

CZERWONA MAGAZYN NUMER X/IX/2024

SZPILKA

| Karolina
| Kwiatkowska

Diversity&Inclusion
Centralna Rada Romów

ISSN 2720-1007



9 770272 010076 >

IV KONGRES KOBIECY XXI WIEKU

6-7 LISTOPADA 2024

WARSZAWA

ERA AI: ODKRYJ NOWE MOŻLIWOŚCI

AI w Twoim biznesie:

dowiedz się, jak wykorzystać AI w biznesie, komunikacji, zarządzaniu i networkingu

AI dla wygodniejszego życia:

poznaj, jak sztuczna inteligencja wspiera codzienne obowiązki

AI w edukacji:

odkryj, jak zdobywać kluczowe umiejętności, które przygotują Cię na wyzwania nowej ery

AI w medycynie:

porozmawiaj, jak walczyć z chorobami cywilizacyjnymi

PRZYSZŁOŚĆ ZACZYNA SIĘ DZIŚ!



ZAREJESTRUJ SIĘ





URSZULA BARBARA KRAWCZYK

Redaktor Naczelna

Szanowni Państwo,

Z ogromną przyjemnością oddajemy w Państwa ręce X numer Magazynu Czerwona Szpilka, wydany specjalnie na XXXIII Forum Ekonomiczne w Karpaczu. Nasz magazyn towarzyszy jedynie największym i najbardziej wyjątkowym wydarzeniom biznesowym w kraju, a każda jego edycja jest starannie przygotowana, by odzwierciedlać najważniejsze tematy, które dominują podczas tych prestiżowych spotkań.

Tegoroczne Forum, odbywające się pod hasłem „**Czas nowych liderów: razem kształtując przyszłość**”, stawia przed nami wiele wyzwań i otwiera pole do dyskusji nad kluczowymi kwestiami, które będą kształtować przyszłość zarówno Polski, jak i świata.

W naszym magazynie znajdą Państwo artykuły i wywiady, które nawiązują do najważniejszych tematów Forum, takich jak cyberbezpieczeństwo, sztuczna inteligencja, a także bieżące sprawy gospodarcze, polityczne i społeczne.

Na łamach tego numeru mamy zaszczyt zaprezentować Państwu wywiady z uznanymi autorytetami i ekspertami, którzy dzielą się swoimi przemyśleniami oraz analizami na

temat wyzwań współczesnego świata. Przeczytacie Państwo między innymi o tajemnicach sztuki tworzonej przez sztuczną inteligencję, a także odkryjecie miasta w Polsce, które są warte inwestowania. Z kolei materiał poświęcony sprawie strefy czystego transportu w Warszawie rzuci nowe światło na tę istotną kwestię. Nie zabraknie także reportaży z wyjątkowych wydarzeń, takich jak Międzynarodowy Filantropijny Piknik Polo „Día Del Colono Polaco” czy III Kongresu Kobiety XXI Wieku.

Każdy z tekstów zawartych w Magazynie Czerwona Szpilka został stworzony, by Państwa inspirować i wspierać w podejmowaniu kluczowych decyzji biznesowych. Jesteśmy przekonani, że lektura naszego magazynu dostarczy Państwu nie tylko wiedzy, ale będzie również motywacją do dalszego działania na rzecz przyszłości, którą wspólnie kształtujemy.

Życzymy inspirujących debat podczas XXXIII Forum Ekonomicznego w Karpaczu.



