

ISSN 2082-8675

nr 22 (01/2020)

KWARTAL

MAGAZYN SKN SPATIUM

Bartosz Wywiat

Miasto jako firma.

Czyli jak optymalizacja decyzji w kontekście ekonomicznym może implikować zrównoważony rozwój miasta

Przechadzając się ulicami Poznania od czasu do czasu rzuca się w oczy graffiti z przesłaniem „Miasto to nie firma”. Mimo iż, intencja autorów niekoniecznie musi być związana z tematyką niniejszego tekstu, owa sentencja skłania do zastanowienia się. Czy zarządzanie miastem w sposób podobny do prowadzenia przedsiębiorstwa jest *per se* niemoralne i szkodliwe dla mieszkańców jako ogółu? Poniższe rozważania na temat wprowadzania w miastach proekologicznych zmian powinny przybliżyć odpowiedź na postawione pytanie.

W przestrzeni publicznej dość często można spotkać się z postulowaniem penalizacji, tudzież ograniczenia pewnych zachowań i działań mających mieć negatywny wpływ na jakość życia w mieście. Propozycje takie mają często źródła w poglądach „ekopolitycznych”, w których spadek jakości m.in. powietrza w obszarach miejskich łącone są jednocześnie z globalnym problemem, jakim jest katastrofa klimatyczna. Jednakże, coraz częściej można natknąć się na głoszenie postulatów związanych z poprawianiem stanu środowiska w miastach przez grupy marginalizujące jednocześnie negatywne skutki zmian klimatycznych lub wręcz przez klimatycznych denialistów. Wydaje się, że może mieć to związek z pewną potencjalnie odwrotnie proporcjonalną zależnością, między obserwowalnością oddziaływania stanu środowiska na człowieka a wielkością obszaru w jakim zmiany środowiskowe zachodzą. Po prostu im bliżej zjawiska się znajdujemy, tym łatwiej przyznać nam jego występowanie. Mimo akceptacji skutków nadmiernego zanieczyszczenia w miastach nie został jak na razie osiągnięty konsensus co do wyboru narzędzi przeciwdziałania. Możliwe jest, że środowiska zdające sobie bowiem sprawę z konieczności podjęcia określonych działań, opinię swoją mają zbudowaną na gruncie wielu odmiennych systemów politycznych i światopoglądowych. Warto natomiast zauważyć, że przynajmniej część możliwych rozwiązań jest wbrew pozorom stosunkowo

neutralna światopoglądowo i przy odpowiednim przedstawieniu może stać się łatwiejsza do zaakceptowania dla większości zainteresowanych. Świetnym przykładem wpasowującym się w skonstruowaną tezę, może być dyskusja na temat zakazu lub ograniczenia wjazdu samochodów do centrów miast. Pomysł, wprowadzony już w życie w wielu zachodnioeuropejskich metropoliach, jest od dawna kwestią wywołującą konflikty w polskiej przestrzeni publicznej. Mimo, że temat powraca przy okazji kolejnych wzmożonych ataków smogu, problem nadmiernej liczby aut w miastach istnieje także niezależnie od stanu powietrza. Samochody to przecież, poza wydzielaniem spalin, także utrudniające życie korki, spory hałas oraz kosztowna i trudna w utrzymaniu infrastruktura drogowa. Mimo tego, zwolennicy poruszania się samochodami na terenie centrów miast zauważają, że wytęszczanie tzw. „stref niskiej emisji” przynosi więcej problemów niż rozwiązań, gdyż w Polsce ruch samochodowy wcale nie jest główną przyczyną powstawania smogu. Argument ten jest rzeczywiście najprawdopodobniej prawdziwy, ale tylko jeżeli weźmie się pod uwagę całość obszaru kraju. Smog tymczasem ma często charakter punktowy i w miastach dużo większy wpływ na jego powstawanie mają zanieczyszczenia komunikacyjne. Uwzględniając natomiast charakterystykę konkretnego miasta może okazać się wręcz, że samochody są główną przyczyną pojawiania się smogu. Jednym z takich miast prawdopodobnie jest Warszawa.

W zachodnioeuropejskich „strefach niskiej emisji” zakazuje się najczęściej wjazdu samochodom najmniej ekologicznym, zachęcając przy tym do zakupu pojazdów z silnikami hybrydowymi i elektrycznymi. W warunkach polskich działanie takie nie ma raczej na dziś większego sensu. Marginalne jak na razie znaczenie elektromobilności oraz obawy, że w związku z ekstremalnie nie zrównoważonym miksem energetycznym, wzrost udziału aut elektrycznych jedynie zwiększy emisję szkodliwych gazów. Poza tym, wiele wskazuje na to, że powstawanie smogu na przykład w Warszawie ma związek nie z jakością samochodów na ulicach, ale z samym ruchem samochodowym. Stopniowe ograniczanie wjazdu wszystkich samochodów do centrów największych polskich miast oraz inne działania takie jak rozszerzanie strefy płatnego parkowania i podnoszenie opłat parkingowych wydają się więc jak najbardziej pożądane. Kontrargumentujący często zauważają, że koszty zarówno dla budżetu miasta jak i sektora prywatnego z wprowadzenia takich ograniczeń są niemożliwe do zaakceptowania. Tutaj właśnie znajduje się *clou* postawionej powyżej tezy. Otóż argument kosztowy niekoniecznie jest istotny, a nawet nie musi być prawdziwy. Oczywiście, nie da się zaprzeczyć, że nagłe wprowadzenie regulacji jest niepożądane, zarówno dla firm operujących w mieście jak i zwykłych mieszkańców. Brak wcześniejszych ograniczeń stworzył bowiem podstawy pod istniejący układ, w którym funkcjonują poszczególne podmioty i na podstawie którego konstruują one długoterminne plany. Korporacja buduje biuro w centrum Warszawy, bo zakłada między innymi, że taka lokalizacja jest optymalna ze względu na dojazdy pracowników oraz partnerów handlowych. W tym samym

