

## WARSZAWSKA BURZA MÓZGÓW #WARSZAWA2030

### SPRAWOZDANIE

20 lutego 2016 r., godz. 10.00-16:00

Muzeum Warszawskiej Pragi

Warszawa, Targowa 50/52

#### Sesja I

#### Porządek:

##### 1. Dr Paulina Nowicka – powitanie i słowo wstępne

Powitała przybyłych na spotkanie, przedstawiła program spotkania. Jest to pierwsze spotkanie skierowane do mieszkańców, którzy chcą się podzielić swoją wiedzą nt. Warszawy. Zapewniła, iż wkład ten będzie wykorzystany w diagnozie przygotowywanej na potrzeby aktualizacji strategii rozwoju. Zaprosiła na spotkania, które odbędą się w kwietniu w każdej dzielnicy oraz na warsztaty skierowane do poszczególnych grup mieszkańców.

##### 2. Igor Łysiuk – *Projektujemy dla jutra, a nie dla wczoraj*

Przyszłość jest trudno przewidzieć, ponadto nie istnieje jedna przyszłość, tylko szereg przyszłości. Przedstawił wizje przyszłości z przeszłości, żeby uzmysłowić ile z nich się już spełniło. Rynek pracy się globalizuje, maszyny zastępują nas w wielu czynnościach, rewitalizują przestrzenie naszych miast, operacje są coraz mniej inwazyjne, mamy autonomiczne samochody, a służby wiedzą o nas wszystko. Choć jeszcze niektóre wizje nie są naszą rzeczywistością, jak choćby: samoloty startujące z wyrzutni czy latające samochody. Wizje, które były tak obiecujące przewidywały, iż kobiety będą zajmować się domem. To oznacza, że trudno przewidzieć przyszłość. Co może zatem się spełnić? W przyszłości ludzie będą potrzebować miejsca do: spotkań, mieszkania oraz spędzania wolnego czasu, zaś czynnikiem nieprzewidywalnym są czynniki makroekonomiczne oraz zagrożenia naturalne (np. krachy na giełdzie, wybuchy wulkanów, powodzie). Przedstawiono miejsca w Warszawie (Stadion Narodowy, Galeria Mokotów, Rondo Jazdy Polskiej, Plac Defilad, al. Jana Pawła II, metro), które zmieniły się na przestrzeni 15 lat – co jest potwierdzeniem w jakim tempie dokonują się zmiany. W planowaniu przestrzeni i wizji należy pamiętać o: etapowaniu, elastyczności oraz odporności na zmiany. Projektując plany mamy stan wyjściowy i jakąś wizję zmiany, tymczasem należy pamiętać, że nie zawsze powstanie wszystko co zostało zaplanowane, a na realizację często potrzeba dekad. Przytoczono przykład Berlina, gdzie na jednym z placów powstała makieta, będąca wizualizacją planowanego budynku i w tym kontekście może warto na Pl. Defilad stworzyć naturalnej wielkości makietę obrazującą planowane zagospodarowanie. Etapowanie zatem to wprowadzanie kolejnych funkcji, które stworzą całość. Elastyczność planowania umożliwia przedstawianie wariantowych sposobów zagospodarowania. W kontekście zapewnienia odporności na zmiany należy się zastanowić czy lepiej budować kilka budynków czy jeden duży biurowiec. Zwrócono uwagę na rosnącą



powierzchnię pustostanów w biurowcach z uwagi na wprowadzanie pracy zdalnej oraz rosnący udział e-handlu i konsekwencje tych zmian na zagospodarowanie przestrzeni, w tym przestrzeni handlowych.

### **3. Łukasz Alwast – A gdyby Airbnb zaprojektowało budżet partycypacyjny?**

Wyjaśnił znaczenie terminu „miejskie interakcje” – to punkty styczności, które zostały zaprojektowane i wpływają na odbiór miasta, jego przestrzeni publicznych. Źle zaprojektowane mają wpływ na codzienne doświadczanie miasta. Interakcja jako dobro publiczne oferowane przez monopolistę (miasto) sprawia, że standardy są wymuszane przez mieszkańców, bo nie ma jak ich weryfikować. Usługi cyfrowe możemy od razu zweryfikować jak funkcjonują (czy dobrze czy źle) poprzez liczbę korzystających z tych usług. Firmy Airbnb, Uber i Kickstarter zaprojektowały najlepsze platformy transakcyjne, tylko że żadne z nich nie projektują usług publicznych. Budżet partycypacyjny jest specyficznym narzędziem – z jednej strony zbliża władze do obywateli, a jednocześnie daje władzom model otwartości i daje możliwość rozpoznania potrzeb mieszkańców. Przedstawił jak ewaluował budżet partycypacyjny w kolejnych latach. Budżet partycypacyjny to produkt technologiczny, który został od początku źle zaprojektowany i nikt nie zastanowił się jak on będzie poprzez to odbierany. Większość instytucji publicznych nie potrafi budować i wprowadzać na rynek produktów technologicznych (brakuje kompetencji technologicznej, kultury projektowej czy narzędzi pracy). Zatem czy jest możliwe projektowanie produktów i interakcji w domenie publicznej. Przytoczone przykłady z innych państw (Finlandii, Wielkiej Brytanii czy Zjednoczonych Emiratów Arabskich) pokazują, że tak. Kluczem do realizacji jakichkolwiek założeń strategii Warszawa 2030 jest odpowiedzialne i świadome projektowanie miejskich inwestycji.

### **4. Rafał Wodzicki – Konieczność tworzenia sprawnych mechanizmów minimalizujących skutki błędów**

Wyjaśnił mechanizm powstawania błędów niszczących potencjały, przyczyny trwania błędów, budowę skutecznych mechanizmów zapewniających szybką reakcję na błędny i niedopuszczanie do ich trwania, ważność mechanizmów awansowania ludzi dla późniejszych wydarzeń i możliwości budowania mechanizmów zapobiegania błędom oraz jakość wymiany myśli, w tym korespondencji i konsultacji. Przedstawił kilka przykładów źle zaprojektowanego miasta – przebijanie trasy Świętokrzyskiej według projektu z lat 50-tych, przebieg II linii metra (dopiero po protestach mieszkańców przeprojektowany), niszczenie Parku Michałowskiego, brak węzłów przesiadkowych np. wokół przystanków kolejowych (przykład na Pradze) oraz na rondzie Wiatraczna, brak interakcji między koleją miejską a metrem oraz brak przystanków kolejowych, które były zaplanowane. Ponadto zwrócono uwagę na bariery architektoniczne. Skutki błędów często są długotrwałe, a w niektórych przypadkach nie można ich naprawić. Jest to konsekwencją braku konsultacji i nie korzystania z wiedzy mieszkańców.

### **5. Iwona D. Bartczak – Zaufanie – tak? Kapitał społeczny w biznesie w Polsce**

Urządzając miasto możemy skorzystać z nowych modeli biznesu. W miastach mieszka ponad połowa ludzi, zużywanych jest ponad 70% energii. Ludzie w dwojaki sposób mogą rozwiązywać problemy miejskie – albo sami, albo zdać się na władze. Jednak obserwuje się



trend, w którym zaangażowanie obywateli w sprawy publiczne maleje. Miasta odzwierciedlają globalne problemy. Wspomniano o badaniach, które wskazują, iż poziom zaufania w Polsce jest niski, ale ten problem nie dotyczy tylko Polski. Brakuje zaufania do władz publicznych i urzędników oraz w biznesie. Ale jak pokazują badania szczegółowe w kontekście zaufania w biznesie mowa raczej o ryzykach zw. z rachunkiem ekonomicznym, które nie mają nic wspólnego z zaufaniem. A może badacze nie widzą miejsc, w którym to zaufanie występuje. Zaufanie jest jak zdrowie czy powietrze, nie dostrzegamy go, dopóki go nie stracimy. Badanie dla Izby Handlowej pokazało, iż połowa polskich internautów kupuje w internecie. Internauci, którzy nie kupują za przyczynę wskazują czynniki zw. z nieufnością, natomiast ci, którzy kupują nie wspominają o zaufaniu czy bezpieczeństwie. Wskazano w jakich formach zaszyte jest zaufanie w biznesie (E-commerce, kooperatywy, gospodarka współdzielonych zasobów, spółdzielnie, lean management, CSR, ekonomia API). Zaufanie przyczynia się do powstanie nowych produktów czy narzędzi, a technologia jest tym narzędziem, który przyczynia się do budowy zaufania.

