

Moderator

Szanowni, szanowni Państwo. Nasza konferencja nieuchronnie dobiega końca. Przed nami już ostatni punkt konferencji: Sesja podsumowująca, na której moderatorzy wszystkich, sześciu paneli przedstawia Państwu najistotniejsze, najciekawsze wątki, które były poruszane podczas tych naszych, dwóch dni, naszych dwóch dni dyskusji. Zaproszę teraz na scenę, zatem moderatorów, Pana Prof. Tomasza Komornickiego, Pana Dr hab. Andrzeja Szaratę, Pana Łukasza Malinowskiego, Radosława Czapskiego, Marcina Hylę i Dr. Michała Wolańskiego. I może Pana Prof. Komornickiego poproszę, aby rozpoczął podsumowanie.

Prof. Tomasz Komornicki, Kierownik Zakładu Przestrzennego Zagospodarowania PAN

Dziękuję bardzo. Panel, który miałem przyjemność prowadzić wczoraj, był takim, tak, był takim panelem, można powiedzieć ustawiającym naszą problematykę w trochę szerszym kontekście, ponieważ jego tytuł: Zrównoważona mobilność i jak integrować polityki sektorowe miasta, no już w założeniu podkreślał, że konieczne jest, aby ta polityka zrównoważonej mobilności, czy też szerzej, polityka transportowa miasta nie była wyizolowana spośród innych polityk. No oczywiście w sposób szczególny z polityki i z działań w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Grupa, która miała okazję dyskutować wczoraj, grupa panelistów, składała się zarówno z przedstawicieli nauki, mieliśmy prof. Lorentza, między innymi urbanistę, Pana dok. Gajdzińskiego z Uniwersytetu Adama Mickiewicza, który zajmuje się wpływem, relacją również między transportem, a rynkiem nieruchomości. Z drugiej strony mieliśmy, mieliśmy także przedstawicieli praktyki, a więc Pana Dyrektora Zbigniewa Kozaka, tutaj z Podkarpackiego Departamentu Dróg i Transportu Publicznego w Urzędzie Marszałkowskim. I wreszcie mieliśmy Panią Dorotę Chudowską-Rączkę, która jest prezesem Stowarzyszenia Forum Rewitalizacji. A więc mieliśmy także i ten głos, można by powiedzieć organizacji pozarządowych. Myślę, że to zaowocowało pewną dyskusją. Ta dyskusja koncentrowała się wokół takich dwóch zagadnień, które troszeczkę, no były też i przeze mnie zaproponowane, a więc wokół kwestii, w jaki sposób możemy godzić cele, cele zrównoważonej mobilności, z tym, ażeby utrzymać funkcję, utrzymać funkcję dzielnic centralnych miasta, prawda? Ponieważ nie możemy się łądzić, że tu nie ma pewnych sprzeczności. To nie jest tak, że te cele wszystkie ze sobą współgrają. Te sprzeczności istnieją, wiemy, że jeżeli będziemy tą mobilność indywidualną w jakiś sposób ograniczać, to istnieją też zagrożenia, na przykład odpływu usług do centrów handlowych na przedmieściach. W związku, z czym musimy dążyć do szukania też, w jakiej mierze pewnych, pewnych kompromisów. I to był jeden kierunek dyskusji. Drugi, związany z nim oczywiście, to był, to były kwestie suburbanizacji, a więc spojrzenie na mobilność nie tylko w kontekście tego, co dzieje się w obszarze centralnym, ale również tego jak funkcjonuje cały obszar metropolitalny, obszar funkcjonalny i znalezienie rozwiązań i konsekwencji dla faktu, że ta suburbanizacja, której może nie lubimy, z którą się spieramy, którą chcielibyśmy ograniczać w przyszłości i która, niewątpliwie o tym dużo tu rozmawialiśmy, no jest konsekwencją pewnych zaniedbań prawnych i to takich sprzed jeszcze dwudziestu lat w zakresie planowania przestrzennego. Ale ona z drugiej strony stała się faktem. Czyli, że musimy ją zaakceptować, jako coś, co już jest i stan osadnictwa, rozproszenie osadnictwa jest, jaki jest i w związku z tym to stwarza określone wyzwania i trzeba na to, w jakiś sposób odpowiedzieć, jeżeli chodzi, jeżeli chodzi o nasze, naszą politykę transportową i również politykę równoważenia mobilności. I teraz, jakie wnioski, w jakim kierunku ta dyskusja, ta dyskusja zmierzała. Otóż, bo ja, wróciłem częściowo do referatu wczorajszego Pana Prof. Suchorzewskiego, który powiedział, że mobilność, a dostępność, prawda? A więc czy, czy powinniśmy ograniczać dostępność, tutaj się pojawił ciekawy wątek dostępność, mobilność, a rozwój drobnych usług, drobnego handlu. Czy ograniczenie dostępu nie będzie sprzyjało rozwojowi drobnych, drobnych przedsiębiorstw, czy też przeciwnie. Były przywoływane różne przykłady rozwiązań kompromisowych z miast austriackich między innymi. No, więc tych wzorców jest bardzo dużo i no i z całą pewnością można ich poszukiwać, ale gdzieś z drugiej strony trzeba też pamiętać, że istnieje coś takiego jak specyfika polskich miast i chociażby z uwagi na te procesy suburbanizacyjne, które zaszły, nie jesteśmy w sytuacji identycznej jak miasta Europy zachodniej, do których, do których często się odwołujemy.

