

# Smart City w teorii

Utworzono: poniedziałek, 27, listopad 2017 11:40 Ilona Hałucha

---



- Największym kapitałem każdego miasta są jego mieszkańcy – powiedział Dariusz Szwed, doradca prezydenta Słupska podczas konferencji „Smart City – założenia i perspektywy”, która 9 listopada br. odbyła się w Krakowie. – Zrównoważony rozwój bez społeczeństwa to nie jest żaden rozwój, tak jak wzrost gospodarczy bez ochrony środowiska to nie jest żaden wzrost. Ale jak zmobilizować społeczeństwo na rzecz ochrony środowiska, np. czystego powietrza? Bo czy w XXI wieku można zaakceptować smog w inteligentnym mieście? To jest żenujące, że w XXI wieku dyskutujemy, że woda w kranie ma być do picia, a powietrze za oknem do oddychania. Niestety dla części ludzi argumenty zdrowotne absolutnie nie są istotne – powiedział Dariusz Szwed.

W centrum zainteresowania władz musi być jakość życia mieszkańców. Przyznał to Rafał Kulczycki, dyrektor Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Krakowa. W ciągu około 80 lat liczba ludności Krakowa wrosła trzykrotnie. Jest to źródłem wielu wyzwań urbanistycznych, transportowych i środowiskowych. Jednymi z najważniejszych dokumentów dla miasta, które musiały powstać, aby zapewnić zrównoważony wzrost, było Studium Zagospodarowania Przestrzennego, Strategia Rozwoju Krakowa oraz Strategia dla SMART\_KOMu, czyli Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

- Studium zostało uchwalone w 2014 roku, a strategia, mam taką nadzieję, będzie uchwalona w grudniu bieżącego roku – powiedział Rafał Kulczycki.

W rozwoju całego miasta priorytetem są inteligentne technologie i oparcie gospodarki na kapitale ludzkim, którego w Krakowie, dzięki ośrodkom akademickim, nie brakuje. Miasta w ogóle zaczęły realizację idei "smart city" od ułatwienia kontaktów mieszkańców z urzędami, inteligentnych rozwiązań w obszarze zarządzania miastem, usprawniania działania administracji.

- W Krakowie takich aplikacji czynnych w ramach systemu elektronicznych usług publicznych jest 91 – dodał Kulczycki. – Następne będą uruchamiane w kolejnych latach. Drugim krokiem powinno być rozważenie problemu jak najszerzego otwarcia danych, ponieważ to spowoduje, że mieszkańcy będą nie tylko korzystać z

# Smart City w teorii

Utworzono: poniedziałek, 27, listopad 2017 11:40 Ilona Hałucha

---

usług publicznych drogą elektroniczną, ale również będą mogli wchodzić w interakcję z miastem poprzez tworzenie rozwiązań korzystnych dla siebie.

Między innymi w tym celu powstało [obserwatorium](#) oparte na technologii GIS. To rozwiązanie pokazujące w prosty sposób, na mapach, możliwości jakie ma dany obszar, związane z ochroną przyrody czy zabudową. Przydatne dla inwestorów, ale także dla mieszkańców.

- To wszystko nie mogłoby się dziać bez kontaktu z mieszkańcami – powiedział Rafał Kulczycki. – Nie tylko konsultacji, ale interakcji. To musi być wspólna praca wszystkich, którzy chcą, żeby w mieście działało się lepiej. A nowoczesne technologie nam w tym pomogą.

## Środowisko

Anna Dworakowska, współtwórczyni Krakowskiego Alarmu Smogowego, z doświadczenia wie, że mieszkańcy naprawdę chcą współdecydować o tym co się w mieście dzieje. – To ogromny zasób, z którego władze samorządowe mogą korzystać. Muszą tylko chcieć – stwierdziła Dworakowska.

Władze Krakowa z początku nie chciały słyszeć o zakazie palenia paliwami stałymi w mieście, tłumacząc, że opór społeczny będzie zbyt duży, aby wprowadzić takie rozwiązanie. Krakowski Alarm Smogowy postanowił to sprawdzić i okazało się, że jest wręcz odwrotnie.



- Wystarczyło, że ludzie zostali poinformowani o skali problemu – wyjaśniła Dworakowska. – Kiedy zdali sobie sprawę, że żyją w jednym z najbardziej zanieczyszczonych regionów w Unii Europejskiej i jest rozwiązanie, które może chociaż w części zredukować ten problem. Nie można z góry zakładać, co ludzie zaakceptują, a co nie.

