

Dostępność transportowa — od diagnozy do działania

Relacja z panelu dyskusyjnego II Konferencji Lubelskiej ITS Polska Lublin



II KONFERENCJA LUBELSKA ITS POLSKA



13:30–14:45

PANEL DYSKUSYJNY

Co samorząd może zrobić dziś, aby ograniczyć zjawisko wykluczenia komunikacyjnego?



**WPROWADZENIE MERYTORYCZNE**
Mariusz Sagan
Urząd Miasta Lublin

**MODERATOR**
Paweł Gora
Fundacja Quantum AI

UCZESTNICZY PANELU

**Arkadiusz Niezgoda**
Urząd Miasta Lublin

**Krzysztof Łakota**
MZD w Rzeszowie

**Paweł Paszko**
Urząd Marszałkowski WL

**Piotr Sawicki**
Politechnika Poznańska

**Joanna Świderska**
CU PT

**Ewa Wolniewicz-Warska**
ZPP



Opracowanie: Barbara Wójtowicz

Przewodnicząca Rady Programowej konferencji
Lublin, 9 października 2026 r.

Relacja z panelu dyskusyjnego

II Konferencja Lubelska ITS Polska Lublin
9 października 2026 roku

Barbara Wójtowicz

Przewodnicząca Rady Programowej konferencji

Panel poświęcony wykorzystaniu danych, nowych technologii i współpracy samorządów w ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego pokazał, jak różne są potrzeby dużych miast, ich otoczenia i terenów o rozproszonej zabudowie. W dyskusji powracało pytanie, jak przełożyć diagnozę na ofertę transportową, która pozwoli mieszkańcom rzeczywiście dotrzeć do potrzebnych miejsc.

Jako przewodnicząca Rady Programowej przedstawiam autorską relację z przebiegu tej rozmowy, opracowaną na podstawie zapisu panelu. Zachowuję kolejność głównych wątków i przedstawiam argumenty poszczególnych uczestników w formie omówienia. Przywołane oceny i propozycje pozostają stanowiskami ich autorów; relacja nie stanowi wspólnie uzgodnionego stanowiska panelu.

Wprowadzenie Mariusza Sagana

Dr Mariusz Sagan, zajmujący się w Urzędzie Miasta Lublin strategią i rozwojem społeczno-gospodarczym, przedstawił problem z perspektywy dużego miasta. Podkreślił, że wyzwania Lublina i podobnych ośrodków różnią się od problemów większości terenów wiejskich oraz powiatów. Różnice te powiazał z kryzysem demograficznym i zmianą rozmieszczenia ludności w kraju.

W jego ocenie Polska odchodzi od policentrycznego modelu rozwoju, opartego na sieci dużych, średnich i małych miast. Postępującemu wyludnianiu części terenów towarzyszy koncentracja mieszkańców w dużych miastach i obszarach aglomeracyjnych. Uznał ten kierunek zmian za trudny do odwrócenia. Przywołał przykłady depopulacji w innych krajach europejskich, a w Polsce wskazał między innymi obszary wschodnie, podgórskie i peryferie województw.

Mariusz Sagan postawił pytanie, jak projektować politykę transportową wobec dalszego ubytku ludności. Ostrzegł przed tworzeniem rozwiązań wyłącznie na podstawie dzisiejszego rozmieszczenia mieszkańców. Przedstawił daleko idący scenariusz, w którym część wykluczonych obecnie miejscowości, a nawet gmin i powiatów, może w perspektywie kilkunastu lat opustoszeć. W jego ujęciu problem braku transportu zaniknąłby tam wraz z zanikiem zamieszkania. Ta mocna teza stanowiła punkt wyjścia do namysłu nad kierunkami polityki transportowej.

Zasugerował, że polityka państwa i podział środków powinny silniej uwzględniać miejsca przyszłej koncentracji ludności. Postawił tym samym pytanie o zasadność równomiernego wspierania wszystkich obszarów i o potrzebę kierowania rozwiązań tam, gdzie mieszkańcy będą żyli w kolejnych latach.

