefie zamieszkania ulice jednoprzestrzenne, gdzie przedział, podział pomiędzy bardzo wąskim chodnikiem a jezdnią z miejscami parkingowymi, które częściowo na ten chodnik nachodziły udało się zlikwidować, jest to jeden ze sposobów, co z taką ulicą w centrum, zaniedbaną dosyć mocno, można zrobić. Oczywiście kwestia miejsc parkingowych jest tutaj bardzo istotna, ale jeśli mówimy o bezpieczeństwie to przede wszystkim rozwiązania geometryczne. Polskie prawo cały czas nie, nie dopuszcza, przynajmniej nie dopuszcza jednoznacznie, stosowania progów sinusoidalnych. Takie progi zostały zamontowane między innymi na osiedlu we Wrocławiu. Ich zaletą jest to, że nie wywołuje to takich samych drgań jak zwykłe progi poduszkowe. Udało się przewalczyć stosowanie progów właśnie, czasem nazywanych typu berlińskiego, które umożliwiają stosowanie progów na ulicach z autobusami. Ale cały czas... ten wachlarz możliwości, które mamy w ramach uspokajania ruchu jest stosunkowo nieduży, mimo że te rozwiązania są bardzo dobrze znane na zachodzie, natomiast ze względu na to, że nie zostały opisane w polskim rozporządzeniu albo nie zostały wystarczająco uszczegółowione w rozporządzeniu o znakach i sygnałach, mamy właśnie takie historie jak to, co Pan tutaj mówił o chociażby ograniczeniach w stosowaniu progów zwalniających na poszczególnych ulicach. Także prędzej czy później będziemy musieli zmierzyć się też z tematem po pierwsze całościowego podejścia do ulic, a nie stosowania tylko elementów mających uspokoić ruch i wreszcie poprawy możliwości...

przebudowy tych ulic tudzież stosowania tych elementów także w innych sytuacjach, które w tej chwili, ustawodawca ich po prostu nie przewidział, tak?

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Panie Profesorze, czy w tej chwili rzeczywiście mamy problemy z tym, że części rozwiązań, tak jak mówił przed chwilą kolega, nie da się zastosować ze względu na przepisy prawne, czy to jest raczej problem chęci czy braku wizji tego, w jaki sposób... ulice można zmieniać? A może to rzeczywiście brak edukacji mieszkańców czy w jakiś sposób... zdolności władz czy samorządów, czy organizacji społecznych, do przekonania do wprowadzania takich zmian? Dobrze w takim razie zostawmy, ja przypomnę... No jeszcze, jeszcze chwilę mamy, mam też nadzieję, że ktoś z sali. Dobra, to są dwa pytania.

Publiczność

Takie szybkie pytanie, dlaczego w Polsce tak mało jest fotoradarów w miastach? Dlaczego tak mało fotoradarów jest w miastach? W centrach nawet bym powiedział. To mogłoby naprawdę ograniczyć, a druga sprawa, dlaczego nie ma mierników natężenia dźwięku, które by... będzie działało, na przykład komunikacja miejska aktualnie prywatna? Ja jestem z Rzeszowa, więc bardzo dużo jeździ tutaj busów bardzo takich... pół zdezcelowanych, które hałasują niemiłosiernie.

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

To ja powiem na ten temat.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

To proszę tam skorzystać może z któregoś z mikrofonów.