SPIS TREŚCI

- 5 XXXIII FORUM EKONOMICZNE W KARPACZU – CZAS NOWYCH LIDERÓW
- 7 ZWALCZANIE DEZINFORMACJI TO WSPÓLNE WYZWANIE
- 8 JESTEŚMY GŁODNI WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ
- 11 ELBLĄG ŁĄCZY TRADYCJĘ Z NOWOCZESNOŚCIĄ
- 14 JESTEM ŚWIADOMA BOGACTWA DWÓCH KULTUR, KTÓRE ODZIEDZICZYŁAM
- 17 ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ LOGISTYKI, OSZCZĘDNOŚCI OSTATNIEJ MILI
- 18 FIRMY EMPATYCZNE NADZIEJĄ WSPÓŁCZESNEJ GOSPODARKI
- 19 JESTEM ROMNI – WIDZĘ ŻYCIE W LEPSZYM WYMIARZE, BO ŚWIAT DAJE MI DUŻO MOŻLIWOŚCI
- 22 RELACJA Z II KONGRESU SPOŁECZNOŚCI ENERGETYCZNYCH
- 24 ZAINWESTUJ W SOCHACZEWIE
- 26 DAŻYMY DO DYNAMICZNEGO ROZWOJU SPOŁECZNOŚCI ENERGETYCZNYCH W POLSCE
- 28 CHCEMY BYĆ NAJLEPSZYM INTEGRATOREM W POLSCE
- 30 TECHNOLOGIA BLOCKCHAIN W BIZNESIE TRADYCYJNYM
- 32 SZTUCZNA INTELIGENCJA TO PRZYSZŁOŚĆ
- 34 POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA PODAŻA NA OŚLEP
- 36 WARTO ŚWIAT CZYNIĆ LEPSZYM!
- 38 STYL NA MIARĘ XXI WIEKU
- 40 HEROICZNA WYPRAWA DLA KRZYSIA. PRZEPRASZAM – DZIĘKUJĘ – PROSZĘ
- 42 PRZEMYSŁ MODOWY STAWIA NA NOWOCZESNE TECHNOLOGIE
- 44 SKUTECZNA KOBIETA ROKU
- 47 FESTIWAL BIEGOWY – ŚWIĘTO SPORTU I RODZINY
- 48 MIĘDZYNARODOWY FILANTROPIJNY PIKNIK POŁO „DÍA DEL COLONO POLACO '24”



- 50 SZTUKA CYFROWA: NOWY TREND INNOWACYJNY W OBLICZU POSTĘPUJĄCEJ CYFRYZACJI

WYDAWCA

Absens Carens Sp. z o.o.

Partyzantów 48, Czeczotki,
05-152 Czosnów,
tel. +48 601 350 838
tel. +48 602 254 303
e-mail: redakcja@absenscarens.eu
www.magazynczerwonaszpilka.pl

ISSN 2720-1007

REDAKCJA

Urszula Barbara Krawczyk
REDAKTOR NACZELNA

Mariusz Bogdan Krawczyk
SEKRETARZ REDAKCJI

Iwona Walentynowicz
REDAKTOR WYDANIA

NA OKŁADCE

Karolina Kwiatkowska

Fotografia: Aneta Gębska, Filip Gębski

PROJEKT GRAFICZNY

Drukarnia Standruk

DTP i DRUK

Drukarnia Standruk

ZDJĘCIA

Materiały autorów, archiwum redakcji,
Pixabay, Freepik, Rafał Pietrzak,
Krzysztof Skłodowski

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Redakcja nie bierze odpowiedzialności
za treść reklam.

XXXIII FORUM EKONOMICZNE W KARPACZU

*CZAS NOWYCH
LIDERÓW*



W dniach 3-5 września 2024 roku Karpacz stanie się centrum dyskusji o przyszłości Europy Środkowo-Wschodniej, goszcząc XXXIII Forum Ekonomiczne. To największa w regionie platforma spotkań, na której przedstawiciele rządów, biznesu, nauki i mediów z całego świata spotykają się, by rozmawiać o wyzwaniach i perspektywach rozwoju naszego regionu. Tegoroczne hasło przewodnie: „Czas nowych liderów, razem kształtując przyszłość”, doskonale oddaje ducha tych debat, które zdominują tegoroczną edycję.

Forum Ekonomiczne w Karpaczu od lat przyciąga najważniejsze postaci ze świata polityki i gospodarki, tworząc unikalną okazję do wymiany poglądów i doświadczeń. W tym roku do Karpacza przybędzie blisko 6000 uczestników, wśród których znajdują się przedstawiciele władz państwowych, uznani politycy, liderzy biznesu, a także eksperci i intelektualiści z całego świata. Tegoroczna edycja Forum skupi się na tematach kluczowych dla przyszłości regionu i świata. Dyskusje i panele tematyczne będą dotyczyły zagadnień związanych z bezpieczeństwem, przewidywaniami kryzysów, perspektywami rozwoju gospodarczego, a także innowacyjnymi ideami i konkretnymi rozwiązaniami, które mogą wpłynąć na nasze życie w nadchodzących latach. W kontekście globalnych napięć i wyzwań, takich jak zmiany klimatyczne, kryzysy migracyjne czy rosną-

ce nierówności, tematyka związana z bezpieczeństwem stanie się jednym z głównych wątków rozmów. Uczestnicy Forum będą dyskutować o sposobach na wzmocnienie stabilności międzynarodowej, ochronie przed zagrożeniami cybernetycznymi, a także o tym, jak skutecznie zarządzać ryzykiem w zmieniającym się świecie.

