

Konferencja CUPT „Transport na miarę: w poszukiwaniu najlepszych standardów oceny wpływu miejskich projektów transportowych realizowanych z POIiŚ”

Mercure Warszawa Centrum

12.12.2018 r.

Wystąpienia otwierające

PIOTR CIESZEWSKI- Witamy serdecznie, na naszej konferencji, wszystkich gości, szanownych panelistów, szanownych prelegentów. Transport na miarę: to tytuł naszej konferencji. Wszyscy na tej sali mamy dużą wiedzę, myślę że warto się tym chwalić, że mamy dużą wiedzę i taki cel myślę minimum, tej konferencji jest taki, żeby się nawzajem wysłuchać, żeby wysłuchać prelegentów, żeby wysłuchać panelistów ale również żeby wysłuchać siebie nawzajem w trakcie przerw, a takim celem maksimum, myślę że jest to, żeby tą wiedzę w optymalny sposób jak najbardziej efektywny wykorzystać. Cel, synonimem celu jest często wskazywany Mount Everest, ja miałem okazję być na Mount Evereście kiedyś, przyjemność albo tak naprawdę nieprzyjemność, bo tam wcale nie jest tak przyjemnie, i poprowadzę Państwa do tego celu. Nazywam się Piotr Cieszewski, od cieszenia się, i zapraszam naszego gospodarza, pana dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych – Przemysław Gorgola.

PRZEMYSŁAW GORGOL – Szanowni Państwo, ja serdecznie witam w imieniu Centrum Unijnych Projektów Transportowych, na kolejnej konferencji poświęconej tematyce ewaluacji. Jest to kolejna konferencja po konferencji, którą zorganizowaliśmy w kwietniu 2017 roku, na której chcielibyśmy wspólnie podyskutować, porozmawiać, wymienić się doświadczeniami w zakresie próby poszukiwania standardów i metod oceny efektów realizacji projektów, miejskich projektów transportowych. Nie jest to na pewno temat łatwy, jest to temat, który dotknęliśmy bezpośrednio dokonując ewaluacji ex post poprzedniej perspektywy finansowej i osi związanej z transportem publicznym, gdzie staraliśmy się znaleźć wspólne mianowniki i wspólne cechy projektów miejskich, staraliśmy się te projekty w jakiś sposób porównać, aby wyciągnąć wnioski, który z tych projektów się udał lepiej, który może trochę gorzej, i na kanwie tego doświadczenia stwierdziliśmy iż nie jest to temat prosty i nie jest to temat w pełni, jak to się mówi kolokwialnie zaadresowany. Mianowicie standardy w projektach miejskich, nie zostały do końca spójnie określone, wobec tego jest to wyzwanie, któremu staramy się podołać w tej perspektywie, przygotowując wnioski tak naprawdę już do kolejnej perspektywy finansowej. Mamy na uwadze to, iż kwestia oceny jakości wdrażanych polityk europejskich, szczególnie polityki spójności, którą się głównie zajmujemy, jest tematem, który bardzo mocno podkreśla Komisja Europejska, i która stawia na wybór projektów tych tzw. najlepszych, najbardziej efektywnych. W tym zakresie oczekiwania i standardy, myślę, że w całej Europie rosną, natomiast oczywiście jest to pole, które jest zagospodarowywane bezpośrednio przez poszczególne państwa członkowskie i tą rolę w przypadku programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, w uzgodnieniu z ministerstwem Inwestycji i Rozwoju, czyli naszą instytucją zarządzającą, pełni Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W tym zakresie jednakże staramy się współpracować z państwem, z rynkiem, z tymi instytucjami, firmami i uczestnikami procesów oceny przedsięwzięć transportowych ale i projektów transportowych i programów transportowych, którzy pełnią główną rolę i kluczową rolę w naszej rzeczywistości. Dlatego też powołaliśmy forum dla

współpracy, wymiany doświadczeń, czyli „Transportowe Obserwatorium Badawcze”, które gromadzi w swoim założeniu: przedstawicieli rynku, przedstawicieli badaczy, przedstawicieli decydentów, tak, abyśmy wspólnie dochodzili do pewnych konkluzji i wypracowali takie rozwiązania, które będą zarówno praktycznie jak i faktycznie prowadziły nas w konkretnych już przypadkach do wyciągania bardziej systemowych wniosków, które mogą być aplikowane w naszej praktyce, związanej z przygotowaniem programów inwestycyjnych, strategii no i w konsekwencji również poszczególnych projektów. W tym zakresie mogą Państwo otrzymać, czy otrzymali Państwo już prawdopodobnie publikację, która jest efektem pierwszych prac w tej formule Transportowego Obserwatorium Badawczego. Ta publikacja jest dostępna zarówno w wersji papierowej jak i w wersji elektronicznej i oczywiście, zgodnie z przyjętym już pewnym standardem, mogą powiedzieć po naszej konferencji postaramy się zebrać najważniejsze wnioski, myśli, obserwacje, również publikację, która podsumuje dzisiejsze dyskusje. Zachęcam serdecznie do otwartości, dyskusji, wymiany doświadczeń. Liczę na to, że dzięki tak znamienitemu gronu ekspertów, których udało nam się zaprosić i praktyków, teoretyków, uda nam się dojść do ciekawych wniosków. Oczywiście korzystając z okazji tego okresu przedświątecznego, też chciałbym złożyć Państwu życzenia jak najbardziej spokojnych, wesołych świąt i wszystkiego dobrego w nowym roku i oczywiście owocnej konferencji.

PIOTR CIESZEWSKI -Dziękujemy bardzo za życzenia, panu dyrektorowi w przyszłym roku minie 20 lat doświadczeń pracy w tym obszarze. Teraz poprosimy przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury pana Adriana Mazura – dyrektora departamentu Strategii Transportu. Zapraszamy.

Adrian Mazur – Dzień dobry. Witam Państwa bardzo serdecznie, przede wszystkim chciałem rozpocząć od podziękowań dla Pana dyrektora Gorgola, podziękowań dla Centrum Unijnych Projektów Transportowych za organizację konferencji poświęconej właśnie temu zagadnieniu. Właśnie zagadnieniu ewaluacji, badań oraz wpływu realizowanych przez nas inwestycji, przedsięwzięć, na ogólne wskaźniki, rezultaty polityki transportowej. Cieszę się, że już dzisiaj nikt nie zadaje sobie pytania czy badać, czy dokonywać ewaluacji, tylko zadajemy sobie pytanie – Jak to robić? Więc dobrze, że taka dyskusja się odbędzie, dobrze będziemy mogli być lepiej przygotowani do programowania nowej perspektywy finansowej, bo miejsce i czas jest tu i teraz. To teraz rozpoczynamy już rozmowy o tym co powinno być w nowych programach operacyjnych, to teraz rozmawiamy o tym jak powinna wyglądać polityka transportowa kraju. Natomiast zanim do tego przejdę oczywiście chciałbym wszystkich Państwa bardzo serdecznie powitać w imieniu Pana Ministra Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury, który niestety ze względu na ten gorący okres przedświąteczny i koniec roku, nie mógł być dzisiaj z nami, natomiast oczywiście wszystkich Państwa bardzo serdecznie pozdrawia. Zacznę może od takiej skali makro, ponieważ, my jako ministerstwo nie jesteśmy aż tak mocno zaangażowani w projekty miejskie, jak Centrum Unijnych Projektów Transportowych czy miasta. Naszą rolą jest określenie strategicznej wizji polityki transportowej. Ta strategiczna wizja polityki transportowej została już przygotowana. Ta strategiczna nowa wizja polityki transportowej jest obecnie na etapie konsultacji społecznych, zostały jeszcze dwa dni do 14 grudnia, kiedy możecie Państwo zapoznać się z nowymi założeniami i wypowiedzieć się, czy to jest to na co wszyscy oczekujemy, czy to odpowiada wszystkim wyzwaniom, które zostały przez nas zdiagnozowane. Ta nowa wizja polityki transportowej to oczywiście nowa strategia zrównoważonego rozwoju transportu, strategia, której horyzont obejmuje rok 2030, strategia, która oczywiście od dużych głównych celów infrastrukturalnych i kierunków interwencji, określa również punkt przyłożenia w zakresie szeroko rozumianego transportu miejskiego lub jak kto woli mobilności miejskiej, bo to pojęcie które jest chyba bardziej pojemne i lepiej odpowiada temu, co założyliśmy

sobie w strategii. Aby rozpocząć pracę nad strategią, zaczęliśmy jak każdy dobry lekarz, od diagnozy, czyli od dokonania ewaluacji – jak była wdrażana, przygotowana i czy została zrealizowana poprzednia strategia, czy ona odpowiadała oczekiwaniom i wyzwaniom obecnej perspektywy obecnych czasów. Po pięciu latach doszliśmy do wniosku, że należy ją zmienić, zmodyfikować. Zadanie, które przed nami postawiono, polegało na de facto prostej aktualizacji dokumentu, jednak w toku naszych prac, w toku opracowania zleceń eksperckich, doszliśmy do wniosku, że trzeba ją znacząco przemodelować, przede wszystkim w kontekście paradygmatu rozwojowego, który będziemy teraz wdrażać, czyli paradygmatu, którym jest zrównoważony rozwój. Ten zrównoważony rozwój w pierwszej kolejności jest zawsze widoczny w miastach, w których mieszka 60% populacji w Polsce, w miastach w których mamy 12 000 autobusów, 3 000 tramwajów, 300 trolejbusów i co ciekawe, z tych 12 000 autobusów – 61% jest w wieku poniżej 10 lat, co jasno wskazuje, że można powiedzieć o sporym sukcesie jeżeli chodzi o wymianę taboru na poziomie miasta. 33 systemy rowerów miejskich na poziomie miasta i gminy, to są te nowe elementy, które wcześniej nie były analizowane, nie były częścią polityki transportowej. To są też obszary, które wymagają ewaluacji i które wymagają oceny jak wpływają nam na globalną politykę transportową, realizowaną z poziomu centralnego. Więc bardzo cieszy mnie fakt tak szerokiego zakresu dyskusji, który dzisiaj będzie przeprowadzony. Pamiętam jedno badanie ewaluacyjne, które szczególnie zapadło mi w pamięci. To było badanie efektywności realizacji działania 8.3 w poprzednim programie operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko”. Działania, które były poświęcone inteligentnym systemom transportowym. Większość analiz czy badań, może nie większość ale i takie też się zdarzają, nie ma realnego zastosowania w programowaniu polityki, albo nie jest wykorzystywana 1:1 w pracach bieżących. Inaczej było w kontekście tego badania, tu jasno określone zostało przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych kilka lat temu, jakie są potrzeby miast, jakie są oczekiwania i jakie są problemy we wdrażaniu, bo to kluczowy element, na którym powinniśmy się pochylić. Mam nadzieję, że w nowej perspektywie też będzie co ewaluować w tym zakresie, ponieważ wiemy, że obecnie w programie „Infrastruktura i Środowisko” nie ma oddzielnego działania, które byłoby poświęcone tej tematyce, więc jako taki argument do dyskusji czy też temat do dyskusji, pozostawiam ewentualność zbadania jak realizowane są projekty, właśnie w tym zakresie, czy koncepcje mówiące o tym, że inteligentne systemy transportowe jako element większego projektu, się sprawdziła. To byłby ciekawy wynik, który z całą pewnością umożliwiłby nam odpowiedź na pytanie : Jak chcemy realizować te inwestycje w przyszłości? Oczywiście realizując naszą strategię, przygotowując się to programowania polityki transportowej, zleciliśmy szereg analiz i badań. One są niezbędnym elementem, kluczowym elementem od którego powinniśmy rozpocząć każdą działalność planistyczną. Oczywiście część ministerstw, decydentów zazwyczaj wie co chce osiągnąć, natomiast bez podbudowy analitycznej, bez opinii ekspertów, praktyków, ciężko wyobrazić sobie politykę opartą na wiedzy, politykę opartą na danych, a taki właśnie paradygmat i taki właśnie kierunek przewidzieliśmy w naszej strategii. Chcemy badać, wiedzieć dokładnie jak zachodzą dane zjawiska i chcemy wyciągać z tego wnioski. Bardzo cieszę się z tej deklaracji czy informacji przekazanej przez pana dyrektora, że jak rozumiem Transportowe Obserwatorium Badawcze będzie w szerszym stopniu wykorzystywane do bieżącej ewaluacji polityk. To jest to, czego nam brakuje, to jest opinia ekspercka, którą można wykorzystać tu i teraz i nie trzeba czekać na nią kilkanaście miesięcy, bo jak sami państwo dobrze wiecie, realizując polityki, czy plany, czy realizując projekty na poziomie miasta, czy innym, decyzje są podejmowane tu i teraz, nie mamy często czasu, żeby się zastanawiać i czekać kilkanaście miesięcy na rezultat danej analizy. Liczę, że ten instrument będzie w pełniejszym zakresie wykorzystywany i z całą pewnością przyczyni się do bardziej optymalnej realizacji polityki transportowej. Kolejna rzecz, która moim zdaniem jest warta rozważenia i warta uwagi, ona oczywiście wykracza trochę poza program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” jako to statutowe, jedno ze statutowych działań Centrum Unijnych Projektów Transportowych, byłaby taka

refleksja pogłębiona na temat źródeł finansowania projektów miejskich. Obecnie mamy ich bardzo dużo, moim zdaniem ciężko mi zidentyfikować osobę, która zna wszystkie. Mamy nowy Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, mamy RPO, mamy kontrakty terytorialne, mamy ZITy, mamy POIiŚ – dużo. Trzeba odpowiedzieć sobie na pytanie – Które z tych instrumentów są najbardziej efektywne? Gdzie ulokować gro finansowania na nową perspektywę finansową? Może się okazać, że paradoksalnie nie potrzebujemy w niektórych elementach dużych środków. Ktoś pewnie pomyśli, że to odwrotnie niż planujemy nową perspektywę, ale wniosek taki nasuwa się po analizie jednej z kampanii, którą koordynujemy w tym roku i od trzech lat jesteśmy w nią zaangażowani. Mianowicie kampanię Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Osiągnęliśmy tam wynik 160 miast w tym roku, ale nie wynik jest najistotniejszy. Najistotniejszy jest fakt, że poprzez analizę wszystkich aktywności realizowanych przez miasta, doszliśmy do jednego prostego wniosku – nie zawsze potrzebne są pieniądze. Nie zawsze potrzebne jest duże finansowanie, do tego, żeby wprowadzić trwałe środki zmieniające system transportowy na bardziej zrównoważony. To właśnie w ramach tej kampanii, po ostatniej konferencji, było to bardzo jasno widoczne, zauważyliśmy, że część miast na stałe wprowadziło zmianę organizacji ruchu, wprowadziło niższe ceny biletów, w niektórych miastach już darmową komunikację - czasowo lub nawet na dłuższy okres, zmieniono ciągi pieszo-rowerowe. To są te elementy, które rzeczywiście i realnie wpływają na naszą politykę transportową i które są istotne. Korzystając z okazji oczywiście również chciałbym też życzyć Państwu owocnej konferencji, życzę Państwu ciekawych debat i dyskusji i zachęcić tej do współpracy z naszym ministerstwem, każdy dobry pomysł, każdy pomysł który usprawni, ulepszy nasz system transportowy, nasze planowanie strategiczne, jest mile widziane. Zachęcam więc do kontaktu, zachęcam do współpracy, dziękuję raz jeszcze Centrum Unijnych Projektów Transportowych i dziękuję też wszystkim koleżankom i kolegom z tej jednostki, bo wiemy jak ciężką pracę wykonują, jak trudna, często benedyktyńska jest ta praca, polegająca na ocenie wniosków, dbaniu o to, żeby cały ten mechanizm był dobrze naoliwiony i działał. Więc za to dziękuję a wszystkim Państwu oczywiście korzystając z okazji życzę wszystkiego co najlepsze na święta, używajmy zrównoważonego transportu dojeżdżając do domu, zostawmy samochód w domu. Życzę wszystkiego dobrego. Dziękuję bardzo.

PIOTR CIESZEWSKI - Dziękuję panie dyrektorze, ja wczoraj byłem w Bełchatowie. Czy to ma wpływ z pana wystąpieniem? No, ma taki wpływ, że tam jest faktycznie darmowa komunikacja w mieście Bełchatów, można jeździć za darmo i przyjezdni też, nie tylko mieszkańcy tego miasta. My zmieniamy ten świat, świat się zmienia, proszę sobie wyobrazić, że w 1953 jak Everest był zdobyty po raz pierwszy, to wielka wyprawa brytyjska, wprawdzie musiała dołynąć statkiem do Indii i trwało to dwa tygodnie. A ja przyleciałem samolotem do Katmandu w paręnaście godzin. Teraz będziemy mieli możliwość wysłuchać prezentację tytułową. Pan dyrektor Paweł Engel ma ciekawe doświadczenia, ponieważ to są doświadczenia ponad 7 lat w GDDKiA a od 2015 r. tutaj w centrum, obecnie dyrektor departamentu analiz transportowych. Ciekawie jest posłuchać człowieka, który ma różne doświadczenia z różnych miejsc. Zapraszam panie dyrektorze.