## 6. Dr Justyna Glusman – *Transparentność w samorządzie na przykładzie Warszawy*

W 2013 r. opublikowany został raport „Samorząd 3.0”, w których wskazano m.in., że samorząd powinien być transparentny. Zwrócono uwagę, iż mieszkańcy posiadają niewystarczającą wiedzę nt. funkcjonowania samorządu. Brakuje standardów informacyjnych. Każda jednostka raportuje, ale brakuje całościowej wiedzy nt. swojego samorządu to powoduje chaos i w konsekwencji niski poziom zaangażowania mieszkańców, gdyż brakuje poczucia wpływu na samorząd. Nie ma partycypacji bez informacji. Jak pokazują dane 42% mieszkańców ma poczucie wpływu na sprawy lokalne, a tylko 20% na sprawy państwowe. Good governance jest zarządzaniem inkluzywny (włączający). Budżet partycypacyjny ma duży wpływ na aktywizację, ale nie wspomaga zarządzania, nie uczy współodpowiedzialności – projekty i mieszkańcy rywalizują ze sobą, a samorząd zdejmuje z siebie odpowiedzialność. Ma też swoje dobre strony – mieszkańcy się angażują, organizują i interesują. Konsultacjom powinny być poddawane sprawy ważne dla mieszkańców, jednak częstą praktyką jest konsultowanie mało istotnych spraw (np. nazwa nowego bazaru Banacha). Przedstawiono propozycje rozwiązań ww. problemów – należy upubliczniać informacje o zasobach miasta, o zamierzeniach inwestycyjnych, wprowadzić budżet zadaniowy, czytelnie prezentować dane. Partycypacyjnie wypracowana strategia rozwoju powinna być umową społeczną, a dopiero odstępstwa od niej powinny być konsultowane,.

### Przebieg dyskusji:

1. Pan Dariusz Krysiak – odnosząc się do wypowiedzi pani dr Justyny Glusman – miasto od kilku lat stosuje budżet zadaniowy.
2. Pani dr Justyna Glusman – trudno znaleźć budżet miasta, a jeszcze trudniej przebrnąć przez ten kilkusetstronicowy dokument. Potrzeba syntetycznych informacji np. jakie kwoty są przeznaczane na poszczególne dziedziny.
3. Pani dr Paulina Nowicka – zapewniła, iż sugestie dotyczące prezentacji budżetu zostaną przekazane do odpowiedniego biura.
4. Pan Krzysztof Gubański – chciałbym, aby prezentowane dane przez miasto były również danymi surowymi.
5. Pan Robert Buciak – odnosząc się do prezentacji pana Łukasza Alwasta, który zaprezentował podejście biznesowe do projektowania elektronicznych usług



publicznych, zwrócił uwagę, iż usługi publiczne to nie tylko podejście handlowe, to również pewne ramy prawne i fiskalne. Trudno wyobrazić sobie elektroniczne usługi publiczne z zakresu pomocy społecznej czy edukacji. A w kontekście tego typu usług co z osobami wykluczonymi cyfrowo, bo to może przyczynić się do pogłębienia problemu wykluczenia.

6. Pan Łukasz Alwast – jeśli projektuje się dobre usługi to powinny być one zarówno cyfrowe jak i analogowe. Każda interakcja urzędu jest jakąś formą usług, więc może być realizowana albo dobrze, albo źle. Za jakość każdej interakcji, która ma miejsce w przestrzeni publicznej miasto powinno brać odpowiedzialność.
7. Pani Urszula Stanowska – odnosząc się do prezentacji pana Igora Łysiuka – trafny podział na to jakie powinno być podejście do projektowania: elastyczne, efektywnościowe i odporne na zmiany. Powinni o tym pamiętać zarówno władze, urzędnicy, jak również mieszkańcy. Brakuje umiejętności spojrzenia na proces planowania całościowo, co jest ważne w kontekście planowania strategicznego. Ważne są również standardy projektowania interakcji publicznych, które nie są uwzględniane przez urzędników, gdyż oni nie mają odpowiednich kompetencji, jest fragmentaryzacja procesu planowania i realizacji inwestycji w poszczególnych biurach, a tym samym brakuje przepływu informacji. Odnosząc się do wypowiedzi pana Rafała Wodzickiego – jest silne przywiązanie urzędu do starych planów. Dla urzędu najwygodniej jest podążać utartymi ścieżkami, czego przykładem są konsultacje dotyczące centrum lokalnego w Falenicy, na których to przedmiotem rozmów jest pierwotna wizja urzędu a nie koncepcje alternatywne.
8. Pan Piotr Kaliszek – projektowanie usług cyfrowych wymaga kompetencji. Usługi Airbnb czy Ubera to wyniki wielu ewaluacji, wyniki doświadczeń i testów, natomiast usługi publiczne powstają od zera i muszą jeszcze mieć zapewniony kontekst lokalny. Dodatkowo muszą być ujęte w ramy zamówień publicznych, a co z tego wynika są pewne ograniczenia prawne. Zatem aplikacja dla urzędu to wyzwanie, bo nie mamy wielu możliwości testowania produktów, jak w przypadku przytoczonych produktów firm.
9. Pan Dariusz Werschner – podziękował za tego typu spotkanie i wyraził nadzieję, że coraz więcej osób będzie chciało się włączyć w tworzenie strategii Warszawa 2030. Odnośnie wystąpienia pana Igora Łysiuka – może drony będą listonoszami, a może będą służyć do przewozu krwi, choć ten pomysł nie znalazł poparcia w Warszawie. Miasto powinno słuchać mieszkańców, prosił o ustawienie większej liczby toalet, o posprzątanie ulic po psach, o zadbanie o dzieci i młodzież, które w 2030 r. będą tworzyły innowacje. Zwrócił uwagę na mnogość czynności, które należy wykonać, żeby kupić bilet. Zwrócił uwagę, iż do różnego typu aplikacji jest szeroki dostęp, natomiast brakuje placów zabaw i miejsc spotkań. Odnosząc się do prezentacji dr Justyny Glusmann – brakuje ogólnodostępnych informacji np. dotyczących transportu krwi, a mieszkańcy chcący coś poprawić muszą wiedzieć co zmieniać.
10. Pani dr Paulina Nowicka – zdajemy sobie sprawę, że nie wszystkie dane są dostępne, ale przygotowanie danych do udostępnienia to proces długotrwały. Poinformowała, iż trwają prace w jej zespole nad Bankiem Informacji o Mieście.
11. Pan Piotr Stryczyński – wyraził opinie, żeby w wypowiedziach było mniej roszczeniowego podejścia, to my mieszkańcy powinniśmy być odpowiedzialni za nasze miasto. Podkreślił, iż projektując przyszłość powinniśmy patrzeć na to co było wczoraj, bo inaczej pozbędziemy się naszego dziedzictwa kulturowego – takich miejsc jak parowozownia, Hala Koszyki czy koszary husarskie.
12. Pan Robert Rafałowski – rozumiem, że konsultacje są potrzebne, ale nie powinniśmy żądać a pytać się jak możemy pomóc. W kontekście zagospodarowania Placu Defilad na Komisji Dialogu Społecznego ds. planowania przestrzennego zasugerowaliśmy, żeby postawić stelaże i zwizualizować projektowane budynki. Ponadto przestrzeń powinna być projektowana na i poprzez różne inicjatywy i eventy.