Drugą stroną tego procesu jest narastająca presja dojazdów do dużych miast. Na przykładzie Lublina wskazał wzrost liczby osób przyjeżdżających do pracy i wynikające z tego obciążenie całej aglomeracji. Zwrócił uwagę, że planowanie transportu musi jednocześnie uwzględniać wyludnianie jednych obszarów i wzrost potrzeb przewozowych w innych.

Z perspektywy strategii miasta chciałby wiedzieć, ilu mieszkańców będzie w przyszłości dojeżdżało do Lublina, skąd będą przybywać, o jakich godzinach i w jakich celach. Interesowało go także przyszłe osiedlanie się w otoczeniu miasta oraz podział podróży pomiędzy kolej i inne środki transportu. Wskazał, że odpowiedzi powinny poprzedzać decyzje o kolei metropolitalnej, rozwoju dróg, przystanków i transportu publicznego.

Do uczestników skierował pytanie o narzędzia pozwalające mierzyć i przewidywać te procesy oraz szybko wykorzystywać analizy do zmian polityki samorządów. Za kluczowe uznał rozpoznanie przyszłych potrzeb;

doświadczenie w realizacji inwestycji infrastrukturalnych i informatycznych, jego zdaniem, jest już dostępne.

Uczestnicy i pytanie otwierające dyskusję

Dyskusję poprowadził dr Paweł Gora. W panelu uczestniczyli Joanna Świderska z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Arkadiusz Niezgoda z Urzędu Miasta Lublin, Paweł Paszko z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego, Ewa Wolniewicz-Warska reprezentująca perspektywę nowych technologii w transporcie i Związku Powiatów Polskich, Krzysztof Łakota z Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie oraz dr hab. inż. Piotr Sawicki z Politechniki Poznańskiej, który dołączył zdalnie.

Krótkie przedstawienie doświadczeń uczestników pokazało różne punkty widzenia: finansowanie projektów, zarządzanie ruchem i mobilnością, organizowanie przewozów regionalnych, wykorzystanie ITS oraz badanie skali wykluczenia komunikacyjnego. Joanna Świderska zwróciła uwagę, że doświadczeń miejskich nie można bez dostosowania przenosić na transport pozamiejski. Ewa Wolniewicz-Warska podkreśliła natomiast, że punktem wyjścia dla technologii i organizacji przewozów powinien być mieszkaniowiec oraz jego potrzeby.

Moderator zapytał, jakie działania samorządy mogą podjąć już teraz, przy ograniczonych budżetach, i które z nich mogą przynieść mieszkańcom najszybciej odczuwalną poprawę.

Działania dostępne samorządom

Arkadiusz Niezgoda

Arkadiusz Niezgoda podkreślił różnice między dostępnością oczekiwaną w mieście a warunkami na terenach pozamiejskich. W Lublinie mieszkańcy oczekują przystanku oddalonego o około 200–250 metrów, podczas gdy w części miejscowości problemem jest dostęp do choćby jednej lub dwóch par kursów dziennie. Potrzeby zależą też od sytuacji użytkownika: inne są oczekiwania kierowcy, osoby z ograniczeniami ruchowymi i mieszkańca nowej zabudowy poza podstawową siecią komunikacji.

Wskazał potrzebę rozpatrywania podstawowej sieci wraz z rozwiązaniami uzupełniającymi. Jako przykład podał utrzymanie roweru miejskiego, który może służyć do pokonania części podróży i łączyć się z innymi środkami transportu. Zwrócił uwagę, że wieloletnie przygotowanie inwestycji nie zawsze odpowiada tempu pojawiania się bieżących potrzeb mieszkańców.

W takich sytuacjach miasto stosuje rozwiązania tymczasowe i pilotażowe: przystanki uruchamiane przed powstaniem docelowej infrastruktury, linie sprawdzające zapotrzebowanie oraz mniejsze pojazdy. Opisał rozpoczynany pilotaż dowozu mieszkańców zza obwodnicy do węzła przesiadkowego, z uwzględnieniem porannych dojazdów do szkoły i pracy. Przywołał również sezonową linię do ogródków działkowych, mającą tylko przystanek początkowy i końcowy, która spotkała się z zainteresowaniem.