Nie mniej ważnym zagadnieniem będzie temat przewidywania kryzysów. W obliczu kryzysów energetycznych oraz zawirowań gospodarczych konieczne jest wypracowanie nowych strategii, które pozwolą na szybkie i skuteczne reagowanie na nieoczekiwane wydarzenia. Eksperti z różnych dziedzin będą szukać odpowiedzi na pytanie, jak budować odporne gospodarki, które będą w stanie przetrwać kolejne kryzysy.

Innowacje od lat są jednym z filarów, na których opiera się rozwój gospodarczy. Tegoroczne Forum Ekonomiczne w Karpaczu położy szczególny nacisk na poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań, które mogą przyczynić się do zrównoważonego rozwoju. W tym kontekście kluczowe będzie omówienie nowych technologii, które mogą zmienić oblicze gospodarki, ale także mają szansę wpłynąć na życie społeczne. Przykładem może być rozwój sztucznej inteligencji, która niesie za sobą ogromny potencjał, ale jednocześnie budzi wiele obaw związanych z etyką i przyszłością rynku pracy. Równie ważnym tematem będzie rozwój zielonych technologii





i transformacja energetyczna, które są kluczowe dla osiągnięcia celów klimatycznych.

Istotna jest rola liderów w kształtowaniu przyszłości. Tegoroczne Forum podkreśla potrzebę pojawienia się nowych osób, które będą w stanie sprostać wyzwaniom współczesnego świata. Liderów gotowych podejmować odważne decyzje, myśleć długoterminowo i działać w sposób zrównoważony.

Forum Ekonomiczne w Karpaczu to także miejsce, w którym rodzą się nowe idee i zawiązują partnerstwa. To tutaj, w sercu Karkonoszy, powstają strategie i koncepcje, które mają szansę kształtować przyszłość nie tylko regionu, ale i całego świata. Karpacz, ze swoją urokliwą sceną i bogatą historią, staje się na kilka dni miejscem, gdzie krzyżują się drogi najważniejszych osób z różnych zakątków globu. To tutaj odbywają się klu-

czowe dyskusje o przyszłości Europy i świata, to tutaj zawiązują się partnerstwa, które mogą zadecydować o kierunku, w jakim pójdzie rozwój polityczno-gospodarczy.

XXXIII Forum Ekonomiczne w Karpaczu to wydarzenie, które z pewnością przyniesie wiele inspirujących rozmów, konkretnych rozwiązań i nowatorskich pomysłów. W kontekście dynamicznie zmieniającego się świata, tegoroczna edycja Forum będzie nie tylko miejscem wymiany myśli, ale także platformą do kształtowania przyszłości. Wspólna praca nad nowymi rozwiązaniami, zrozumienie wyzwań i szansa na budowanie nowoczesnych, zrównoważonych gospodarek, to kluczowe aspekty, które sprawiają, że Forum Ekonomiczne w Karpaczu jest wydarzeniem o globalnym znaczeniu. ©

Fot. Archiwum organizatora

Forum Ekonomiczne w Karpaczu to nie tylko spotkanie liderów, ale także miejsce, w którym rodzą się nowe idee i zawiązują partnerstwa.



ZWALCZANIE DEZINFORMACJI TO WSPÓLNE WYZWANIE

oczami Robina Barnetta,
byłego ambasadora Wielkiej Brytanii w Polsce

Dezinformacja jest rosnącym zagrożeniem w erze cyfrowej. Większość informacji, które otrzymujemy, pochodzi teraz z Internetu i mediów społecznościowych. NATO jasno wskazuje, że dezinformacja jest kluczowym elementem wojny hybrydowej. Poszedłbym dalej i stwierdził, że obecnie jest to prawdopodobnie najskuteczniejsza forma wojny hybrydowej. Dezinformacja stała się wszechobecnym zagrożeniem dla społeczeństw na całym świecie. I choć pewne państwa, w tym Rosja, odgrywają w tym kluczową rolę, wiele innych grup i jednostek wykorzystuje informacje w celach szkodliwych. To nie jest tylko teoretyczny problem, wpływa on na nasze procesy demokratyczne i zagraża strukturze społeczeństw i naszego codziennego życia.