## Sesja II

### Porządek:

#### 1. Adam Kaliszewski – *Ekologiczne Boderline*

Boderline to jednostka chorobowa. Osoba cierpiąca na to schorzenie zmagają się z wahaniami nastroju, napadami gniewu i niestabilnością emocjonalną. Prelegent dostrzegł analogię do Warszawy w kontekście środowiska przyrodniczego. Warszawa jest kandydatem do Zielonej Stolicy Europy, a przecież miasto nie jest takie zielone. Miasto wiele zrobiło: system miejskiego transportu, hybrydowe autobusy, powrót miasta nad Wisłę (mimo, że przedłuża się budowa bulwarów), oczyszczalnia ścieków, budowa częściowej obwodnicy czy zakaz występu cyrków ze zwierzętami. Ale jednocześnie wycinane są drzewa bez konsultacji z mieszkańcami (nad Kanalem Żerańskim, w Parku Michałowskim), a co dalej z parkiem Rydza-Śmigłego, Parkiem Olszyna, który jest przejmowany przez dawnych właścicieli na mocy dekretu Bieruta. Zwrócono również uwagę na problemy z przekroczeniami dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu oraz na kształtowanie w taki sposób przestrzeni, żeby nie zabudowywać klinów napowietrzających. Obecnie planowanie przestrzenne skupiło się na pojedynczych planach, a nawet na pojedynczych działkach. Porównano Warszawę z Monachium, Wiedniem, Paryżem i Madrytem oraz miast, które również kandydują do tytułu zielonej stolicy w kontekście sposobów zagospodarowania. Warszawa potrzebuje przemyślanych koncepcji urbanistycznej i długofalowych działań środowiskowych.

#### 2. Paweł Pstrokoński – *(Społeczne) inwentaryzacje przyrodnicze parków Warszawy*

Przedstawił funkcję terenów zieleni (parków), przybliżył społeczne inwentaryzacje przyrodnicze, które miały miejsce w Parku Skaryszewskim, w Parku Szczyliwickim oraz planowane na Polach Mokotowskich. Do głównych przeciwności funkcjonowania i rozwoju terenów zieleni należy: planowanie odgórne (przez miasto), często bez podawania alternatywnych koncepcji zagospodarowania, brak aktualnych danych (w Warszawie od 15 lat nikt nie aktualizował danych dotyczących ptaków żyjących w mieście), konflikt zarządców – mnogość podmiotów odpowiedzialnych za zielenie w mieście oraz dynamiczne zmiany sposobów zagospodarowania, które przyczyniają się do fragmentaryzacji przestrzeni. Przybliżył kierunki rozwoju terenów zieleni jakimi są: konsultacje z mieszkańcami, edukacja, współpraca ze środowiskami nauki w celu przekazywania danych z odpowiednią interpretacją, program monitoringu przyrody (jako miejsce gromadzenia danych), polityka pielęgnowania zieleni, tworzenie nowych terenów zieleni oraz spójne planowanie przestrzenne zachowujące korytarze ekologiczne i kliny napowietrzające miasto. Należy rozważyć nasadzenia krzewów i gatunków rodzimych, koszenie traw raz w roku czy świadczenie usług przewodnika – przyrodnika.

#### 3. Robert Buciak – *Rowerowy skok cywilizacyjny – wskaźniki rozwoju sieci rowerowej w Warszawie*

Przedstawił definicję wskaźnika, podział wskaźników oraz wskaźniki, którymi mierzy się sytuację rowerową w Warszawie oraz cztery wskaźniki rezultatu bezpośredniego wypracowane przez Stowarzyszenie Zielone Mazowsze: liczba tras z osiedli do centrum, która





pokazuje z ilu centrów dzielnicowych lub ważnych węzłów transportowych można bezpośrednio dojechać rowerem (ukończona jest tylko jedna trasa – z Tarchomina), trasy w centrum - pokazuje liczbę ukończonych głównych tras w centrum miasta (brak przejezdności Śródmieścia przez 9 wyznaczonych ciągów komunikacyjnych), wskaźnik dotyczący bezpiecznych przejazdów i skrzyżowań – pokazuje liczbę przecięć głównych tras rowerowych z jezdniami dla samochodów, w których wprowadzono rozwiązania infrastrukturalne poprawiające bezpieczeństwo (na 3% skrzyżowań i przejazdów wprowadzone są tego typu rozwiązania jak np. wyniesienia) oraz kontraruch rowerowy – pokazuje na ilu ulicach jednokierunkowych dla samochodów wprowadzono ruch rowerów w obu kierunkach (wprowadzony na 7% ulic). Zasygnalizowano, aby wskaźniki te były podstawą do monitorowania rozwoju infrastruktury rowerowej w Warszawie w 2030 roku.

#### 4. Wojciech Nowakowski – *Back to the streets*

Warszawski rynek handlowy zlokalizowany jest obecnie w galeriach handlowych. Co było przyczyną, że ulice przegrały – rozwój hipermarketów w latach 90-tych, a następnie galerii handlowych. Zaprezentowano jak wyglądają ulice handlowe w innych miastach europejskich oraz na świecie. Zwrócono uwagę, iż dla Warszawy miastem benchmarkingowym w tej dziedzinie powinna być czeska Praga, która oferuje mnogość ofert zarówno handlowych, jak i spędzania wolnego czasu. Ponadto w Pradze każdy obiekt handlowy zaczyna się i kończy stacją metra, więc na przedpolach tego typu obiektów nie muszą powstawać ogromne parkingi, jak ma to miejsce w Polsce. Ulica Marszałkowska ma potencjał handlowy – ma duże powierzchnie handlowe (ok. 1000 m<sup>2</sup>), których potrzebują światowe marki. Na ul. Chmielnej czy Nowym Świecie mamy natomiast przemieszanie ofert od ekskluzywnych butików, przez rzemieślników, aż po kebaby, których w tym miejscu być nie powinno. Natomiast przykład Londynu pokazuje jak można wspólnie (handlowcy/najemcy z urzędnikami) wypracować jaki charakter mają mieć ulice handlowe (co ma się w nich znajdować, jak mają być obsługiwane komunikacyjnie). Źródłem problemów ulic handlowych w Warszawie są: brak oferty oraz brak skali. Ofertę budują kultura (muzea, teatry), happeningi, które są integralnym elementem ulic oraz przestrzenie spotkań (bary, kawiarnie, restauracje). Dostępność Muzeum Narodowego jest ograniczona – brak przestrzeni do spędzenia wolnego czasu, brak kafejek, brak przejścia na al. Jerozolimskich; w Tetrze Rozmaitości następuje integracja przestrzeni np. poprzez funkcjonującą restaurację. Natomiast w galeriach handlowych mamy mnogość ofert (targi, pokazy etc.). W Warszawie mamy boom na nowe miejsca spotkań – przestrzenie publiczne stają się miejscem spotkań (Pl. Zbawiciela, targi śniadaniowe, ul. Żąbkowska), ale również duże zgromadzenia (strefa kibica EURO 2012), manifestacje, po których korzystamy z lokalnej oferty. Oferta handlowa jest kluczowym czynnikiem spotkań ludzi. Nie powinniśmy zatem wyprowadzać handlu poza centrum, gdyż przestrzenie handlowe budują tkankę miejską (np. Sezam, Elektrownia Powiśle, Etos na Pl. Trzech Krzyży, Fabryka Norblina). Podano skalę (powierzchnię) obiektów handlowych (Złote Tarasy, Galeria Mokotów, Arkadia) w zestawieniu z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla centrum – Nowy Świat/ Pl. Trzech Krzyży, w którym założono, iż powierzchnia sklepu nie może przekroczyć 200 m<sup>2</sup>, zwrócono uwagę, iż jest to ograniczenie dla rozwoju handlu. Zachęcił, aby do 2030 r. aktywnie przekształcać przestrzenie handlowe i publiczne oraz kreować ich charakter z określonym przeznaczeniem wraz z partnerami (mieszkańcami, użytkownikami).