To samo widać przy okazji wyznaczania buspasów czy likwidacji miejsc parkingowych. Oczywiście najgłośniej krzyczą przeciwnicy takich rozwiązań, którym one nie odpowiadają. Ale większość cieszy się z odzyskanych chodników. Są pozytywnie zaskoczeni, kiedy okazuje się, że zamiast przeciskać się między samochodami, można iść obok siebie, z dzieckiem za rękę, porozmawiać. Dawno zapomnieli, że tak można...

# Smart City w teorii

Utworzono: poniedziałek, 27, listopad 2017 11:40 Ilona Hałucha

---

- Nie ma zrównoważonego rozwoju bez zrównoważonego społeczeństwa – powiedziała Andżelika Jarosławska, wiceprezes Ogólnopolskiego Klastra Innowacyjnych Przedsiębiorstw. – Powinniśmy się wstydzić jako kraj, ponieważ jesteśmy białą plamą na mapie Europy, gdzie nie rozwija się żegluga śródlądowej, najbardziej ekologicznego środka transportu. Jedna barka przewozi tyle towarów co mniej więcej 50-60 tirów, nie emitując przy tym żadnych zanieczyszczeń.

W ramach Programu Polska 3.0 powstaje zintegrowana platforma transportu. Wszystko po to, aby inteligentnym miastom zapewnić mniejszą emisję zanieczyszczeń, sprawniejszy transport, mniej wypadków, mądrą ekologię – służącą środowisku i człowiekowi, który przecież jest jego częścią. Wystarczy przyjrzeć się krajom, w których ta zmiana już się dokonała i to z korzyścią dla wszystkich.

- Inteligentne miasto stwarza możliwość swoim mieszkańcom podejmowania zrównoważonych decyzji – powiedział Daniel Larsson z Ambasady Szwecji w Warszawie. – Inteligentne miasto to nie jest sama infrastruktura, IT i technologia. To są jednostkowe rozwiązania, które pomagają, ułatwiają, ale nie stworzą inteligentnego miasta. One nic nie zmieniają, jeśli mieszkańcy nie będą z nich korzystać.

Kluczowa jest zmiana mentalności. Szwecja jest często podawana za przykład: czyste powietrze, odnawialne źródła energii, segregacja odpadów. Nie stało się to jednak z dnia na dzień i bez wyraźnej przyczyny. – To wszystko trwało 40 lat i było wymuszone w latach 70. poprzez kryzys energetyczny – wyjaśnił Daniel Larsson.

Wszystko wymaga zmiany mentalności - miasta nie mogą uporać się z korkami, ale w kilometrowych kolejkach stoją samochody, w których jedzie najczęściej tylko jedna osoba. To kwestia odpowiedzialności społecznej, a w "smart city" chodzi właśnie o współodpowiedzialność. Miasto ma stwarzać rozwiązania, ale to mieszkańcy muszą z nich korzystać.

- Sukces jest dopiero wtedy, kiedy ludzie, którzy mają samochody, wybierają komunikację miejską lub rowery – dodał Larsson. A rolą samorządów jest likwidacja miejsc parkingowych, powstawanie stref niskoemisyjnych, wprowadzanie opłat za wjazd do miast, a jednocześnie taka organizacja transportu publicznego, aby to było możliwe i bez szkody dla mieszkańców.

- Kraków zrobił najwięcej ze wszystkich polskich miast jeśli chodzi o ochronę powietrza – podsumowała Anna Dworakowska. – Ale mimo tego, że od lat mieszkańcy mogli skorzystać ze 100-proc. dotacji do wymiany pieców i systemów grzewczych, na 8 tysięcy palenisk nie zostały złożone wnioski. O jakiej współodpowiedzialności możemy mówić w sytuacji, gdy pieniądze z podatków wszystkich mieszkańców są przeznaczane na dopłaty, a zainteresowania na ich wykorzystanie nie ma? W takiej sytuacji pozostaje już tylko skuteczna egzekucja prawa. Dlatego "smart" to niekoniecznie tylko technologia, ale także legislacja. Konkretnie regulacje i skuteczna egzekucja przepisów.

Wprowadzenie systemów dopłat do wymiany kotłów powinno być poprzedzone legislacją dotyczącą spalanych paliw i jakości węgla. U nas niestety stało się odwrotnie. W Małopolsce w 2014 roku za pieniądze publiczne wymieniono 3 tys. kotłów. W tym samym czasie zamontowano 14 tys. nowych „kopciuchów”. A inteligencja miasta polega również na mądrych wydatkach: pieniądze z podatków muszą być właściwie wykorzystane.