czasie mieszkaniac miasta przeprowadza się do strefy podmiejskiej, gdyż wychodzi z założenia, że posiadanie samochodu sprawia, że dojazd do pracy nie jest zbyt długi. Przy takim podejściu rzeczywiście konieczność dostosowania się może generować zauważalne koszty. Zmiana może być także szczególnie uciążliwa jeżeli brakuje alternatywnych form transportu. Nie ma wątpliwości, że jest to prawda. Każda nieoczekiwana zmiana polityki prowadzonej przez władze niesie za sobą koszty związane z wymuszonym dostosowaniem się do nich.

W pierwszej linii kontrargumentacji można powołać się na to, że potencjalne koszty mają raczej charakter krótkoterminowy. W długim okresie koszty początkowe mogą okazać się nieistotne, gdyż zostaną przeważone przez wygenerowane korzyści dla całego miasta, jego mieszkańców i przedsiębiorstw operujących na jego obszarze. Zaliczają się do nich między innymi: lepszy stan zdrowia mieszkańców i idące za tym niższe wydatki na opiekę zdrowotną oraz lepsze samopoczucie oraz krótszy czas dojazdu do centrum komunikacją miejską w związku z ograniczeniem korków. Ograniczenie ruchu samochodów wpłynęłoby też na poprawę jakości życia poprzez zmniejszenie hałasu, a także możliwość przeznaczenia części obszaru zajmowanego przez infrastrukturę drogową (parkingi, dodatkowe pasy ruchu) na przestrzeń deweloperską oraz tereny zielone. Potencjalną korzyścią może być też ogólna zmiana odbioru miasta, nie tylko przez mieszkańców. Czasem pojawia się także argument o większych obrotach sklepów położonych przy deptakach w stosunku do tych zlokalizowanych przy ruchliwych ulicach. Między innymi za jego pomocą do planu „car free” przekonywał lokalnych przedsiębiorców burmistrz Oslo. Odwoływał się on do dziesiątków przykładów na to, że piesi i rowerzyści generują większe obroty niż zmotoryzowani. Taka argumentacja przyniosła skutek i w 2019 w stolicy Norwegii zlikwidowano ponad 700 miejsc parkingowych, zastępując je ścieżkami rowerowymi, roślinami, parkami i ławkami. Drugą kwestią wymagającą wyjaśnienia jest natomiast fakt, że w określonym scenariuszu, wspomniane powyżej koszty początkowe w ogóle nie muszą wystąpić, albo przynajmniej nie stanowić argumentu w postaci obawy przed narastaniem nieplanowanych wydatków. Jeżeli władze miasta z dużym wyprzedzeniem zapowiadają wdrożenie konkretnej strategii to zarówno przedsiębiorcy, jak i zwykli mieszkańcy będą mieli czas na uwzględnienie nadchodzących zmian w długo-okresowych planach. Kluczowym wyrażeniem jest tutaj „strategia”. Podejmowanie przez władze decyzji zgodnie z określoną wcześniej strategią pozwala podmiotom prywatnym nie tylko na zapoznanie się ze zmianami z wyprzedzeniem, ale także na ekstrapolowanie trendu zmian, czyli przewidywanie przyszłych decyzji urzędników. Dyskrecjonalne przyjmowanie ustaleń przez instytucje jest szkodliwe dla działalności gospodarczej w każdym aspekcie życia społeczno-ekonomicznego. Oczywiście pojawia się tu także aspekt podchodzenia do zarządzania miastem w sposób ideologiczny, co jest w pewnym stopniu nieuniknione, jeżeli wybory samorządowe są także areną walki politycznej z centralnego punktu widzenia.

Dlatego niezwykle pożądane jest przyjmowanie w sprawach neutralnych światopoglądowo ponadpartyjnych uzgodnień.

Zdjęcie 1. Graffiti



Źródło: <http://emfa.pl/?p=556>. Data dostępu: 10.10.2019.