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Proszę Pana, dlaczego nie ma? Bo taka była decyzja, to jest sprawa, która była na pierwszych stronach gazet parę dni temu nawet w związku z wykradnięciem raportu NIK-u przez dziennikarzy sprzed sześciu miesięcy, nie wiem, kto z Państwa widział, to nawet było w TVP po głównym programie i było w TVN-ie, i na pierwszej stronie Gazety Wyborczej, na temat radarów, fotoradarów. Udało się przywrócić fotoradary w miastach w czterdziestu jeden, jeden miastach i miasteczkach. I sześć miesięcy analizy dało taką odpowiedź, spadło, o pięćdziesiąt procent spadła liczba... wypadków to znaczy ofiar w tych miasteczkach w porównaniu z innymi, w tych miasteczkach na skutek fotoradarów. Dlaczego ich nie ma? Nie ma ich, dlatego, że tak prawo, pracodawca zrobił. Bo pewnego było tych radarów wiele w miastach, na wniosek posłów... był zarzut, że to jest tylko wyciąganie ludziom pieniędzy z portfeli, żeby miasta miały tam dochody i Sejm odebrał miastom prawo instalowania fotoradarów. Jedyna organizacja, która ma prawo to dzisiaj robić to jest Inspekcja... prawda tego. Być może będzie przywrócony, przywrócona ta, ta możliwość.

Publiczność

A dźwięk?

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Słucham?

Publiczność

Dźwięk. Dlaczego po prostu nie ma, po prostu nie ma, mówię, tak dużo młodszych ludzi się ściga samochodami w miastach.

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Na to ja mogę odpowiedzieć tylko jedno, że to jest temat, który wielokrotnie zespół, z którym współpracuję podnosił już, że jest najwyższy czas karać bardzo wysokimi mandatami tych, którzy po przeglądzie samochodu, bo to jest stwierdzone, po przeglądzie samochodu zdejmują tłumik, ponieważ chcą jeździć głośno, prawda? Plus wyścigi motocyklowe w środku nocy w niektórych miejscach w Polsce, które budzą ludzi, prawda? To wynika, odpowiedź na to jest prosta, bo tacy jesteśmy. To jest nie do pomyślenia w niektórych innych krajach.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Dobra, to proszę pytanie.

Marcin Hyla, Stowarzyszenie Miasto dla Rowerów

Tak, Marcin Hyla, Stowarzyszenie Miasto dla Rowerów. Ja mam bardzo krótkie pytanie, ponieważ dyskusja była szalenie techniczna i taka dość przyczynkarska, jakie przepisy, jakie konkretnie rozwiązania. Moje pytanie jest bardzo proste, czy układ drogowy miasta ma wpływ na to, o czym rozmawiamy? W szczególności chodzi mi o różnice między układem rusztowym a układem promienisto – obwodnicowym, dlatego że padło hasło woonef, który moim zdaniem ma dużo do zrobienia w Warszawie, dużo do zrobienia w Łodzi, ale zupełnie inną rolę będzie miał w Krakowie. To również jest nawiązanie do tego, co Pan Profesor na samym początku mówił o Alejach, gdzie, no właśnie, czyli skrzyżowań, nie wiadomo czy jest skrzyżowaniem, czy nie. Czy to ma znaczenie jak to analizować.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Który z Panów?

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

To ja już bym nie chciał za dużo.

Łukasz Franek, Zastępca Dyrektora ds. Transportu, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Czy ja powinienem odpowiadać, bo my na ten temat prowadziliśmy dyskusję. Znaczy w mojej opinii jakby układ od strony funkcjonalnej, tak? Mogę tu powiedzieć, co odpowiadałem, może ktoś inny to skonfrontuje. Moim zdaniem od strony funkcjonalnej kwartały to czy są po układzie rusztowym to, co, to, co wspomniałeś czy, czy jednak tak jak w Krakowie, jest to bardziej... mniej, mniej prostopadły układ, nie ma takiego znaczenia, to jest kwestia tylko jakby przypisania odpowiedniej funkcjonalności, prawda? Jeżeli weźmiemy to, co... bo też kontekst jest tego, jak rozumiem, o którym nie wspomniałem, może też dwa zdania w wypowiedzi, Kraków stoi w tym momencie przed olbrzymim wyzwaniem i tak naprawdę jesienią zobaczymy, mam nadzieję, że to przetrwamy, jednorazowo praktycznie biorąc trochę chirurgicznym cięciem z różnych przyczyn, nie będę wnikał, ale w strefie płatnego parkowania w całym obszarze śródmieścia trzeba zlikwidować dwadzieścia procent miejsc parkingowych. Jednorazowo, w ciągu kilkunastu tygodni mniej więcej, tak? Oczywiście można to troszeczkę rozciągnąć w czasie, ale, ale będzie to trochę... nagła sytuacja, która zastanie