Kluczowe znaczenie intencji polityk, ono jak gdyby tutaj była pełna zgoda, jeżeli chodzi, jeżeli chodzi o wszystkich uczestniczących. Myślę, że też w jakiejś mierze konsensus panował wokół tego, że te właśnie procesy suburbanizacyjne, no powodują, że jesteśmy jak gdyby skazani na multimodalność, szeroko rozumianą multimodalność, czyli, że to nie jest tak, że transport publiczny jest odpowiedzią na wszystko. To są rozwiązania park and ride, to są rozwiązania bike and ride, a więc cała paleta i im bardziej skomplikowany i rozproszony jest nasz system osadniczy, tym bardziej możemy, tym bardziej musimy być elastyczni i tym bardziej musimy szukać różnych rozwiązań i te rozwiązania też muszą być różne, w różnych miastach, bo te miasta to jest pewien truizm, też nie są takie same, czyli, że ta polityka musi być no różnicowana, terytorializowana jak w tej chwili często mówimy. Ja spróbowałem też zadać takie pytanie i szukać na ile są zbieżne, na ile są rozbieżne nasze poglądy, w jakiej kolejności i w jakiej, jakie mamy narzędzia, jak powinniśmy uszeregować narzędzia, które nas prowadzą, narzędzia szeroko rozumiane właśnie te, które integrują różne polityki, które nas prowadzą do, no powiedzmy wyższego poziomu zrównoważenia, równoważenia mobilności. I na początek no, możemy wylistować sobie, że to są działania związane z zmianami układu komunikacyjnego, czyli na przykład różnego rodzaju ograniczenia w ruchu, niedopuszczanie, niedopuszczanie pojazdów indywidualnych, to jest właśnie to ograniczenie dostępności, o której Pan Prof. Suchorzewski mówił wczoraj, to jest jeden kierunek działań. Drugi jest kierunek ekonomiczny, czyli wszystko, co się wiąże z polityką parkingową, ewentualnymi potencjalnymi opłatami drogowymi. Wreszcie mamy ten kierunek bardziej długookresowy, planistyczny, no i także taki edukacyjny oraz związany z poprawą jakości transportu publicznego. I tutaj od razu trzeba powiedzieć, że dwa, dwie rzeczy możemy niejako wyjąć przed nawias, ponieważ wszyscy żeśmy się z nimi zgodzili, że jakość transportu publicznego jest kluczem i edukacja jest drugim kluczem, prawda? Czyli, że te wszystkie inne rzeczy są trudno osiągalne, jeżeli nie mamy edukacji w zakresie pewnych zmian zachowań transportowych i również, jeżeli ten transport publiczny nie będzie konkurencyjny i tutaj też przykłady były przytaczane i jest ich wiele w literaturze, że to musi być określenie, osiągnięcie pewnego poziomu brzegowego, prawda? Że to nie wystarczy, że on się trochę poprawi, że trzeba osiągnąć jakiś, jakiś pułap i wtedy nagle, w sposób już taki bardziej lawinowy ludzie decydują się na zmianę swoich zachowań komunikacyjnych. Także tutaj była zgodność. Pojawiła się propozycja, ze strony tutaj urbanisty, który był w naszym gronie, że odpowiedzią powinno być również ograniczenie transportochłonności rozumiane poprzez bardziej policentryczny układ wewnętrzny metropolii, prawda? To już jest sprawa, która jest nieco bardziej kontrowersyjna. Ponieważ jeżeli patrzymy na jakąś koncepcję miasta zwartej, to te rozrzucenie tych różnych centrów, no może być tutaj, ta sprawa, sprawa nie jest, nie jest tak do końca jednoznaczna, ale tutaj w oparciu o, o węzły transportowe, w szczególności o transport kolejowy, że tego typu centra, mogłyby w większym stopniu powstawać, tym samym ograniczamy potrzeby transportowe ludzi, którzy żyją, pracują, uczą się, korzystają z usług, w obrębie dużej aglomeracji miejskiej. No i wreszcie na koniec, tam gdzie pewnie ta, rozbieżności poglądów może są największe, kwestia wymuszania pewnych zachowań poprzez działania infrastrukturalne, czy też poprzez uregulowania ekonomiczne. Tu pewnie mieliśmy, mieliśmy różne poglądy, ja nie ukrywam, że osobiście bliższe są mi te rozwiązania ekonomiczne, aniżeli, aniżeli infrastrukturalne. Natomiast były też głosy i to były głosy z sali, że może należy te rzeczy w pewnym sensie wymuszać, tu rozumiem to przez to, że konsultacje społeczne nie przed, a po realizacji pewnych projektów, no czyli właściwie, że przymuszamy, przymuszamy do pewnych rozwiązań. No i tutaj ta sprawa oczywiście pozostała, pozostała nie, do końca nierozstrzygnięta. To może tyle, jeżeli chodzi o mnie, dziękuję Państwu.

Moderator

Dziękuję Panie Profesorze. Proszę o mikrofon, tak. To poproszę teraz Pana Doktora Szarata o podsumowanie swojego panelu.