Transport na miarę

PAWEŁ ENGEL – Dzień dobry państwu. Witam państwa bardzo serdecznie. Proszę państwa Transport na miarę, czyli tak właściwie co, ponieważ rozmawiamy dzisiaj o projektach transportu publicznego, rozmawiamy dzisiaj o transporcie na miarę, ale ta miara może być bardzo, bardzo różna, bo kilka tygodni temu widziałem w Internecie, zdjęcie starych rozkładów jazdy autobusów komunikacji miejskiej w jednym ze średniej wielkości mieście w Polsce, z przed prawie 30 lat, gdzie linia

autobusowa kursowała regularnie co 11 minut. Możecie sobie państwo wyobrazić jak „łatwo” było korzystać z tej komunikacji, jak „łatwo” było się do niej przyzwyczaić, do stałych godzin odjazdów i jak łatwo było z tego systemu transportowego korzystać. Proszę państwa, to co usiłujemy robić, to do czego usiłujemy się przygotowywać, również przez tą konferencję to jest odpowiedź na dosyć zasadnicze pytanie. Prowadząc badania ewaluacyjne, tak jak zresztą wspomniał dyrektor Mazur, możemy to robić na różne sposoby. Sposób najmniej efektywny i chyba najgorszy ze wszystkich możliwych jest taki, że na końcu powstaje dosyć elegancko wybrana książeczka, która kurzy się gdzieś na stojaku w jednej czy drugiej instytucji i nie ma żadnego praktycznego odniesienia do rzeczywistości, natomiast ewaluacja potraktowana na serio, potraktowana nie tylko, jako spełnienie pewnego wymogu formalnego, który trzeba koniecznie zrealizować, może przynosić bardzo konkretne efekty. Staramy się odpowiedzieć na pytanie – Jak mierzyć oddziaływanie projektów transportu publicznego? Dlaczego to pytanie jest tak ważne? Proszę państwa, na przestrzeni lat 2007 – 2023 czyli w dwóch perspektywach finansowych tylko w ramach programu „Infrastruktura i Środowisko”, pomijając wszelkie inne źródła o których pan dyrektor Mazur wspomniał, zainwestowaliśmy i zainwestujemy w projekty transportu publicznego prawie 40 mld złotych, dokładnie 38. Z tego ponad połowa – 21.5 MLD – to są środki pochodzące z Unii Europejskiej. Proszę państwa, skala procesu inwestycyjnego, jest nieporównywalna z niczym innym, co miało miejsce na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat naszej historii. Nie mieliśmy nigdy do dyspozycji takich wielkości środków inwestycyjnych i takich możliwości odnowy. To 61 % taboru, które ma mniej niż 10 lat. Nie wiem czy państwo pamiętacie warszawską komunikację miejską 15 lat temu. Tak się składa, że dojeżdżałem wówczas z rejonu Nowego Bemowa do metra takim autobusem, którym już nie istnieje – linią 406, na której królował tabor produkcji węgierskiej, bardzo państwu zapewne dobrze znanej marki – Ikarus, w wieku mniej więcej wtedy lat dwudziestu. Dojechał, ale standardy jak i jakość, ekologia tej podróży, pozostawiała wiele do życzenia. Dzisiaj w tej animacji, która otwierała dzisiejszą konferencję, widzieli państwo taki autobus z napisami – „Jestem hybrydowy”, po Warszawie trochę takich autobusów podpisanych w ten sposób, bądź inaczej – „Jestem elektryczny”, albo „Jeżdżę na paliwo gazowe” trochę już jeździ. To jest właśnie ten efekt w wymiarze produktu, to jest te 61 % taboru, który ma mniej niż 10 lat. Ale wymiar produktowy proszę państwa jest zmierzyć stosunkowo łatwo. Autobusy można policzyć, kilometry torów również da się łatwo zmierzyć, da się nawet dosyć łatwo policzyć pasażerów, którzy korzystają z nowej linii, z linii na której jeździ zmodernizowany tabor – to jest łatwo policzyć, ale co to zmienia? Co ta interwencja strukturalna zmienia w tej rzeczywistości miejskiej? Możemy bardzo łatwo odpowiedzieć – poprawia komfort życia, poprawia czas przejazdu, który akurat też daje się zmierzyć, natomiast pytanie, które jest przed nami brzmi mniej więcej w ten sposób: Jak oddziałujemy na miasto? Jak nasze projekty zmieniają rzeczywistość miejską? Nie chodzi tylko o udzielenie prostej odpowiedzi, że poprawiają komfort życia, tylko chodzi również o to, żeby tą odpowiedź wyrazić w konkretach, w liczbach, w twardych danych, których można użyć choćby jako argument w negocjacjach kolejnych perspektyw finansowych, w definiowaniu nowych źródeł finansowania albo redefiniowaniu starych, albo rezygnacji z pewnych. Istotne jest też proszę państwa to, że oczywiście nie wszystkie projekty to jest pełen sukces i ewaluacja ma gigantyczną rolę do odegrania w tym, żeby odpowiedzieć na pytanie – dlaczego się udało ale czasami ważniejsza jest odpowiedź, dlaczego się nie udało, bo jeżeli coś się nie udało to mogło się nie udać, z bardzo wielu różnych przyczyn, one mogły być zaszyte mówiąc kolokwialnie w samym projekcie, projekt mógł być źle zdefiniowany, ale one mogły być całkowicie zewnętrzne. Tutaj dotykamy kolejnego problemu, bardzo istotnego przy projektach transportu publicznego i próbie pomiaru efektu tych projektów. Projekty, realizowane w tkance miejskiej, wzajemnie oddziałują na siebie. W związku z tym w zasadzie niemożliwym jest określenie oddziaływania tylko jednego projektu, nie jesteśmy w stanie stworzyć takich laboratoryjnych warunków, w których jeden projekt będziemy w stanie wziąć pod lupę i odpowiedzieć na pytanie, jaki

on ma efekt. Możemy próbować to robić jedynie w pewnym przybliżeniu. Wszystkie inwestycje, prywatne, publiczne w tkance miejskiej, oddziałują na siebie i teraz naszą rolą i naszym celem jest znalezienie takich narzędzi, żeby tą odpowiedź, którą poszukujemy, móc udzielić możliwie precyzyjnie, mieć możliwość udzielić w sposób jasny, klarowny i czytelny, co najważniejsze, żeby ta odpowiedź, była użyteczna nie tylko dla nas w procesach decyzyjnych, nie tylko dla nas przy programowaniu kolejnych perspektyw, ale żeby ta odpowiedź była również jasna i czytelna, dla wszystkich, którzy z tego transportu publicznego korzystają, dla wszystkich, którzy z tych projektów czerpią korzyści, dla wszystkich, których komfort życia próbujemy poprawiać realizując politykę spójności w obszarze transportu publicznego. Mam nadzieję proszę państwa, że dzisiejsza konferencja, będzie stanowiła istotny bodziec w rozwoju tego obszaru ewaluacji i mam nadzieję również, że dostarczę państwu okazji do wielu interesujących rozmów i do wielu interesujących przemyśleń. Życzę państwu udanej konferencji i dziękuję za uwagę.

PIOTR CIESZEWSKI - Gdzieś pan nas zabrał, tak też filozoficzne, co nam się udało, a co nam się nie udało. Program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014-2020, ważny program. Wysłuchamy teraz przedstawiciela ministerstwa Inwestycji i Rozwoju pana dyrektora Jarosława Orlińskiego, który jest odpowiedzialny za ten program. Proszę bardzo.

Jarosław Orliński – Dzień dobry, witam państwa serdecznie. Na początku chciałem się wytłumaczyć, dlaczego teraz w dzisiejszy dzień jest bardzo obfitującym w konferencje transportowe, przed chwilką miałem okazję uczestniczyć w otwarciu konferencji, też jakże ważnej dla sektora transportu, ponieważ konferencja dotyczyła wykorzystania środków w ramach sektora kolejowego ale w ramach instrumentu innego, który też jest zarządzany przez departament który reprezentuje w ramach instrumentu łącząc Europę, także proszę państwa dzisiejszy dzień tak jak powiedziałem jest dniem bardzo ciekawym, interesującym z punktu widzenia transportu, nie tylko finansowanego ze środków unijnych w ramach polityki spójności ale też w ramach instrumentu komisji łącząc Europę. Ale przechodząc już do tematu dzisiejszego mojego wystąpienia, bardzo dziękuję organizatorom za zaproszenie. Chciałem też przeprosić w imieniu pana ministra Kwiecińskiego, ale jest to końcówka roku, w związku z tym, mamy szereg różnego rodzaju nieoficjalnych też spotkań z przedstawicielami nie tylko komisji ale przede wszystkim prezydencji: Austriackim, innych też krajów członkowskich, jest to bardzo ważny czas związany z uruchomieniem, przygotowaniem nowej perspektywy finansowej, w związku z tym pan minister nie mógł dzisiaj wziąć udziału w dzisiejszej konferencji. Przechodząc do tematu mojego dzisiejszego wystąpienia i konferencji, tytuł konferencji : Transport na miarę. Kolega przed chwilą zarysował kwestie związane z ewaluacją, środkami finansowymi, które były dedykowane, w zasadzie też było podsumowanie ile środków globalnie zostało przeznaczonych na transport miejski. Pamiętam niedawno w tym roku też mieliśmy taką konferencję, gdzie też o tym transporcie miejskim, miałem przyjemność mówić, więc tylko w woli podsumowania, jeżeli chodzi o obecny okres programowania i tylko program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” ale to nie jest jedyny program, który finansuje transport, bo mamy też inne programy, z których państwo też macie możliwość uzyskać wsparcie. Globalnie jest to 9 mld złotych, prawie 9,87 mld złotych dofinansowane ze środków unijnych programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” ze środków funduszu spójności. Można powiedzieć, z jednej strony jest to dużo, z drugiej strony nie do końca, wiem że te apetyty nie wszystkich jeszcze zostały zaspokojone, także w tym tygodniu dokładnie w piątek uruchamiamy konkurs z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pan dyrektor uruchamia konkurs na około 300 mln złotych, jeżeli chodzi o środki, które będą też dedykowane dla tego sektora transportu miejskiego, nie tylko dla tych tzw. miast wojewódzkich ale

też i dla małej i średniej wielkości miast, także potencjalnych beneficjentów zapraszamy do aplikowania po te środki, warto. Na pewno wiem, że jest spore zainteresowanie, czekamy do końca stycznia na wnioski, które z państwa strony mogą być w tym obszarze złożone. Proszę państwa jeszcze kwestia związana z nowym okresem programowania, jakże ważna, warto to podkreślić już mówiłem o tym, że trwają prace, rozmowy, komisja europejska przygotowała projekt rozporządzenia w zakresie czy fundusze spójności czy europejskiego funduszu regionalnego ale też w ramach prac prezydencji austriackiej konkretne zapisy były też tutaj zaproponowane. To co się tutaj wyłania i dla nas jest najważniejsze jako resortu, ale tutaj wspólnie myślę, że z panem dyrektorem Mazurem, możemy też to podkreślić i z panem dyrektorem Gorgolem, no to jest kwestia przede wszystkim, tego, żebyśmy byli odpowiednio przygotowani do tego nowego okresu programowania. Nie mówię tego o samych projektach, bo za projekty odpowiadają poszczególne spółki i państwo te projekty na pewno już przygotowujecie bądź zaraz zaczniecie przygotowywać. Bardzo ważna kwestia dotyczy przede wszystkim pewnej polityki, pewnej strategii, przede wszystkim polityki miejskiej, aby ten sukces, został przekuty już na sukces finansowy, no to w tym momencie musimy już wiedzieć, w którym kierunku mamy też pójść. W związku z tym podjęliśmy wspólnie z komisją europejską jako departament, pracę wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, ale też wspólnie z inicjatywą Just Culture i mamy taki pomysł związany z tym, aby te efekty w odpowiedni sposób zmierzyć, pomysł taki aby wspierać przygotowanie czy też aktualizację planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Jest to ważny temat, zwłaszcza, dla komisji europejskiej, dla dyrekcji transport, ale też dla komisji europejskiej, dla dyrekcji polityka regionalna, zwłaszcza polityka regionalna, ponieważ po prostu tych środków jak państwo wiecie zapewne Polska dostanie troszeczkę mniej, w związku z tym bardzo ważne jest to aby się skoncentrować na takich inwestycjach, takich strategiach, które w tym momencie mogą nam dać większe efekty mnożnikowe, jeśli chodzi o realizację takich inwestycji. Teraz dwa słowa na temat przygotowania tych dokumentów. Startujemy w zasadzie w pierwszym kwartale następnego roku, tutaj główne skrzypce będzie wieść centrum unijnych projektów transportowych, podzieliliśmy to na dwie fazy. Pierwsza jest związana z inicjatywą Just Pers, która przygotowuje bądź zaktualizuje kilka dosłownie, tam chyba jest z dziewięć, jeżeli dobrze pamiętam takich wybranych dokumentów czy dla dziewięciu miast, które wskazaliśmy, będzie to przygotowanie, bądź aktualizacja dokumentów, które istnieją, natomiast z tego zadania, bardzo ważne jest to aby najlepsze praktyki przenieść też do pozostałych czyli dla wszystkich, którzy są zainteresowani. Wiem, że jest bardzo dużo miast jest zainteresowanych, ponieważ taką ankietę z naszego resortu wysłaliśmy, dostaliśmy naprawdę bardzo dużo zainteresowania z państwa strony, ze strony poszczególnych miast, w związku z tym, chcemy tą wiedzę przenieść, która będzie zaszczerpiona dla tych dziewięciu do pozostałych też miast, na zasadzie już konkretnych warsztatów na zasadzie warsztatów, które będą organizowane od pierwszego kwartału następnego roku. Będzie to organizowane przede wszystkim przez Just Culture we współpracy przede wszystkim z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, czyli tutaj koledzy zapewnią logistykę jeżeli chodzi o wymianę informacji w tym zakresie. Planujemy, że przez dwa lata czyli 2019-2020, to działanie będzie miało miejsce, natomiast chodzi o to, żebyśmy w 2021, kiedy rozpocznie się nowa perspektywa finansowa, mogli już gładko przejść do wdrażania poszczególnych projektów, polityk. Cóż, bardzo dziękuję jeszcze raz za zaproszenie i życzę owocnej konferencji. Dziękuję bardzo.

Sesja pierwsza: wymiar instytucjonalny

PIOTR CIESZEWSKI – Pierwszym Polakiem na Mount Evereście, była Wanda Rutkiewicz, a rok był 1978. Dla męskiej części świata wspinaczkowego to było aż nie do wypowiedzenia, że kobieta pierwsza na najwyższej górze świata, nie mogli tego znieść. Teraz będziemy mieli pierwszą kobietę na

naszej scenie, która przyleciała do nas z Brukseli, a później wsiadła w pociąg, żeby się znaleźć tutaj i będzie mówiła o ocenie ex post, dużych projektów infrastrukturalnych, między innymi, tego projektu. Zapraszamy panią Małgorzatę Kicią, przedstawiciela komisji europejskiej.