Za zasadę doboru działań uznał zaspokajanie realnych potrzeb przy racjonalnych kosztach. Nie każde oczekiwanie uzasadnia kosztowną inwestycję lub długą linię o niewielkim wykorzystaniu. Poszukiwać należy rozwiązań dających możliwie duży efekt przy dostępnych środkach.

Paweł Paszko

Paweł Paszko rozpoczął od wieloletniego ograniczania regionalnej oferty autobusowej. Przywołując spadek liczby zezwoleń na przewozy i działalności przewoźników, pokazał skalę wycofywania się oferty komercyjnej.

Przeciwstawił temu obserwowane odradzanie się kolei i przedsięwzięcia służące poszerzeniu jej zasięgu w regionie. Podkreślił także znaczenie podstawowej dostępności drogowej: na części terenów jakość dojazdu do osad i kolonii ogranicza możliwość organizowania przewozów.

Zwrócił uwagę na rozproszoną strukturę osadniczą Lubelszczyzny poza głównymi ośrodkami: Lublinem, Zamościem, Chełmem i Białą Podlaską. Dla mieszkańców nieposiadających własnego pojazdu oznacza to trudności w dotarciu do szkoły, lekarza i pracy.

Istotną zmianę dostrzegł w rosnącym zaangażowaniu samorządów w organizowanie przewozów przy wykorzystaniu Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Oceniał go jako narzędzie niedoskonałe, ale umożliwiające finansowanie transportu w miejscach opuszczonych przez przewoźników komercyjnych. Nawet niewielka liczba połączeń jest według niego poprawą w stosunku do całkowitego braku oferty, choć nie zaspokaja wszystkich potrzeb.

Wskazał jednocześnie, że depopulacja osłabia opłacalność działalności prywatnej. Potrzebna jest więc współpraca samorządów różnych szczebli i optymalizacja oferty, aby mimo zmniejszania się liczby mieszkańców i odchodzenia przewoźników utrzymać transport publiczny.

Joanna Świdarska

Joanna Świdarska wskazała opracowany przez CUPT Zintegrowany Model Ruchu jako źródło danych i narzędzie wspierające planowanie oraz prognozowanie na poziomie regionalnym. Zastrzegła, że jego skala nie odpowiada wszystkim szczegółowym problemom gmin i powiatów.

Nawiązując do depopulacji, postawiła pytanie o dalsze przeznaczanie dużych środków na rozbudowaną infrastrukturę. Jej zdaniem decyzje powinny uwzględniać przyszłą liczbę użytkowników oraz rzeczywistą przydatność inwestycji dla osób, które pozostaną na danym obszarze. Zasugerowała potrzebę stopniowego ograniczania dotychczasowego nacisku na wielkie przedsięwzięcia infrastrukturalne.

Za szczególnie użyteczne uznała działania kompleksowe, obejmujące rozwiązania systemowe, konsultacje i dialog z mieszkańcami. Podkreśliła wagę dostępnej informacji pasażerskiej, również telefonicznej, dla osób starszych i niekorzystających z aplikacji. Przytoczyła własne doświadczenie trudności w znalezieniu informacji o autobusie dla członka rodziny w niewielkim mieście. Skoro informacja jest trudno dostępna dla osoby sprawnie posługującej się Internetem, dla części mieszkańców może być praktycznie nieosiągalna.

Oceniła, że poprawa informacji i kontaktu z mieszkańcami może dać konkretne efekty przy relatywnie niewielkich nakładach. Wskazała także potrzebę ustalania priorytetów w strategiach i planach mobilności wobec spodziewanych ograniczeń środków europejskich. Przewidywania dotyczące przyszłego finansowania powiązała ze zmianą polityki i rosnącymi potrzebami w innych dziedzinach, w tym bezpieczeństwie.

Ewa Wolniewicz-Warska

Ewa Wolniewicz-Warska zaproponowała rozpoczęcie od analizy stanu w skali konkretnej gminy, powiatu lub metropolii. Jako źródło wyjściowe wskazała krajowe opracowanie dotyczące wykluczenia komunikacyjnego przygotowane pod kierunkiem Piotra Sawickiego. Podkreśliła potrzebę wydobycia danych odnoszących się do własnego obszaru i ich późniejszej aktualizacji.