dr Andrzej Szarata

Szanowni Państwo, nasza sesja była tak naprawdę mocno przekrojowa. Zajmowaliśmy się tematyką ograniczania ruchu samochodowego w śródmieściu i to, co powiedział mój przedmówca, Pan Prof. Komornicki, w zasadzie wiele wątków było u nas również poruszanych, do tego za chwilę przejdę. W panelu, którym, którym ja moderowałem, mieliśmy przedstawicieli samorządów, z dużego i mniejszego miasta, co będzie miało duże znaczenie na to, co za chwilę powiem. Mieliśmy również przedstawiciela firmy, która zajmuje się systemami sterowania ruchem, w dużym, szeroko, szeroko pojętym rozumieniu i oczywiście świat nauki i consultingu. Zatem mieliśmy taki bardzo rozbudowany zespół, który swoim doświadczeniami mógł się, mógł się podzielić z uczestnikami debaty. Była dyskusja dość mocno żywiołowa. Sporo pytań się w sali pojawiło. Na samym końcu nawet już mi dawano znak, żebym przerwał tę dyskusję, bo moglibyśmy jeszcze długo rozmawiać dalej. Te tematy na prawdę są bardzo, bardzo twórcze. Jeżeli chodzi o sam przebieg debaty, to po pierwsze rozpocząłem to od takiego bardzo krótkiego wprowadzenia, związanego z genezą problemu, czyli to skąd się bierze ruch samochody w śródmieściu, dlaczego on jest coraz większy i dlaczego jeszcze będzie w przyszłości coraz większy, odwołując się do tego mitycznego, czy takiego bardzo znaczącego może bardziej działania, czyli rozlewania się miast i tego, że ta długość podróży się cały czas zwiększa. Dodatkowo jeszcze pokazałem liczby. Ile samochodów wjeżdża i do Warszawy, na przykładzie Warszawy. Pokazałem jak to się ma do, w Krakowie, gdzie są ogromne liczby, z którymi system transportowy musi sobie jakoś poradzić. Również był poruszony wątek motywacji podróży, czyli po co podróżujemy. I też odwołaliśmy się również do kwestii policentryczności kontra monocentryczność w strukturach miejskich. To akurat jest bardzo ważne, dlatego, że ta policentryczność, tak naprawdę, jeżeli się uda dobrze stworzyć, te takie centrum, taki obszar policentryczny, w którym każde lokalne centrum w zasadzie zaspokaja potrzeby wszystkich mieszkańców pod względem pracy, wypoczynku, zdrowia, edukacji i tak dalej. To w zasadzie nie ma potrzeby dalej podróżować. I w tym kontekście ta policentryczność jest dobra, natomiast w kwestii rozlewania się miast czy rozbudowania, powiększania swojego obszaru, oczywiście ma swoje również negatywne cechy. I to był taki początek tego, tej całej rozmowy. No i potem przeszliśmy do tego tematu ograniczania ruchu samochodów w mieście. Tu bardzo ważny wątek jest taki, który był też kilka razy powtarzany, no niestety w naszym, w naszym kraju mamy bardzo dużo ekspertów od systemów transportowych i wszyscy doskonale wiedzą jak ten system działa, zwłaszcza jak jeździ samochodem przez 10 lat po mieście, to już ma absolutne kompetencje do tego, żeby oceniać to, co robi miasto i wszyscy. Stąd jakby wprowadzenie zmian, które ograniczają rolę samochodów w ścisłym centrum no niestety bardzo często spotyka się z takim bardzo mocnym oporem społecznym. I tutaj jest zwrócono uwagę na bardzo ważny wątek efektów tych zmian. Otóż, jeżeli my wyrzucamy samochody ze śródmieścia, oddajemy przestrzeń pieszym i rowerzystom, to przez pierwsze kilka miesięcy jest no bardzo silny opór społeczny tych, którzy się przyzwyczaili do pewnych zachowań, do pewnych standardów. Po czym, nagle się okazuje, że po trzech, czterech miesiącach już nikt nawet nie myśli o tym, żeby wrócić do stanu sprzed tej zmiany. Czyli taki efekt, można to nazwać polityczny, krótkoterminowy, jest bardzo negatywny, bo ci politycy muszą po prostu wytrzymać te kilka miesięcy silnego oporu, po czym nagle wszyscy się już z tym pogodzili i w sumie nie jest źle, nawet jest lepiej niż było wcześniej. Podałem przykład Krakowa, w tej chwili mojego miasta, które w tej chwili jest mistrzem świata, jeżeli chodzi o łączną długość strefy ruchu pieszego. Znaleźliśmy na informacji, na Internecie informacje, że w Kopenhagie ulica Stroget jest ulicą, która jest najdłuższą taką przestrzenią pieszą, z wyłączonym ruchem samochodowym, ma 3200 metrów, a Kraków ma 3400 metrów. Więc pokonaliśmy Kopenhagę w tym kontekście. To są takie małe kroki, które gdzieś się dzieją i które również miały bardzo silny opór społeczny. Znowu podałem przykład Krakowa, gdzie miasto rozważa wprowadzenie, chce wprowadzić i wprowadza jednokierunkowość wokół plant. Na początku gigantyczny opór społeczny, teraz już w zasadzie taka akceptacja, chyba jest taka filozo... psychologiczna procedura, że jest negacja, jest akceptacja i w ogóle rezygnacja już. My jesteśmy chyba w fazie rezygnacji przez mieszkańców, tych protestów już po prostu nie ma. A efekt jest bardzo dobry. Rowerzystów wprowadzono na ten fragment. Tramwaj jeździ zupełnie swobodnie, samochody tylko w jedną stronę jeżdżą. Samochody po prostu zostały wyrzucone ze śródmieścia, to jest proces, który cały czas się toczy i który cały czas działa. Dużo czasu poświęciliśmy dyskusji na temat strefy płatnego parkowania, jako takiego podstawowego narzędzia do tego, żeby zachęcić kierowców, w cudzysłowie "zachęcić", do tego, żeby pozostawili