MAŁGORZATA KICIA – Drodzy państwo, dzień dobry. Nazywam się Małgorzata Kicia, od czterech miesięcy pracuję w komisji europejskiej w dyrekcji generalnej do spraw polityki regionalnej, jestem nowym człowiekiem w DG REGIO, więc wybaczenie państwu, czasem nie będę mogła odpowiedzieć na państwa pytania, jeżeli takowe będą ale na pewno wrzucę później do państwa z odpowiedziami. Temat mojej prezentacji być może troszeczkę mylący, ponieważ ja chciałabym państwu powiedzieć z racji tego, że o dużych projektach transportowych będą mówić autorzy raportu, który komisja zleciła do przygotowania, w dalszej części naszej konferencji. Ja raczej powiem państwu w jaki sposób ewaluacja wpisuje się w cykl, w program lepszego stanowienia prawa w komisji, w jaki sposób ewaluacja, która jest pierwszym elementem w cyklu legislacyjnym, pomaga nam lepiej przygotować się do kolejnych perspektyw budżetowych, lepiej przygotować kolejne projekty. W pełni zgadzam się z moim przedmówcą z panem dyrektorem Engelem, kiedy mówi o tym, że ewaluacja nie może być kolejną książką, która jest położona na półce i zapominamy o tym i w momencie, kiedy skończyliśmy pisać cały raport. Jest to bardzo istotny element w całym cyklu legislacyjnym i komisja europejska, program lepszego stanowienia prawa wdraża od dobrych paru lat, pierwsze wytyczne pojawiły się już w 2005r, one głównie dotyczyły patrzenia w przyszłość tzn. oceny skutków regulacji, ewaluacja została wzięta pod uwagę w całym cyklu dopiero od czasów komisji prezydenta Junckera i teraz w jaki sposób patrzymy na lepsze stanowienie prawa. Po pierwsze, bardzo ważne dla nas wszystkich jest to aby zapewnione były trzy elementy kiedy stanowimy prawo, na każdym etapie badania. Po pierwsze, stanowienie prawa, ewaluacja i przyszłe projekty, muszą być prowadzone w sposób przejrzysty, tzn. na każdym etapie: planowania ewaluacji, samej ewaluacji, planowania nowych zmian, zainteresowane strony mają dostęp do dokumentacji, analiz, mają wgląd w pełny zakres działań komisji. Po drugie bardzo istotny element aby wnioski, które wysuwamy i aby decyzje które podejmujemy, tutaj mówił też o tym pan dyrektor, aby były podjęte na podstawie dowodów danych ewidencji. Jest to niezmiernie istotne, ponieważ na tym oczywiście musimy bazować, tutaj mam do dyspozycji cały zakres przeróżnych narzędzi od analizy kosztów korzyści w ewaluacjach i analizach ex ante po analizy społeczno – ekonomiczne, analizy finansowe. Trzeci bardzo ważny element w lepszym stanowieniu prawa to włączenie do tego całego procesu obywateli i wszystkich zainteresowanych stron. Tutaj komisja ma dosyć mocno wyśrubowane standardy, w momencie kiedy przeprowadzamy ewaluację, badamy skuteczność przepisów i w momencie kiedy też chcemy zmienić te przepisy, każdy taki projekt, każda ewaluacja jest przedmiotem otwartych konsultacji społecznych przez minimum 12 tygodni, tutaj mamy to wszystko dostępne na stronach internetowych, jest otwarty portal i zwykle te ewaluacje i projekty prawne, które dotyczą większej grupy społecznej tzn. które są szerzej komentowane, są dostępne we wszystkich językach unijnych, więc tutaj dostępność tego wszystkiego jest jak najbardziej zapewniona. Myślę, że jest to bardzo dobra praktyka i warto ją kopiować. Jak to wygląda, jeżeli chodzi o samą ewaluację, ocenę przepisów. Tutaj wytyczne, które mamy w komisji, które mówią nam w jaki sposób mamy przeprowadzać ewaluację i przepisów i ewaluację programów, są bardzo spójne, ponieważ właściwie ewaluacja polega na tym że sprawdzamy czy coś działało, jak działało i dlaczego działało tak a nie inaczej. Patrzymy na ewaluację poprzez pięć bardzo ważnych kryteriów i one dotyczą zarówno ewaluacji przepisów jak i projektów inwestycyjnych, patrzymy czy to co robimy jest skuteczne. Widzimy w wielu wnioskach poewaluacyjnych i jeżeli chodzi o projekty transportowe, inwestycyjny i jeżeli chodzi o przepisy, bardzo ważne jest sprecyzowanie, jakie cele nam przeświadcą, ponieważ jeżeli te cele określimy szeroko, nie będą to cele mierzalne, jeżeli te cele nie będą doprecyzowane, nie będziemy w sposób dosyć jasny określić czy właściwie to co robimy,

działa, czy jakiegokolwiek cele zostały osiągnięte. Drugim bardzo ważnym elementem jest oczywiście wydajność czyli efficiency, to co osiągnęliśmy przy dostępnych środkach w przypadku projektów inwestycyjnych, czy koszty poniesione, czy one są uzasadnione przez korzyści jakie osiągnęliśmy, tutaj analiza finansowa daje nam wiele odpowiedzi na te pytania i czy przy tych samych środkach moglibyśmy dostać więcej i w przypadku, kiedy analizujemy przepisy na poziomie europejskim, patrzymy dlaczego w jednych krajach działało to lepiej a w innych gorzej i też te dyskusje dostarczają nam ciekawych wniosków, bo być może lepsze praktyki w tym kraju pozwolą nam osiągnąć lepsze wyniki na całym terenie unijnym. Bardzo ważna rzecz w przypadku dyskusji o wydajności jest dyskusja na temat zbędnych barier administracyjnych, nadmiernych kosztów administracyjnych, komisja tutaj od wielu lat walczy z tym aby te koszty administracyjne były zredukowane. Przed laty mieliśmy komisję, grupę roboczą pana Sztojdera, później cała dyskusja na temat kosztów administracyjnych jest wzięta pod czapę programu lepszego stanowienia prawa i w tym momencie kiedy ewaluujemy projekty, kiedy patrzymy jak przepisy działają lub też kiedy programujemy nowe przepisy. Bardzo duży nacisk kładziemy na to, żeby przeanalizować jaki to będzie koszt, czy nie będzie to nadmierny koszt administracyjny, czy faktycznie nasze działania są uzasadnione pod tym względem. Trzecie kryterium adekwatność, czyli relevance. Tu jeżeli chodzi o projekty inwestycyjne, myślę że, aby odpowiednio zbadać czy to co robimy było adekwatne, czy faktycznie było potrzebne, wymaga sporo odwagi, ponieważ trudno jest się przyznać, że to na co wydaliśmy konkretne miliony, czy to faktycznie miało sens, jest to bardzo trudna rzecz do obiektywnej oceny, być może koleżdy tutaj w drugiej części naszego spotkania, po przerwie kawowej opowiedzą państwu parę słów na temat dwóch projektów, które były realizowane w ramach naszej ewaluacji projektów transportowych, na przykład projekt francuski dotyczący komunikacji publicznej, został oczywiście zakończony. Jednym z problemów jaki miał rozwiązać, była redukcja nadmiernej ilości samochodów w centrum miasta i zatłoczonego miasta, właściwie problem był troszeczkę wyolbrzymiony, bo faktycznie miasto nie było wcale takie mocno zatłoczone, więc właściwie pytanie czy tutaj kryterium adekwatności zostało spełnione, no niekoniecznie, także bardzo istotna rzecz, wymagająca odwagi przy analizie projektów inwestycyjnych. Kolejnie jest spójność, czy to co robimy jest spójne z ogólnymi celami, które mamy wytyczone na poziomie europejskim, czy nasze cele nie działają przeciwko sobie. Jeżeli mówimy o projektach transportowych, pierwsze co przychodzi na myśl, to czy faktycznie projekty transportowe są spójne z polityką środowiskową, oczywiście gdy zwracamy uwagę, żeby nasz transport był zrównoważony, ale też i w drugą stronę, jeżeli spojrzymy na politykę środowiskową, czy ona jest zawsze spójna ze strategią wzrostu, czy regulacje środowiskowe nie są wprowadzane w taki sposób, że nakładają zbyt wysokie koszty dla przedsiębiorstw. Tutaj spójność jest bardzo istotnym elementem przy ewaluacjach. Wartość dodana, tutaj często przy projektach transportowych, inwestycyjnych, mówimy o wartości dodanych, jako pieniądzech, które zostały wyłożone na inwestycje. Zadajemy sobie pytanie, czy bez nich inwestycje byłyby zrealizowane, czy byłyby zrealizowane tak szybko tak szeroko. Oczywiście jest to bardzo istotny element ale często zapominamy o bardzo ważnej kwestii, o tym w jaki sposób instytucje budują swoją wiedzę, ponieważ widzimy to w wielu ewaluacjach polityki spójności, polityki regionalnej, że instytucje uczą się przy projektach. Jest to proces, który bardzo cieszy, ponieważ im więcej się uczą, tym proces jest bardziej płynniejszy, spokojniejszy, mniej problematyczny. Bardzo ciekawym w tej chwili przez nas realizowanym projektem, to są duże projekty w dziedzinie ochrony środowiska, jest case w Rumunii, gdzie ewidentnie wielką wartością dodaną całej inwestycji w system oczyszczania w jednym z miast rumuńskich, jest Institutional Learning, jest ta wartość, nauka i doświadczenie, które instytucje nabywają. Teraz cóż, duże projekty w transporcie, jest to spory projekt, który zlecieliśmy, komisja prowadzi od jakiegoś czasu, pierwsza część została już zrealizowana, tutaj koleżdy współautorzy raportu, opowiedzą państwu o tym jak to wyglądało. Patrzyliśmy na te projekty i inne skutki w długim okresie, jak wpłynęły na wzrost gospodarczy, jakość życia społeczeństwa w ochronie środowiska

i w jaki sposób te wszystkie efekty były redystrybuowane. Patrzyliśmy też w jaki sposób były generowane i czy też się ustabilizowały, w jaki sposób i po jakim czasie. Końcowym etapem było spojrzenie na ocenę czynników sukcesu, tutaj króciutko te efekty były brane pod uwagę, tu państwo macie o metodologii, podejrzewam powiedzą koledzy, więc tutaj nie będę wchodzić w szczegóły. Przede wszystkim analiza kosztów korzyści i analiza jakościowa, bo nie zawsze te wszystkie elementy są mierzalne. Na koniec parę słów na temat tego jak te dziesięć projektów, które brały pod uwagę, jak były zlokalizowane. Tutaj patrzyliśmy na to przede wszystkim, żeby były rozmieszczone w miarę równo w Unii Europejskiej, mamy dziewięć krajów, dziesięć projektów. Ważne było dla nas też to, żeby spojrzeć na trzy różne sektory: mamy transport kolejowy, drogowy i miejski. Widzicie państwo w Polsce, warszawski projekt to jest linia kolejowa, którą wczoraj przyjechałam do Warszawy, fantastyczne doświadczenie, muszę powiedzieć naprawdę fantastyczna rzecz. Jak to wygląda w liczbach, jeżeli chodzi o całą metodologię? Dziesięć case'ów, dziewięć krajów, ponad 3 MLD wartość inwestycji z czego ponad połowa finansowana ze środków unijnych, ponad 200 wywiadów eksperckich, 9 miesięcy badań, raport jest już w tej chwili dostępny na stronach komisji europejskiej. Ja w tej chwili będę pracować nad dokumentem, który ten cały raport zsyntetyzuje, wezmę też pod uwagę ewaluację innych dużych projektów, żeby można było ocenić, w jaki sposób duże transporty wpływają, pomagają w osiągnięciach celów polityki regionalnej. Kolejnym etapem w tej chwili w trakcie duże projekty w środowisku, projekt będzie gotowy w przyszłym roku i właściwie to wszystko. Równolegle w dyrekcji patrzymy na ewaluację projektów w dziedzinie badania i rozwoju, być może niedługo będziemy też, podejmiemy ewaluację dużych projektów w dziedzinie komunikacji i digitalizacji. To właściwie będzie ode mnie wszystko, dziękuję państwu za uwagę.

PIOTR CIESZEWSKI – Dziękujemy bardzo, bardzo jako mieszkaniec Warszawy jestem wdzięczny, że nie wynajęła pani samochodu i nie wiozła powietrza tutaj, wpływając na zatłoczenie dróg. Korzenie włoskie ale mieszkający w Waszyngtonie ale od roku w Brukseli, przedstawiciel banku światowego, który powie nam o efektach inwestycji transportowych i o tym jak planować i badać wpływ tych inwestycji – Dominic Pasquale Patella

DOMINIC PASQUALE PATELLA – Panie i panowie, dziękuję za powitanie, dlatego jeżeli chcą państwo teraz założyć słuchawki, to dam wszystkim chwilę by to zrobić. Jak już wspomniałem nazywam się Dominic Patella i jestem Senior Transport Specialist w Banku Światowym i będę mówić o przykładach transportu w odniesieniu do aglomeracji. Tutaj na slajdzie mamy Toronto w Kanadzie, chciałem powiedzieć że sam zrobiłem to zdjęcie w czasie projektu, tak naprawdę nie jest to prawda, po prostu byłem na obiedzie i miałem okazję zrobić to piękne zdjęcie. Jak widzimy mamy tu aglomerację i zapewne nie potrzebujemy specjalnej ewaluacji by określić, gdzie jest metro. Tam, dokładnie tędy biegnie pierwsza linia metra, więc właściwie niemal widać zakorzenione w tkance miejskie, tu mamy drugą i trzecią linię. Oczywiście tam gdzie mamy to czerwone kółko, mamy największe skupisko ludzi, miast i działalności przedsiębiorczej. To bardzo dobry przykład aglomeracji, która może działać dzięki transportowi i to czego zapewne nie widać ze zdjęcia, ale widać tutaj na tym slajdzie to to, że mamy rozległą sieć transportową. Ta gwiazdka na dole to miejsce z którego zostało zrobione to zdjęcie, a zatem mamy bardzo gęstą sieć, która jest uzupełniona poprzez niejako zlewnię stworzoną przez autobusy. To, co w Toronto się udało to integracja intermodalna i to dlatego to miasto funkcjonuje dziś w takim kształcie w jakim je widzimy. To ciekawa historia ale może nie aż tak istotna dla zagadnień dzisiaj poruszanych, jak inne kwestie a mianowicie, jak coś takiego można zaprogramować i jak można to ocenić, jak ocenić pod względem wpływu przy planowaniu takiego rodzaju aglomeracji. Mówić teraz będę o ramie trzech V czyli wartość węzłów czyli funkcja lokalizacji w sieci transportu.

Drugą wartością, to wartość miejsca, czyli funkcja tego, co się mieście wokół węzłów sieci transportowych, czyli usługi społeczne, sklepy, rozrywki, parki. Następnie wartość rynkowa, czyli po prostu wartość nieruchomości wyrażona w gotówce. Pełna metodologia jest odstępna pod linkiem na dole slajdu, ale to co w tej metodologii mi się podoba to to, że ona działa nawet jeżeli nie mamy doskonałych danych, a w przypadku banku światowego tak często się dzieje. Posłużę się jednym przykładem, mam tylko 15 minut, więc mówić będę tylko o wartości węzłów i w jaki sposób możemy ją oszacować. Mówimy więc o centralności umiejscowienia, czyli liczby łączących się linii bliskości węzła do innych węzłów a także jego umiejscowienie pomiędzy innymi czyli, jeżeli umieścimy wszystkie potencjalne ścieżki, którymi się można poruszać, ile z nich będzie się krzyżować w naszym węźle. Tutaj mamy warszawski transport za mną i wydaje mi się centralna byłaby bardzo wysoka, zajęła by bardzo wysokie miejsce pod względem tych trzech czynników, ponieważ łączy usługi kolejowe, jest blisko metra, jest blisko centrum sieci. Dworzec wschodni, nie spróbuję wymówić tego po polsku, również dobrze poradziłby sobie w czynniki pierwszym i trzecim, ale jeżeli popatrzymy na konfigurację zobaczymy, że jesteśmy w dosyć dużej odległości od rzeki, a następnie wydaje mi się, że Warszawa Gdańska na pewno łączy wiele linii ale nie jest blisko pozostałych węzłów i nie ma wysokiego stopnia trzeciego rodzaju centralności, zatem to jest przykład jak tą metodologię możemy stosować. Wszystko fajnie ale jak możemy z tego korzystać, więc ta analiza trzech V daje nam wykres trójwymiarowy, który podsumowuje to co możemy znaleźć w ramach każdej z sieci, a zatem mamy dwie możliwości. Pierwsza to działać i starać się zmieniać którąś z tych wartości wzdłuż trzech osi lub po prostu pogodzić się z tym i za to zmienić zagospodarowanie przestrzenne wokół tych węzłów by zmienić ich wartość. Ludziom ciężko jest odczytywać trójwymiarowe wykresy, mamy tutaj dwuwymiarowy wykres, który pokazuje zależności pomiędzy tymi wartościami. Moglibyśmy zmienić na przykład wartość węzła poprzez dodanie dodatkowej linii metra lub autobusowej, by odpowiednio obsłużyć przeznaczenie czy plan zagospodarowania przestrzennego, więc możemy używać tej metodologii do oceny ex ante czyli jak zaplanować działania, następnie ex – post by zmierzyć skuteczność naszych działań. Bardziej ciekawą rzeczą jest, jak możemy na tym zarobić. W jaki sposób możemy sfinansować inwestycje w transporcie, a oczywiście branża deweloperska to odpowiedź i nikt sobie lepiej z tym nie radzi niż zarząd metra w Hong Kongu. Tutaj mamy TSEUNG KWAN O STATION, mamy tutaj kolej pod stacją, centrum handlowe nad nią, kino oraz przestrzeń mieszkalną w najbliższej bliskości. Wszyscy zapewne to już kiedyś widzieli w innych prezentacjach, ale to czego może nie wszyscy wiedzą to to, w jaki sposób MTR, czyli ten zarząd, harmonizuje te działania. Pierwsza rzecz co robią, to myślą o okolicy swojej stacji i linii kolejowych, rozwijają hotele, rozwijają baseny, szkoły, szpitale, usługi publiczne a także tereny zielone. To są wszystko elementy, które stanowią o wartości miejsca i tworzą węzeł w sieci transportowej czyli miejsce, gdzie mogą chcieć ludzie się udać i którego mogą nie chcieć opuścić zbyt szybko. Następnie dosyć dużo prac prowadzi się wokół sieci transportowej czyli ograniczenie wibracji, hałasu i innych kwestii związanych z użytkowaniem linii kolejowych, a następnie dużo czasu poświęca się ramom prawnym projektu, na bazie której tworzone są te projekty. Korzystają z metodologii „Strata Rights” i w Honk Kongu, dokonują segmentyzacji całej przestrzeni w pionie i w MTR działa jako broker pomiędzy różnymi inwestorami, którzy zagospodarują w dany wysokościowiec. Zatem jest to bardzo złożone i bardzo trudno jest ten proces przenieść gdzie indziej, choć wszyscy wiemy jakie korzyści przynosi, jego skuteczne stosowanie wymaga naprawdę wysokiego poziomu zaawansowania. W ten sposób MTR tworzy w społeczności, nie tylko obsługują metro, ale też dzięki nim powstają salony fryzjerskie, kawiarnie, biblioteki i inne przestrzenie, z których możemy korzystać nawet jeżeli nie mieszkamy w okolicy a do tego, mają jeszcze system ośmiornicy, dzięki którym nie tylko wszyscy uczciwie zarabiają, ale dzielą się sprawiedliwie kosztami, więc MTR właściwie zarządza całym życiem. Ciężko jest od niego odejść, od tego zarządu, zarówno w kwestii operacyjnej kolei ale też innych aspektów życia. Nie wszyscy mogą jednak powtórzyć z Hong Kongu, jeżeli spojrzymy na Londyn, zobaczymy, że