Analiza powinna odpowiadać na pytania: dokąd, kiedy i kto podróżuje. Chodzi zarówno o cele i godziny przejazdów, jak i o grupy mieszkańców oraz liczbę potrzebujących przewozu. Inne potrzeby mają uczniowie, pracownicy i seniorzy. Tak rozpoznane zapotrzebowanie należy zestawić z dostępnymi zasobami transportowymi.

W analizowaniu danych i porównywaniu scenariuszy może pomagać sztuczna inteligencja. Jej zastosowanie może obejmować rekomendacje zmian oraz symulacje ich skutków. Czasem poprawę przyniesie niewielka korekta godzin lub trasy, bez konieczności budowania nowego systemu. Ostateczna decyzja powinna jednak należeć do odpowiedzialnego zarządzającego.

Odniosła się również do ograniczeń kadrowych małych samorządów. Jako możliwy kierunek wsparcia wskazała współpracę administracji z nauką i biznesem, między innymi w formule laboratoriów miejskich.

Takie partnerstwa mogą łączyć kompetencje, ułatwiać poszukiwanie finansowania i prowadzić do analiz przydatnych samorządom oraz badaczom.

Piotr Sawicki

Piotr Sawicki przedstawił mapę wykluczenia komunikacyjnego w województwie lubelskim, przygotowaną w ramach projektu badawczego. Wyjaśnił, że obrazuje ona zróżnicowanie między gminami i udział punktów adresowych objętych zjawiskiem. Omawiając wyniki badań, wskazał szczególnie trudną sytuację obszarów wiejskich oraz dużą skalę problemu na Lubelszczyźnie.

Wyjaśnił, że wykluczenie rozumiano jako ograniczenie możliwości uczestniczenia w życiu społecznym i gospodarczym na równi z innymi, wynikające z braku dostępności lub niedostatecznej jakości transportu publicznego. Wymienił między innymi koszt i czas podróży, liczbę przesiadek, liczbę połączeń oraz niezawodność. Zaznaczył, że zjawisko obejmuje także osoby bez niepełnosprawności i bez indywidualnych ograniczeń mobilności.

Sporo uwagi poświęcił trudnościom z pozyskaniem informacji o istniejącej ofercie. Z jego relacji wynikało, że znaczną część wysiłku zespołu badawczego pochłonęło wyszukiwanie rozkładów jazdy, a wiele gmin nie przekazało odpowiedzi na zapytania. Dostęp do danych był lepszy na poziomie powiatów i województw. Przykład ten pokazywał, że samo zebranie informacji potrzebnych do diagnozy jest istotnym problemem organizacyjnym.

Za podstawowy warunek poprawy uznał cyfryzację rozkładów jazdy do postaci możliwej do przetwarzania maszynowego. Bez niej trudno rozpoznać obecną ofertę, planować zmiany i sprawdzać ich rezultaty. Zwrócił uwagę, że dokumenty przechowywane w urzędach nie tworzą automatycznie użytecznej bazy danych. Odniósł się także do ograniczeń narzędzi AI w odtwarzaniu pełnych danych przestrzennych z dokumentów papierowych.

Cyfrowe rozkłady powinny umożliwiać zarówno zarządzanie siecią, jak i planowanie podróży przez mieszkańców. Wspomniął o proponowanej roli marszałka jako koordynatora sieci wojewódzkiej. Uporządkowanie danych traktował jako podstawowe zadanie organizacyjne, a nie dodatkowe udogodnienie.

Wobec depopulacji wskazał transport na żądanie jako uzupełnienie przewozów regularnych. Podkreślił konieczność myślenia o całej podróży i sieci połączeń. Ocena działań nie powinna ograniczać się do liczby nowych linii: istotne jest, czy mieszkaniowiec konkretnego miejsca może dotrzeć do celu, korzystając w razie potrzeby z przesiadek, dowozu na żądanie, lokalnych autobusów lub innych form przemieszczania się.

Po tej wypowiedzi Paweł Gora zwrócił uwagę na nakładanie się ograniczeń transportowych, braków danych i barier kompetencji cyfrowych. Następnie zapytał o możliwości wykorzystania ITS do poprawy dostępności.