### **Przebieg dyskusji:**

1. Pani Katarzyna Kwiecińska-Otachel – odnosząc się do wypowiedzi pana Wojciech Nowakowskiego – wydaje się, że galerie, hipermarkety, ulice handlowe to oferta dla bogatych, a rzeczywistością Warszawy są bazyry. W Ursynowie bazar Na Dołku będzie przeniesiony z uwagi na budowę południowej obwodnicy to rodzi niezadowolenie mieszkańców. A czy są dyskusje, żeby bazyry stały się ważnymi punktami w mieście?
2. Pan Wojciech Nowakowski – miasto zniosło opłaty na targowiskach. Świetnym przykładem rozwijania się bazarów są targi śniadaniowe, biobazyry, inicjatywy lokalne. Bazyry np. Hala Mirowska wymagają doinwestowania, bo są zaniedbane, a tkwi w nich ogromny potencjał. W Norblinie, na ul. Szwedzkiej czy w Koneserze powstaną kolejne biobazyry.
3. Pani Anna Adamczyk – miasto nie myśli jak ogromnym potencjałem promocyjnym i atrakcją turystyczną jest przyroda, brakuje przewodników po parkach. Odniosła się do wypowiedzi pana W. Nowakowskiego – nie wiem co miałyby zmienić przeniesienie oferty galerii handlowych na ulice, skoro większość mieszkańców nie jest w stanie z niej korzystać. Ta oferta skierowana jest do ludzi zamożnych, może miasto powinno zainwestować w bary mleczne, biblioteki niż miejsca typu dom towarowy Vitkac.
4. Pani Małgorzata Łaskarzewska – na Wydziale Architektury PW prowadzimy prace koncepcyjne ze studentami. Zaproponowano w nich, aby Praga była dzielnicą zieloną (60% powierzchni biologicznie czynnej), takie koncepcje są realne, ale musi być na nie przyzwolenie społeczne. A trzeba pamiętać, że w 2030 roku ci studenci będą kreować nasze przestrzenie. Odnosząc się do wypowiedzi pana Pawła Pstrokońskiego faktycznie powinien być duży związek między naukowcami a Warszawą, gdyż mamy problem z wdrażaniem badań naukowych dla miasta. A skoro mówimy o badaniach i nauce to należy wziąć pod uwagę różne sposoby wdrażania rozwiązań.
5. Pan Piotr Kaliszek – bazyry, nawet tradycyjne nie mają taniej oferty. W kwestii inwestycji na Pradze – w naszych dyskusjach o przyrodzie powinniśmy myśleć w sposób zrównoważony, są wycinki, ale i są nasadzenia, a na przykładzie warszawskiej Wisły brzegi nie były zalesione, były na nich łąki kwietne. Należy pamiętać, że nad Wisłą były wycinane gatunki inwazyjne, a zgodnie z zaleceniami ekologów większość masy drzewnej pozostawiono na terenach międzywala. Musimy zejść z takiego tonu, że każde wycięte drzewo to zło. Obecnie Wisła jest absolutnym hitem, stała się elementem miastotwórczym. Odnosząc się do prezentacji pana Roberta Buciaka – czy zasadne jest mierzenie dojazdu do centrum, a może powinniśmy mierzyć dojazd do centrów lokalnych, powinniśmy myśleć o dojeździe w granicy 3-5 km.
6. Pan Jan Rojewski – odnosząc się do prezentacji pana Roberta Buciaka – jaka jest jednostka prezentowanych danych, czy mówimy o pasażerokilometrach? Ponadto gubi się fakt, że w Warszawie jest zarejestrowanych ponad 300 tys. przedsiębiorców – oni wszyscy chcą sprzedać swoje usługi i produkty, ale nie mają siły nabywczej i nie ma kto tych dóbr kupować. Warszawa w kwestii transportu powinna być centrum przesiadkowych np. do Londynu.
7. Pan Robert Buciak – dojazd w granicach 3-5 km to właśnie dojazd z Mokotowa, Woli, Żoliborza czy Pragi do Śródmieścia. Każdy wskaźnik jest miarą zgubną, a im bardziej złożony wskaźnik tym większe problemy z jego liczeniem.



8. Pan Władysław Majewski – odnosząc się do wypowiedzi pana Roberta Buciaka – został pominięty tu system Veturilo, który jest uzupełnieniem infrastruktury. Czy chcemy wprowadzać rower miejski do dzielnic o niskiej intensywności? Na ul. Chmielnej nie możemy zapewnić, aby samochody tam nie parkowały. Przedłużeniem ciągu Nowy Świat jest ul. Mokotowska, która dochodzi aż do metra, ale ta ulica stała się parkingiem. Jeśli nie zapewnimy dostępu komunikacyjnego do ulic handlowych to nigdy one takimi nie będą. Pusty Dom Jabłkowskich – nie ma potencjału do jego wynajęcia.
9. Pan Robert Buciak – Veturilo jest finansowane z publicznych pieniędzy, opłacalność systemów publicznych rowerów jest wprost proporcjonalna do gęstości stacji. Jeśli będzie sieć dróg w Śródmieściu to system, będzie opłacalny ekonomicznie i będzie miał pozytywne oddziaływanie na środowisko.
10. Pan Maciej Malinowski – padły propozycje, aby były bary mleczne i jednocześnie galerie – ważne jest, aby w mieście dobrze funkcjonującym była zapewniona różnorodności ofert. Wydaje się, że problemem Warszawy jest to, że każdy chce przeforsować swój interes i trudno o kompromis. Reprezentował projekt „Kamionek milowy”, który ma na celu odnowę wnętrz rzemieślniczych, ale głównym dylematem jest to czy przyjdą do nich ludzie. Usługi rzemieślnicze są dodatkową formą usług i obiekty rzemieślnicze nie będą konkurowały z galeriami handlowymi, ani nie staną się alternatywą dla choćby małych domów towarowych.
11. Pan Robert Knopik – handel ma cechy rewitalizujące, Galeria Wileńska spełnia kryteria dostępności (blisko stacja metra i kolejowa). Należy zastanowić się co zrobić, żeby odzyskać ul. Targową, na której przede wszystkim musi być różnorodność ofert. Na Pradze-Północ mamy niski poziom zaufania i kapitału społecznego.
12. Pani Elżbieta Kozubek – wśród rowerzystów brakuje szacunku dla pieszych. Dojazdy rowerowe powinny być do miejsc trudno dostępnych. Rzemieślników brakuje, niech miasto obniży ceny wynajmu dla tego typu lokali. Dla miasta ważne są miejsca lokalne.

### Sesja III

W sesji III wygłoszonych zostało 7 referatów. Z uwagi na prośbę autorów, do tej sesji przeniesione zostały referat pt. *Uduś się w Warszawie* Pani Patrycji Pendrakowskiej oraz *Zintegrowany autonomiczny system transportowy – mapa drogowa* Pana Dawida Sokołowskiego. Prezentacja Pana Wojciecha Nowakowskiego *Back to streets*, została wygłoszona w Sesji II.

#### Porządek:

##### 1. Patrycja Pendrakowska – *Uduś się w Warszawie*

Zaprezentowała problem smogu i zanieczyszczenia powietrza w Warszawie oraz konsekwencji dla zdrowia mieszkańców. Jako dowód przedstawiła pomiary stężenia szkodliwych substancji (m.in. PM10, PM2,5, NO<sub>2</sub>, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) w 6 punktach w Warszawie, zwracając uwagę, że brakuje pełnej informacji o tych samych substancjach w każdym punkcie pomiarowym. Z danych wynika, że w tym roku odnotowano już 19 dni z przekroczonymi normami zanieczyszczeń (przy czym dopuszczalny limit roczny to 35 dni). Pani Patrycja





podkreśliła, że jest to konsekwencja dość ciepłej zimy. Gdyby temperatury w ostatnich miesiącach były niższe z pewnością dni z przekroczeniami byłoby więcej. Szczególnie groźne są przekroczenia pyłów (PM10 i PM2,5), których przekroczenia w Warszawie są częste i wysokie. Następnie Pani Patrycja przedstawiła szkodliwość smogu dla zdrowia ludzi. Smog może prowadzić do raka płuc, zawału serca, udaru mózgu oraz innych chorób układu oddechowego, krążenia i nerwowego (np. astmy, infekcji dróg oddechowych, stanów depresyjnych, problemów z koncentracją). Pani Patrycja opowiedziała o przyczynach tak złej sytuacji (niska emisja i spaliny samochodów) oraz przedstawiła rozwiązania. Dla niskiej emisji to: rozbudowywanie sieci grzewczej, wprowadzenie kontroli pieców i kotłów oraz wprowadzenie norm jakości na węgiel, edukowanie mieszkańców o szkodliwości spalania śmieci oraz wprowadzenie dodatkowych uprawnień kontrolnych dla Straży Miejskiej. Spalinom samochodowym można przeciwdziałać przez rozbudowywanie komunikacji publicznej, mycie ulic, dbałość o zieleni czy edukację.