tam zarząd transportu nie jest aż tak mocno zorientowany na zagospodarowanie przestrzenne. Jednocześnie wydaje mi się, że przykład z ostatniego projektu „Cross Rail” pokazuje w jaki sposób możemy zmonetyzować inwestycje transportowe, a następnie wejść w symbiotyczną relację z aglomeracją. Jeśli spojrzymy na projekt „Cross Rail” i jego dofinansowanie, tylko 4,8 MLD Funtów pochodziło ze środków publicznych, reszta z innych źródeł, zatem 60 % zostało sfinansowane poprzez mieszkańców i przedsiębiorstwa londyńskie lub podatki z firm, które skorzystają na stworzeniu tej linii. Dzięki takiemu rozwiązaniu, taki projekt ciężko będzie rządowi mówiąc kolokwialnie „ubić” w przypadku kryzysu i ten projekt przetrwał ostatni kryzys w 2008 r , ponieważ zaangażowani byli bardzo rozmaici interesariusze, więc zamknięcie tego projektu w ramach oszczędności byłoby zupełnie nieopłacalne i dzięki temu ten projekt został zrealizowany pomimo tylu przeciwności. Teraz poproszę państwa byście zapomnieli o tym co powiedziałem przed chwilą, w kwestii wsparcia usług transportu publicznego , ponieważ tak naprawdę nie chodzi o nieruchomości, które utrzymują bardzo drogie systemy transportu publicznego. Tutaj mamy dane w stosunku farebox, które zostały przeprowadzone przez Imperial College w Londynie, to co jest na niebiesko, to są kwoty pochodzące z biletów, natomiast na czerwono to zyski z innych źródeł. Wszystko poniżej jednego, to metro, które wymaga dofinansowania operacyjnego, a wszystko poniżej 1,5 to metro, które może utrzymać się samo, ale wymaga wsparcia w remontach i usprawnieniach infrastruktury czy dofinansowania kapitałowego. Wszystko ponad 1,5 jest w stanie zwrócić koszty kapitałowe, to co chcę powiedzieć to to, że to co jest na czerwono, stanowi małą część, więc nieważne co zrobimy, nic nie zrównoważy zrównoważonego systemu taryf biletowych. Lekcja jaka z tego płynie to to, że kluczową korzyścią jest nie wartość gruntu, ale generowany popyt na usługi, na tym polega sukces Hong Kongu i na tym polega właśnie tajemnica, by zachęcić ludzi by korzystać i oni wtedy sami podniosą wartość gruntów. To tyle z mojej strony, jeżeli będą państwo chcieli zadać jakieś pytania, pozostają do państwa dyspozycji.

PIOTR CIESZEWSKI – Waszyngton bardzo przypomina europejskie miasta, bo żaden budynek, nie może być wyższy, od budynku kongresu. Dotarliśmy do pewnego etapu, w drodze na Everest są cztery obozy, zdobywa się górę dwa miesiące. Co jakiś czas trzeba odpocząć, gdzieś trzeba się wypaść i dzisiaj spać nie będziemy, dwa miesiące nie będziemy na ten szczyt, ale myślę że do pierwszego obozu, jak najbardziej dotarliśmy. Przed przerwą, mamy dla państwa prośbę, którą ponawiamy z maila, a mianowicie chodzi nam o odpowiedź, wzięcie udziału w quizie. Przypominamy te pytania. Ja powiem a propos tych pytań, że mamy prośbę o taką odpowiedź szczerą, bycie szczerym ze sobą. To jest tak naprawdę łatwe, bycie szczerym ze sobą, patrząc w lustro my wiemy jak jest. Światowa organizacja zdrowia podała dzisiaj informację że 1 350 000 osób ginie w wypadkach drogowych rocznie. Czy my mamy na to wpływ? Myślę, że my akurat na tej sali mamy na to bardzo duży wpływ, ale odpowiedź tak samemu przed sobą, czy możemy te pytania wyświecić? Czy popiera pan/ pani strefy bez samochodów wokół szkół i przedszkoli? Wchodząc na ten link u góry, jest duża prośba, żeby się tam zalogować i odpowiedzieć na te pytania. Ciekawe, czy łatwiej odpowiedzieć osobom, które mają małe dzieci, czy łatwiej osobom, które nie mają dzieci, ale odpowiedzmy szczerze, nie tak jak kolega/koleżanka obok. Czy podczas urlopu rezygnuje pan/pani z używania samochodu? Cała nadzieja w kawie. Zapraszam na przerwę – dziesięć minut.

Sesja druga: wymiar praktyczny

PIOTR CIESZEWSKI– Zapraszamy serdecznie do zajmowania miejsc, prosimy o przyście, idziemy dalej w góry wysokie. Zapraszamy serdecznie, cała nadzieja w kawie, nie wiem czy kawa nam pomogła,

myślę że nam pomogła. Pauza też jest częścią rytmu, niekoniecznie że nic nie robimy jak jest pauza, to jest część rytmu, drzwi zamykamy i odjazd. Warto te pauzy sobie robić, na wyprawie everestowskiej, której brałem udział na mnie mówili 1953, mówili na mnie, ten gość to jest nineteen fifty three, bo ja ciągle mówiłem in nineteenfiftythree. Wtedy kiedy ta wyprawa pierwsza szła na Everest, np. pomiędzy Katmandu a bazą pod Everestem, było lotnisko w miejscowości Lukla, znaczy wtedy nie było tego lotniska w 53 roku, a teraz to lotnisko jest i np. do miejsc , do których ja dochodziłem po trzech dniach, wyprawa brytyjska dochodziła po 17 dniach, tak się ten nasz świat zmienia. Autorami kolejnej prezentacji, jest pani Izabela Kaczmarzyk ale prezentować będzie pan Enrico Bernardis z firmy TPLAN Consulting, gość z Włoch z okolic Bolonii, z miejscowości Imola. Zapraszamy serdecznie

ENRICO BERNARDIS – W tej konferencji, prezentacja jest w temacie tego co było prezentowane ze strony komisji, chodzi o ten sam zakres, będziemy przedstawiać wyniki. Badania, które przeprowadziliśmy, jako TPLAN Consulting, dotyczy to analizy wniosków, efektów inwestycji transportowych, infrastrukturę, emisję oraz zatłoczenia dróg od 2000 do 2013 projektów, które się w tym okresie odbyły i to co robimy to nie oceniamy czegoś co dopiero się skończyło, oceniamy projekty , które już działają od paru lat. Nasze minimalne wymogi to przynajmniej 5 lat działania w każdym przypadku, który analizujemy, taki okres sobie wybieramy. W mojej prezentacji nie będę wchodził w szczegóły analizy, jak już wspomniałem wyniki są już dostępne publicznie, mogą się im państwo przyrzeć, jestem też dostępny jeśli chodzi o jakiegokolwiek pytania czy dyskusję. Raczej skupię się na narzędziach, których używaliśmy w naszym badaniu, bo myślę, że to jest bardziej związane z zakresem tej konferencji. Tak więc, jeśli chodzi o narzędzia, myślę że skupię się na zakresie badania, część podejścia, które zastosowaliśmy, zostało wybrane w nawiązaniu do tego jaki jest zakres badania, później wejdę trochę w szczegóły na temat danych, z których korzystaliśmy, toteż z istotnych kryteriów, a na koniec powiem o paru rekomendacjach, ale również z punktu widzenia metodologii. Czy może w kontekście pewnych sugestii, jeśli chodzi o politykę miejską, transportu miejskiego, taki jest zakres mojej prezentacji. Tak więc badanie dotyczyło nie tylko oceny tego co miało miejsce i czy wyniki danego projektu były takie jak oczekiwano, a raczej , skupiam się na długoterminowym oddziaływaniu rozwoju gospodarczego danego obszaru, obszaru badanego , ale również jakości życia i dobrostanu społeczeństwa, dobrobytu społeczeństwa na danym obszarze, także kluczowe słowa to : dobrobyt społeczeństwa, dobrostan w kontekście skutków, bardzo szeroki zakres, czy nie tylko coś zostało w ramach projektu dostarczone tylko też jaki był oddźwięk po stronie społeczno – ekonomicznej i też długoterminowe skutki. To są projekty na mapie, nie będę wspominać o nich w szczegółach, dwa projekty były zlokalizowane w Polsce, jeden w Warszawie, drugi w Gdańsku. Oba traktujemy jako projekty miejskie, bo ten Warszawski to połączenie kolejowe z lotniskiem i jest on klasyfikowany jako projekt miejski, tak więc , łącznie mieliśmy cztery projekty transportu miejskiego, dało nam to bardzo ciekawe wyniki ,jeżeli chodzi o ocenę ex-post tych projektów transportowych jak i miejskich. Jeśli chodzi o metodologię, staramy się używać takiej metodologii, którą opracowujemy w czterech krokach , kończymy oceną i mogą państwo zobaczyć, że szczęśliwie odnosimy się do tego co już państwo słyszeli rano, więc taka finalna ocena to jest taki standard i naszym zadaniem jest ocenić pięć kryteriów. Spójność, wydajność, wartość dodaną, efektywność oraz inne aspekty, zarówno z punktu widzenia skutków danego projektu, jeśli chodzi o efektywność i wydajność, ale również przyglądamy się jaka jest wartość dodana na skalę unijną, jaki jest sukces projektu, w jaki sposób udało nam się osiągnąć te finalne cele. Pierwszy krok to zmapowanie tych naszych efektów, czyli zrozumienie jakie są prawdopodobne skutki takiego dużego projektu transportowego. Oczywiście, musimy przyglądać się bardzo różnym skutkom, musimy je sklasyfikować, grupujemy je w cztery obszary, patrzymy na oddziaływanie, na rozwój gospodarczy, na

jakość życia, na wpływ na środowisko, oraz na zrównoważony rozwój, oraz na efekty dystrybucji. To są bardzo ogólne obszary, natomiast kiedy przyglądamy się każdemu indywidualnemu projektowi, identyfikujemy daną czynność, czy dane aktywności z danego projektu i patrzymy jaki jest cel tego działania, patrzymy czy jest przełożenie tej celowości. Naszym drugim krokiem jest zmierzenie skutków oddziaływania, takich których projekt ma na celu wygenerować i do tego łączymy dwa podejścia. Musimy się przyglądać źródłom i środkom jakie mamy do naszej dyspozycji, które jak wiadomo są ograniczone, łączymy takie podejście ilościowe, patrzymy na wszystkie dane, które są do naszej dyspozycji i patrzymy też na ocenę jakościową, która na ocenę CBA, na analizę CBA także do naszej finalnej analizy, przyglądamy się zarówno stronie jakościowej i ilościowej. Staramy się później zrozumieć jak te wszystkie elementy składają się na całość projektu i próbujemy też wyjść poza ten projekt, bo to jest też coś, czym zajmuje się komisja, nie tylko stwierdzamy, czy projekt był dobry czy zły, czy działał czy nie, bo to jest innego rodzaju działanie, my nie sprawdzamy czy ten program był wprowadzony w dobry sposób, czy projekt był implementowany w dobry sposób. Staramy się zrozumieć jakie efekty były wytworzone na koniec i czy te efekty, czy te rezultaty, mogą być powtórzone gdzieś indziej. To jest lekcja, którą chcemy z tego wyciągnąć, żeby zmaksymalizować i zoptymalizować też zastosowanie tego projektu. Pomysł komisji jest taki, żeby skupić się na kilku projektach raczej, niż dokonać analizy bardzo dużej ilości projektów, także ta faza zrozumienia polega na tym, że staramy się dopasować wszystkie te elementy, różne elementy, które zidentyfikowaliśmy w taką jakby historię projektu, przyglądamy się co się stało, jakie były mocne strony projektu, w jaki sposób przebiegała faza implementacji, w jaki sposób ta faza działania, operacyjna przebiegała, jaka była reakcja na projekt, czy organizacja była w stanie poradzić sobie z nieprzewidywanymi wydarzeniami. To jest coś czemu się przyglądamy w tej takiej powiedzmy narracyjnej części, to jest ta narracyjna część w naszym raporcie również. Analiza CBA, podejście CBA, wszyscy państwo wiedzą co to jest, więc nie będę wchodził za bardzo w szczegóły, ale dlaczego używamy podejścia CBA do oceny ex-post? Jest dużo wartości dodanych, zobaczymy później w tym finalnym systemie przyznawania punktów, że niektóre z kryteriów, są bardzo związane z analizą kosztów i zysków, dostarcza nam ona bardzo cennych informacji. Mamy też takie mocne podstawy teoretyczne i wiele metod w tej analizie są to metody bardzo dobrze opracowane, możemy opierać się na szerokiej wiedzy i na parametrach, które są ogólnie przyjęte, to też jest dla nas dość ważne. Możemy też opierać się na dużej liczbie informacji, które już są dostępne, to pozwala nam tą analizę kosztów i zysków ex-post, przeprowadzić w sposób bardzo efektywny, przy ograniczonym użyciu środków. Także, wytyczne DG REGIO odnoszą się do nas wszystkich, kiedy dokonujemy takiej pracy ewaluacyjnej, cała ekipa, która zajmuje się taką oceną, to też są autorzy tego przewodnika i tych wytycznych, to pokazuje, że nie robimy też tylko takiej oceny ex ante, tylko robimy ocenę w środku trwania projektu, taką śródterminową, dlatego, że bierzemy pod uwagę bardzo różne dane, które do tego czasu uda nam się zebrać. Bardzo różne parametry muszą być zebrane zarówno z tych przewidywalnych jak i z tych, które były realne po zakończeniu projektu. Podejście jakościowe, opiera się w głównej mierze na badaniach, analizach, wywiadach, staraliśmy się nie tylko przeprowadzać te badanie w taki sposób, że tylko zbieraliśmy informacje ale również chcieliśmy wyciągnąć jakieś znaczące dla oceny informacje z tych wywiadów. W tym celu opracowaliśmy taką metodologię, która była oparta w pewnym sensie na systemie punktowym, to nie chodzi tylko o dodanie tych wszystkich danych, ale opracowaliśmy narzędzie, które pozwoliło nam wybrać takie informacje, które były dla nas istotne. Zespół, który nad tym pracował, stosował te same kryteria, przez całą ocenę, to też pokazuje nam obiektywność całej oceny. Wszystkie te elementy składają się na kluczowy cel, czyli na zidentyfikowanie determinantów, które pokazują nam do jakiego stopnia, cele zostały osiągnięte, czy projekt został dobrze przyjęty, czy w trakcie wprowadzenia projektu, był on odpowiednio zarządzany, czy był też dobrze zaplanowany w takim silnym związku z kontekstem, w którym miał być potem wprowadzany. Nasz raport kończy się też pewną historią, historią projektu, zbieramy informacje od ludzi, przeprowadzamy wywiady