Krzysztof Łakota

Krzysztof Łakota powiązał problemy transportowe z wcześniejszym planowaniem przestrzennym. Jako przykłady wskazał zbyt wąskie ulice uniemożliwiające przejazd autobusu i utrudnione dojścia do przystanków. Podkreślił, że dostępność zaczyna się już na odcinku od domu do pojazdu.

Za warunek konkurencyjności transportu zbiorowego uznał jego szybkość i sprawność. Nowoczesne płatności i aplikacje nie wystarczą, jeżeli autobus pozostaje w tym samym korku co samochody. Potrzebne są rozwiązania organizacji ruchu, w tym wydzielone pasy i priorytet. Wskazał również wykorzystanie technologii do ułatwiania przejść osobom z niepełnosprawnościami.

Krzysztof Łakota ocenił, że przy stale rosnącej liczbie pojazdów sam ITS nie rozwiąże problemu przepustowości ulic. Odwołując się do doświadczeń Rzeszowa, postulował konsekwentne wykorzystywanie już posiadanych systemów oraz lepsze łączenie planowania przestrzennego, organizacji ruchu i zarządzania transportem.

Wskazał istotną barierę kadrową: niewielkie zespoły zajmują się jednocześnie bieżącym zarządzaniem ruchem, opiniowaniem projektów i realizacją nowych przedsięwzięć. Bez odpowiednich zasobów trudno analizować dane i w pełni wykorzystywać technologie. Potrzebne są więc także decyzje dotyczące organizacji pracy oraz współpracy jednostek.

Zaznaczył, że podział dostępnej przestrzeni i czasu sygnalizacji oznacza wybory między potrzebami różnych użytkowników. Dodatkowe ułatwienie jednemu kierunkowi lub grupie może ograniczać innych. Wskazał trudność podejmowania decyzji ograniczających ruch samochodowy oraz opory wobec zmian, widoczne także w konsultacjach społecznych. Zakupy taboru i inwestycje technologiczne wymagają zatem spójnej polityki transportowej i decyzji zarządczych.

Głosy z sali i odpowiedzi panelistów

Dalsza część rozmowy dotyczyła warunków zmiany codziennych wyborów transportowych oraz odpowiedzialności za obecny stan oferty. Do dyskusji włączyli się uczestnicy z sali.

Jeden z uczestników, odwołując się do doświadczeń podróżowania w Łodzi i Warszawie, wskazał kolejność działań: najpierw inwestycje w tabor, informację o przyjazdach i wygodę zakupu biletów, a następnie rozwiązania ograniczające atrakcyjność podróży samochodem, w tym politykę opłat parkingowych.

Jego zdaniem dostępność wiarygodnej alternatywy zmniejsza opór przed zmianą zachowań. Przytoczył przykłady własnych i rodzinnych podróży tramwajem do centrum Łodzi. Za istotne uznał planowanie uwzględniające sposób myślenia i codzienne wybory mieszkańców.

Joanna Świdorska poparła tę wypowiedź. Oceniała, że przy ograniczonej przestrzeni miejskiej nie da się jednocześnie zaspokoić wszystkich oczekiwań. Jej zdaniem samo usprawnianie transportu publicznego wymaga uzupełnienia mechanizmami zniechęcającymi do korzystania z samochodu. Warunkiem takiej zmiany powinna być dobra oferta przewozowa. Podkreśliła fizyczne ograniczenia dalszego poszerzania ulic i poprawiania warunków ruchu indywidualnego.

Arkadiusz Niezgoda zaznaczył, że ograniczanie ruchu samochodowego wymaga trudnych decyzji politycznych. Broniąc codziennej pracy zarządzających ruchem, zwrócił uwagę, że utrzymanie podobnych warunków przejazdu przy rosnącej liczbie pojazdów również wymaga działań.

Przywołał lubelskie buspasy, na których autobusy i trolejbusy mogą omijać zatory. Wyjaśnił, że sygnalizacja na korytarzach transportowych bywa dostosowana do rytmu przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej, uwzględniającego postoje na przystankach. Kierowca samochodu może odbierać taką organizację jako niekorzystną, choć służy ona sprawniejszej obsłudze transportu publicznego.