Wszystkie rozważone w tekście kwestie sprowadzają się do konkluzji, że w pewnym stopniu to właśnie optymalizowanie decyzji i ustalanie długookresowych strategii jest jedną z dróg do wprowadzenia miasta na ścieżkę zrównoważonego rozwoju. W tym właśnie aspekcie zarządzanie miastem nie różni się znacznie od zarządzania firmą. Duże i dobrze ulokowane na rynku przedsiębiorstwa często potrzebują właśnie przede wszystkim stabilności i odpowiedzialnego zarządzania. Łatwo zauważalną różnicą jest tutaj natomiast kwestia celowości. Głównym, ale nie jedynym celem przedsiębiorstwa w gospodarce kapitalistycznej jest zysk. Miasto nigdy nie będzie i nie powinno kierować się taką kategorią. Nie oznacza to jednak, że funkcjonowanie na zasadach korporacyjnych stoi na przeszkodzie w osiągnięciu zasadniczego celu w zarządzaniu miastem, jakim zarówno w krótkim jak i długim okresie jest zapewnienie mieszkańcom jak najlepszych warunków do życia. Przykładem są tutaj niektóre przedsiębiorstwa państwowe, które poza kategorią zysku kierują się także innymi wartościami, jak na przykład zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, czy ochrona zdrowia obywateli.

Wdrażanie długookresowych strategii w miejsce rozwiązań przyjmowanych ad hoc jest pożądane nie tylko na szczeblu samorządowym. Wydaje się, że podejmowanie rozsądnych i wspartych badaniami naukowymi decyzji przydaje się w każdym

aspekcie polityki. Szczególnie natomiast brakuje tego właśnie w dyskusji na temat jakości środowiska i klimatu. Jest to bowiem temat niezmiernie istotny dla wszystkich ludzi, nawet jeśli nie są tego świadomi. Drogą do rozwiązania problemów globalnych zdecydowanie nie jest podejmowanie w strachu nieprzemyślanych decyzji, a właśnie wieloaspektowa dyskusja naukowa, optymalizacja działań rządzących i wdrażanie wieloletnich strategii.

Bibliografia

1. Beim, M. (2011). Doświadczenia krajów niemieckojęzycznych w zakresie strefowego uspokajania ruchu. *Transport Miejski i Regionalny*, 4, 7-13.
2. Burda, K. (2018.02.25). Inteligentny sposób na korki. Dostęp dnia 2019.10.10 ze źródła <https://www.newsweek.pl/wiedza/nauka/ruch-uliczny-pod-kontrola-jak-rozladowac-korki/e83n0kt>
3. Chełmiński, J. (2015.11.04) Smog w Warszawie. Trują nas podwarszawskie miejscowości. Dostęp dnia 2019.10.10 ze źródła <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,19138088,warszawa-nie-paryz-ani-nie-pekini-truja-nas-podwarszawskie.html?disableRedirects=true>
4. Dybalski, J. (2018.12.29). Przestrzeń. Skąd się bierze smog i jak bardzo winne są auta? Dostęp dnia 2019.10.10 ze źródła <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/skad-sie-bierze-smog-i-jak-bardzo-winne-sa-auta-53970.html#>
5. Ellison, R. B., Greaves, S. P., & Hensher, D. A. (2013). Five years of London's low emission zone: Effects on vehicle fleet composition and air quality. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 23, 25-33.
6. Holman, C., Harrison, R., & Querol, X. (2015). Review of the efficacy of low emission zones to improve urban air quality in European cities. *Atmospheric Environment*, 111, 161-169.
7. Krajewska, R., & Łukasik, Z. (2017). Efektywne wykorzystanie infrastruktury transportowej w miastach - przykłady dobrych praktyk. *Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe*, 18 (9), 208.
8. Krakowski Alarm Smogowy. (2015). Co wiemy o smogu? Informowanie o zanieczyszczeniu powietrza w Polsce.
9. Krzak, J. (2012). Ograniczanie emisyjności pojazdów w transporcie drogowym. Pojazdy hybrydowe i elektryczne w Polsce –perspektywy i bariery rozwoju. *Studia BAS*, 1(29), 161-184.
10. Marczak, M. (2018.05.26). Puste ulice, aż 90 proc. samochodów da się wyeliminować. Dostęp dnia 2019.10.10 ze źródła <https://www.newsweek.pl/trendy/koniec-samochodow-w-miastach/4qcd6qc>
11. Nieuwenhuijsen, M. J. i Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94, 251-262.
12. Parysek, J. J. (2016). Dla kogo miasto? Dla ludzi czy dla samochodów? *Studia Miejskie*, 23, 9-27.
13. Peters, A. (2019.01.24). What happened when Oslo decided to make its downtown basically car-free? Dostęp z dnia 2019.10.10 ze źródła <https://www.fastcompany.com/90294948/what-happened-when-oslo-decided-to-make-its-downtown-basically-car-free>
14. Sobczyk, M. (2018.11.19). Miasta dla ludzi, nie dla samochodów. Dostęp dnia 2019.10.10 ze źródła <https://www.tygodnikprzeglad.pl/miasta-dla-ludzi-dla-samochodow/>
15. Wiech, J. (2019.10.1). Winnicki: Troska o klimat to wartość konserwatywna [WYWIAD]. Dostęp dnia 2019.10.10 ze źródła <https://www.energetyka24.com/winnicki-troska-o-klimat-to-wartosc-konserwatywna-wywiad>