Identyfikacja problemu jest stosunkowo prosta. Walka z nim jest niezwykle skomplikowana. Wolność słowa jest centralnym elementem społeczeństw demokratycznych. Kontrola Internetu to również bardzo kontrowersyjna kwestia. Międzynarodowe organizacje, rządy i środowiska akademickie ciężko pracują nad ustaleniem, jak najlepiej zwalczać dezinformację. Jednak rządy borykają się z poważną przeszkodą. Zaufanie publiczne do wielu naszych instytucji jest często na niskim poziomie. Dzisiejsi widzo-

wie i czytelnicy, choćby niesłusznie, często uważają oficjalne informacje za stronnicze, zbyt szczegółowe lub po prostu nudne i przenoszą się do innych źródeł. Coraz częściej przyzwyczajają się również do czerpania informacji od osób, które postrzegają jako myślące podobnie jak oni.

Żadne z nas nie ma cudownego rozwiązania na walkę z dezinformacją. Ale oto kilka myśli, które uważam za warte rozważenia. Po pierwsze szybka odpowiedź, zwłaszcza w sektorze publicznym. Jeśli tematy są politycznie wrażliwe, obecne stanowiska często wymagają zatwierdzenia przez ministrów. To zajmuje czas. W międzyczasie fałszywe wiadomości kwitną. Uważam, że należy rozważyć upoważnienie kluczowych urzędników do udzielania szybkich, rzeczowych odpowiedzi, gdy jest to konieczne. Jednocześnie nie powinniśmy bać się rzeczywistości, że nie zawsze będą oni mieli rację. Wydawanie sprostowań, jeśli na przykład ministrowie mają inne zdanie, powinno być postrzegane jako zasada dobrego zarządzania.

Musimy również zacząć myśleć strategicznie. Dezinformacja nie zniknie. Zgadzam się więc z tymi, którzy twierdzą, że powinniśmy zrobić znacznie więcej w dziedzinie edukacji. To nie rozwiąże naszych bieżących problemów, ale jest to najlepsze podejście długoterminowe. Skupiłbym się na promowaniu krytycznego myślenia w szkołach i na dalszych etapach edukacji. Umiejętność obiektywnej analizy informacji i podejmowania rozsądnych decyzji jest kluczowa dla identyfikowania i kwestionowania wiarygodności informacji. Dlatego z zadowoleniem przyjąłbym coraz większe włączanie krytycznego myślenia do programów nauczania.

Stanowczy nacisk na nauczanie uczniów, jak oceniać argumenty, identyfikować błędy logiczne i rozróżniać twierdzenia oparte na dowodach od opinii, z pewnością by pomógł. Więcej nauki opartej na dociekaniu, aby stworzyć środowisko, w którym uczniowie zadają pytania, dyskutują i eksplorują różne perspektywy, ma sens. Zaangażowanie uczniów w aktywności wymagające rozwiązywania

skomplikowanych problemów może również zwiększyć ich zdolność do krytycznego myślenia o informacjach. Jednak, aby było jasne, celem krytycznego myślenia nigdy nie powinno być tłumienie debat, różnych opinii czy nowych pomysłów, ale raczej zachęcanie do rozsądnego wyzwania. Jako gorący zwolennik Manchester United, nigdy nie będę całkowicie obiektywny!

Argumentowałbym również, że większość z nas skorzystałaby z większej wiedzy na temat algorytmów i technik, takich jak *deepfake* i *clickbait*, w tym ja! Więc robienie więcej, aby wyjaśnić, jak algorytmy wpływają na informacje prezentowane użytkownikom na platformach cyfrowych, w tym poprzez tworzenie rzeczy, takich jak bańki informacyjne, byłoby wartościowe.

Na zakończenie, nie ma łatwego rozwiązania skomplikowanego wyzwania, jakim jest dezinformacja. Kwitnie ona w izolacji i małych grupach. Robiąc, co w naszej mocy, aby promować autentyczne zaangażowanie społeczności i konstruktywny dialog, możemy starać się tworzyć środowiska, w których ludzie o różnych poglądach i pomysłach znów czują się komfortowo, debatując na publiczne tematy i słuchając różnych punktów widzenia.