samochody i do centrum dojeżdżali innym środkiem transportu. Podkreślano fakt, że w tej chwili w zasadzie polityka parkingowa, która teoretycznie chyba wszystkie miasta mają jakieś zapisy polityki parkingowej, w zasadzie jest niemożliwa do, do wdrożenia poprzez ograniczenia prawne, w postaci maksymalnej stawki za parkowanie. Dodatkowo jeszcze są kłopoty związane z tym, że miejsca parkingowe muszą być oznakowane i poziomo i pionowo, bo jak nie są, to nie można za nie pobierać opłaty. Czyli nie ma systemu takim, że wjeżdżam do strefy, w której wszystkie miejsca są płatne. Nie ma czegoś takiego. Nie można pobierać opłat w weekendy i tak dalej i tak dalej. Także wiele miast, dużych miast, mam na myśli Kraków, Warszawę, czy Poznań. No byłoby zainteresowanych rozwiązaniem takim, żeby dopracować, dobierać opłaty, wysokość opłaty do warunków, jakie są. To też nie jest nic nowego, gdzieś czytałem, że w krajach Europy zachodniej są jakieś super zaawansowane systemy, w których od niedawna, które dopasowują wysokość stawki do napełnienia strefy płatnego parkowania. W Poznaniu było to 20 lat temu wprowadzone, początkiem nowego stulecia, Poznań, co pół roku ustalał nową stawkę, wysokość opłaty za parkowanie, w funkcji tego jak dużo chętnych chce tam zaparkować. Teraz tego zrobić nie można. Mamy maksymalnie 3,50 i koniec. Więc liczymy na to, że ustawa o elektromobilności, która umożliwi wprowadzenie wyższej stawki, to, co tutaj było też wczoraj powiedziane bardzo wyraźnie, nie na 9 złotych, tylko do 9 złotych. To jest zasadnicza różnica. Będzie tutaj pomocna i sporo dobrego może przynieść. Poruszono również wątek konsekwencji takiej ustawy. Czyli jeżeli my podniesiemy opłaty za parkowanie w centrum miasta, to nagle się okaże, że jakby zwiększymy rotację miejsc parkingowych, bo się już nie będzie opłacało parkować samochodu na 8 godzin, jak to do tej pory ma miejsce. Tylko będą krótkoterminowe parkowanie, co spowoduje, że będzie więcej chętnych chciało do centrum wjeżdżać. I to jest znowu jakiś wątek podawczy, bardzo mocno taki wątpliwy, dlatego, że nikt tego nie badał. Kiedyś szukaliśmy tego typu rozwiązań w Europie, czy na świecie, nikt się tym nie zajmuje. Jak rotacja wpływa na warunki ruchu w mieście? Więc to jest kolejny jakiś nurt badawczy, który gdzieś będzie, ale jest pewien dylemat, czyli z jednej strony mniej samochodów, będą krócej parkowały, z drugiej strony ten czas parkowania może zwiększyć liczbę chętnych, którzy będą na krótko do tego centrum chcieli wjechać. Poruszyliśmy krótko również informacje, no, wątek opłat za wjazd do centrum, czy strefy niskiej emisji i wydaje się, że o ile wjazd do centrum, czyli ta opłata kongestyjna, która jest na przykład na wzór londyński jest wprowadzona, raczej w naszych warunkach jest trudna, albo wręcz niemożliwa do wprowadzenia z wielu względów. O tyle strefa niskiej emisji, możliwe, że jest jakimś rozwiązaniem, czyli ograniczanie możliwości wjazdu takich samochodów z gorszymi silnikami do centrum miasta. Bardzo ważne były głosy przedstawicieli miast. Mieliśmy przedstawiciela z Rzeszowa i z Kościerzyny. Pan burmistrz z Kościerzyny pokazał pewną perspektywę zupełnie inną niż, do której my jesteśmy przyzwyczajeni w dużych miastach. Miasto Kościerzyna ma 24 tysiące mieszkańców, więc oni mają zupełnie i mają transport bezpłatny. Tak na marginesie kilka ciekawych informacji było podanych odnośnie funkcjonowania systemu takiego bezpłatnego transportu w małym mieście. Więc odsyłam Państwa do rozmowy, tej debaty można posłuchać jak to działa w Kościerzynie. W sumie bardzo pozytywnie i dzięki tym zmianom, również miasto ma, to jest taka marchewka, a kijem jest ograniczanie dostępności w centrum miasta. I zamykają część ulic dla samochodów, pozostaje tranzyt według słów burmistrza jest tylko przez jedną główną ulicę. Czyli również takie rzeczy się dzieją w mniejszych miastach. Na inną skalę, z zupełnie innych powodów i trochę inaczej niż w dużych miastach, ale ten mechanizm cały czas gdzieś się pojawia. Bardzo dużo mówiliśmy wreszcie na temat samego procesu zrównoważonego rozwoju. Czym on jest, jak go należy rozumieć? Proszę pamiętać, że zrównoważony rozwój to nie znaczy, że wszystkim dajemy po równo. I wydaje mi się, że tutaj już na sam koniec mojej wypowiedzi przytoczę Państwu taką anegdotę, to chyba jest anegdota, to nie sądzę, żeby była prawda, ale bardzo dobrze obrazuje tą naszą, naszą dyskusję na temat zrównoważonego rozwoju. Otóż w Oxfordzie jest taka piękna hala, piękna sala New College, która powstała, z tego, co pamiętam chyba w XV wieku, czy w XVI wieku. Potężny strop dębowy u góry, siedem metrów rozpiętości. No i kilkadziesiąt lat temu według tej historii, naukowcy zobaczyli, że ten, te belki, które są tam skonstruowane w stropie tego, pięknej hali, pięknej sali zaczynają pękać. Jakies tam się robaki załęgły i zaczynają wygryzać te, te belki i to zaczyna się niszczyć, trzeba to wymienić. No skąd wziąć teraz dęby, które mają średnicę, nie wiem, pół metra, czy metr, i na długość 8 metrów, żeby to skonstruować. Okazało się, że to jest bardzo trudne i ten dąb w zasadzie w Wielkiej Brytanii

jest niedostępny i nagle któryś z młodych asystentów sobie przeglądnął plany i zauważył, że poprzedni projektanci 500 lat temu, którzy to projektowali zaplanowali aleję dębową wzdłuż tego budynku, w którym posadzili dęby, zakładając, że za kilkaset lat one się mogą przydać właśnie do tego celu. I moim zdaniem to właśnie jest przykład takiego zrównoważonego rozwoju, czyli myślenie o tym, co będzie za jakimś czasie, w jakimś czasie w przyszłości. I w tym kontekście ograniczanie roli samochodów w śródmieściu wydaje mi się jest po prostu właściwą drogą. Dziękuję bardzo.

Moderator

Dziękuję i poproszę teraz o podsumowanie Pana Łukasz Malinowskiego.