z użytkownikami, zbieramy informację zwrotną w taki sposób staramy się nawiązać do ilościowych wskaźników analizy kosztów z finalnymi odczuciami i to pokazuje nam, że trzeba brać pod uwagę bardzo różne dane i też zastosować się do różnych modeli, np. modeli zintegrowanego transportu czy takich modeli, które czasami były poza zasięgiem naszego badania. Natomiast wiadomo badania ex-post, ocena ex-post nie zawsze pozwala na korzystanie z dużej ilości środków finansowych więc trzeba wybrać zawsze coś co jest bardzo proste i pozwala nam te kluczowe informacje zebrać. Mogliśmy wykorzystać większość informacji, która już była dostępna w fazie przygotowywania projektu, także fakt że, ta analiza kosztów i zysków jest teraz często używana, to właśnie wynika też z tego, że te dane już są dostępne przed zakończeniem projektu. To pozwala nam utworzyć taką bazę, którą później tylko aktualizujemy w fazie zakończenia projektu. Nigdy nie będziemy w stanie zrobić takiej pełnej analizy ale jeżeli już mamy początkową analizę, możemy ją zawsze dostosować i też wprowadzić pewne poprawki w zależności od tego co zaobserwujemy w rzeczywistości, żeby móc taką bardziej realistyczną analizę ex-post przygotować. Project managerzy i osoby realizujące projekt mają różne informacje na temat kosztów, czasu, w którym projekt był wprowadzany i też wspieramy tego typu informacje, odnosimy się do rozpiski czasowej, wszystkiego, usług w ramach projektów transportowych, kontaktujemy się z akcjonariuszami na poziomie lokalnym. W jednym z projektów, który ocenialiśmy, w jednym z takich flagowych projektów, finansowanych też przez Unię Europejską, to był projekt dotyczący mostów w Grecji i już mieliśmy dużą bazę i duże możliwości co do dostępu do danych, żeby potem ocenić skuteczność tego projektu. To był projekt, który od 14 lat już działał, więc jak państwo rozumieją w takiej analizie ex-post po 14 latach można już dużo powiedzieć na temat wpływu i oddziaływania tego projektu. To nie wszystko, analiza kosztów i zysków to coś co zawsze pozwala porównać jakieś prognozy i to co wydaje nam się że będzie łatwo zrobić i potem rzeczywistość w jakiś sposób koryguje nasze oczekiwania, więc patrzymy na czas funkcjonowania projektu i przyglądamy się porównaniu. Czasami trudniej jest przewidywać coś czego się nie robi, to wciąż ważne w tego typu analizach, możemy opierać się na takich przewidywaniach, możemy też brać pod uwagę wydarzenia, których nie zaplanowaliśmy w fazie przygotowań, natomiast przyjrzenie się tej analizie kosztów i zysków, zanim jeszcze projekt zostanie wprowadzony, jest bardzo pomocne w tym, żeby zobaczyć jak rzeczywistość zweryfikowała rozwój projektu. Jeżeli chodzi o ocenę jakościową, to co dodajemy do tego co już mamy to wywiady. W naszych 10 przypadkach mieliśmy około 25 takich wywiadów na dany projekt, rozmawialiśmy z twórcami danych polityk, z ekspertami, z użytkownikami, z członkami różnych organizacji, nawet z dziennikarzami i też z funkcjonariuszami różnych instytucji. To wszystko pozwala nam dotrzeć do tego prawdziwego sensu czy znaczenia projektu ale nie tylko oparcia się na suchych danych. To tyle jeśli chodzi o metodologię i dane. Jakie kwestie wyniknęły z tych że danych dotyczące bezpośredniego wpływu i jeżeli tego chcemy się przyjrzyć jaka jest liczba użytkowników korzystających z danej drogi, czy przejazdów, to jest proste, natomiast jeśli chodzi o wyzwania, to bardzo trudno jest dotrzeć do takich konkretnych danych co do użytkowników z poszczególnych segmentów. W momencie kiedy przyglądaliśmy się temu co będzie uwzględnione w naszym badaniu, staraliśmy się skupić na bardziej szczegółowych elementach projektu, czasami to było łatwiejsze, czasami trudniejsze. Jak przyglądaliśmy się na przykład projektowi w Gdańsku, czasami trudno było wyszczególnić takich bezpośrednich użytkowników danego segmentu, ale też nam się to udało, otrzymaliśmy do tego celu dane od lokalnych władz, napotkaliśmy też na pewne trudności, bo im później dokonuje się takiej oceny to tym bardziej prawdopodobne, że organizacja czy zarządzający tym projektem się zmienia, więc czasami wspomnienia, pamięć dotycząca tego co się wydarzyło, była trudna do odtworzenia. To też ma miejsce, kiedy ktoś kto zajmuje się danym projektem, zajmuje się różnymi elementami, czasami też osoby odpowiedzialne zajmują się wdrażaniem projektów na szerszą skalę, na większym obszarze i może project manager jest gdzieś indziej, może trudno jest go znaleźć, skontaktować się z nim w celu uzyskania tej oryginalnej czy pierwotnej informacji. Nie mniej jednak wszystko to, co jest

związane z pośrednimi efektami, z wpływem na gospodarkę, z wzrostem liczby pracy, z jakością życia w takim szerszym znaczeniu, to jest trudne do uchwycenia dzięki takim rzeczywistym danym, czasami musimy patrzeć na informacje jakościowe. Więc czasami to jest po prostu taka mieszanka, taki mix, czasami bardziej skupiamy się na podejściu jakościowym, czasami mamy ograniczone dowody czy dane. W każdym razie we wszystkich przypadkach udało nam się zastosować podejście ilościowe, zawsze to później sprawdzaliśmy i później udawało nam się osiągnąć pewne porozumienie z beneficjentami i to jest akurat dobra informacja, że na koniec to co myśmy sobie kalkulowali, znalazło pozytywne odzwierciedlenie w opiniach zwrotnych od tych, którzy zajmowali się tym projektem. To było spójne, także ta spójność odczuć beneficjentów i użytkowników na koniec jest ważna. To są ufne wyniki naszego badania, nie będę wchodził w szczegóły. Kółka wokół liter to miejskie projekty, jakie były te nasze rezultaty, niektóre projekty odniosły większy sukces, niektóre mniejszy, zidentyfikowaliśmy pewien wzór. Staraliśmy się zaproponować takie krótkie streszczenie tego, co się stało, czy od początku projekt był dobrze zaplanowany, dobrze skonstruowany, czy były zdarzenia nieprzewidziane, na przykład ten projekt dotyczący mostów w Grecji, tam był spadek w ruchu o 30% na skalę kilku lat w związku z kryzysem w Grecji, ale w tym przypadku ta struktura finansowa, była dobrze skonstruowana, projekt zmierzył się z tymi nieprzewidzianymi przypadkami i to był nasz wzór opracowany na ten konkretny projekt. Mamy te pięć kryteriów, na podstawie których, opracowujemy całościowo wykonanie projektu. Jeśli chodzi o skuteczności efektywność one są bardzo związane z analizą kosztów i zysków, efektywność mierzona jest przez wartość netto. Jeśli chodzi o wydajność jest ona mierzona przez taki wewnętrzny czynnik zwrotu i pokazuje nam to jaki zwrot możemy odzyskać w stosunku do pieniędzy, które zainwestowaliśmy. Jeśli chodzi o pozostałe kryteria widzimy, że stosowanie tej analizy kosztów i zysków pozwala nam wyciągnąć wnioski czy dany projekt odniósł sukces czy nie. Ta ostatnia część być może mniej standardowa w ocenie, coś czego pewnie nie widzicie, kiedy przyglądamy się analizom audytorów w jakichś głównych projektach, bo czasami bardziej przyglądamy się bardziej stronie związanej z podejściem jakościowym. To jest ten element kiedy staramy się zrozumieć, w jaki sposób różne składowe przełożyły się na sukces czy też na porażkę danego projektu. To co udało nam się zidentyfikować to związek z kontekstem, czy był transparentny, czy był przejrzysty proces selekcji, czy kwestia ustawodawstwa była istotna w wyborze projektu, czy był dobry design tego projektu, czy dobrze były przewidziane pewne oczekiwania w stosunku do liczby użytkowników, korzystających z danego projektu, czy zarządzanie danego projektu było dobre, jeśli chodzi o jednostki zarządzające. Jeśli chodzi o wnioski, jeden z nich to na pewno to, że dobre przygotowanie projektu na pewno przekłada się na jego sukces w późniejszym okresie ale to nie wszystko. Były projekty, które były dobrze przygotowane ale później w wyniku nieprzewidzianych zdarzeń, ich efekty końcowe były mniej skuteczne niż się spodziewano. Pewne rekomendacje jeżeli chodzi o gromadzenie danych, myślę, że to na czym nam teraz zależy to to, żeby móc powielać tego typu badania i korzystać z tych dobrych wniosków, czyli to co znajdują państwo w naszym raporcie to to, że promotorzy projektów, władze odpowiedzialne za wprowadzanie projektów, powinny zachowywać te dane związane z implementacją projektu, szczególnie jeżeli te projekty są częścią większej sieci. Bardzo często jest tak, że nie mamy później tak gotowych dostępnych danych, żeby dokonać takiej analizy ex-post. To jest coś co jest ważne, żeby te dane zachowywać. Jeśli chodzi o koszty utrzymania, jeżeli zajmujemy się całą siecią projektów, to bardzo ciężko jest to potem przyporządkować do konkretnego projektu. Jeżeli chodzi o agregację danych, czasem jest to proste, czasem nie, natomiast jeżeli wiemy, że pewne dane będą nam potem potrzebne, możemy o tym myśleć już na etapie operacyjnym, możemy dokonywać pewnych badań, ankiet czy zbierać te dane od jednostek zarządzających, bo później, jeżeli mamy krótki czas na ocenę, to bardzo ciężko jest zebrać te dane np. od wszystkich agencji transportowych w Warszawie. Możemy dostać dane dotyczące pociągów, ale np. nie mamy danych dotyczących autobusów, więc jeżeli wiemy już we wcześniejszych fazach, że będziemy czegoś potrzebować, możemy to zbierać od

początku. Jeżeli są jakieś dewiacje pomiędzy tym co było oczekiwane ex ante, to oczywiście jakiś dodatkowy wysiłek będzie dobry. Tu nie chodzi o to, żeby powiedzieć czy ten projekt był dobry czy zły, to ważne żeby móc powiedzieć dlaczego tak się stało i jak możemy to usprawnić. To jest koszt oczywiście, ale myślę, że warto jest wyciągnąć wnioski następującego typu. Na każdy przypadek wydaliśmy mniej niż 30 000 euro. To jest taki marginalny koszt inwestycji, w każdym z tych przypadków, inwestycja w tych projektach wynosiła czasami setki milionów, więc jeżeli zaplanujemy to z wyprzedzeniem to możemy pozwolić sobie na przeprowadzenie takiej oceny później. Czasami brak środków jest dobrym powodem, żeby nie robić takiej oceny ex-post, ale myślę, że jednym z zaleceń może być zaplanowanie czegoś takiego z wyprzedzeniem, bo jeśli przyjrzymy się kosztowi całościowemu, to na skalę tego ile inwestujemy w ten projekt, pieniądze które są potrzebne do takiego oszacowania tego później, to nie jest duży odsetek, a jest to ważne. Dziękuję bardzo.

PIOTR CIESZEWSKI – Kilka lat temu, świat obiegił wynik badań. W mediach pojawił się wynik badań, w których to badań powiedziano że 8% naszego społeczeństwa realizuje swoje cele, postanowienia noworoczne. 8% z tych osób które mają cele, 8% je realizuje. Jako, że wynik tych badań nawet się pojawił w czasopiśmie Forbes, w związku z czym wynik badań rozlał się na cały świat. Później okazało się jak te badania zostały zrobione. Poszedł człowiek na siłownię, na fitness w styczniu, policzył ile jest osób, a później poszedł w grudniu i policzył ile jest osób i wyszło mu 8%. Bez żadnej refleksji czy aby w okolicach nie było remontu drogi, bez żadnej refleksji czy obok nie otworzyła się inna siłownia, bez żadnej refleksji czy aby w tej siłowni nie ma złej obsługi i tak czasami żyjemy w świecie fake newsów. Z trójmiasta przyjechała dzisiaj do nas pani Aneta Kostelecka Senior Project Manager w firmie PBS i opowie o największych badaniach dotychczas zrealizowanych dotyczących naszych zachowań transportowych. Zapraszamy.

ANETA KOSTELECKA – Zostałam zaproszona tutaj, żeby powiedzieć o największym projekcie transportowym, jaki został zrealizowany w Polsce, mianowicie o Studium Transportowym Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Był to projekt, który miałam przyjemność koordynować ze strony wykonawcy i jednocześnie koordynować wszystkie badania i pomiary, które były prowadzone w tym projekcie, w związku z tym o tym aspekcie właśnie dziś będę opowiadać przede wszystkim. Kilka słów o tym projekcie, zamawiającym był Związek Gmin i Powiatów Regionu Centralnego Województwa Śląskiego, ponieważ przetarg był rozstrzygany na początku 2017r, wtedy nie było jeszcze Górnośląsko-Zagłębiowskiej metropolii, bo de facto, cały projekt w tej chwili dedykowany jest właśnie temu obszarowi metropolii. Wykonawcą było konsorcjum firm PBS z Sopotu, BIT z Poznania i IMS z Krakowa, czyli takie międzymiastowe konsorcjum, no i wartość zamówienia duża bo podstawowe zamówienie sięgało blisko 6mln zł brutto i zamówienie uzupełniające dodatkowe, którego konieczność pojawiła się w trakcie właśnie w związku z tym, że powstała metropolia, dodatkowe 1,2 mln zł. Ten projekt jest największy jak do tej pory, ponieważ swoim zasięgiem obejmował największy teren. Początkowo macie państwo tutaj 2 kolory, niebieski, dwa zielone. Ten jasnoniebieski kolor to jest kolor, który początkowo planowano, że projekt będzie obejmował ten obszar, to jest tak zwana strefa zero, dla której tworzone było całe studium transportowe, model ruchu i wszystkie plany mobilności na przykład. Strefa zielona jasna i ciemna to jest strefa funkcjonalnie związana ze strefą zero, czyli taka, w której prowadzone były tylko badania zachowań transportowych po to, żeby ocenić w jaki sposób i jak często i po co mieszkańcy tej strefy jeden przyjeżdżają do strefy zero. Tak jak powiedziałam 1 lipca, powołano Górnośląsko-Zagłębiowską metropolię, no i okazało się, że ta strefa zero która w OPZcie została wytypowana do pomiarów, nie obejmuje swoim zasięgiem całej metropolii, w związku z tym, nieuzasadnione było realizowanie