Fot. Archiwum prywatne

ROBIN BARNETT

*Prawnik, brytyjski dyplomata,
były Ambasador Wielkiej Brytanii
w Polsce, Irlandii i Rumunii.
robin_barnett@icloud.com*

JESTEŚMY GŁODNI WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Panie Dyrektorze, zgodnie z uchwałą podjętą przez Radę Miasta Zarząd Dróg Miejskich wprowadza do centrum Warszawy strefę czystego transportu. Czy proponowane rozwiązanie przyniesie spodziewane rezultaty?

To jest pierwsza strefa czystego transportu w Polsce i chyba 301 w Europie. Nie mam jednoznacznego zdania, co do skuteczności tego rozwiązania, ale myślę, że większość ludzi z branży z ciekawością przygląda się temu projektowi. Kraków i inne miasta również pracują nad wprowadzeniem takiej strefy. Warszawska uchwała to projekt wielotorowy. Osoby zamieszkałe wewnątrz obszaru strefy i płacące podatki w stolicy są zwolnione do 2028 roku ze spełniania wymagań. Ten rok to pierwszy termin, w którym mieszkańcy nie będą mogli poruszać się po strefie samochodami z silnikiem Diesla starszym niż 13 lat i benzynowym starszym niż 22 lata. Dopiero od 2032 roku uchwała eliminuje użytkowanie w centrum miasta pojazdów z silnikiem Diesla mających więcej niż 12 lat oraz napędzanych benzyną – powyżej 18 lat. Takie rozwiązania mają przełożyć się na kwestie ekologiczne, ale również bezpieczeństwo w ruchu drogowym ze względu na wyłączenie aut mniej sprawnych technicznie. Nie muszą się martwić posiadacze samochodów zabytkowych, bo ustawa przewiduje ich dopuszczenie w strefie, ponieważ zdajemy sobie sprawę, że takie pojazdy kolekcjonerskie nie są użytkowane na co dzień.

Jestem bardzo ciekaw jak zadziała strefa czystego transportu, czy przyniesie spodziewane korzyści. Zajmując się drogami przez wiele lat, mam poczucie, że w Polsce wprowadzamy dużo regulacji, ale nie przykładamy uwagi, jako państwo, do respektowania przepisów. Moim zdaniem lepiej nie wprowadzać restrykcji, których nie będzie przestrzegać znaczna część społeczeństwa ze względu na brak kontroli. Jeśli szukałbym gdzieś rezerw

w kwestiach drogowych, to z pewnością w sprawie efektywności służb mundurowych, bo to bardzo niedoinwestowane podmioty, a to one w dużej mierze decydują o naszym bezpieczeństwie.

Temat strefy czystego transportu rozbudził wiele negatywnych emocji wśród użytkowników dróg. Jak miasto chce przekonać warszawiaków do tego projektu i czy jego realizacja wniesie wartości dla samych mieszkańców?



Uważam, że absolutną wartością będzie namacalna podstawa do rozmowy o ekologii, która jest w rękach każdego z nas. Strefa czystego transportu ma dotyczyć wszystkich i każdy ma być beneficjentem korzyści płynących z tej zmiany. Zobaczymy jak będzie w praktyce, ale spodziewamy się, że strefa wyeliminuje z warszawskich ulic kilkanaście, może kilkadziesiąt tysięcy samochodów, które najbardziej trują warszawskie powietrze.

Czy to przyniesie istotną różnicę w środowisku ekologicznym Warszawy?

Przyjmując, że do Warszawy wjeżdża codziennie 600 tysięcy samochodów spoza miasta, do tego wewnątrz porusza się bardzo dużo pojazdów, to nawet taka zmiana ma przełożenie na poprawę jakości powietrza. Poza tym mamy wtedy prawo do dyskusji o tym, że nie możemy dłużej żyć w zatrutym środowisku. Mam wrażenie, że jest bardzo dużo głosów bagatelizujących kwestie ekologii. Bardzo długo jedynym miastem w Polsce, które prowadziło zaangażowaną debatę o jakości powietrza był Kraków. Inne samorządy dopiero w kolejnych latach przyłączyły się do tej dyskusji.

Niektóre kraje w celu ograniczenia pojazdów w mieście wprowadzają przepisy warunkujące minimalną liczbę osób w samochodzie.