## **2. Tomasz Duda – *Mieszkalnictwo dla osób starszych***

Opowiedział o infrastrukturze niezbędnej z punktu widzenia procesu starzenia się społeczeństw, koncentrując się na kwestiach mieszkalnictwa. Na wstępie zaprezentował dane świadczące o tym, że zwiększa się liczba osób starszych. Na domiar złego dramatycznie zmniejsza się w Polsce potencjał opiekuńczy (wskaźnik liczby kobiet w wieku 45-64 lat do liczby osób w wieku powyżej 65 lat, zgodnie z założeniem, że to kobiety pełnią funkcje opiekuńcze) oraz spada liczba pielęgniarek. W konsekwencji zabraknie opieki ze strony państwa nad seniorami. Zatem w przyszłości będziemy musieli zadbać sami o siebie, a do tego niezbędna jest właściwie zaprojektowana infrastruktura. Tymczasem większość działań kierowanych do seniorów tak ze strony państwa, jak i miasta koncentruje się na sferze aktywności i zdrowia. Przekonywał, że o niepełnosprawności decyduje środowisko, w jakim żyjemy. Przedstawił wyniki badań wśród osób starszych dot. skłonności do zmiany miejsca zamieszkania. Następnie zaprezentował pomysł tworzenia nadbudów dla seniorów, co jest tańszym rozwiązaniem niż remontowanie i dostosowywanie już istniejących mieszkań. Kluczowe w tych działaniach jest zachowanie sieci społecznych oraz przedstawianie konkretnego, a nie abstrakcyjnego projektu mieszkania.

## **3. Wittek Hebanowski – *Inna przestrzeń wspólna. Partycypacja 3.0.***

Poruszył kwestie polityki migracyjnej oraz podejścia do migrantów. Zwrócił uwagę, że a tę grupę trzeba patrzeć szeroko nie tylko jako na ludzi wymagających pomocy, ale też jak na partnerów, którzy mogą nas wspierać i urozmaicać naszą kulturę. Ważne jest ich włączanie w życie miasta na zasadzie inicjatyw sąsiedzkich. Uzasadniając to odwołał się do wydarzeń z ośrodka dla uchodźców w Łomży, gdzie po wprowadzeniu zasiłków społecznych dla podopiecznych ośrodka, mieszkańcy zaczęli protestować. Zdaniem Pana Witka Hebanowskiego nie doszłoby do takiej sytuacji, gdyby były organizowane inicjatywy sąsiedzkie. Następnie na przykładzie doświadczeń z budowy Centrum Wielokulturowego oraz inicjatywy Nowa Praga pokazał znaczenie partycypacji. Opisał sposób jej prowadzenia – włączanie różnorodnych grup, już na etapie planowania, zapewnia dostosowanie do potrzeb różnorodnych grup odbiorców. Mówił o planowaniu „z” a nie „dla” oraz wymienił potencjalne pola do wykorzystania. Zwrócił uwagę na problem braku rzetelnych danych o migrantach (obecnie opieramy się na szacunkach), którego rozwiązaniem byłoby wprowadzenie

cyklicznego badania demografii miejskiej (co 3-4 lata). Wskazał na wielojęzyczność i wielokulturowość jako element do wykorzystania w promocji miasta (przykład Wiednia).

#### **4. Barbara Audycka i Maciej Czeredys – Nowe pomysły na przyjazne mieszkalnictwo**

Wystąpienie podzielone zostało na 2 części, w których Państwo przedstawili problem dostępności mieszkań dla osób średniozamożnych oraz pomysły na jego rozwiązanie. Na wstępie Pani Barbara Audycka zaprezentowała garść statystyk dowodzących, że są potrzebne nowe pomysły na mieszkalnictwo. Potem przedstawiła koncepcję Społecznej Agencji Najmu – SAN (propozycja opracowywana przez organizację Habitat for Humanity Polska). SAN miałaby być organizacją pośredniczącą w kontaktach między właścicielami mieszkań i lokatorami. Przedstawiła korzyści dla obu stron z wdrożenia takiego rozwiązania oraz wzajemne zobowiązania. W zamian za niższą stawkę czynszu, trwałą i długą umowę (bezpieczną również dla wynajmującego) oraz ograniczenie wpływu na profil podnajmujących, właściciel mieszkania uzyskuje gwarancję regularnych opłat, czystość mieszkania (do czego mieszkaniowiec musi się zobowiązać podpisując umowę) oraz wsparcie administracyjno-prawne. Zarekomendowała, aby był to jeden z instrumentów polityki miejskiej.

Drugim omówionym sposobem na zwiększanie dostępności mieszkań są kooperatywy mieszkaniowe. Pomysł ten przedstawił Pan Maciej Czeredys. Kooperatywy mieszkaniowe to jeden z modeli budownictwa społecznego, obok mieszkań komunalnych i TBS lub tanich mieszkań na wynajem (na drugim biegunie są mieszkania dostępne na rynku deweloperskim). Zakłada on, że mieszkania tworzone są przez i dla określonej grupy osób. To rozwiązanie pozwala na obniżenie kosztów inwestycji i lepsze dopasowanie do potrzeb użytkowników. Ale należy pamiętać, że kooperatywy mieszkaniowe nie są dobrym rozwiązaniem dla wszystkich. Osoby zainteresowane ich stworzeniem powinny, z jednej strony, dysponować środkami na pewien wkład finansowy, ale z drugiej mieć odpowiednie cechy (m.in. otwartość na współpracę i kompromis, gotowość do poświęcenia czasu podczas całego procesu planowania). Pan Maciej Czeredys zwrócił uwagę, że krytycznym momentem dla funkcjonowania tego narzędzia jest zakup gruntów (pole do współpracy z władzami miasta). W zamian oferowane jest nadanie części terenu funkcji publicznych, otwartych i dostępnych dla wszystkich. Przedstawił przykłady takich realizacji w Europie (Berlin) i Polsce (Wrocław). Omówił bariery rozwoju kooperatyw w Polsce (brak produktów finansowych, brak wsparcia spółdzielczości ze strony państwa i miasta, brak podstaw prawnych, nieufność wobec form spółdzielczości spowodowany niewiedzą i stereotypami) oraz sposoby ich rozwiązania. Podkreślił, że podstawą jest wypracowanie podstaw prawnych funkcjonowania kooperatyw mieszkaniowych. W dalszej kolejności należy zadbać o opracowanie ram współpracy z samorządem.