mieszkańców, zostanie osoby, które przyjeżdżają samochodami i spodziewam, możecie się Państwo spodziewać, jakie będą reakcje, kiedy taka ilość duża miejsc parkingowych zostanie zlikwidowana. To jest wymóg związany z dwumetr... z dwoma metrami... chodnika, który musi być pozostawiony przy linii... przy wyznaczaniu miejsc parkingowych, notabene w Warszawie widziałem, że też nie trzymacie często dwóch metrów, więc być może ten temat rozleje się na inne miasta dalej. Niemniej jednak... zaproponowane zostały rozwiązania, one są poddawane krytyce, czasami też chwalone. Chcemy część tego układu, ja do tego też nadmieniałem, tych mniejszych uliczek, rozlać te strefy ograniczenia ruchu i włączyć właśnie... w domniemaniu bardziej, jako funkcjonalnie poprzez niestety zakazy, nie mamy trochę, ograniczony jest wachlarze narzędzi, ale poprzez zakazy ruchu... chcemy, aby te uliczki, nadać im bardziej funkcje, właśnie, o czym wspominałem, takich podworców, tak? Trochę nie lubię tego słowa woonerf, bo to jest trochę kopiowanie i to też nie do końca jest takie stricte, ja mówię o podworcach, bo pamiętam, tego typu uliczki kiedyś wypełniały taką funkcję i tu wydaje mi się... albo źle to, nie powinienem tego artykułować, jako wydaje mi się, tylko uważam zajmując się tym, że od strony funkcjonalnej to czy jest układ prostopadły, czy nie, tych uliczek, nie ma wpływu, ale chętnie usłyszę... kontrę, bo ten temat też dyskutowaliśmy, więc jeżeli ktoś uważa, że jakby ma to jakiś wpływ, no to, to mogę polemizować.

Igor Szóstakowski, Wydział Architektury, Politechnika Gdańska

Mi pozostaje się zgodzić tylko, znaczy szczególnie dla, dla użytkowników niezmotoryzowanych to, to w zasadzie nie, nie... nie kształt tego układu ma jakiegokolwiek znaczenie, tylko, tylko w zasadzie to, co wypełnia ten układ, czyli to czy, czy ci użytkownicy mają, po co tam chodzić w ogóle... ale to już jest jakby wybiegamy poza, poza pas drogowy... i na dużo, jakby na zupełnie inne pole, więc dla użytkowników pieszych wydaje mi się, że to nie ma absolutnie żadnego znaczenia.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Czy jeszcze jakieś pytania z sali będą? A może kontynuacja do tego wątku? Nie. Dobrze, to ja bym w takim razie chciał jeszcze jeden... wątek tematyczny poruszyć to znaczy jak te wszystkie zmiany, o których do tej pory rozmawialiśmy wpisać... transport publiczny i to, w jaki sposób zapewnić mieszkańcom możliwość przemieszczania się inną niż pieszo po mieście? Czyli jeżeli już powiedzmy w Krakowie udało się, ale to na krótko tylko z tym pytaniem wrócę, podworców zrobić dość dużo, w jaki sposób wtedy zapewnić ludziom możliwość łatwego i szybkiego dostępu do komunikacji miejskiej? Czyli tak na dobrą sprawę to jest też trochę pytanie o to jak dużo ulic możemy w ten sposób przebudować i zamknąć, no i gdzie i jak wpuścić transport publiczny.