W idealnym świecie takie przepisy mogą być egzekwowane i przestrzegane. U nas taki przepis by się nie sprawdził, ale jest to fajny przyczynek do dyskusji o tym, że możemy siebie wzajemnie podwozić, razem dojeżdżać do pracy, szkoły. W Warszawie, jak wynika z badań sprzed kilku lat, jednym samochodem podróżuje średnio 1,3 osoby. W wakacje ruch spada zaledwie o kilka, maksymalnie kilkanaście procent, a poruszamy się po mieście dużo wygodniej. Jeśli wskaźnik osób w samochodzie wynosiłby ponad 2, to w Warszawie jeździłoby się na co dzień tak, jak w wakacje. To są tematy, które absolutnie można by było wykorzystać, biorąc pod uwagę, że dzisiaj się bardzo dużo mówi o idei Smart City.

Temat strefy czystego powietrza przysłonił w debacie publicznej politykę transportową miasta. A przecież dużo się zmieniło od czasu, kiedy była jedna linia metra i mniej nowoczesne tramwaje. Co obecnie dla Pana, jako dyrektora Zarządu Dróg



Miejskich, jest największym wyzwaniem i z czym mierzyć się na co dzień?

Myślę, że wyzwaniem jest ciągłe budowanie świadomości tego, że jak się mieszka w dużym mieście, to trzeba być otwartym na szukanie kompromisów. Też pamiętam te lata, kiedy była krótsza linia metra, wyłącznie wysokopodłogowe autobusy i brakowało całej masy udogodnień, które nie są bezpośrednio związane z transportem, ale poprawiają przemieszczanie się po mieście.

Od wielu lat mieszkam poza ścisłym centrum i wyzwaniem było dla mnie dowiezienie dziecka do przedszkola, gdyż jedyną możliwością był autobus, do którego trzeba było jeszcze wnieść wózek po schodach. Dzisiaj w tej samej okolicy mam do wyboru metro, tramwaj, autobus niskopodłogowy i ścieżki rowerowe, którymi mogę dojechać do pracy. Każde miasto się rozwija i w kolejnych latach będzie jeszcze lepiej. Cały czas jednak będziemy musieli szukać kompromisu, z którego skorzysta jak najwięcej mieszkańców, a nie będzie działał z dramatyczną szkodą na innych. Przecież Warszawa nie zakazała przyjeżdżania do centrum miasta samochodem i nie likwiduje miejsc parkingowych. Powstają też nowoczesne budynki z parkingami podziemnymi.

Jakie są największe oczekiwania społeczne?

Obecnie wzrasta presja na jakość przestrzeni publicznej, nie chcemy już spędzać całego wolnego czasu w centrach handlowych, tylko odpoczywać blisko domu, wychodząc np. na spacer. Musimy znaleźć w tej przestrzeni miejsce, żeby zasadzić drzewo, postawić ławkę, zbudować ścieżki rowerowe, pochylić się nad rozwiązaniami dla usprawnienia komunikacji publicznej, żeby dać mieszkańcom komfort, by nie musieli decydować się wyłącznie na korzystanie z samochodu. Z uwagi na gigantyczny wzrost cen nieruchomości, rośnie presja na suburbanizację miast, czyli wyprowadzamy się w obszary tańsze, ale źle skomunikowane z pozostałą

częścią. Zostając z połową życia w mieście, bo tutaj będziemy przywozić dzieci do szkoły i pracować, stajemy się zakładnikami samochodów. Gdzieś trzeba szukać ram, żeby ten proces nie wyrwał się z określonego porządku. Z drugiej strony w miastach tworzą się też obszary zamknięte, bo ludzie, mając niską jakość przestrzeni publicznej, zamykają się w swoich podwórkach, które gwarantują im wyższy komfort odpoczynania. Inwestowanie na nowo w przestrzeń publiczną powoduje, że pojawiają się atrakcyjne miejsca, lokale gastronomiczne, ludzie wychodzą na miasto, umawiają się ze znajomymi, żeby spędzić razem czas. Przykładem są Bulwary Wiślane i otwarty w tym roku most pieszo-rowerowy. Tłumy korzystających pokazują jak ludzie głodni są wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

Mamy obecnie rozwinięty transport publiczny w mieście, jednak ludzie uważają, że jeśli nie mogą dojechać gdzieś autem i zaparkować najbliżej, jak się da, to jest źle i zabiera im się w pewnym stopniu swobodę.