studium transportowego dla obszaru, który de facto będzie za chwileczkę wyglądał zupełnie inaczej. Podjęto decyzję o powiększeniu tej strefy jeden i strefy zero, strefa zero, ta główna nasza oś projektu z 28 gmin zwiększyła się do 42 gmin, czyli w zasadzie o 50 % wzrosła liczba gmin. Podobnie musiała się zwiększyć liczba gmin w strefie jeden natomiast tutaj przybyło nam tylko siedem gmin natomiast one wkroczyły już w obszar województwa małopolskiego i opolskiego, w związku z tym obszar tak jak widzieli państwo obejmował ponad 90 gmin. W projekcie realizowaliśmy zarówno badania ankietowe jak i pomiary, jeśli chodzi o badania ankietowe to 16 280 gospodarstw. W tych gospodarstwach blisko 34 000 osób i ponad 66 000 opisanych podróży. Oprócz tego wywiady były realizowane na parkingach centrów handlowych oraz na wielkopowierzchniowych parkingach, tak było opisane w OPZcie, natomiast okazało się, że w mniejszych gminach wielkopowierzchniowe parkingi mają na przykład 50 miejsc parkingowych, ale ponieważ w OPZcie, wymóg był zrealizowania badania dla różnych gmin i wszystkie gminy chciały uczestniczyć w tym projekcie, chciały być beneficjentami, więc również były na tych mniejszych wielkopowierzchniowych parkingach realizowane wywiady. Zrealizowaliśmy ponad 5 500 wywiadów na przystankach autobusowych, pytaliśmy ludzi wyjeżdżających poza strefę 0, dokąd jadą i jak często jeżdżą między innymi. Oprócz tego również w środkach transportu zbiorowego przeprowadzane były wywiady, również z osobami wyjeżdżającymi poza tą strefę zero, poza tą oś projektu, no i 2000 wywiadów z kierowcami ciężarówek, po to, żeby określić jak ten ruch ciężarowy wygląda, jak on się kształtuje na obszarze metropolii. Badań ankietowych było dużo i wydaje się, że bardzo duży zasięg i owszem zgadza się, natomiast jeszcze większe i trudniejsze były pomiary, które musieliśmy wykonać. 116 węzłów i skrzyżowań, które zostały objęte pomiarem, 66 punktów na kordonie zewnętrznym, na kordonie wewnętrznym blisko 200 punktów i na ekranie kolejowym ponad 100 punktów. Łącznie tych punktów pomiarowych było ponad 500. Wszystkie pomiary ruchu, wykonywane były metodą wideo rejestracji, po to, żeby między innymi móc w razie wątpliwości odwołać do tych pomiarów i sprawdzić czy wszystko zostało dobrze policzone, czy nie zostało jakieś zaburzenie w trakcie analizy wyników, to duża przewaga pomiarów właśnie metodą wideo rejestracji nad pomiarami wykonywanymi przez pomiarowców, no bo tutaj musimy zaufać temu, że pomiarowiec faktycznie liczył i to co napisał jest zgodne z prawdą. Co istotne, ten pomiar, ten niebieski punkt na kordonie zewnętrznym, to był pomiar, który był wykonywany również z rejestrowaniem tablic rejestracyjnych, po to, żeby móc oszacować tranzyt. Więc 66 punktów na kordonie zewnętrznym do tego doszło jeszcze 12 punktów wybranych z kordonu wewnętrznego, które jednego dnia były realizowane przez 24 godziny, no i wyzwanie było takie, żeby ten pomiar się udał, właśnie ten jeden dzień zero, kiedy ten pomiar był prowadzony. Więc jak widzicie państwo, projekt dosyć duży z dużym rozmachem zaplanowany, no i wyzwania, które z tym projektem były związane oczywiście też były dosyć duże. Pierwsze podstawowe wyzwanie, które w zasadzie dotyczy wszystkich projektów, w których badamy zachowania transportowe mieszkańców, to jest to, żeby wejść do domów mieszkańców właśnie i uzyskać od nich rzetelne, prawdziwe informacje na temat tego jak oni podróżują, ponieważ głównym celem badania gospodarstw domowych było zebranie dzienników podróży, po to żeby móc opisać te podróże. Ankieterzy, którzy pukają do domów mieszkańców, pytają ich o to, o której wychodzą z domu, o której wracają do domu, gdzie chodzą, jak długo ich nie ma w domu, to są potencjalni wywiadowcy którzy zdobywają informację o tym kiedy domy są puste, kiedy można do nich wejść i zrobić tam bałagan powiedzmy. Żeby tego uniknąć, zazwyczaj w projektach transportowych, prowadzone są dosyć szeroko zakrojone kampanie informacyjne, w których właśnie informowane jest o tym, że w określonym terminie będą chodzili ankieterzy, będą pytali o konkretne rzeczy, pewne rzeczy są zazwyczaj wymienione, o to że można gdzieś tych ankieterów zweryfikować. Naszych ankieterów można na przykład było zweryfikować na infolinia KZK GOP, dzięki uprzejmości właśnie KZKGOP, każdy kto miał wątpliwości, mógł zadzwonić do KZK GOP, podać numer ankietera, który był na jego identyfikatorze i zapytać jak się nazywa ta osoba. Jeśli operator infolinii podał właściwe imię i nazwisko, które zgadzało się z identyfikatorem

tego człowieka, który przyszedł do gospodarstwa to oznaczało, że ta osoba jest potwierdzona. Pierwszym naszym problemem i wyzwaniem, które się pojawiło, była właśnie ta zmiana obszaru analizy o której wspominałam, na szczęście dla projektu, zdarzyło się to na samym początku projektu, ponieważ projekt ruszył w połowie czerwca a ta zmiana nastąpiła na początku lipca, w związku z tym wymagało to od nas dosyć szybkiego ale tylko jednak przeprojektowania początkowych etapów, ponieważ te dalsze etapy nie zaczęły być projektowane. Dużym problemem również okazało się uzyskanie zgód na przeprowadzenie pomiarów o ile Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie robiła z tym problemu, to największym wyzwaniem chyba w ogóle w całym tym projekcie tak teraz na to patrzę, było uzyskanie zgody Stalexportu na przeprowadzenie pomiarów w dwóch punktach, zlokalizowanych na kładkach nad A4, czyli w zasadzie nie wchodziliśmy w pas w ogóle jezdni, ale musieliśmy uzyskać zgodę i uzyskanie tych zgód trwało ponad miesiąc. Dostaliśmy je dosłownie dzień przed planowanym dniem pomiaru, dwa dni przed pomiarem nie wiedzieliśmy, czy ten pomiar będziemy mogli zrobić, bo nie było jeszcze zgody. Duża liczba jednostek uczestniczących w projekcie właśnie tych gmin, każdy chciał mieć coś do dodania, a poza tym my wszystkie informacje, które rozprzestrzeniaлиśmy, musieliśmy dystrybuować do właśnie ponad 90 gmin. Duża liczba wywiadów oznacza dużą liczbę ankietowanych, których trzeba po pierwsze znaleźć, po drugie przeszkolić i po trzecie skoordynować ich pracę tak, żeby zrealizowali to co mieli zrealizować i w taki sposób jaki powinni to zrealizować. Organizacja pomiaru kordonowego, troszeczkę już o tym powiedziałam, te ponad 60 punktów, które musiały być pomierzone jednego dnia, były niektóre takie zagrożenia, na które nie mieliśmy wpływu chociażby pogoda. Intensywnie obserwowaliśmy prognozę pogody ale wiemy, że nie zawsze one się w 100% sprawdzają. Tutaj tak jakoś szczęśliwie wszystko się poskładało, że ten pomiar odbył się 18 kwietnia, z powodzeniem, żadna kamera się nie zepsuła, nikt nam nie ukradł żadnej kamery, bo w innych punktach te kamery były też zdejmowane albo kradzione niestety i pomiar kordonowy uznajemy chyba za największy sukces tego projektu w tym momencie, bo tak dużego pomiaru kordonowego nie było jeszcze robione w Polsce, mało tego, bardzo trudno było znaleźć firmę, która była w stanie ten pomiar zrealizować. Firma, którą wybraliśmy do współpracy, musiała zwiększyć swój park maszynowy o 40% po to, żeby móc ten pomiar zrealizować. Wypełnienie niektórych zapisów OPZ okazało się bardzo kłopotliwe, ponieważ wspominałam o tych wielkopowierzchniowych parkingach w małych gminach, OPZ wymagał aby na każdym parkingu zrealizowanych było przynajmniej 500 wywiadów. Parking miał powiedzmy 60 miejsc, parkowało na nim 20 samochodów i praktycznie codziennie przyjeżdżały te same osoby, więc niektóre zapisy okazały się po prostu niemożliwe do zrealizowania. Zazwyczaj projektom kompleksowych badań ruchu i badaniom z dzienniczkami towarzyszy troszeczkę czarny PR w mediach, właśnie to że przychodzą ludzie, którzy wywiadują się, kradną biżuterię, nie wiadomo o co chcą pytać i po co w ogóle przychodzą. W przypadku akurat tego projektu mieliśmy tylko jeden taki przypadek, że faktycznie w mediach pojawiła się taka informacja, że są jacyś ludzie, którzy chodzą i wypytują, natomiast nie miało to jakiegoś większego wpływu na projekt, ponieważ my już byliśmy do tego przygotowani, taka wcześniejsza kampania informacyjna pozwoliła uspokoić potencjalnych respondentów, ta możliwość weryfikacji ankietowanego i wszystko co zrobiliśmy po to, żeby oni mogli mieć pewność, że ta osoba przychodzi w konkretnym celu. Również to, że ankietowany wiedzieli po co oni przychodzą i jaki jest wyższy cel tych danych, które zbierają i potrafili to wytłumaczyć respondentom, powodowało, że ta liczba odmów była stosunkowo nieduża. Co zapewniło sukces tego projektu. Myślę, że projekt w zasadzie kończy się 14 grudnia, czyli za 2 dni, tak oficjalnie, natomiast ja myślę, że możemy już mówić o sukcesie. Pierwsza taka rzecz to jest ścisła współpraca zamawiającego z wykonawcą. Tutaj naprawdę zamawiający był zaangażowany, chętny do współpracy, zorientowany o co chodzi, nie stronił od rozmów częstych. Ostatnio prowadziłam taki projekt, w którym poproszono mnie, żebym nie dzwoniła, żeby coś skonsultować, tylko żebym napisała to na maila, więc wszystkie rozmowy, które się odbywały, ustalenia, musiały się odbywać drogą mailową, nie

wiem jakiej komunikacji państwo jesteście zwolennikami ale ja myślę, że łatwiej się najpierw jednak dogadać a potem coś napisać na mailu, natomiast tutaj w tym projekcie musiałam właśnie, nie tym śląskim, natomiast w tym projekcie o którym mówię, wszystko musiało odbywać się mailami, to strasznie utrudniało i było takie nienaturalne. Tutaj komunikacja była bieżąca, czasami sprawdzałam po kilkadziesiąt połączeń nawet dziennie, żeby wszystko po ustalać, skutkowało tym, że wszystko się kręciło tak jak powinno. Poza tym w projekcie regularne były spotkania między zamawiającym a wykonawcą i grupą roboczą, po to , żeby powiedzieć na jakim etapie jest projekt. Co zrobiliśmy, co planujemy, co będzie w najbliższym czasie robione. Na tych spotkaniach projektowych omawiane właśnie były wszystkie aspekty, wszystkie wyzwania kolejnego etapu, wszystkie problemy, które mogą się ewentualnie pojawić i sposoby, jak można je rozwiązać. Nie do przecenienia jest czas, jaki był na przygotowanie tego projektu. Czasami jest tak, że wielkie inwestycje drogowe są przygotowywane przez kilka miesięcy, po to , żeby przez dobę zrobić remont mostu na przykład, tak samo tutaj my bardzo długo przygotowaliśmy cały projekt, mieliśmy na to kilka miesięcy na szczęście, to pozwoliło nam przewidzieć prawie wszystkie sytuacje, które mogą się wydarzyć i wymyślić już sposoby na reagowanie i zapobieganie ewentualnie tym niechcianym sytuacjom. Myślę że nie bez znaczenia jest też to , że wykonawca, który realizował ten projekt ma doświadczenie i te właśnie wszystkie rzeczy, o którym państwu opowiadałam to były bardziej wyzwania niż problemy, które stawały przed projektem, przed wykonawcą i powodowały, że projekt toczył się mniej dynamicznie i mniej sprawnie niż ten, który udało nam się zrealizować. Dziękuję, to wszystko z mojej strony.

PIOTR CIESZEWSKI – Kłaniam się, z szacunkiem bo zauważyłem dużą różnicę, pomiędzy tym badaniem i złożonością pomiędzy pójściem na siłownię w styczniu a później w grudniu. Jak się ma BIG DATA w analizie funkcjonowania komunikacji miejskiej? Wesprze nas teraz przedstawiciel Politechniki Warszawskiej, pan prodziekan Maciej Grzenda.

DR HAB. INŻ. MACIEJ GRZENDA – Szanowni państwo, przede wszystkim dziękuję za zaproszenie, za możliwość przedstawienia wyników projektu WAWEL i tej części projektu, w którą bezpośrednio jako wydział byliśmy zaangażowani. Ta prezentacja jest efektem współpracy, jest efektem również współpracy pomiędzy partnerami tego projektu i konkretnych osób a więc Roberta Kunickiego, Jarosława Legierskiego i Marcina Lucknera, to są z jednej strony kluczowi wykonawcy, z drugiej strony osoby zaangażowane w koordynowanie prac poszczególnych zespołów, ze strony partnerów projektu. O czym chciałem powiedzieć. Chciałem powiedzieć o perspektywie informatycznej, od razu o tym powiem na kwestii przetwarzania analizy danych, związanych z funkcjonowaniem systemów transportowych. W sposób szczególny nawiązując do projektu, który w tej chwili zamykamy, formalnie jego czas trwania zakończył się z końcem listopada, czyli projektu WAWEL, finansowanego podobnie jak nasz gmach, który tu państwo widzicie, ze środków Unii Europejskiej. Co to tak naprawdę oznacza. To oznacza po pierwsze dwa obszary, obszar pozyskiwania, gromadzenia danych miejskich, między innymi na potrzeby tych analiz, o których państwo mówili, na potrzeby długookresowej analizy skutków realizacji różnego projektu z wykorzystaniem twardych , konkretnych danych, które pokazują jak te systemy działają w skali mikro a co za tym również dają możliwość uzyskania zagregowanych informacji. Z drugiej strony przykład analiz funkcjonowania, tych analiz tak naprawdę powstało bardzo wiele w projekcie, więc to są z konieczności wybrane rozwiązania, również pewnie te bardziej intuicyjne, te bardziej skomplikowane to są tematy osobnych referatów na konferencje naukowe a jednocześnie konkretnych rozwiązań, które można by wykorzystać w praktyce. Natomiast z natury rzeczy wymagałoby znacznie dłuższego czasu na to, żeby

je rzetelnie przedstawić. Jednocześnie ten punkt, do którego chciałbym zmierzać, to są możliwości rozwoju tego, co w ramach projektu stworzyliśmy, tak jak wspominałem, to jest projekt w fazie, w której są gotowe jego produkty i jest możliwość ich dalszego reużycia. Jak powiedział matematyk i nauk informacyjnych Politechniki Warszawskiej przystępując do tego projektu, przystępowaliśmy z perspektywy jednoznacznie matematyczno - informatycznej, tym się zajmujemy, zajmujemy się matematyką, informatyką, oferujemy również studia w obszarze DATA SCIENCE, to jest ten nowy element oferty, który pojawił się również w doniesieniach medialnych, ze względu na rekordową liczbę zainteresowanych bardzo dobrych kandydatów. To się przekłada również na organizację konferencji, na projekty co ważne realizowane szeroko we współpracy najczęściej z przedsiębiorstwami ale generalnie z odbiorcami rozwiązań, tak więc duża część naszej aktywności to jest realizacja projektów o charakterze badawczo – rozwojowym, dla których założenia, poprzeczka wymagań jest definiowana przez naszych partnerów zewnętrznych. A więc to jest ten element, który był jednym z punktów startowych. Drugi element, który był punktem startowym dla realizacji projektu to współpraca, współpraca o randze krajowej, międzynarodowej, to są ośrodki z którymi współpracujemy jako wydział, to są konkretne publikacje, które są w tle, dane wydobyte z bazy, z której raportujemy nasze osiągnięcia do ministerstwa, z kim publikowaliśmy i gdzie te ośrodki są zlokalizowane. BIG DATA i dane miejskie, punkt startowy, mamy big data, mamy ogólną definicję czym big data jest, jak państwo zobaczą jedna ze znanych definicji firmy Gartnera szeroko rozpowszechniona, tak naprawdę nie stawia precyzyjnej cenzury, w którym momencie zaczyna się big data, co to znaczy, że danych jest dużo, co to znaczy, że one napływają z dużą prędkością, czy też są różnorodne. Pewnie najbardziej konkretnym elementem jest ten element, który mówi o innowacyjnych formach przetwarzania informacji, a więc ten element w tej definicji firmy Gartner, który zwraca uwagę, żeby przetwarzać big data, potrzebujemy tak naprawdę nowych systemów informatycznych. To było to co nas zainspirowało, jeżeli chodzi o udział w tym projekcie, czyli budowa takich nowych systemów informatycznych w kontekście przetwarzania danych miejskich, ze szczególnym naciskiem na dane, na temat funkcjonowania transportu publicznego, miejskiego, obsługującego aglomerację w naszym przypadku aglomerację warszawską. W praktyce to oznacza, że mówiąc o big data myślimy często o wykorzystaniu nowych danych, danych, które do tej pory były traktowane, były przetwarzane w sposób chwilowy, z chwilą ich użycia, nie były składowane, archiwizowane, poddawane dalszym analizom. Klasycznym przykładem może być system lokalizowania pojazdów, który można sprowadzić do tego, że prezentuje aktualną lokalizację pojazdów, a można gromadzić te dane w ujęciu wieloletnim i wykorzystać do bardzo precyzyjnych analiz funkcjonowania chociażby systemu transportu miejskiego, to są te dwa warianty rozwiązań. Jeśli spojrzymy z tej perspektywy na dane miejskie, jeżeli weźmiemy pod uwagę liczbę różnych źródeł danych, jakie w przestrzeni miejskiej funkcjonują i które można wykorzystać do przekrojowych analiz, to jest ich rzeczywiście wiele. To są między innymi lokalizacje pojazdów zgromadzone przez odbiorniki GPS, to są systemy obsługi kolejek w urzędach, to są informacje na temat działa parkometrów, logi z parkometrów obrazujące zajętość miejsc parkingowych, to są systemy monitoringu miejskiego, a więc tych kategorii danych jest rzeczywiście wiele. Tu pojawił się właśnie punkt wyjściowy dla projektu WAWEL, dla projektu realizowanego w gronie międzynarodowym, finansowanego z programu H2020 w konkursie ICT-16, w konkursie poświęconym big data i w konkursie z tej grupy badawczo innowacyjnej, to też trzeba podkreślić, a więc istotnym nastawieniem na tworzenie prototypów, na tworzenie nowych rozwiązań, nowych algorytmów analizy danych z ukierunkowaniem w przypadku naszego projektu na dane powstające w przestrzeni inteligentnych miast. W grupie partnerów projektu, pojawił się między innymi Instytut Fraunhofera z Niemiec, ośrodek badawczy firmy IBM z Irlandii, Technion z Izraela renomowany instytut naukowy a jednocześnie projekt w swoich założeniach był współdefiniowany i te wymagania były w dużym stopniu kształtowane przez dwa ośrodki miejskie, przez miasto Dublin i miasto Warszawa, które