#### **5. Justyna Biernacka, Joanna Erbel i Anna Grzelewska – Warszawskie Centra Lokalne jako priorytet rozwojowy #Warszawa 2030**

Opowiedziały o obecnie toczącym się w mieście procesie tworzenia centrów lokalnych. Wyjaśniły, czym są centra lokalne, jaką widzą ich rolę w rozwoju miasta i społeczności lokalnych. Centrum lokalne rozumiane jest jako ogólnodostępna i wielofunkcyjna przestrzeń publiczna. Jej rolą jest nie tylko wymiana handlowa, intelektualna czy społeczna, ale przede wszystkim budowanie wspólnoty. Zwróciły uwagę, że sposób ukształtowania przestrzeni ma znaczenie dla budowania takich centrów. Korzyścią dla mieszkańców jest wzmocnienie relacji,



budowanie poczucia wsparcia, większa dostępność do podstawowych usług. Wyjaśniając opierały się na przykładzie Stowarzyszenia „Moja Narbutta” z Mokotowa. Podkreśliły, że z perspektywy miasta, centra lokalne wspierają policentryczność, rozwój lokalnej przedsiębiorczości. Ponadto sprzyjają ograniczeniu podróży samochodem, wpływając na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

## **6. Dawid Sokołowski – *Zintegrowany autonomiczny system transportowy – mapa drogowa***

Zaprezentował perspektywy rozwoju transportu do 2030 roku. Opowiedział o dwóch podstawowych światowych trendach, czyli budowaniu samochodów autonomicznych oraz współdzieleniu samochodu. Przedstawił wyniki badań, w których szacuje się, że przez wprowadzenie i upowszechnienie tych rozwiązań 100-krotnie zmniejszona zostanie liczba samochodów poruszających się na ulicach (przy tych samych potrzebach transportowych), 10-krotnie spadnie koszt użytkowania samochodu i ograniczona zostanie 10-krotnie liczba wypadków. Wyjaśnił, że samochody autonomiczne to niedaleka przyszłość – nad rozwiązaniami w tym zakresie pracują liczne firmy technologiczne (jak np. Google, Apple, Uber, Tesla). To już nie tylko samochody, w których nie będzie potrzeba kierowcy, ale też samochody komunikujące się ze sobą. Pierwsze rozwiązania w tym zakresie są już testowane w USA (np. plutonowanie). Zwrócił uwagę, że już działają serwisy umożliwiające współdzielenie samochodów (np. Car2Go). Zwrócił uwagę, że wypracowanych zostało wiele modeli ich funkcjonowania (różniących się np. sposobem płatności). Wzorem do naśladowania w tym zakresie jest Berlin. Wdrożenie takich rozwiązań może w znaczący sposób oddziaływać na miasto. Zauważył, że skoro samochodów będzie mniej, drogi będą mogłyby być węższe, „uwolnione zostaną nowe przestrzenie” do zagospodarowania. A samochód pełnił będzie już nie tylko funkcję transportową, ale będzie miejscem rozrywki.

### **Przebieg dyskusji:**

#### **Fragment do dyskusji w cz. II**

1. Pan Wojciech Nowakowski – odpowiadając na kwestie poruszone w dyskusji po II sesji – różnorodność oferty jest bardzo ważna, ale powinna być dobrze przemyślana. Podał przykłady zajmowania kolejnych lokali przez banki, ale przez urzędy i inne instytucje publiczne. Głównym problemem w zapewnianiu różnorodności jest skala – im więcej lokali jest dostępnych, tym większa szansa na różnorodność. Nie zgodził się, że ulice handlowe są tylko dla ludzi bogatych. Zwrócił uwagę, że cały czas myślimy raczej o wyprowadzaniu handlu (galerii) na obrzeża i zapewnianiu dogodnego dojazdu samochodem (i tak się nadal projektuje galerie handlowe). Tymczasem powinniśmy myśleć o zwiększaniu dostępności i atrakcyjności miejsc handlu dla pieszych, rowerów oraz zapewnianiu dojazdu z wykorzystaniem komunikacji publicznej. Centrum pod tym względem zostało mocno zaniedbane. Podkreślił, że w okolicy centrum Warszawy jest mało miejsc, które zapewniają rozwój handlu. Wskazał kilka pozytywnych przykładów (jak Dom Towarowy Bracia Jabłkowscy, kamienicę przy ul. Chmielnej 17, ul. Węgierską czy miejsce po dawnym Smyku przy ul. Kruczej). Są to jednak obiekty o małej powierzchni (dla porównania Harrods jest wielkości Arkadii), przez co nie są atrakcyjne dla wielu sklepów. Poza tym dotarcie do nich też nie jest łatwe (brakuje np. przejść

przez ul. Bracką, żeby dojść do Domu Towarowego Bracia Jabłkowscy). Musimy w tym zakresie podjąć odpowiednie działania.

2. Pan Jan Rojewski – odnosząc się do prezentacji pana Dawida Sokołowskiego – zapytał czemu w prezentacji nie został poruszony temat dronów oraz samochodu miejskiego, który ma być wprowadzony w najbliższym czasie w Warszawie. Poza tym zwrócił uwagę, że zabrakło spojrzenia na samochody jako na elementy infrastruktury energetycznej oraz wspominał o pracach na chińskim rynku.
3. Pan Dawid Sokołowski – odnosząc się do pytania pana Jana Rojewskiego – jedną z wymienionych firm na slajdzie pracujących nad autonomicznymi samochodami jest chińska firma Baidu. Drony będą ważne w przyszłości. Widzę też trend wykorzystywania samochodów jako odnawialnych źródeł energii. Jednak w mojej prezentacji skoncentrowałem się tylko na dwóch wybranych wątkach, ze względu na ograniczenie czasowe. Chciałem przedstawić najważniejsze zjawiska, które już niedługo mogą całkowicie zmienić system transportowy, zainteresować słuchaczy tą tematyką i zmusić do myślenia nad konsekwencjami obecnie prowadzonych prac nad samochodami autonomicznymi. Wprowadzenie miejskiego samochodu powinniśmy zostawić podmiotom prywatnym. Wbrew pozorom ingerencja miasta może opóźnić wdrożenie pomysłu współdzielenia samochodu.
4. Pan Piotr Stryczyński – odnosząc się do prezentacji pana Tomasz Dudy – kto powinien stawiać nadbudowy dla seniorów oraz skąd wziąć na to pieniądze. Następnie wyraził wątpliwość o kompletność danych dot. zmywania ulic zaprezentowanych przez panią Patrycję Pendrakowską z Warszawskiego Alarmu Smogowego. Zwrócił uwagę, że na ul. Stalowej zmywanie przeprowadzane jest regularnie. Inne głosy z sali wskazały przykłady dwóch innych ulic.
5. Pani Patrycja Pendrakowska – odpowiadając panu Piotrowi Stryczyńskiemu – między zmywaniem a zmiataniem ulic jest różnica. Zmiatanie jest w mieście przeprowadzane częściej. Po uzyskaniu potwierdzenia, że chodzi o zmywanie, obiecała sprawdzić źródło danych i rzetelność przedstawionych informacji.
6. Pan Witek Hebanowski – korzystając z okazji, zaprosił do uczestnictwa w tworzeniu programu recepcji oraz integracji uchodźców. W dniach 3-4 marca br. będzie organizowana konferencja w tym temacie. Poprosił przedstawicieli organizatorów Warszawskiej Burzy Mózgów o pomoc w rozpowszechnianiu tej informacji, ponieważ migranci mają istotny wpływ na miasto.
7. Pan Maciej Malinowski – w dzisiejszej dyskusji zabrakło prezentacji o aglomeracji. W kilku referatach pojawiła się tylko jako wątek poboczny (np. spaliny generowane przez dojeżdżających z okolic Warszawy jako jedno z dwóch podstawowych źródeł zanieczyszczeń powietrza w mieście czy w kontekście migracji). Powinniśmy porozmawiać o migracjach wewnętrznych (z obszaru Polski) i zastanowić się jak przybysze utożsamiają się z Warszawą, i jak ich „zasymilować”. Przywołał słowa znanego varsavianisty Marka Ostrowskiego, który mówił, że należy patrzeć na Warszawę z dwóch perspektyw – jako na miasto i jako na stolicę. Należy podyskutować o tym, jak te dwa elementy się ze sobą łączą. Uznał, że pomysł Społecznej Agencji Najmu to dobry pomysł, który mógłby służyć osobom przybywającym do Warszawy (tzw. „słóikom” i innym migrantom, którzy bardzo często muszą zmieniać miejsce zamieszkania, co powoduje, że są mniej z nim związani).
8. Pani dr Paulina Nowicka – odpowiadając panu Maciejowi Malinowskiemu – o Obszarze Metropolitalnym Warszawy (OMW) dyskutowano podczas dedykowanego spotkania,





które odbyło się w ostatnia środę (17 lutego). Zastanawiano się tam nad relacjami i powiązaniem miasta z OMW. Na stronie internetowej [www.2030.um.warszawa.pl](http://www.2030.um.warszawa.pl) znajduje się link do nagrania całego wydarzenia, a wkrótce zamieszczone zostanie sprawozdanie. Zapewniła również, że w dyskusjach i pracach nad aktualizacją strategii rozwoju Warszawy, obecne są wątki związane z patrzeniem na Warszawę, z jednej strony jako na miasto, a z drugiej jako na stolicę (otwarcie na wszystkich Polaków).