Na szczęście wyrasta nowe pokolenie, z nieco innymi poglądami niż nasze. Młodzież chętnie korzysta z komunikacji i spontanicznie porusza się po mieście. Nie chcą tracić czasu na korki, planować gdzie zaparkują. Wychodzą ze szkoły, korzystają z Veturilo lub biorą hulajnogi, potem autobus, metro, spotykają się na mieście. Dzisiaj jest cały wachlarz możliwości w transporcie. Wykorzystujemy sposoby zrównoważonej mobilności i dostosowujemy się do konkretnych obszarów. Są oczywiście głosy, że wszystko dzieje się za wolno, ale na takie inwestycje są potrzebne środki finansowe. W merytorycznej dyskusji można powiedzieć, skoro za wolno, to podnieśmy podatki i będziemy budować szybciej, ale o tym już nikt nie chce słyszeć.

Na zachodzie Europy transformacja miast zaczęła się 30-40 lat wcześniej, zanim u nas

zaczęliśmy myśleć poważnie o transporcie publicznym. Mimo to mamy w Warszawie takie projekty, które są technologicznie i architektonicznie innowacyjne i to do nas przyjeżdżają delegacje z Zachodu po inspiracje.

Jak radzi Pan sobie z hejtem i presją podczas realizacji projektów wywołujących społeczne emocje?

Jeśli chodzi o hejt, to mam poczucie, że innego rodzaju życie toczy się w Internecie, a innego rodzaju na ulicy. Widzę skrajne emocje w sieci na dany temat, a następnie idę w to miejsce i słyszę od ludzi zupełnie coś innego. To są dwa różne żywioły. Internet skupia bardzo aktywne grupy ludzi, którzy bardzo szybko wydają osąd w jedną bądź drugą stronę, również pod kątem swoich zapatrywań politycznych. Moim zdaniem trzeba odrzucić wszystko to, co jest skrajne i starać się zagospodarować to, co jest pośrodku. Słucham ludzi, z którymi rozmawiamy w realnym świecie.

Jednym z głośnych tematów w mediach społecznościowych i trudnych do przyjęcia przez kierowców jest wprowadzenie stref „Tempo 30”, czyli obszarów miasta, w których ograniczenia prędkości wynoszą 30 km/h. Czy rzeczywiście nie chcemy stref ruchu uspokojonego?

W tym temacie został zasiany niepokój, który niczemu nie służy. Media społecznościowe nie są uregulowaną rzeką, która ma swoje koryto – to raczej tereny podmokłe, żeby nie powiedzieć bagniste, w których nieprawdziwe informacje rozlewają się szybko na wszystkie strony i ciężko jest nad tym zapłynać. Nikt nie zamierza wprowadzać strefy „Tempo 30” na ulicy Marszałkowskiej czy Alejach Jerozolimskich. Ulice, które się do tego nadają, to bardzo często ulice osiedlowe, dzielnicowe, przy których są placówki, takie jak przedszkola, szkoły czy kościoły, gdzie chodzą starsze osoby i jest masa dzieci, gdzie parkują auta ograniczające widoczność. Jest



spory sprzeciw wobec hasła „Tempo 30”. Ale pojedynczy projekt, na konkretnej ulicy, która ma 100-300 metrów, nie budzi zwykle żadnych zastrzeżeń. Wręcz przeciwnie, gdybym poszedł na taką ulicę i zaproponował ludziom zlikwidowanie ograniczenia, to proszę mi wierzyć, wywołałoby to gigantyczną awanturę. Większość mieszkańców, których dotyczy taka strefa, jest właśnie za takim ograniczeniem, bo dzięki temu ich ulica jest bezpieczniejsza i wygodniejsza.

Jaki projekt przyniósł Panu największą satysfakcję i sukces?

W transporcie nie ma efektywnych pojedynczych projektów. Jeden projekt nie zmienia nawyków komunikacyjnych. Jeśli się robi projekty powtarzalne, to na przestrzeni lat widać jak zmienia się ich jakość i jak odbierają je ludzie. To jest duża satysfakcja. Mieszkańcy zaczynają chcieć się identyfikować z miastem, są dumni z jego infrastruktury. Potrzebują czegoś więcej, niż tylko praca i samochód z domu do pracy i z powrotem, bo wtedy Warszawa może kojarzyć się im wyłącznie z korkami. My przez lata pracy i rozmów z ludźmi nabraliśmy wiarygodności, a dialog poza Internetem i hejtem jest już naprawdę merytoryczny. Przyznaję, że mnie i osoby, z którymi pracuję ten dialog napędza. Mieszkańcy rozumieją kiedy mówimy, że nie chcemy im zrobić drugiego Las Vegas, Amsterdamu czy Mediolanu, tylko robimy najlepszą Warszawę, jaką możemy zaoferować. Popęlamy błędy, pewnie nie raz, ale razem robimy nasze miasto.