Łukasz Malinowski, Zespół Doradców Gospodarczych TOR

Ja prowadziłem panel, na którym rozmawialiśmy na nieco niższym poziomie, takim bardziej bliższym człowiekowi, to znaczy się o zmianach zachodzących na samej ulicy. Więc pozwolę sobie się odnieść też do tego, co przed chwilą Panowie mówili w kontekście ograniczania obecności samochodu na śródmiejskich ulicach. My rozmawialiśmy bardzo dużo o tym, w jaki sposób stosując pewne rozwiązania architektoniczne, czy projektowe, można, może nie tyle, co utrudnić życie kierowcom, ale zmusić do innego korzystania z samochodu. To są zmiany, które w wielu miastach w tej chwili zachodzą. Padały też przykłady z, z Krakowa, tam brał udział Łukasz Franek, który między innymi odnosił się też do kwestii związanych z miejscami parkingowymi i ostrzegał mieszkańców Krakowa, że niedługo się zdziwią jak zostaną zgodnie z przepisami do dwóch metrów poszerzone we wszystkich miejscach chodniki, czy miejsca dostępne dla pieszych, co będzie wymagało likwidacji znacznej liczby miejsc parkingowych. Także tutaj ta tematyka nam się bardzo ładnie zająbiała, mówił Łukasz Franek również o tym, że dalej w Krakowie zamierzają Państwo dążyć do tego, żeby z części ulic mniejszych również pójść w kierunku tutaj była pewna niechęć do samego pojęcia wooneerfa, natomiast mówiliśmy o, o podworcach. Natomiast to są rzeczy, które odniosłem wrażenie, że teraz są na fali w tych największych miastach, bo rozmawiamy o Krakowie, padały przykłady z Warszawy, w tej chwili w samej, w samej Warszawie też możemy mówić o pewnym dużym zainteresowaniu społecznym zmianami, które mają doprowadzić do stwo... takich zmiany ulic, żeby były one bardziej przyjazne dla pieszego, dla rowerzysty, czy dla niezmotoryzowanego mieszkańca. Natomiast no to nie jest tak, że to jest jakiś powszechnie akceptowany przez mieszkańców polskich miast kierunek, mieliśmy przedstawiciela władzy samorządowej z Przemysła, który mówił wprost o tym, że no nie ma mowy o tym, żeby w tej chwili walczyć z kierowcami. On sam, jak się przyznawał Pan Wiceprezydent też codziennie dojeżdża do pracy samochodem i nie wyobraża sobie tego, żeby zacząć korzystać z transportu publicznego i oczywiście tutaj tym podstawowym argumentem było to, że nie można postępować wbrew woli wyborców. I to, co mówił Pan Profesor też, podsumowując swój panel, tutaj wartość edukacji i tłumaczenia ludziom, dlaczego część zmian jest dla, będzie w dłuższej perspektywie, czy w dłuższym okresie dla nich dobra, dlatego to miasto niewypełnionej ulicy, niewypełnione samochodami będą dla mieszkańców bezpieczniejsze i bardziej przyjazne. Tutaj dla osób, które mają dzieci to jest argument, który do mnie od niedawna dopiero przemawia, jaki taki sposób pokazania jak ważne jest to bezpieczeństwo i o jakiej ulicy mówimy, że jest rzeczywiście bezpieczna. Podawano przykład taki, że to jest ta ulica, na której nie boimy się puścić dziecka samego i nie musimy trzymać go za rękę. Ja teraz mając dwuletnią córkę doskonale to rozumiem. Nie bardzo rozumiałem to wcześniej, ale rzeczywiście w ten sposób takie zmiany, jakie zachodzą w miastach bardzo łatwo jest zaobserwować. Z innych wątków, które były u nas w trakcie panelu poruszane to kwestia zmian, jakich będzie wymagała, jakich będzie wymagał transport publiczny po zmianach, jakie planujemy, czy rozważmy do wprowadzenia na niektórych ulicach. Tutaj może, żeby nie wydłużać powiem tylko, że przez jakiś czas dyskutowaliśmy o tym, czy najlepszym rozwiązaniem byłby tramwaj, który w wielu zachodnich miastach dość dobrze wpisał się w tkankę miejską, czy może tak wspominał między innymi Prof. Suchorzewski, rozwiązania związane z szybkim autobusem poruszającym się po wydzielonej w ten czy inny sposób trasie z istotną taką uwagą i to trochę już w kierunku następnych moderatorów, że ten pojazd powinien być pojazdem elektrycznym, tak żeby pozbyć się tego elementu zanieczyszczenia powietrza. Ja może bym tutaj skończył, przekazał dalej.

Moderator

Tak, to poproszę teraz Pana Radosława Czapskiego.

Radosław Czapski, Specjalista Banku Światowego ds. Transportu i infrastruktury

Dziękuję bardzo. Ja przede wszystkim chciałem podziękować panelistom w naszym panelu, panelu nazwałbym go biletowym, choć, choć tematyka panelu dotyczyła tego jak nowoczesne technologicznie zaawansowane systemy biletowe mogą wpływać, miejmy nadzieję pozytywnie, na rozwój i konkurencyjność komunikacji zbiorowej. Bardzo ciekawa dyskusja, bardzo żywa, niedokończona jak pewnie w większości paneli. Ukłon w stronę organizatorów, żeby może niektóre wątki powtórzyć, pogłębić przy kolejnych okazjach. Kluczowe wnioski, które się z tej dyskusji wyłaniają, no mianowicie tak, bardzo dużo miast zainwestowały w Polsce w systemy biletowe i rozliczeniowe, które z założenia miały być przyjazne i zachęcać do korzystania z transportu zbiorowego. Różnie z tym wychodzi i czasami, przede wszystkim to są takie wyspowe systemy i one często, nawet w obrębie okolic miasta nie są kompatybilne pomiędzy różnymi operatorami i de facto opierają się raczej na sprawdzonych takich już ugruntowanych technologicznie rozwiązaniach. W niektórych aspektach użytkownicy są bardzo konserwatywni, a władze publiczne boją się zbyt agresywnie promować nowoczesne rozwiązania i używać argumentów typu kij raczej, niż marchewka. W każdym razie wygląda na to, że te systemy są w niektórych przypadkach na tyle nowe, że ich agresywna modernizacja byłaby kosztowna i też ryzykowna, z punktu widzenia takiego gospodarskiego. Więc wniosek nasuwa się taki, żeby te nowoczesne, najciekawsze rozwiązania próbować wprowadzać inkrementalnie. Raczej ewolucyjnie niż kusić się o rewolucyjne przemiany technologiczne. Co to są za rozwiązania? Pojawiają się dwa kierunki, dwie grupy rozwiązań. Jedne, które wydają się bardzo wygodne, to są karty bankowe, które można by stosować do rozliczeń, do, do, zamiast biletów i różnego rodzaju nośników biletowych w tej chwili stosowanych. No mają oczywiście zalety, choćby te, że wszyscy, praktycznie wszyscy mamy je już w kieszeniach i nie wymagałoby to sieci dystrybucji, nie wymagałoby to sieci sprzedaży. Dlatego, że w tej chwili bardziej mówimy już nie o systemach biletowych. Trzeba się chyba godzić z tym, że nie będziemy mówić o biletach na komunikację miejską, ale o systemie rozliczania się za przejazdy, za usługę, którą uzyskujemy w postaci przewożenia nas przy pomocy różnego rodzaju pojazdów. Ale nie tylko, bo można w te platformy wintegrować także innego rodzaju usługi mobilnościowe, typu car sharing, czy rowery miejskie, czy wszelkie, czy nawet parkowanie. Więc oferują one bardzo ciekawe możliwości. Drugi nurt rozwiązań, który w Polsce się rozwija, aczkolwiek z różnym skutkiem, w różnych miastach, różny rynek uzyskuje i różne poparcie wśród użytkowników, to są aplikacje mobilne, platformy mobilne w telefonach komórkowych, które znowu praktycznie wszyscy mamy w kieszeniach, inteligentne komputery, a jeśli nie to za chwilę będziemy je wszyscy mieli. Więc są to technologicznie najciekawsze kierunki rozwiązań rodzących się w tej chwili. Jeśli chodzi o formalne przeszkody, które się pojawiają, no to wołamy i to jest ukłon w stronę Ministerstwa Rozwoju, ale także innych partnerów rządowych, o to, żeby stworzyć forum, które zajęłoby się przeglądem i optymalizacją rozwiązań formalnych, przepisowych, związanych właśnie z tym, że przede wszystkim ulgi są bardzo zróżnicowane i tak skomplikowane i tak powszechne, wydają się być zbyt powszechne w wielu aspektach, że bardzo komplikują i systemy taryfowe, a później w szczególności rozliczenia, zarówno w obszarze różnych administracji, które, które organizują transport, jak i już samych operatorów, samych świadczących usługi. Więc bardzo serdecznie sugerujemy, żeby się takie gremium konstituowało i zajmowało się nie tylko przeglądem przepisów, może też poszło w stronę, a może byłoby to osobne gremium, z udziałem branży, w stronę standardyzacji niektórych aspektów rozwiązań technologicznych, tak, żeby zapewnić relatywnie łatwą integrację i interoperacyjność. Rozumianą zarówno, jako integrację różnych rodzajów mobilności miejskiej i aglomeracyjnej, czy metropolitalnej, ale także interoperacyjność związaną z rozliczeniami pomiędzy różnymi podmiotami, które opiekują się i dofinansowują często transport zbiorowy. I wreszcie w tym obszarze standardyzacji sugerowaliśmy, żeby się skoncentrować czy raczej nie wymyślać koła, ale spróbować skorzystać z tych standardów, z tych rozwiązań, które od wielu lat funkcjonują w różnych miejscach w Europie i na świecie. Innymi słowy nie tracić czasu na wymyślenie, wymyślanie własnych standardów,