9. Pani Barbara Audycka – odnosząc się do wypowiedzi pana Piotra Stryczyńskiego – organizacja Habitat for Humanity Polska realizuje i wspiera projekty mieszkaniowe dla osób starszych. Przykładami są wsparcie inicjatyw wynajmowania przez osoby starsze wolnych pokoi w dużych mieszkaniach, z których dochód przeznaczony jest na utrzymanie. Wymieniła również tworzenie wspólnot osób starszych. Zwróciła się do przedstawicieli Urzędu m.st. Warszawy, wskazując, że w realizacji tego projektu potrzeba wsparcia infrastrukturalnego ze strony miasta, nie tylko związanego z mieszkalnictwem, ale też opiekuńczo-zdrowotnej. Jako mieszkanka Mokotowa przyznała rację paniom Justynie Biernackiej, Joannie Erbel i Annie Grzelewskiej, że sposób zagospodarowania tej dzielnicy oraz odpowiednie wyposażenie w infrastrukturę umożliwi budowanie więzi.
10. Pan Michał Harasimowicz – odnosząc się do prezentacji pana Dawida Sokołowskiego – pełne wdrożenie przedstawionych pomysłów jest złe. Należy zastanowić się, jakie są oczekiwania miasta. Czy chce ludzi siedzących w kawiarniach, czy jeżdżących w samochodach. Wdrożenie zaprezentowanych rozwiązań oznaczałoby śmierć komunikacji publicznej, a obecnie wiele pieniędzy publicznych inwestowanych jest w tramwaje i autobusy.
11. Pani Anna Grzelewska – zwracając się do pani Barbary Audyckiej – poprosiła o wyjaśnienie różnicy między Społeczną Agencją Najmu a ZGN-em.
12. Pani Barbara Audycka – odpowiadając pani Annie Grzelewskiej – to tak, jak między innymi podmiotami publicznymi a społecznymi. Podstawową różnicą jest formuła prawna. Podejmowane są próby wdrożenia koncepcji SAN w spółkach miejskich w Łodzi czy Poznaniu. Głównym ich celem jest zwiększenie efektywności finansowej działania tych podmiotów.
13. Pani Anna Grzelewska – odnosząc się do wypowiedzi pani Barbary Audyckiej – zapytała czy nie można naprawić ZGN, tak, żeby działał.
14. Pani Barbara Audycka – odpowiadając pani Annie Grzelewskiej – nie wiem czy te formy zostały już wprowadzone w innych miastach. Poza tym poddała w wątpliwość czy ZGN-y mogą pozyskiwać mieszkania z rynku prywatnego (tak jak SAN).
15. Pani Joanna Erbel – kontynuując problem poruszony przez panią Annę Grzelewską – stwierdziła, że pytanie pani Anny Grzelewskiej jest bardzo ciekawe. Podała przykład Poznania, który nie mając w zasobie mieszkań komunalnych, wynajmował lokale z rynku prywatnego. Po inspekcji NIK-u okazało się, że jest to niegospodarność. Miasto w tej sytuacji wypowiedziało umowy najmu tym osobom, po to żeby pokazać, że podejmowane są działania. W sprawie interweniuje teraz Rzecznik Praw Obywatelskich. Zauważyła, że SAN jest prototypem pewnego rozwiązania – wprowadzenia operatora, który tworzy pulę mieszkań. Likwiduje problem niepłacenia czynszów przez lokatorów. SAN daje gwarancję spłaty czynszu, więc jest bezpieczniejszy. Wprowadzenie SAN jest łatwiejsze niż reformowanie dużego organizmu jakim jest ZGN. Gdyby ZGN działał jak SAN-y nie miałyby racji bytu.

16. Pan Krzysztof Urbański – odnosząc się do prezentacji pani Patrycji Pendrakowskiej – liczba samochodów wjeżdżających do Warszawy rośnie. Za chwilę wyjdzie raport w ramach KDS-u dot. wydatków na transport i komunikację w Warszawie w ostatnich 5 latach (obecnie w redakcji). Wynika z niego, że wzrastają wydatki na rozbudowę dróg i transport zbiorowy. Towarzyszy temu dynamiczny wzrost liczby korzystających z samochodów, wzrasta również liczba osób korzystających z komunikacji publicznej. Jednak wzrost tych drugich jest zdecydowanie mniejszy. To co pan Dawid Sokołowski powiedział na końcu rzuciło ciekawe światło na ten problem. Inwestycje drogowe to jakby nadrabianie zaległości i realizowanie inwestycji, które kiedyś zostały określone jako strategiczne. Faktycznie, z takich czy innych powodów, to co było strategiczne może okazać się zupełnie nietrafioną inwestycją za 15 lat.
17. Pan Ryszard Krzysztofowicz, zastępca przewodniczącego Rady Osiedla Muranów – odnosząc się do prezentacji pań Justyny Biernackiej, Joanny Erbel i Anny Grzelewskiej – gratuluję inicjatywy na Narbutta, ale miasto generalnie nie jest zainteresowane wspieraniem takiej aktywności. Podał przykład swojego osiedla, gdzie 4 pikniki zorganizowane zostały „po piracku” – bez zgody, ponieważ zarządcy terenów domagali się zabezpieczenia finansowego. Pora zmienić ustrój samorządowy Warszawy – mieszkańcy i samorząd lokalny powinny mieć większy wpływ na kształtowanie m.in. na relacji sąsiedzkich, likwidowanie bazarów, lokalizowanie innych sklepów, w tym wprowadzanie Biedronek, rozmieszczanie usług miejskich. Wiele prób w tym zakresie pozostaje bez reakcji władz miasta.
18. Pani Anna Grzelewska – odnosząc się do wypowiedzi pana Ryszarda Krzysztofowicza – widocznie urząd dzielnicy na Muranowie źle działa. Na początku na Mokotowie też było trudno, ale w końcu współpraca się nawiązała. Trzeba edukować urzędników, że w mieście jest wiele narzędzi np. wprowadzona przez CKS inicjatywa lokalna.
19. Pan Ryszard Krzysztofowicz – rady osiedli nie są samorządem, a m.st. Warszawa nie działa z samorządami lokalnymi.
20. Pan Dawid Sokołowski – odnosząc się do wypowiedzi pana Michała Harasimowicza – w obecnym paradygmacie jestem zwolennikiem transportu publicznego względem samochodów spalinowych takich, jakie mamy teraz. Moja prezentacja mówiła o tym, że mamy nowy paradygmat (paradygmat znaczy to, że mamy fundamentalnie coś innego). Transport jest pojęciem szerszym. Granice między transportem publicznym a indywidualnym się zacierają. Wybieranie między jednym a drugim to nadal myślenie w kategoriach tego, co mamy teraz. To jest zupełnie coś innego niż będziemy mieć później. Nie bez powodu nazwałem prezentację o zintegrowanym autonomicznym systemie transportowym a nie samochodowym. Transport publiczny jest tańszy, oszczędza miejsce i lepszy dla środowiska. Zintegrowany system transportowy zapewnia wszystkie te trzy rzeczy na 2-, 3-, 4-krotnie większą skalę niż obecny system transportowy. Dziwię się takiemu podejściu. Musimy myśleć zupełnie innymi kategoriami, bo inne miasta nas wyprzedzą rozwijając tego typu rozwiązania.
21. Pan Michał Harasimowicz – kontynuując dyskusję z panem Dawidem Sokołowskim – w innych miastach ruch samochodowy jest ograniczany.
22. Pan Dawid Sokołowski – odpowiadając panu Michałowi Harasimowiczowi – zgadzam się z tym w zupełności. Transport publiczny ogranicza liczbę miejsc. Zintegrowany autonomiczny system transportowy diametralnie zmniejsza ruch. Dzięki niemu będziemy potrzebowali 10% dróg czy może 20% dróg maksymalnie, których używamy dzisiaj. 80% dróg zamienimy na woonerfy i parki.