W każdym kolejnym projekcie widzę większą wartość. Kiedy brakowało infrastruktury rowerowej, zaczęliśmy ją budować, następnie zorientowaliśmy się, że trzeba inwestować w zieleni, później ludzie zaczęli

prosić o małą architekturę, teraz niektórzy mówią – „Wychodzimy w tę przestrzeń i oczekujemy jeszcze wyższego poziomu, tu zbiornika wodnego, tam rzeźby. Chcemy, by to miejsce miało swój konkretny klimat”. Z myślenia o wielkim mieście nagle docieramy do wniosku, że może to być miasto wielu lokalizacji, jak np. Plac Pięciu Rogów, który ma swój klimat, swoich odbiorców, organizuje się wokół tego miejsca życie. To jest sukces i duża wartość, która daje siłę. Na zarządzanie miastem należy patrzeć przez pryzmat sumy wszystkich realizowanych projektów i budować system transportu publicznego, który ma przynieść wartość dodaną jako całość, nawet jeśli poszczególne jego elementy nie będą atrakcyjne finansowo dla miasta.

Dla mnie i z pewnością dla wielu ludzi, którzy pracują w Zarządzie Dróg Miejskich, potężnym paliwem napędzającym są zrealizowane projekty, które diametralnie zmieniły przestrzeń. Na przykład kiedy idąc ulicą, myślę: „Fajnie to nam wyszło, a jak tu kiedyś paskudnie było”. Kilka lat temu posadziliśmy drzewa na ulicy Świętokrzyskiej. Dla mnie sentymentalne miejsce, bo jedno z nich ma tabliczkę z informacją, że to drzewo posadziłem razem z córkami. Przychodzę i widzę, jak te drzewa rosną. Kiedy przeprowadziłem się do Warszawy, zastanawiałem się czy ja coś do tego miasta czuję. Doszedłem do wniosku, że aby powiedzieć, że jest ono piękne, trzeba się tu urodzić. A dzisiaj mam poczucie, że jest to super piękne miasto.

Włożył Pan sporą cegielkę w urok tego miasta.

Tak, ale Warszawa rozwija się też w wielu platformach i tych dostarczycieli cegiełek są

dziesiątki tysięcy. Tu cały czas jest więcej do zrobienia, niż zostało zrobione. Urok mojej pracy jest taki, że wciąż czuje się to wyzwanie, by zrobić kolejny projekt i wdrapać się z nim jeszcze schodek wyżej w jakości. Pamiętam infrastrukturę drogową, w której może pół procenta stanowiła zieleni, teraz np. realizowaliśmy projekt na ulicy Kondratowicza i na zieleni przeznaczone zostało 15 procent środków. Od pierwszego dnia pracy w Zarządzie Dróg Miejskich miałem poczucie, że ulica nie służy wyłącznie do tego, żeby przejechać samochodem z punktu A do punktu B. Warszawa ma jeszcze dużo niedoskonałości, nie ma np. żadnej zamkniętej obwodnicy, co powoduje, że układ komunikacyjny jest ze sporą wadą, ale rozwijając infrastrukturę drogową w centrum miasta, kładziemy duży nacisk na bezpieczeństwo. Coś, z czego jestem bardzo dumny, to wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, z których wynika, że każdego roku zmniejszamy liczbę wypadków drogowych oraz rannych i zabitych. Wpływają na to tysiące małych projektów, montaż progów spowalniającego, sygnalizacji świetlnej, dodatkowej latarni ulicznej. Kwestia bezpieczeństwa jest dla nas bardzo ważna. Chcemy puszczać dzieci same do szkoły. Nie możemy się bać, że za rogiem naszemu dziecku może stać się coś złego. Od tego też jest droga. Ona nigdy nie zagwarantuje bezpieczeństwa, ale bardzo mocno na poziom tego bezpieczeństwa wpływa.

Rozmawiała Urszula Barbara Krawczyk

Fot. ZDM w Warszawie