skorzystać z tego, co jest już sprawdzone. Z myślą, że rzeczywiście takie wygodne rozwiązania będą coraz bardziej atrakcyjne dla użytkowników, ale tu powtórzę coś, co już się pojawiało w wypowiedziach moich poprzedników, to jest wątek niewątpliwie wspólny, trzeba dużo komunikować, wyjaśniać, edukować, tłumaczyć, dlatego niektóre rozwiązania są bardziej korzystne dla użytkowników i z czego one wynikają i tu zachęcamy do wykorzystania psychologów, socjologów, żeby sprytnymi metodami docierać i przekonywać. Dziękuję bardzo.

Moderator

Dziękuję. Pan Marcin Hyła, teraz.

Marcin Hyła, Prezes Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów

M.H.: Dzień dobry, to ja wprowadzę element baśniowy do rzeczywistości, bo nasz panel był poświęcony rowerom. Było nas pięciu. Reprezentowaliśmy różne podejścia, różne perspektywy, bo i był Gdańsk, który uchodzi za rowerową stolicę Polski, przypomnę to jest miasto, które ma najwyższy, pomierzony oficjalnie, bo w KBR-ze w Kompleksowych Badaniach Ruchu 6% udział ruchu rowerowego i to wbrew uwarunkowaniom terenowym, bo są bardzo duże, znaczące różnice wysokości. Był reprezentowany Wrocław, który jest drugim takim rowerowym miastem, z kolei uwarunkowania Wrocławia i historyczne i terenowe są odwrotne, bo Wrocław jest płaski, ma poniemiecką urbanistykę i już przed wojną był miastem rowerowym. Również Poznań prezentował inną perspektywę, bo perspektywę miasta, które uchodziło za antyrowerowe przez wiele lat i dopiero teraz zmienia politykę i proponuje nowe, nowe rozwiązania, nowe działania. I była również prezentowana Stalowa Wola, miasto, które było bardzo rowerowe całkiem niedawno i do tej pory jest rowerowe jak się okazuje, bardzo wiele podróży odbywa się tam na rowerach. Był z nami również ekonomista Pan dr Wołek. Zaczęliśmy i to jest moim zdaniem, bardzo ważna informacja, od przykładu miast zachodnich, miast, które są znane, mają silną markę, są bardzo popularne, mówię o Kopenhadze, o Amsterdamie i wielu innych, gdzie rower, na rowerze odbywa się ponad połowa podróży. Ponad połowa podróży, czyli rower nie jest dodatkiem, słusznym, ale tylko dodatkiem, tylko rower jest podstawą. Zaczęliśmy dyskusję od prostego pytania, czy rower wystarczy, czy można tylko na rowerze poruszać się w mieście? No i okazało się ku mojemu zdumieniu, nawet radykalni rowerzyści powiedzieli, że nie. Ale potem padła ważna uwaga Pana dr Wołka o kanibalizacji systemów transportowych i podwójnym finansowaniu, czy podwójnym dotowaniu systemu roweru i komunikacji zbiorowej. To może być temat do dyskusji w przyszłości. Jeśli chodzi o temat jak lepiej wykorzystać potencjał transportowy miasta, to szczerze mówiąc ja jestem nieusatysfakcjonowany, nie mieliśmy dobrej odpowiedzi, przynajmniej ja jej jeszcze nie, chociaż przyznam się, skończyliśmy ten panel niedawno i trochę tak na świeżo opowiadam o swoich wrażeniach. Natomiast na pewno jest kilka wątków, które należałoby ciągnąć. Przede wszystkim bardzo dobry przykład Gdańska, zwłaszcza ze względu na te trudne uwarunkowania terenowe. Problemów jak sądzę jest więcej, pojawił się na przykład wątek spec ustawy rowerowej. Brakuje samorządom i to zwłaszcza Poznań akcentował, że chce budować infrastrukturę rowerową, natomiast ZRID, czy spec ustawa drogowa, w przypadku infrastruktury rowerowej nie zawsze ma zastosowanie, bo nie zawsze jest to pas drogi publicznej. Był kiedyś gotowy projekt spec ustawy rowerowej i tramwajowej i on w zasadzie by się nam bardzo, bardzo przydał. Akurat nie było tego, niestety nie zdążyliśmy o tym powiedzieć, ale ja powiem teraz. Z perspektywy mniejszych miast istnieje bardzo poważny problem mnogości zarządców dróg. Nie daje się realizować polityki rowerowej, kiedy w jednym samorządzie jest pięciu zarządców dróg i każdy ma inne zdanie na temat konkretnych, konkretnych rozwiązań. Był też głos, jeśli chodzi o integrację transportu rowerowego i publicznego, dotyczący wymagań taborowych. W Polsce jest problem z przewozem rowerów w zamawianym taborze, bo ten tabor jest słabo dostosowany, jest zbyt mało miejsc do przewozu rowerów. Ta sprawa też powinna być dalej, dalej wyjaśniana. Na koniec ja bym powiedział o jednej rzeczy, której mi zabrakło. To jest moje zdanie, jako moderatora. Tego nie było na, na panelu. Mianowicie mam wrażenie, że miasta realizujące politykę rowerową nie potrafią sformułować dylematu model, a uwarunkowania. Co tak naprawdę chcemy, jakiego modelu miasta potrzebujemy i jak nałożyć ten model na zastany układ drogowy. Stąd biorą się różne kolizje, konflikty,