Łukasz Franek, Zastępca Dyrektora ds. Transportu, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Siatka, Kraków opiera się w tej chwili w transporcie zbiorowym przede wszystkim na... tramwaju. Dyskusja jest i myślę, że... kwestią dwóch, trzech lat jest, kiedy pojawi się silnie w podróżach miejskich, nie tylko aglomeracyjnych, bo w aglomeracyjnych już istnieje, ale w miejskich też kolej, która trochę te dłuższe relacje będzie w stanie przechwycić i nada nowej jakości pod względem przede wszystkim czasu. Dzisiaj mamy tramwaj, tego jest pewien szkielet. Tramwaj, który ma oczywiście ograniczone możliwości, szczególnie w centrum. Znacząca część czasu, ten charakter... urbanistyczny miasta pokazuje trochę odmiennie od wielu lat. My mamy też w obszarze śródmieścia względem innych, wielu innych miast, nie tylko Warszawy, ale im pozostałych, bardzo dużo ulic z wbudowanym torowiskiem, ulic, które, to rodzi problemy, rodzi problemy w kontekście... pieszych i rowerzystów też, ponieważ jakby taka ulica często... jak już się wprowadzi w nią tramwaj to już na nic więcej nie ma miejsca, a póki, co mieszkańcy nie wyobrażają sobie tego typu ulic bez parkowania. Dwa, oczywiście potem jak jest parkowanie to mamy taką jedną ulicę, gdzie jak już zaparkują to tramwaje nie jeżdżą czasami pół godziny. I tutaj ten transport zbiorowy... dojeżdża w obszarze śródmieścia przede wszystkim do tramwaju, bo tramwaj pełni rolę w Krakowie przede wszystkim

połączeń... w układzie do śródmieścia, tak? Bardzo istotną rolę, większość tych podróży jest wykonywana do śródmieścia, natomiast autobus jest albo w obszarów, gdzie tramwaju jeszcze nie ma, albo bardziej w układzie obwodowym... jako funkcja wspomagająca. I tutaj... na pewno te odległości dojazdu i dzisiaj ta dostępność taka przestrzenna stricte, nie wnikam w przestrzenność od strony mobilności, bo bardzo mi się podoba to, co w Warszawie zrobione, gdzie określono... fajnie, że wszystko, jest już tabor niskopodłogowy, tylko, że tam jakaś część przystanków w ogóle nie jesteśmy w stanie do nich dojść, prawda? Więc...

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

Dalej nie powiedzieliśmy ile.