Podkreślił znaczenie edukacji i nawyków kształtowanych od dzieciństwa. Stałe dowożenie dzieci samochodem sprzyja postrzeganiu własnego auta jako warunku samodzielności. Zachęcał do świadomego wyboru środka transportu zależnie od celu podróży. Podał własny przykład dotarcia na konferencję rowerem i pieszo, mimo możliwości zaparkowania samochodu.

Kolejny głos z sali wniósł do rozmowy pytanie o polityczne i administracyjne źródła wykluczenia komunikacyjnego. Uczestnik zakwestionował traktowanie tego zjawiska jako procesu samoistnego. W jego ocenie istotne znaczenie miały decyzje osłabiające małe ośrodki, koncentracja miejsc pracy i usług oraz rozdzielenie odpowiedzialności między miasto na prawach powiatu a otaczające je gminy i powiaty.

Odwołał się do Bielska-Białej i Jasienicy. Opisał sytuację, w której dawne linie miejskie obejmowały szerszy obszar, natomiast późniejsze rozdzielenie organizacji transportu doprowadziło do ograniczenia połączeń. Według niego wymusiło to posiadanie kilku samochodów przez gospodarstwa domowe.

Jako niewykorzystany zasób wskazał istniejącą linię kolejową prowadzącą w kierunku czeskiego Cieszyna i centrum Bielska-Białej. Przedstawił pomysł przewozów wahadłowych, które mogłyby obsługiwać codzienne podróże, dostęp do usług i kultury oraz wyjazdy rekreacyjne. Podkreślił, że brak realizacji takich pomysłów wiąże z decyzjami i priorytetami politycznymi.

Zapelował o ocenianie decydentów przez pryzmat konkretnych działań transportowych. Jednocześnie docenił zaangażowanie specjalistów pracujących w samorządach mimo ograniczonych zasobów. Był to wyraźny głos przypominający, że technologie i wiedza ekspercka wymagają decyzji organizacyjnych oraz konsekwentnych priorytetów.

Filip Dragan, student logistyki na Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, przedstawił obserwacje i wnioski z pracy licencjackiej dotyczącej transportu regionalnego na Lubelszczyźnie, ze szczególnym uwzględnieniem lubelskiego obszaru metropolitalnego.

Główną myślą jego wystąpienia było przekonanie, że dobra podaż transportu może tworzyć popyt. Według jego interpretacji badań młodzi ludzie wybierają samochód także z powodu braku spójnej i dobrej alternatywy. Przywołał doświadczenia osób dojeżdżających do lubelskich szkół, które po osiągnięciu pełnoletności szybko uzyskiwały prawo jazdy. Ich późniejsze doświadczenia w innych dużych miastach miały pokazywać większą gotowość do korzystania z dobrze zorganizowanego transportu.

Krytycznie ocenił rozdrobnienie regionalnej oferty autobusowej. Zaproponował przygotowanie spójnej oferty i taboru, intensywną kampanię informacyjną, a następnie ograniczenia dla ruchu samochodowego. Jako punkty odniesienia przywołał linie metropolitalne na Śląsku i Podkarpacką Kolej Aglomeracyjną.

Paweł Paszko odniósł się do tej wypowiedzi, wskazując na stopniowy wzrost zaangażowania samorządów w transport pozamiejski. Zauważył, że część władz lokalnych nadal oczekuje samodzielnego działania przewoźnika komercyjnego i nie akceptuje potrzeby dopłacania do przewozów. Postawa ta jednak się zmienia, czego przejawem jest rosnąca liczba organizatorów korzystających z funduszu autobusowego.

Zastrzegł, że uzyskanie finansowania i uruchomienie linii nie oznacza jeszcze rozwiązania problemu. Przewóz skoncentrowany na dowozie uczniów może pozostawić poza ofertą inne grupy mieszkańców. Potrzebne jest określenie skali organizacji transportu, która pozwoli odpowiadać na szersze potrzeby.