23. Pan Michał Harasimowicz – odpowiadając panu Dawidowi Sokołowskiemu – posługuje się Pan danymi dla USA, a tam w miastach praktycznie nie ma transportu publicznego. W Warszawie ok. 60% osób korzysta z transportu publicznego. Skala jest zatem inna i nie do porównania.
24. Pan Dawid Sokołowski – kontynuując wymianę zdań z panem Michałem Harasimowiczem – mówię o nowym paradygmacie, który przychodzi, nad którym pracujemy. Nad modelem, który patrząc na rozwiązania technologiczne, które się pojawiają jest nieunikniony. System ten jeszcze nie działa z wielu różnych powodów, których wiele może wymienić. Ale mogę też wymienić szereg powodów, które zmieniają tę sytuację. Nie można myśleć tylko o rozwiązaniach, które mamy dzisiaj i wzorować się na innych miastach. Musimy patrzeć jakie są trendy i jakie inwestycje infrastrukturalne i paradygmaty technologiczne są wdrażane gdzieś indziej. Musimy myśleć przyszłościowo, a nie tylko kopiować to, co już jest teraz.
25. Pan Robert Buciak – włączając się w dyskusję o transporcie publicznym i zwracając się do pana Dawida Sokołowskiego – problemem jest, że musimy patrzeć nie tylko na to co będzie za lat 15, ale też na to, co mamy w tej chwili i jakie w tej chwili mamy możliwości oraz strukturę transportową. Miasto inwestuje w tramwaje, drogi rowerowe (choć to i tak małe koszty w stosunku do transportu publicznego). Pan zaproponował zaś kompletną zmianę modelu. To nie tylko chodzi o to, że ludzie nagle przestaną mieć swoje samochody i zaczną korzystać z autonomicznych samochodów, które mogą wynająć. Przy obecnej sytuacji, kiedy połowa mieszkańców porusza się transportem publicznym, musi być jakiś sposób, który nadal będzie ich zachęcał do korzystania z tego transportu. Jeżeli będziemy robili dobrze dla transportu samochodowego, to co zrobimy za 15 lat z wszystkimi tramwajami i autobusami? Jeśli wszyscy, albo większość osób z transportu publicznego przesiądzie się do tych autonomicznych samochodów, nawet jeżeli one będą współdzielone, to upadnie nam siatka transportu publicznego. Opiera się na danych ze Stanów Zjednoczonych, gdzie 90% transportu odbywa się indywidualnie. Trzeba patrzeć, że w Warszawie to 30%. Przesiadka na samochody autonomiczne spowoduje rozlewanie się miasta. Trzeba ten pomysł dostosować do warunków lokalnych, a one są zupełnie inne niż te przedstawione w prezentacji Pana Dawida.
26. Pan Jan Rojewski – odnosząc się do wypowiedzi panów: Michała Harasimowicza, Dawida Sokołowskiego i Roberta Buciak – nastąpiło pomylenie pojęć. Trzeba dokonać rozróżnienia na transport zbiorowy, transport indywidualny, transport publiczny i transport prywatny. Pan Michał Harasimowicz mówił o transporcie zbiorowym. Taksówka jest elementem transportu publicznego. Samochód autonomiczny jest odpowiednikiem taksówki, tyle, że bez operatora. Mowa jest tutaj o transporcie indywidualnym publicznym, jego przykładem jest samochód miejski. W tej chwili w mieście transport publiczny realizują firmy prywatne, ale nazywamy to transportem publicznym, bo realizują one usługę publiczną ZTM-u i zaspokajają zbiorową potrzebę miasta. Należy pamiętać, że w perspektywie 2030 roku zmieni się w ogóle sposób poruszania. W Warszawie będzie więcej osób starych. Można spodziewać się, że ludzie starsi będą przemieszczać się wykorzystując elektryczne egzozskielety (są one normalnie w użyciu w Japonii, Australii) a nie samochodami czy komunikacją publiczną. To na małe odległości, dalej będą to kapsuły/ 1-os. drony pasażerskie publiczne (elektryczne), bo poruszanie się w sposób autonomiczny w

powietrzu jest łatwiejsze. Nadal nie ma oprogramowania, które rozpoznawałoby krawędzie drogi.

27. Pani Patrycja Pendrakowska – włączając się w dyskusję o transporcie publicznym – pomysł tych samochodów jest ciekawy, nie byłaby tak krytyczna jak jej przedmówcy. Pomysł przedstawiony przez pana Dawida Sokołowskiego wydaje się sensowny. Chociażby z tego powodu, że w mieście są problemy z parkingiem. Samochody większość czasu stoją i że są produkowane na ogromną skalę a po paru latach stają się kompletnymi rupieciami (ze względu na postęp technologii). Pomysł zintegrowanego autonomicznego systemu transportowego należy przemyśleć. Szczególnie pamiętając, że takie samochody byłyby w ciągłym użyciu i nie zajmowałyby miejsca parkingowego. Zwracając się do pana Jana Rojekwskiego, jedno jest pewne warto inwestować w metro, transport szynowy itd., a na pewno bardziej niż w planowany most Krasińskiego i inne duże projekty, które rozbudowują infrastrukturę. Jeśli rzeczywiście ten pomysł by się przyjął to takie ogromne inwestycje będą niepotrzebne.
28. Pani dr Paulina Nowicka – podsumowując dyskusję – podziękowała uczestnikom za przybycie i ciekawe referaty. Cieszymy się, że zechcieli Państwo podzielić się swoją wiedzą o Warszawie i że zwrócili uwagę na pewne niuanse, które wobec wielości informacji mogą umknąć. Informacje zostaną wykorzystane w pracach nad diagnozą w strategii. Mam nadzieję, że to pierwsze spotkanie otworzy cykl podobnych wydarzeń.
29. Pan Michał Olszewski, Zastępcy Prezydenta m.st. Warszawy – dziękuję wszystkim uczestnikom i prelegentom za tak wysoką frekwencję, tym bardziej, że to dzień wolny. Zwrócili Państwo uwagę na tyle rzeczy, że mamy nad czym pracować, my wszyscy. Bo to nie tylko kwestia narzędzi, które zastosujemy w mieście. To też dotarcie i zmiana zachowań mieszkańców. Zachęcam do śledzenia profilu Warszawa2030 na facebooku oraz rejestracji do newslettera, który zawiera informacje o tym co się już wydarzyło oraz o nadchodzących wydarzeniach w ramach aktualizacji strategii. Zapraszam również do debat związanych z programem ochrony środowiska. Najbliższa debata odbędzie się 15 marca i dotyczyła będzie gospodarki odpadami. Kolejna planowana jest w kwietniu i będzie dotyczyła zieleni. Jak wszystkie inne debaty środowiskowe odbywać się będą w Bibliotece Narodowej. Więcej szczegółów na stronie: [www.zielona.um.warszawa.pl/pos](http://www.zielona.um.warszawa.pl/pos). Na zakończenie Pan Prezydent zapewnił, że powtórzymy Burzę Mózgów. Widzimy, że wydarzenie spotkało się z dużym odzewem, a niektóre tematy wymagają pogłębienia.
- Do zobaczenia!

Sprawozdanie przygotowane przez pracowników Biura Funduszy Europejskich i Rozwoju Gospodarczego, Urzędu m.st. Warszawy.