Łukasz Franek, Zastępca Dyrektora ds. Transportu, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Ale przynajmniej jakby zauważacie ten problem, że co z tego, prawda? Jeżeli nie, nie jestem w stanie dojść do przystanku, co z tego, że przyjedzie niskopodłogowy autobus czy tramwaj. To jest na pewno wyzwanie. Ale tak dostępność przestrzenna... na pewno w większości miasta jest, jest poprawna. My też w tym momencie prowadzimy taką... politykę... wysokich częstotliwości to znaczy uważamy, że... nawet, jeśli sprawdzają się linie i nawet, jeżeli one są non stop opóźnione to, jeżeli ich częstotliwość jest poniżej ośmiu minut to nie jest to tak zauważalne. Mamy taką linię przykładowo z północy na południe miasta autobusową, która w zasadzie nie trzyma się rozkładu, bo nie jest w stanie trzymać się rozkładów, obsługuje ciągi najbardziej obciążone ruchem, narażona na największe korki i mimo wszystko nie ma na nią praktycznie skarg, bo taki pasażer to, że to nie jeździ według rozkładu to już nie ma znaczenia, bo wie, że mniej więcej te siedem, osiem minut to, że jeden jest opóźniony to następny autobus też będzie, prawda? I... tak pokazujemy cały czas kwestie zarządzania dostępnością do śródmieścia. Na dwa, dwa podstawowe elementy, które naszym zdaniem... przyniosą, są bardziej konsumowalne z punktu widzenia społecznego i tego wyzwania, że dzisiaj Polacy, bo to jest punkt wyjścia, żeby się nie oszukiwać, że Polacy dzisiaj mają samochodów, za dużo tych samochodów, tak? Często te samochody stoją rzeczywiście, okupują tylko przestrzeń. Korzystają z nich nieracjonalnie, tak? My, przepraszam, nie oni, bo to my, ja też czasami nieracjonalnie korzystam z samochodu i... z jednej strony musimy powiedzieć okej, zastanowić się, w Krakowie jest też to o tyle łatwiejsze, że wiemy o tym, że samochód, bez względu na to, jaki to jest poziom, ale emituje. I jeżeli walczymy o czyste powietrze to działania muszą być dwutorowo. Z jednej strony już mamy bardzo silne działania w zakresie niskiej emisji, więc jakby przyszedł czas trochę, żeby serio rozmawiać o ograniczeniach w ruchu kołowym, w ruchu samochodów, które ze względów... wielu, między innymi tego, co dzisiaj było powiedziane, średniego wieku samochodów, jesteśmy cmentarzyskiem samochodowym Europy, no mają swój wkład, prawda? I teraz to są ograniczenia, a z drugiej strony jest transport zbiorowy, który jest realną... alternatywą dla większości, szczególnie w podróżach do śródmieścia i jest realną alternatywą pod względem czasu przejazdu, komfortu, et cetera. Natomiast w tym wszystkim jest pytanie też... o kwestie, którą rzadko się dyskutuje w miastach, o to czy większy nacisk jest na transport zbiorowy, czy na rower, tak? Bo tutaj polemizujemy w różnych kwestiach, pokazujemy, ja też sobie zdaję z tego sprawę, że tak naprawdę nie znam polityki takiej transportowej polskiego miasta, która byłaby ukierunkowana, bardzo silnie ukierunkowana na rower, tak? Czy, czy bez, oddaję honor oczywiście Gdańskowi, który wiemy, jaką pozycję zajmuje i jak, jak jest dobrze zarządzany pod tym względem i infrastrukturalnie, i pod względem... podejścia, natomiast ja mówię tutaj o takim przełożeniu naprawdę... wajchy o sto osiemdziesiąt stopni w prawo, tak? Czy w lewo. Rower jest dużo tańszy z punktu widzenia obsługi, ale ja, i to jest oczywiście pewna polemika, nie mam, w tej chwili, jeśli dyskutuję z mieszkańcami to nie mogę... jakby to zwerbalizować, ciężko jest, dużo łatwiej jest przyswoić mieszkańcowi odpowiedź ze strony urzędu, masz się przesiąść na tramwaj niż masz się przesiąść na rower, tak? Masz. To jest też złe sformułowanie. Powinieneś się przesiąść. Że to jest alternatywa. Bo oczywiście pojawiają się

fundamentalne... powiedzenia rower to przecież tylko... hipsterzy, rower to tylko... do listopada, rower to nie jest poważny środek, a jak mam przewieźć lodówkę, et cetera. I to jest główna bariera w dyskusji o tym, gdzie jest nacisk, co jest realną alternatywą dla ograniczeń, prawda? Natomiast no, dlatego myślę, że wciąż nie rozwiązując tego nie mamy póki, co przykładu w Polsce miasta, które by w ciągu kilku lat przeskoczyło na dwa, na dwie cyfry. Dla mnie pierwsze miasto, które, kibicuję, może Gdańsk, może jednak mimo wszystko Kraków, ale które będzie miało dwucyfrowy wynik rowerowy, bo ono pokaże, co trzeba zrobić tak naprawdę w stu procentach, i infrastruktura, i te dodatkowe działania, które by były pokazaniem to jest alternatywa dla ograniczeń w ruchu samochodowym.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Pan Profesor Suchorzewski?