Wyraził pogląd, że pojedyncza gmina wiejska bywa zbyt małą jednostką do samodzielnego organizowania takiego systemu. Poparł integracyjną rolę marszałka, a zarazem postulował dyskusję o roli powiatów skupiających gminy. Wskazał potrzebę odpowiedniego podziału odpowiedzialności i zasad finansowania.

Ewa Wolniewicz-Warska uzupełniła ten wątek, wskazując związki powiatowo-gminne jako wykorzystywaną już formę przełamывania podziałów organizacyjnych. Podkreśliła, że wspólna organizacja może pozwalać na integrację różnych form transportu na obszarze powiatu.

Końcowa runda rekomendacji

Na zakończenie Paweł Gora poprosił każdego z panelistów o wskazanie najważniejszych działań dla samorządów w kolejnych latach. W tej rundzie wyraźnie powróciły wcześniejsze wątki diagnozy, integracji i trwałości oferty.

Joanna Świdarska

Joanna Świdarska za podstawową rekomendację uznała aktywne podjęcie problemu przez samorządy: inwentaryzację stanu, analizę przyczyn i dobranie adekwatnych rozwiązań. Wskazała możliwość korzystania z wiedzy ekspertów. Sztuczną inteligencję przedstawiła jako narzędzie wspomagające analizy i porównywanie scenariuszy przy podejmowaniu decyzji, podobnie jak wcześniejsze narzędzia obliczeniowe wspierały pracę człowieka.

Arkadiusz Niezgoda

Arkadiusz Niezgoda wymienił edukację, integrację transportu i finansowanie. Świadomość mieszkańców może sprzyjać wyborom lepiej wykorzystującym istniejący system. Organizacja powinna przekraczać granice pojedynczych jednostek, z uwzględnieniem integracyjnej roli powiatów i województwa oraz połączenia oferty miejskiej z przewozami zewnętrznymi.

Podkreślił potrzebę finansowania połączeń wypełniających luki między przewozami zamawianymi przez samorządy a ofertą komercyjną. Nawiązał do argumentu, że stabilna podaż może z czasem przyciągnąć użytkowników. Mieszkańcy potrzebują czasu, aby zaufać regularnemu połączeniu i zmienić nawyki, dlatego efektów nie należy oczekiwać od pierwszego dnia. Utrzymanie takiej oferty wymaga dodatkowych środków.

Paweł Paszko

Paweł Paszko wskazał współpracę różnych szczebli samorządu, informację pasażerską i zmiany systemowe. Zaproponował łączenie danych i modeli tworzonych w lokalnych oraz regionalnych strategiach i planach. Narzędzia informatyczne i AI mogłyby pomagać w budowaniu wspólnego obrazu problemów zamiast pozostawiania analiz w odrębnych dokumentach.

Podkreślił, że mieszkańcy muszą wiedzieć o istniejących przewozach. Zrelacjonował przykład z województwa lubuskiego, gdzie nagłośnienie krytyki słabo wykorzystywanego połączenia miało jednocześnie upowszechnić informację o nim i przyciągnąć pasażerów. Przykład służył pokazaniu znaczenia promocji oferty.

W zakresie zmian systemowych postulował poprawienie zasad działania funduszu autobusowego przy zachowaniu samej możliwości finansowania przewozów deficytowych. Oceniał to narzędzie jako potrzebne, ale wymagające usunięcia wad.

Ewa Wolniewicz-Warska

Ewa Wolniewicz-Warska zaleciła lepsze mierzenie niedostępności transportowej oraz skuteczniejsze docieranie do osób napotykających bariery. Wskazała zarówno brak obsługi ostatniego odcinka podróży, jak i potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Pomiar powinien być uzupełniony wysłuchaniem mieszkańców.

Drugim kierunkiem była interoperacyjność, rozumiana jako współdziałanie rozwiązań i łączenie wysiłków poza granicami gminy. Zaproponowała rozważenie usług typu Mobility as a Service, czyli mobilności jako usługi. Opisała narzędzie skupiające w jednym miejscu informacje o różnych środkach transportu, planowanie alternatywnych połączeń i opłacanie podróży niezależnie od operatora. Samorząd mógłby inicjować takie rozwiązanie, a jego obsługa mogłaby odbywać się na zasadach biznesowych.