udostępniały dane i udostępniały realne problemy wykraczające poza tzw. street of the art. Celem ogólnie sformułowanym, było dostarczenie narzędzi, konkretnych rozwiązań informatycznych, które zapewnią z jednej strony usprawnienie działania miasta, z drugiej strony podniosą jakość usług świadczonych przez miasto z perspektywy mieszkańców i osób poruszających się w przestrzeni miejskiej. To może być warte zaakcentowania, ponieważ my możemy powiedzieć, że na przykład planowanie połączeń można zrealizować z użyciem zewnętrznej, globalnie czy lokalnie dostępnej aplikacji, dostarczanej nie przez urząd miasta a innego gracza informatycznego. Natomiast w sytuacji, kiedy spojrzemy na te dwa cele, to gromadzenie danych przez samo miasto, aglomerację czy jednostkę samorządową, staje się równie istotnym celem posiadanie tych danych na potrzeby analiz, a nie tylko bazowanie na usługach świadczonych przez zewnętrzne podmioty, które te dane gromadzą. To jest tego typu wybór, przed którym również miasta mogą stanąć. Jako zespół badawczy naszego wydziału, opracowaliśmy wspólnie w intensywnej współpracy zarówno z miastem stołecznym Warszawa jak i Orange Polska, platformę gromadzenia i analizy danych miejskich ze szczególnym ukierunkowaniem na dane transportowe i o tym właśnie chciałbym państwu podać kilka przykładów z tym związanych. To oznacza rozwiązania różnej rangi, od rozwiązań architektonicznych, technicznych, stworzonych komponentów programowania, składających się na całościowy system jak i konkretne publikacje badawcze. To jest część projektu, należy to zaznaczyć, na tej części się skupię, projekt to jest projekt trzy letni, angażujący rząd dziesięciu partnerów a więc z natury rzeczy, pojawiały się w nim bardzo różne rozwiązania badawcze, zgodnie z tematyką konferencji, wybraliśmy do prezentacji te, które są tutaj adekwatne. Czym big data jest? Jeżeli spojrzemy na te ogólne i to był też nasz punkt startowy w tym projekcie, ogólne wzorce. Mamy wzorce architektoniczne, które mówią jak przetwarzać big data, mówią, że należy wydzielić na przykład zgodnie ze wzorcem Lambda, Marza i Warrena, trzy warstwy przetwarzania, należy archiwizować dane w postaci surowej, przetwarzać je w trybie online. W tej warstwie bieżącej analizy, należy dokonywać analiz okresowych, brzmi dość abstrakcyjnie i słusznie. My musimy to odnieść do konkretnych wymagań konkretnego rozwiązania dziedzinowego. To nie jest gotowy pomysł na system. Istniejące wzorce w obszarze big data to są generalnie wzorce dedykowane dla różnych dziedzin na znacznie wyższym poziomie abstrakcji. A więc to było jedno z pierwszych zadań, które musieliśmy zrealizować. Po pierwsze określić źródła danych, po drugie zbudować architekturę rozwiązania, która odpowie między innymi na takie kwestie jak planować połączenia w komunikacji miejskiej, jak zintegrować ten system z aplikacją mobilną, jak zbierać opinie od mieszkańców, jak realizować analizy długookresowe. Dane, które wykorzystaliśmy w projekcie. Przede wszystkim warto zauważyć, że te dane, z których skorzystaliśmy to są dane z jednej strony w gestii urzędu miasta, częściowo dane udostępniane przez portal otwartych danych urzędu miasta, a z drugiej strony, to są dane, czyli tu mamy ZTM, urząd miasta, lokalizacja niemal 2000 pojazdów jednocześnie, więc to jest rzeczywiście rozwinięty system. To są tramwaje, autobusy, ich lokalizacja, która spływa w trybie online w czasie zbliżonym do rzeczywistego do systemu, ale są to też dane podmiotów zewnętrznych. W szczególności w projekcie wykorzystaliśmy dane na temat funkcjonowania systemów rowerów miejskich, pobierane na bieżąco, obrazujące sytuacje w stacjach rowerów miejskich, opinie wyrażane na Twitterze czy też informacje, którymi miasto dzieli się na Twitterze, informacje na temat aktywności abonentów w sieci telefonii komórkowej Orange, firma Orange raz jeszcze warto podkreślić była jednym z kluczowych zaangażowanych partnerów w realizację tej części, jak również opinia od mieszkańców, informacje o problemach zgłaszanych przez mieszkańców. Zarówno dane na temat lokalizacji chociażby pojazdów, dane rozkładowe, tekstowe, ustrukturyzowane, nieustrukturyzowane, częściowo ustrukturyzowane, zgodnie z potrzebami projektu. To, że te dane są, to nie oznacza, że one są gotowe do użycia, trzeba je pozyskać, zintegrować, składować, poddawać analizie z opóźnieniem w części przypadków rzędu kilku sekund. Temu służyło stworzenie konkretnego rozwiązania, jak nałożyliśmy na wzorce projektowe na konkretne źródła danych i potrzeby funkcjonalności, to ta

architektura stała się zdecydowanie mniej trywialna niż to co widzieli państwo na tym ogólnym schemacie Marza I Warrena, bo tu się pojawia aplikacja mobilna, tu się pojawia serwer wyznaczania połączeń w systemie komunikacji miejskiej, a co dokładnie? Wykorzystaliśmy z jednej strony gotowe, światowo uznane platformy przetwarzania danych big data, no i to jest temat na osobny referat, jest ich tutaj kilka. Z drugiej strony stworzyliśmy komponenty pozyskiwania danych miejskich, z różnych źródeł danych, a więc komponenty, które potrafią przechwycić tam gdzie to możliwe w trybie online informacje z różnych systemów miejskich i nie tylko miejskich, również systemów zewnętrznych chociażby z Twittera. Po drugie, stworzyliśmy komponenty przetwarzania tych informacji na przykład integracji lokalizacji z GPS z rozkładem, po to, żeby stwierdzić czy dany pojazd jest opóźniony, czy przyjeżdża przed czasem czy on w ogóle porusza się poza trasę bo na przykład dojeżdża do punktu startowego, czy w ogóle jest to jakiś przejazd techniczny, bo w danych znajdziemy wszystko trzeba najpierw te dane uporządkować. Temu służą konkretne komponenty oprogramowania w tym projekcie. Gotowe platformy big data do składowania danych po to, żeby tak naprawdę każdą informację, którą możemy składować, składowujemy przez długi okres czasu i w efekcie na przykład możemy powiedzieć jak działało funkcjonowanie systemu rok temu, kiedy nie był ten fragment ulicy przebudowany albo ta linia tramwajowa nie była oddana do użytku a jak on działa teraz. Nie tylko w skali mikro ale również w skali zasymulowania połączeń, setek tysięcy połączeń w takim systemie i sprawdzenie jak inwestycje wpłynęły na realny czas połączenia, który może być realizowany z użyciem kombinacji roweru miejskiego, autobusu i tramwaju, bo to jest realna perspektywa mieszkańca a nie tylko ten czas rozkładowy. Realna perspektywa mieszkańca to jest zestawienie połączenia z użyciem dostępnych środków transportu. Wreszcie komponenty dedykowane dla aplikacji mobilnej, która stanowi ten interfejs użytkownika, dla mieszkańców korzystających z rozwiązania. W efekcie powstała cała grupa komponentów składających się na zintegrowany całościowy system, który tu określamy jako USE4IoT. To jest ta platforma, którą stworzyliśmy we współpracy z urzędem miasta stołecznego Warszawy, wykorzystując realne źródła i gromadząc realne dane. To są komponenty pozyskiwania danych, składowania danych na przykład możemy powiedzieć, że w tej chwili mamy już ponad 2MLD zgromadzonych zapisów lokalizacji pojazdów. Od niemal dwóch lat te dane są gromadzone, sekunda po sekundzie bez żadnej przesady to można powiedzieć, poprzez gromadzenie najnowszej lokalizacji, odpytywanie systemów miejskich i archiwizację tych danych. Komponenty analityczne, zarówno analizy w trybie online na potrzeby mieszkańców, jak dojadę z punktu a do b nie tylko na podstawie statycznego rozkładu ale również z uwzględnieniem opóźnień, które są zaobserwowane w systemie, jak też aplikacja mobilna dedykowana dla mieszkańców. Z perspektywy interfejsu użytkownika, który tak naprawdę stanowi tutaj niewielką część całego tego rozwiązania, związanego z gromadzeniem danych i tej części analitycznej, mamy aplikację mobilną, która zapewnia informacje o wyznaczeniu połączenia i to można powiedzieć nie jest niczym spektakularnym ale w tych wyznaczonych połączeniach, brana pod uwagę jest realna lokalizacja pojazdów a nie statyczny rozkład i to już jest ta wartość dodana. Również w tej aplikacji użytkownik uzyska w trybie online informację o wykrytych zdarzeniach w funkcjonowaniu systemu. Co to oznacza? To oznacza zarówno informacje publikowane na przykład przez zarząd transportu miejskiego ale również automatycznie wykrywane przez system fakt, że pojawiło się zgrupowanie opóźnionych pojazdów, albo linia tramwajowa wygląda na zablokowaną, bo stoją trzy tramwaje jeden za drugim od pięciu minut w tej samej lokalizacji. Czyli automatyczna analiza danych w czasie zbliżonym do rzeczywistego i natychmiast komunikaty dla użytkowników. Druga część tego rozwiązania to jest cała gama analiz długookresowych. Tu jest przykład analizy danych aktywności abonentów telefonii komórkowej, zbudowany na podstawie danych z firmy Orange. To co tutaj widzą państwo na tym wykresie to jest taki profil tygodniowy, pokazujący aktywność abonentów, która jest silnie skorelowana z ich obecnością, jeżeli by nie było ich w obszarze danego centrum handlowego to tych połączeń i smsów by nie wysyłali, które składają się na ten profil aktywności. Tego typu profile

aktywności można stworzyć dla dowolnych stref, dla dowolnych obiektów, one w projekcie między innymi powstały, to mogą być dworce, uczelnie, centra handlowe. W efekcie mamy wkład dla pracy specjalistów planujących rozkłady i świadomie w ten sposób to definiujemy. Ta wiedza ekspercka pozostaje nieodzowna, natomiast jest to jeszcze jeden element do tego, żeby ekspert mógł bazując na twardych danych planować rozwiązania transportowe, bo między innymi jeden z efektów, który możemy zaobserwować to informacje o tym czy nowo oddawane do użytku osiedle mieszkaniowe już jest zasiedlone czy nie jest. Jeżeli się pojawia ta aktywność, to widzimy w jakiej skali jest chociaż liczba tych meldunków wykonanych może być w dalszym ciągu zbliżona do zera. Mamy również gotowe profile dla wszystkich dni nietypowych czyli problem planowania rozkładów dla sytuacji na przykład dni przedświątecznych, poświątecznych, tzw. długich weekendów, gdzie istotnym pytaniem jest, jak wygląda rozproszenie przestrzenne mieszkańców w tego typu dni, zapotrzebowanie na usługi w różnych punktach miasta. W efekcie niemal nieograniczone pole do analiz, zebrane dane w skali mikro, tu kilka takich intuicyjnych analiz czyli chociażby zespoły przystanków o największej liczbie dostępnych pojazdów na podstawie faktycznych danych. Te wszystkie analizy, co ważne, można zrealizować nie tylko na podstawie danych rozkładowych, ale również danych realnej lokalizacji pojazdów, a więc uwzględniających ewentualne opóźnienia, co może być istotne na przykład z perspektywy identyfikacji liczby pojazdów w różnych obszarach, chociażby identyfikacji pojazdów na danym odcinku, pojazdów komunikacji miejskiej i tego czy nie dochodzi do sytuacji, kiedy pojazdy poruszające się różnymi trasami, gdzie ten odcinek ulicy jest dla nich wspólny, kumulują się wbrew zamierzeniom planistów, w pewnym okresie. To są sytuacje, które jako mieszkańcy czasem możemy zaobserwować, gdzie problemem jest nie tyle brak ale czasem nadmiar pojazdów w tych kluczowych punktach węzłowych, który przekłada się na funkcjonowanie systemu. Co więcej, te dane można wykorzystać do symulacji, tego typu prace realizowaliśmy w projekcie na przykład symulacja 100 czy 200 czy 500 000 połączeń pomiędzy dwoma punktami w mieście i analiza czasu przejazdu z wykorzystaniem różnych środków transportu, na ile te punkty są dobrze skomunikowane z uwzględnieniem przesiadek, czy tak jest o każdej porze dnia, czy są takie okresy kiedy to jest utrudnione, czy w praktyce tych przesiadek nie udaje się realizować, bo często występują spóźnienia części pojazdów a ten czas na przesiadkę jest zbyt krótki. Tego typu rozwiązania również można przygotować. Podsumowując, mamy do dyspozycji platformy big data, jako rzeczywiście dorobek świata informatyki ostatnich lat, który umożliwia już składowanie w wiarygodny sposób, analizę danych z opóźnieniami rzędu pojedynczych sekund bądź milisekund w zależności również od inwestycji sprzętowych. Możliwy dane o dowolnym wolumenie przetwarzać, co nie oznacza, że mamy gotowe rozwiązania jeżeli chodzi o przetwarzanie danych miejskich, że mamy jakiś wykrystalizowany, jednoznaczny kanon postępowania w tym przypadku, to wymaga rozwiązań dedykowanych między innymi ze względu właśnie na usługi transportu publicznego i na zaangażowane w ten proces silniki wyznaczania połączeń. Tego typu dobór architektury, stworzenie koniecznych komponentów, wykonaliśmy w projekcie. Efektem projektu WAWEL i tej platformy, którą w projekcie stworzyliśmy, jest możliwość gromadzenia danych za dowolnie długi okres czasu, w skali mikro, z różnych źródeł jak państwo widzieli, ich wzajemnej integracji, więc chociażby odniesienia faktu opóźnień do informacji tekstowej sprzed 8 miesięcy, że tego dnia w tym miejscu była awaria sieci wodociągowej albo był maraton, który wpłynął na funkcjonowanie systemu. Te wszystkie dane są archiwizowane i integrowane wzajemnie. To jest punkt wyjścia dla dowolnie szerokich analiz między innymi tych analiz, o których słyszeliśmy we wcześniejszych prezentacjach, tej i poprzedniej sesji. W naszych planach jest dalszy rozwój platformy, jej konkretnych komponentów. Podobnie jak w poprzednich projektach, projekcie WAWEL, sterowany potrzebami rzeczywistych użytkowników, potrzebami jednostek, które tego typu dane tworzą i które z tego typu analiz mogłyby skorzystać. Dziękuję

PIOTR CIESZEWSKI – Pomiędzy obozem pierwszym a drugim w drodze na Everest miałem największy kryzys, największy kryzys chyba w całym swoim życiu i się poddałem. Powiedziałem, że już dalej nie idę. Podnosił mnie i wspierał na duchu lider tej ekspedycji a był nim Amerykanin, który w trakcie swojej kariery zawodowej, był dyrektorem finansowym, wiceprezesem American Express i bardzo umiał z ludźmi dobrze mówić. Powiedział mi - Piotr, przegrywasz w głowie, wszystkie swoje plany, wszystkie swoje pieniądze, które zaoszczędziłeś na tą wyprawę, wszystkie swoje przygotowania. I w pewnym momencie powiedział mi, że nie, nie idę. Przegrywasz w głowie nadzieję swoich bliskich, przegrywasz w głowie nadzieję swoich bliskich i tu mnie miał, tu mnie złapał i za serce i za gardło, bo gdzieś mój dziadek mnie zabierał w góry, mój ojciec dał mi tą książkę o pierwszym zdobyciu Mount Everestu. Sens tego co robimy jest jednym z największym motywatorów w życiu człowieka, przypomnijmy sobie o tym jak zaczynamy być troszeczkę zmęczeni. On mnie zapytał wtedy, jak ci mogę pomóc? Daj mi coś do picia, daj mi coś do jedzenia. Zapraszamy na przerwę, która trochę nam się skraca, w 25 minut chyba nie damy rady, ale załóżmy, że starajmy się być dwadzieścia po tutaj, piętnaście po nie damy rady, ale może dwadzieścia po. Przypominam również o quizie, o ankiecie, lunch będzie rozdawany tutaj na piętrze. Do zobaczenia po przerwie.