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Jeżeli można ja bym chciał odnieść się do drugiej kwestii tutaj wymienionej to jest tramwaj. I w tej sprawie to jak najkrócej. Mianowicie nie jest to tak, Panie Dyrektorze, że... bo Pan jest dyrektorem w swojej firmie, prawda? Panie Dyrektorze to nie jest tak, że wasz, Polacy mamy czy polskie miasta mają się wstydzić na skutek wycofania się z tramwajów, czy że ich nie mają. Większe miasta mają tramwaje, powstaje tramwaj, powstał tramwaj w Olsztynie, i tak dalej. Natomiast ja bym chciał zachęcić, zachęcam bez żadnego powodzenia, także tu wszystkich siedzących, żeby się przyjrzeć znanej, sprawdzonej koncepcji transportu alternatywnego w stosunku do tramwaju, bo dlaczego go lubimy jak to tramwaj, bo on dostaje własne tory, prawda? I jest uniezależniony. Jeżeli nie jedzie, nie ma wspólnego... prawda? Nie jest wprowadzony w jezdni ulicznej. Natomiast przecież sprawdziły się na świecie, najpierw w Brazylii, ale potem wszędzie, szybki autobus, prawda? PRT to znaczy BRP, bus rapid transit, który jest lepszy od tramwaju, jest lepszy od tramwaju z bardzo prostej przyczyny, że autobus jest elektryczny, że jeżeli w mieście średniej wielkości będziemy szukali, gdzie można jeszcze zbudować tramwaj to znajdziemy z trudem jeden, dwa korytarze, bo resztę obszaru już nie opłaca się tramwajem obsługiwać. Ale jak taki korytarz obsłużymy tramwajem to odetniemy, to zmusimy, zmusimy do dojazdu do tramwaju i przesiadki mieszkańców tych rejonów, które miały bezpośrednio połączenie ze śródmieściem, prawda? Taki, no mamy tu już przecież palczasty system, pięć linii dojeżdżających z kierunku wschodniego, które potem wjeżdżają na jedną ulicę do środka miasta, do środka miasta i możemy dojechać bez przesiadkowo z każdego pięciu obszarów. Jak zbudujemy jeden tramwaj to wtedy albo będą niezależnie od tego musiały jeździć te autobusy, prawda? Albo trzeba będzie dowozić do tramwaju i się przesiadać, co zmniejszy atrakcyjność. Ja gorąco namawiam do, zresztą Wrocław ma pierwszy w Polsce odcinek... metra autobusowego, jak rzesz się ta ulica nazywa?

Strzegomska może?

Chyba, no w każdym bądź razie ma taki odcinek.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Rozumiem, że nikogo z Wrocławia nie ma na sali?

Profesor Wojciech Suchorzewski, Zarząd Inżynierii Komunikacyjnej, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska

Jak, jak, jak ta ulica się nazywa? No wszystko jedno, ma taki odcinek dwu i pół kilometra, gdzie jest autobus tak jak to po torowisku tramwajowym poprowadzony i bardzo dobrze to się, bardzo to się sprawdza. Do niedawna był zarzut, no tak, ale są spaliny. Dzisiaj w momencie, kiedy mamy autobus elektryczny ten argument... prawda, zanieczyszczenia powietrza właściwie znika, więc ja bym

namawiał do... zamiast, żeby namawiać do tramwajów, nie wszędzie oczywiście, bo na jakichś korytarzach bardzo obciążonych tak, to żeby jednak zmierzać do rozwiązań typu, typu metro autobusowe na odcinku końcowym jak gdyby, a wjeżdżają na niego linie obsługujące cały obszar, prawda?

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Dziękuję bardzo. Zbliżyliśmy się w tej chwili do końca czasu, jaki został przewidziany na nasz, na nasz panel, więc ja może tak spytam się Panów siedzących tutaj po tej stronie i słuchaczy, czy ktoś chciałby się odnieść do tej kwestii ostatniej, którą Pan Profesor poruszył? Jeśli tak to jest okazja, jak nie to będziemy, będziemy powoli kończyć. To proszę.