Krzysztof Łakota

Krzysztof Łakota podtrzymał przekonanie, że możliwości ITS można lepiej wykorzystać. Wskazał potrzebę pozyskiwania rzetelnych danych z terenu i uzupełniania ich konsultacjami społecznymi. Dane powinny zasilać wspólny system pozwalający uwzględniać różne aspekty ruchu i warunków podróży.

Postulował wykorzystanie modeli predykcyjnych i narzędzi AI do wspierania zarządzania. Rozwiązanie opisywał jako system analizy i prognozowania ruchu, a nie jedynie przestrzenne odwzorowanie miasta. Na końcu procesu powinna znajdować się decyzja człowieka o działaniach poprawiających obsługę mieszkańców i ograniczających wykluczenie.

Piotr Sawicki

Piotr Sawicki przedstawił kilka kolejnych kroków. Rozpoczął od uporządkowania informacji rozkładowych, w szczególności bazy przystanków i sposobu ich identyfikacji. Następnie wskazał tworzenie cyfrowych rozkładów jazdy, które pozwalają analizować ofertę oraz planować podróże.

Na tej podstawie powinny powstawać planery podróży: lokalne, regionalne, a docelowo obejmujące kraj. Zaznaczył, że usługi planowania nie będą skuteczne poza dużymi ośrodkami bez danych o rzeczywistych połączeniach.

Ponownie podkreślił konieczność traktowania transportu publicznego jako sieci, w której poszczególne linie składają się na podróż mieszkańca. Rozbudowa odizolowanych linii nie zapewni wszystkim bezpośredniego połączenia z miejsca zamieszkania do celu.

Zalecił również szersze rozumienie transportu na żądanie. Jego zdaniem powinien być rozpatrywany jako rozwiązanie dla obszarów o małej gęstości zaludnienia, gdzie regularna komunikacja jest nieuzasadniona, a nie wyłącznie jako szczególna forma przewozu dla osób z ograniczeniami mobilności.

Zamknięcie dyskusji i spojrzenie na dalsze działania

Paweł Gora poparł kierunek rozwoju transportu na żądanie. Podziękował Piotrowi Sawickiemu za udział zdalny, pozostałym panelistom i uczestnikom dyskusji. Zwrócił uwagę, że obszerność tematu i ograniczenia czasu nie pozwoliły zadać wszystkich przygotowanych pytań. Wyraził nadzieję, że przedstawione informacje przełożą się na działania poprawiające sytuację transportową.

Zamykając konferencję, powróciłam do pytania postawionego na jej początku: po czym poznać, że człowiek nie jest wykluczony komunikacyjnie. Podkreśliłam, że ocena wymaga sprawdzenia rzeczywistej możliwości dotarcia do pracy, szkoły, lekarza i urzędu w odpowiednim czasie, za możliwą do poniesienia cenę i bez całkowitej zależności od własnego samochodu. Sama liczba przystanków, linii i pojazdów tego nie rozstrzyga.

Wskazałam potrzebę współpracy samorządów, administracji, organizatorów transportu, nauki, organizacji społecznych i mieszkańców. Podziękowałam prelegentom, moderatorowi, panelistom i uczestnikom za wiedzę, doświadczenia i różne spojrzenia na problem.

Zaproponowałam również, aby kolejne spotkanie poświęcić przejściu od diagnozy do działania: projektowaniu przewozów na podstawie danych, łączeniu transportu gminnego, powiatowego i wojewódzkiego, wykorzystaniu transportu na żądanie i nowych technologii, stabilnemu finansowaniu oraz ocenie skuteczności zmian. Ważne będzie pytanie, co rzeczywiście zrobiono i jakie rezultaty osiągnięto dla mieszkańców.

W mojej ocenie dyskusja pokazała, że przy różnicach perspektyw uczestnicy wielokrotnie wracali do wspólnego problemu: jak z rozproszonych danych, kompetencji i przewozów stworzyć użyteczną ofertę całej podróży. Był to istotny kierunek dalszych prac, choć dyskusja nie zakończyła się przyjęciem formalnego zestawu wspólnych rekomendacji.