głośne czasami medialne awantury i tego nie rozstrzygnęliśmy, to jest temat do drążenia, natomiast żeby już nie przedłużać zakończę optymistycznym akcentem. Mianowicie wiele, wiele lat temu w Krakowie, Kraków nie był reprezentowany, ale ja mieszkam w Krakowie, więc anegdotkę na koniec powiem z Krakowa. Ulica Kopernika, w centrum miasta, ulica jednokierunkowa, położona na terenie właściwie szpitala, w dużym skrócie i tam wprowadzono pierwszy w Polsce kontrapas, który miał spowodować dramatyczne zniszczenia, tragedie ludzkie, wypadki i wszystko zło. Powstał w 2002 roku, kilka lat temu zaczęliśmy mierzyć tam ruch. Bardzo ważna informacja moim zdaniem, na ul. Kopernika, regularnie, co roku, pojawia nam się udział rowerów na poziomie 50-55%. 3,5 tys. rowerów, 3,2 tys. samochodów. Więcej rowerów niż samochodów, mimo, że nie jest to ulica z ograniczonym dostępem. Czyli poprawnie zarządzając przestrzenią, nie wywołując jakiegoś dramatycznego konfliktu potrafimy wywołać zmianę, która no jest, no. Tam nie było żadnej rewolucji, natomiast to po prostu działa. I tak naprawdę chodzi o to chyba, żeby napuścić jak najwięcej rowerzystów do centrów miast. Dziękuję bardzo.

Moderator

Dziękuję Panu, dr Wolański.

dr Michał Wolański, Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej

M.W.: Dzień dobry Państwu. My się nie wyrobiliśmy z czasem, z panelem dotyczącym elektromobilności i to jest znamienne, bo pokazało nam jak dużym tematem jest mądre wdrażanie elektromobilności. To jest temat wielki, trudny, a z drugiej strony temat, chociaż dający szansę, to no bardzo słabo przekładający się na pozyskiwanie dodatkowych pasażerów dla transportu publicznego i my musimy mieć tego świadomość. Decyzja o wdrażaniu elektromobilności w danym mieście to jest trudna i kompleksowa decyzja. To nie jest decyzja o zmianie koloru autobusów, o zmianie wzoru tapicerki, tylko to jest decyzja, która w wielu miastach, które są liderami w zakresie zarządzania mobilnością jest poprzedzana wieloletnimi testami i próbami i to widzimy w Europie zachodniej, ale widzieliśmy też na przykładzie Krakowa, który zaczął od autobusów wypożyczanych, który później wybudował pierwszą ładowarkę i który teraz podjął decyzję o postawieniu w 20% floty na autobusy elektryczne, do 20%, przy jednoczesnym zakupie na pewne linie również autobusów dieslowskich. I mieliśmy po drugiej stronie drugie podejście, pod tytułem od elektromobilności nie ma odwrotu, musicie inwestować w elektromobilność, bo jak nie elektromobilność to, co? Natomiast mimo wszystko proszę Państwa wniosek główny i dominujący był zdecydowanie taki, że wdrażanie elektromobilności wymaga bardzo dużych analiz, bo nie ma jednoznacznych odpowiedzi na pytania, chociażby takie, na jakiego typu linie kierować autobusy elektryczne, na jakiego, na jakie nie kierować? Czy kupować autobusy z bateriami dużymi, które zapewniają duży zasięg, ale ważą i zajmują miejsce w autobusach, czy kupować autobusy z małymi bateriami, dzięki czemu mamy więcej miejsca, ale musimy częściej doładowywać. Pokazywaliśmy pewne problemy, które nie zawsze były uwzględniane. Nawet w moim modelu, od którego zacząłem nie uwzględnialiśmy tego, że czasami zastąpienie, że czasami dziesięciu autobusów z napędem dieslowskim nie zastąpiły dziesięcioma elektrobusem, co wynika z bardzo wielu względów związanych z po pierwsze tym, że musimy założyć czas na ładowanie, po drugie dostępnością rezerwy, zwiększona również zapotrzebowanie na kierowców czasami się za tym pojawia. Musimy mieć świadomość tego wszystkiego decydując się na wdrażanie elektromobilności. Bardzo ważne jest uczciwe policzenie, zrobienie takiego na przykład audytu w miastach, jeżeli chodzi o emisję tlenków azotu i pyłów, co w danym mieście, czy nawet w danym obszarze problemowym jest źródłem tych zanieczyszczeń. Czy są to rzeczywiście autobusy komunikacji miejskiej, czy rzeczywiście elektrobuse są najefektywniejszym rozwiązaniem na ograniczenie tej emisji, czy może źródłem tych emisji są pojazdy indywidualne lub kwestie związane z emisją niską w wyniku ogrzewania. Jest bardzo dużo niestety w tych analizach nawet jak to sobie uczciwie policzymy znaków zapytania. Zaskoczeniem to, co widzimy teraz w pootwieranych przetargach są nawet ceny autobusów elektrycznych, gdzie miasta zakładają jakieś budżety, otwiera się koperty, wychodzi więcej. Co będzie z bateriami za 10, 15 lat tego nie wie nikt. Pojawiały się różne głosy i w dyskusji i w kularach, z jednej strony optymistyczne, że technologie tanieją, z drugiej strony