Adam Zając, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Koordynator ds. dostępności technicznej

Znowu dodałbym pewien przypis, tak? To znaczy myślę, że to mogłaby być też generalna teza, jako podsumowanie, że ten sposób na mobilność każde miasto musi wymyśleć samo. To nie jest tak, że mamy w tej chwili jakieś jedno rozwiązanie, które możemy wdrażać. Będą miasta, które będą miały bardziej takie ukształtowanie powierzchni, że na przykład poruszanie się pieszo wcale nie będzie łatwe ze względu na duże różnice terenu. Są miasta włoskie, gdzie w ramach transportu publicznego występują windy, tak? Ze względu na to, że miasto, historycznie centrum położone jest na... z dużym zróżnicowaniem wysokości. Natomiast dużym problemem jest w takich miastach przykładowo infrastruktura rowerowa. Będziemy mieli miasta, gdzie ta sieć tramwajowa przetrwała okres totalnego... powiedzmy krytycyzmu w stosunku do komunikacji tramwajowej w miastach i tam zapewne rozwój tej sieci będzie miał... cały czas solidne podstawy, natomiast budowa sieci od początku rodzi bardzo wysokie koszty, ponieważ oznacza, że ona nie będzie zasadna, tylko zawsze będzie pytanie, w jaki sposób przy ograniczonych środkach finansowych zmieniać tą mobilność mieszkańców i rozwijać transport publiczny? Będziemy mieli też takie przykłady jak wspomniana już dzisiaj przeze mnie Zielona Góra, która tej chwili ładuje gigantyczne pieniądze w projekt elektrobusów, tylko cały problem polega na tym, że nie bardzo ktoś widział takie elektrobusy, które spełniałyby wymagania zamawiającego. Mało tego, podział zadań przewozowych nie jest czymś, co jest stałe, tak? To się cały czas zmienia. Pan Profesor dzisiaj też pokazywał, jeśli będziemy rozwijać ruch rowerowy, a przykładowo mamy w tej chwili problemy ze zbyt, ze zbyt popularnym transportem publicznym, bo można by wręcz taką tezę w niektórych przypadkach... spróbować wysnuć to właśnie ruch rowerowy pozwala na odciążenie na obszarach centralnych, tam gdzie występują największe przeciążenia, także wydaje mi się, że kluczem do sukcesu będzie tutaj tak naprawdę nie szukanie jednej recepty, tylko bardziej naprawdę dobra analiza, bo często, jeszcze pozwolę sobie na taką uwagę, często dobre efekty można osiągnąć naprawdę niewielkim, przy niewielkich nakładach, czego najlepszym przykładem jest, jak to my mawiamy czasem w Warszawie, warszawskie BRT, czyli korytarz na Trasie Łazienkowskiej, tak? Ja osobiście korzystałem z niego dziesięć lat jak jeszcze mieszkałem przy Trasie Łazienkowskiej i muszę powiedzieć, że takich efektów przy tak niedużych kosztach to mało gdzie można znaleźć po prostu takie usprawnienie właśnie i też tak dobry wpływ środowiskowy ze względu na to po prostu, że zmalała liczba pojazdów. One stoją tak samo jak dalej stały, tylko na jednym pasie mniej, natomiast praca przewozowa, którą wykonują autobusy, liczba przewiezionych osób jest dużo większa niż w momencie, kiedy nie istniały żadne usprawnienia.

Łukasz Malinowski, Moderator, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Rzeczywiście kolega mnie, jeśli chodzi o podsumowanie wyręczył, tak? W takim razie nie zostało mi nic innego tylko ten panel zamknąć. Dla tych z Państwa, którzy przyszli później przypomnienie w panelu brali udział Pan Profesor Wojciech Suchorzewski, Pan Adam Zając, Pan Igor Szóstakowski, Pan Łukasz Franek i Pan Grzegorz Hayder, który jako jedyny zadeklarował się, jako lobbysta samochodowy, ale mam nadzieję, że po tym panelu jednak bardziej zachęci się do korzystania z... z transportu publicznego. Dziękuję Państwu wszystkim bardzo.