- Chodzi też o dobre rozwiązania w zakresie planowania i strategii - dodała Andżelika Jarosławska. - W Niemczech całe miasta są zasilane metanem, a u nas wyrzucany jest on w powietrze.

## *Transport*

Jeśli chodzi o transport towarów, sytuacja również nie napawa optymizmem. - Przeciętą ciężarówka jest wypełniona tylko w ok. 50 proc., a 40 proc. kosztów transportu pochłaniają ostatnie przejechane kilometry - powiedział Tomasz Dowgielewicz z Marlo Poland Sp. z o.o.

Dla nikogo nie jest dobrym rozwiązaniem, jeśli tiry wjeżdżają do miast. Rozjeżdżają lokalne drogi, zagrażają bezpieczeństwu, emitują spaliny, tworzą korki. Dla kierowców to nie jest żadną przyjemnością manewrowanie ogromnym pojazdem w wąskich, często osiedlowych uliczkach, dla przewoźników oznacza to dużo większe koszty, dla mieszkańców smród i hałas, a dla drogowców kolejiny do naprawienia.

- Logistyka jest bardzo ważna dla "smart cities" - powiedział Dowgielewicz. - A także budowa miejskich centrów przeładunkowych, gdzie mogą dojechać tiry i przełóżyc towar na mniejsze auta dostawcze. Z badań wynika, że każde miasto o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy potrzebuje lokalnego centrum dystrybucji.

- Na chwilę obecną zarządzanie mobilnością trzeba podzielić na teoretyczne i praktyczne - powiedział Łukasz Franek, zastępca dyrektora ZIKITu. - W teorii chyba wszystkie miasta mają dobrą politykę transportową, dążą do ograniczenia ruchu samochodów. W teorii mamy określone cele strategiczne, ale jak przechodzimy do praktyki, to zaczyna się walka.

# Smart City w teorii

Utworzono: poniedziałek, 27, listopad 2017 11:40 Ilona Hałucha

---



Ludzie chcą mieszkać w miastach - wskazuje na to szybko rosnąca liczba mieszkańców. Ale trzeba uważać, żeby nie zamienić ich w przestrzeń, w której nie da się normalnie funkcjonować.

- Bardzo trudno przejść od dokumentów strategicznych do praktyki - dodał Franek. - Przede wszystkim musimy przestać się oszukiwać, że jak będzie obwodnica, metro czy parkingi P&R to ograniczymy ruch. Nie można liczyć, że ci inni - sąsiedzi, znajomi, koledzy z pracy - zaczną jeździć komunikacją miejską i wtedy będą mniejsze korki. Trzeba zacząć od siebie.

Łukasz Franek potwierdził, że bez restrykcji finansowych albo fizycznego uniemożliwiania parkowania czy wjazdu, nie zachęci się ludzi do zmian w sposobach podróżowania. To samo stało się w przypadku segregacji śmieci - ci, którzy nie segregują mają płacić więcej.

---

- Na obecnym poziomie około 33 proc. podróży samochodem, przy tym tempie rozwoju, nie pomieścimy się. Nie ma takiej opcji, że dojdzie co roku 20-50 tys. ludzi i 30 proc. z nich będzie chciało przyjechać samochodem do śródmieścia. Miasto nie jest z gumy - stwierdził zastępca dyrektora ZIKiT.

Mieszkańcy miasta przemieszczają się samochodami ze względu na komfort jazdy. Nie może to jednak wpływać na decyzje związane z czystością powietrza czy jakością przestrzeni publicznej. Transport zbiorowy nigdy nie wygra z samochodem pod względem komfortu, ale może zapunktować: czasem przejazdu (pod warunkiem istnienia buspasów, priorytetów na skrzyżowaniach, odpowiedniej częstotliwości kursów), kwestiami środowiskowymi i finansowymi.

- Smart mobility to smart people - zgodził się z przedmówcami Łukasz Franek. - Bez społeczeństwa świadomego, przygotowanego, wyedukowanego nie uda nam się nic osiągnąć. Trzeba dużo czasu i energii poświęcić, żeby wytłumaczyć ludziom, że chodniki przed ich blokami i kamienicami nie są ich własnością i można tam zakazać parkowania. To jest przestrzeń publiczna, za zajęcie której trzeba niestety zapłacić.

Ilona Hałucha

# Smart City w teorii

Utworzono: poniedziałek, 27, listopad 2017 11:40 Ilona Hałucha

---

*(na podstawie informacji z konferencji „Smart City – założenia i perspektywy”, która odbyła się 9 listopada 2017 w Krakowie)*