pewne głosy pesymistyczne związane również z tym, że do produkcji baterii potrzebne są określone metale, takie jak na przykład miedź czy kadm, sam się o tym dowiedziałem, których nie ma dużo i zwiększone zapotrzebowanie na te metale, które są towarem spekulacyjnym może doprowadzić do tego, że wcale przy większej skali produkcji baterii nie będą one tańsze, także tutaj się pojawiały bardzo, bardzo różne głosy i musimy mieć świadomość, że operujemy w dość dużej niepewności. Ważna i może wyeliminować część tych niepewności, jest bez wątpienia stabilna polityka państwa. Gdzieś pojawił się dzięki głosowi z sali, pojawiła się dygresja, co do tego i słusznie, że nasz panel dotyczył alternatywnych źródeł napędu, natomiast zgodnie z aktualną polityką państwa był bardzo ukierunkowany w stronę elektromobilności. Chociaż nie jest to jedyne alternatywne źródło napędu autobusów. Padło pytanie o autobusy z napędem gazowym zostały przypomniane doświadczenia chociażby gdyńskich przewoźników komunalnych, którzy zainwestowali w autobusy gazowe, po czym okazało się, że autobusy gazowe zostały, że paliwo gazowe zostało obłożone znacznie zwiększoną akcyzą. Co będzie z prądem? Czy jeżeli wszyscy przejdziemy na elektromobilność, proszę Państwa, w cenie paliw 50% to są opłaty i podatki publiczne. W cenie netto to jest 1/3, jeszcze zależy czy ten, kto kupuje może sobie odliczyć VAT czy nie. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej może. Natomiast, jeżeli przejdziemy na elektromobilność obniży się, obniżą się przychody państwa z tytułu tej, tego, tego bardzo ważnego źródła dochodu. Czy wtedy prąd do celów napędu pojazdów, w tym napędów pojazdów komunikacji miejskiej nie zostanie obłożony wyższą akcyzą niż jest teraz, tak jak to się stało z gazem. My tego nie wiemy, a doświadczenie z gazem jest takie, że się gazem nomen omen sparzy, sparzyło środowisko komunikacji miejskiej. Producenci wyraźnie podkreślili, że nie boją się spiętrzeń, że moje takie dylematy, strachy na początku wzięte z rynku pojazdów szynowych, gdzie doszło do, no dość niekorzystnego dla producentów spiętrzenia zamówień w poszczególnych latach przy końcach perspektyw finansowych nie jest czymś, czego producenci autobusów, jest czymś, co producenci autobusów zdzierzą, że tutaj nie ma problemu. Natomiast zdecydowanie podstawowym narzędziem kreowania rynku elektromobilności powinny być stabilne, dobre zamówienia publiczne i wspieranie klientów. Tak, żeby miasta miały dostęp do finansowania pojazdów elektrycznych, żeby miasta miały też później środki na eksploatację późniejszą pojazdów elektrycznych, na optymalizację modeli wdrażania pojazdów elektrycznych, żeby to była szansa, a nie zagrożenie. Natomiast rynek dobre pojazdy zapewni i tu było jasne hasło, że to nie wielkimi grantami tylko dobrymi zamówieniami ten rynek należy budować. Popyt, a nie podaż. Co zresztą mnie, jako ekonomistę jakoś specjalnie nie dziwi. Na koniec chciałem bardzo podziękować panelistom, temat był trudny, temat był bardzo obszerny. Miałem nikłe szanse tak naprawdę moderowania ze względu na obszerność wypowiedzi, ale dzięki Państwa ogromnemu zaangażowaniu i ogromnej wiedzy różnicującej różne punkty widzenia i też dzięki głosom, które potem słyszałem jeszcze z sali w dyskusjach kuluarowych, ja się bardzo dużo dowiedziałem i mam nadzieję, że Państwo również. To jest taki temat, którego się wszyscy uczymy i nie ma się, czego tutaj wstydzić. Dziękuję uprzejmie, do widzenia.

Moderator

Bardzo Panu dziękuję za podsumowanie. A teraz poproszę o słowo już na koniec, o zamknięcie naszej konferencji Pana Ministra Adama Hamryszczaka.

Adam Hamryszczak, Podsekreterarz Stanu w Ministerstwie Rozwoju

Dzień dobry Państwu. Szanowni Państwo, dziękuję wszystkim za przybycie i naprawdę aktywny udział w konferencji. Szczególnie dziękuję moderatorom i panelistom za podzielenie się swoją wiedzą, doświadczeniem i za inspirację. Wzbudzili Państwo mnóstwo interesujących, a nieraz bardzo ożywionych dyskusji, rzeczywiście czasami brakowało 15-stu, a może nawet 20-stu, a może nawet godziny więcej, żeby wyczerpać tematykę poszczególnych paneli. Przed chwilą wysłuchaliśmy podsumowań z sześciu panelów, ale proszę pozwolić i mnie powiedzieć parę słów na zakończenie. W ciągu tych dwóch dni rozmawialiśmy o szansach, ale i także o wyzwaniach w zakresie ekomobilności, które dotyczą wszystkich polskich miast. Mam nadzieję, że mimo, że nasze miasta znacząco się od siebie różnią, czy to układem funkcjonalnym, czy to strukturą społeczną, a także stopniem transportu publicznego, każdy w konsekwencji znalazł coś dla siebie. Jestem przekonany, że wypracowane

wnioski będą pomocne podczas podejmowanych działań w zakresie wspierania zrównoważonej mobilności w naszych miastach. Zachęcam także do włączania się zaprezentowanych dobrych praktyk do projektów, które składają głównie samorządowcy w naborach do programów finansowanych z funduszy unijnych. Ale także cieszę się, że byli z nami przedsiębiorcy, bo również na nich szczególnie liczymy w kształtowaniu programów dotyczących elektromobilności i odpowiednie środki zostały specjalnie dla nich przygotowane w programach krajowych. Na to też chciałbym Państwu zwrócić uwagę. Serdecznie gratuluję i dziękuję pomysłodawcom oraz organizatorom konferencji. A tutaj muszę pochwalić akurat zespół moich współpracowników z ministerstwa rozwoju, ale także chciałem podziękować serdecznie naszym partnerom merytorycznym, również medialnym. Myślę, że cel konferencji w dużym stopniu został zrealizowany, ale też jak usłyszeliśmy z wystąpień, z wypowiedzi poszczególnych panelistów, oraz moderatorów, no jest potrzeba kontynuacji tej tematyki. Wiele jeszcze przed nami do zrobienia. Jeszcze raz wszystkim serdecznie Państwu dziękuję, życzę bezpiecznego powrotu do domu oraz udanego weekendu. Dziękuję bardzo.