MOŻLIWOŚCI I OGRANICZENIA BADAŃ - panel dyskusyjny

PIOTR CIESZEWSKI: Dobra, jest już? Dobra. Zapraszamy, zapraszamy, proszę zająć miejsca, żebyśmy skończyli o czasie, bo transport odjeżdża o czasie zwykle, mam nadzieję taką. I niektórzy muszą na ten transport zdążyć. W związku z czym, zapraszamy. Zapraszamy, śmiało. Byłem przy każdym stoliku przy obiedzie już, zapraszając. No i nie wiem jak to robić. Ale czy my mamy wszystkich? Zajmę nasz czas – zostali najwytrwalsi. Połowa tych co próbują wejść na Everest, wchodzi. Jest to bardzo dokładnie liczone przez Ministerstwo Turystyki i Awiacji z Nepalu w Katmandu, w miejscowości stolicy tego kraju. Połowa wchodzi. Mamy tutaj mniej więcej połowę. Kierunek obóz trzeci, to jest wejście w sąsiada Everestu. Sąsiad Everestu to jest góra pod tytułem Lhotse, dosyć znana w historii naszego himalaizmu, tam zginął wielki polski himalaista Jerzy Kukuczka. Największy himalaista świata, tak naprawdę, moim zdaniem. Dobra, zapraszamy teraz na panel. Na panel dyskusyjny dotyczący możliwości i ograniczenia badań. Moderatorem tego panelu będzie pan doktor Bartosz Mazur z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego. Prosimy pana doktora, prosimy o zaproszenie gości – panelistów.

DR BARTOSZ MAZUR: Dzień dobry państwu. Ja tutaj chciałbym zaprosić do panelu panią Joannę Nogę-Bogomilską, która jest radcą prawnym w departamencie zarządzania danymi w Ministerstwie Cyfryzacji. Tutaj, proszę, tutaj, to już wszystko organizatorzy uporządkowali. Także nie mamy wcale tak, że możemy sobie pozwolić na zbyt wiele. Znaną i już tutaj poznaną, panią Anetę Kostelecką z PBS, starszego managera do spraw projektu. Pan profesor Olgierd Wyszomirski, dyrektor zakładu zarządu komunikacji miejskiej w Gdyni oraz Uniwersytetu Gdańskiego. Oraz panią profesor Elżbietę Załogę, która przyjechała do nas ze Szczecina z Uniwersytetu. Poproszę jeszcze o obecność pana Sławomira Podgórskiego z OVE Arup & Partners International Limited i tutaj bardzo prosiłbym o prezentację wprowadzającą do naszego tematu, czyli możliwości i ograniczenia badań. Ja tutaj pozwolę się odnieść, że skoro Ministerstwo w Nepalu bada ile osób weszło na Everest, to ja byłbym ciekaw czy są też prowadzone badania ile osób z tego Everestu zeszło. Zapraszam panie Sławomirze.

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Dziękuję bardzo, dzień dobry państwu. Ja reprezentuję zespół konsultantów pracujących pod firmą firmy OVE Arup, która została wybrana jako doradca techniczny

dla Centrum Unijnych Projektów Transportowych, doradcą ekonomicznym, technicznym i prawnym. Jednym z zadań, które powierzono nam do wykonania była analiza uwarunkowań dotyczących badań ewaluacyjnych w kontekście obowiązujących przepisów prawa. I oczywiście w pierwszym punkcie zderzyliśmy się z tym że od 25 maja tego roku jesteśmy w rzeczywistości określonej mianem RODO, tu jedna uwaga, właśnie do informacji z poprzedniego panelu dotyczących badań komunikacyjnych na Śląsku: niestety RODO jeszcze wtedy nie było, a teraz to RODO mamy. W tym zespole też brałem udział ze stronu IMS-u, który analizował te badania i to co wtedy było możliwym, teoretycznie może być możliwe teraz, ale nie do końca. Trzeba to będzie wszystko jakoś zweryfikować.

Zidentyfikowaliśmy w ramach tej analizy wyzwania, które stoją przed CUPT-em a przede wszystkim wymagania. Niestety mam tylko 10 minut więc będę mówił bardzo krótko. Trudno jest powiedzieć o RODO coś więcej w 10 minut, ale postaram się tylko zwrócić uwagę na podstawowe elementy, które są istotne, które trzeba brać pod uwagę przy kwestiach dotyczących badań ewaluacyjnych, i które będą stanowiły pewne ramy, w których przede wszystkim CUPT ale i beneficjenci będą musieli się poruszać w tej perspektywie przy realizacji obecnych projektów. Po pierwsze, chciałem tylko zwrócić uwagę na to, że pojawiły się pewne nowe definicje prawne. One może nie do końca odbiegają od tych, które funkcjonowały już w systemie na podstawie ustawy z 1997 roku o ochronie danych osobowych, ale jednak mają one trochę inne znaczenie i warto na to zwrócić uwagę, że po pierwsze zmieniła się definicja danych osobowych i to są tak naprawdę wszelkie możliwe informacje służące do zidentyfikowania lub które mogą pozwolić na możliwe zidentyfikowanie osoby fizycznej. Proszę zwrócić uwagę, że nacisk tych nowych przepisów RODO jest przede wszystkim na osoby fizyczne. Nazwa rozporządzenia RODO to jest Rozporządzenie o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych – to jest pierwsza część tej nazwy i ona jednoznacznie wskazuje na to, że podmiotem chronionym są osoby fizyczne, a nie same dane. To jest takie przesunięcie tych akcentów z obecnych przepisów prawnych na to, co RODO próbuje nam, do naszego sposobu myślenia wdrożyć, czyli to, że tak naprawdę ochrona danych osobowych to jest nic innego jak ochrona praw i swobód osób fizycznych, obywateli Unii, szeroko pojętej. Proszę zwrócić uwagę na to, że to jest odejście od pewnej zasady formalizmu, która do tej pory pozwalała spełnić pewne obowiązki w zakresie ochrony danych osobowych i wyczyścić z odpowiedzialności z tytułu ewentualnego naruszenia tych danych. Teraz całe to ryzyko, w zakresie ochrony danych, jest przerzucone na administratorów i na podmioty przetwarzające dane osobowe. Nie będę omawiał szczegółowo przepisów, bo to nie moment i czas, ale myślę że przy dyskusji będziemy bardziej szczegółowo się do pewnych kwestii odnosić. Chciałem też zwrócić uwagę na to, że definicja przetwarzania danych została w RODO określona w ten sposób, że jest to dosyć otwarta definicja. Przede wszystkim dotyczy to operacji lub zestawu operacji wykonywanych na danych osobowych lub zestawach danych osobowych. RODO daje pewne przykładowy katalog tych operacji, ale nie jest to katalog wyczerpujący. Chciałem zwrócić uwagę, że dosyć istotnym tutaj elementem jest to, że po raz pierwszy przeglądanie danych stało się elementem przetwarzania danych, takie pasywne działania również mają charakter przetwarzania danych i to też musimy mieć na uwadze analizując kwestie danych osobowych pod rządami tych przepisów. Kolejnym fundamentem jest zgoda. Zgoda na przetwarzania danych czyli tak zwanego podmiotu danych, czyli tych osób fizycznych których te dane będziemy przetwarzać. Tutaj istotną rzeczą jest to, że forma tej zgody została bardzo uelastyczniona. Ta zgoda musi być oczywiście dobrowolna, konkretna, świadoma, w formie oświadczenia lub wyraźnego działania potwierdzającego. Ale dowód i formę w tym momencie wybiera administrator danych. On określa w jakiej formie tą zgodę chce otrzymać, ale z drugiej strony, on ponosi odpowiedzialność za udowodnienie, że miał zgodę na przetwarzanie tych danych. To jest ryzyko – zmiana fundamentalna podejścia do odpowiedzialności administratora na zasadzie ryzyka, to my bierzemy na siebie ryzyko udowodnienia jako administrator, że te dane pozyskaliśmy prawidłowo i mamy prawo do ich przetwarzania w takim zakresie i w takim celu, dla jakiego te dane zostały nam

przez te osoby fizyczne udzielone. Rozporządzenie wprowadza wiele zasad dotyczących przetwarzania tych danych, które trzeba stosować. One mają swoje odbicie w konkretnych przepisach. Z racji czasu nie chciałbym tutaj się rozpędzać, ale chciałam zwrócić tylko uwagę na kilka elementów, a przynajmniej na te zasady, które mają fundamentalne znaczenie. Przede wszystkim, zasada poufności i integralności danych. to jest zasada, która tak naprawdę przerzuca odpowiedzialność za zabezpieczenie tego systemu danych pod kątem zabezpieczenia technicznego i faktycznego na administratora. Te dane powinny być w taki sposób zabezpieczone technicznie, żeby nigdy nie nastąpiło po pierwsze, naruszenie ich integralności a po drugie udostępnienie i ujawnienie tych danych. Legalizacja przetwarzania, RODO wskazuje podstawy prawne na jakich można przetwarzać te dane. Oczywiście, zgoda osoby jest tylko jednym z tych elementów. Mogą to być przepisy ustawy, mogą być to uprawnienia wynikające z aktów szczególnych, może być to umowa lub wykonywanie czynności zmierzających do wykonania przygotowania umowy z osobą fizyczną. Są to bardzo szczegółowe przepisy, które mówią kiedy przetwarzanie danych jest legalne. Istotnym nowym elementem, bardzo rozbudowanym jest tak zwany związek informacyjny. Tak naprawdę to jest uprawnienie podmiotu danych, czyli tej osoby fizycznej, której dane przetwarzamy, do wykonywania różnych czynności w odniesieniu do danych, które udostępniamy. Przede wszystkim, proszę zwrócić uwagę na prawo do tak zwanego bycia zapomnianym. Ja mam w każdej chwili prawo, jako osoba fizyczna, wycofać swoją zgodę na przetwarzanie tych danych i muszę mieć techniczną możliwość na dokonanie takiego działania. Administrator danych ma obowiązek umożliwienia mi wykonywania tych moich obowiązków informacyjnych. W odniesieniu do CUPTu, ta nasza analiza wskazała jednoznacznie, że aby w ogóle rozmawiać o przetwarzaniu danych, CUPT w zakresie danych, które pozyskuje w ramach swoich prowadzonych badań, musi uzyskać po pierwsze, zgody osób fizycznych na przetwarzanie tych danych i to zarówno w zakresie danych dotyczących beneficjentów jak i danych dotyczących innych osób, których dane są uzyskiwane w procesie na przykład badań, a potem wykorzystywane do różnych procesów ewaluacyjnych. CUPT będzie musiał udowodnić za każdym razem, że ma zgody tych wszystkich osób. Nie będzie na przykład takiego do mieniania, że jeśli jest umowa o dofinansowanie z beneficjentem i w tej umowie są dane osobowe jakiejś konkretnej osoby fizycznej, to nie jest wymagana zgoda tej osoby na przetwarzanie tych danych. To są nowe elementy których do tej pory w kontraktach czy umowach CUPTowskich nie stosowano. Oczywiście CUPT będzie zobowiązany do realizacji obowiązku informacyjnego. Będzie musiał spełnić wszystkie przesłanki dotyczące cofnięcia zgody na przetwarzanie tych danych. Jeżeli będzie powierzał te dane podmiotom zewnętrznym do przetwarzania, czyli tak zwanym podmiotom przetwarzającym dane w rozumieniu przepisów RODO, to podstawą przekazania tych danych będzie umowa zawarta na podstawie artykułu 28, rozporządzenia RODO. Ten przepis mówi dokładnie co w takiej umowie powinni się znajdować. Bardzo istotnym elementem jest określenie celu dla którego są te dane pozyskiwane, celu jakim te dane będą przetwarzane, przez jaki okres te dane będą przechowywane. To też jest bardzo istotny element, że danych nie można przechowywać przez czas nieoznaczony, co ma istotne znaczenie dla procesów ewaluacyjnych, ponieważ już w czasie pozyskiwania tych danych trzeba określić czasokres przechowywania tych danych. czyli my musimy wiedzieć na jak długo te dane będziemy potrzebować i dla jakiego celu tych danych będziemy potrzebować w przyszłości. Oczywiście te umowy powodują też że te podmioty które będą przetwarzać dane na zlecenie CUPTu będą też ponosić odpowiedzialność za przetworzenie tych danych ale to nie zwolni CUPTu z całkowitej odpowiedzialności za fakt naruszenia przepisów dotyczących RODO. Aby wykazać brak swojej winy odpowiedzialności trzeba będzie wykazać że dołożyło się wszelkiej należytej staranności przy powierzaniu tych danych podmiotom zewnętrznym i wykazać jakimi środkami zapewniliśmy to pełne bezpieczeństwo i dlaczego akurat nie te uchybienia nastąpiły i co było ich konkretną przyczyną. I teraz sposób zabezpieczenia tych danych musi być też adekwatny do ryzyk, które są związane z udostępnieniem, ujawnieniem, charakterem tych danych. Tak naprawdę cały ten proces dotyczący

stworzenia mechanizmu zabezpieczenia danych po stronie CUPTu powinien się zacząć od analizy ryzyk. Jakie ryzyka mogą nastąpić w zakresie przechowywania tych danych, naruszenia tych danych, ujawnienia, nieprawidłowego wykorzystania i obowiązkiem CUPTu jako administratora danych będzie to, aby takie dobrał środki techniczne, faktyczne i prawne, aby wyeliminować te wszystkie możliwości naruszenia tych danych, tak aby nie doprowadzić do naruszenia praw osób fizycznych które powinny być tymi przepisami chronionymi. To jest rzeczywistość, w której będziemy funkcjonować w tej perspektywie finansowej i myślę, że to są te uwarunkowania i ograniczenia, które musi wziąć pod uwagę zwłaszcza w procesie badań ewaluacyjnych. To wytycza też ramy naszej dyskusji panelowej, którą za chwilę będziemy toczyć. Bardzo przepraszam za ekspresowe tempo, ale trudno jest 120 stron rozporządzenia RODO w 10 minut streścić. Myślę, że to na tyle na początek, a oczywiście w trakcie dyskusji postaram się rozwinąć tę kwestię, ewentualnie pozostali paneliści. Dziękuję bardzo.

DR BARTOSZ MAZUR: Dodatkowo jeszcze trzeba powiedzieć, że na końcu jest seria pytań z sali, także jeżeli są jakieś kwestie do dopowiedzenia to jak najbardziej będzie to możliwe. Proszę państwa, temat możliwości i ograniczenia badań pozwolę sobie zacząć od takiego tematu, powiedziałbym bardzo szerokiego. Polityka transportowa, formułowanie tej polityki, w jaki sposób statystyka się do tego przyczynia. Pani profesor, Pani ma największe chyba doświadczenie w takich dokumentach właśnie wysokiego szczebla i ja czasem jak czytam, przeglądam tego rodzaju dokumenty, to mam wrażenie, że te statystyki, które są wykorzystywane, które są przynajmniej pokazywane w dokumentach, są dość ogólne. Czy faktycznie jest to tak, że tylko i wyłącznie takie ogólne statystyki przesądzają o kształcie całego dokumentu, czy też na etapie tworzenia sięga się gdzieś głębiej? Czy mógłbym prosić o kilka słów na ten temat?

PROF. ELŻBIETA ZAŁOGA: Dziękuję bardzo, dziękuję przede wszystkim za zaproszenie do udziału w debacie i tej interesującej konferencji. Oczywiście bardziej to moje doświadczenie może wynika z tego, że brałam udział, w okresie przygotowania się do członkostwa w Unii Europejskiej, w procesie dostosowania statystyki polskiej do statystyki tej międzynarodowej, organizacji międzynarodowej. W efekcie tych prac, trzeba powiedzieć, powstał projekt ze środków FARowskich, finansowany w 1996 roku projekt o nazwie „it is”, czyli zintegrowany system statystyki o transporcie, przygotowany dla naszego resortu transportu. Tutaj międzynarodowy udział innych pozwolił nam na stworzenie, na tamten czas, tamte warunki, czegoś co było, wydawało nam się, doskonale jeżeli chodzi o informację jako narzędzie do strategii transportu. Natomiast odpowiadając wprost na pytanie, powiem że te dokumenty strategiczne rzeczywiście są sformułowane i powinny według mnie być formułowane na tych bardzo ogólnych danych, które dostarcza statystyka, ponieważ dokumenty strategiczne mają średnią albo długookresową perspektywę, w związku z tym jest to jak najbardziej zasadne, tutaj szczegółowość danych nie jest wymagana i myślę, że tutaj Główny Urząd Statystyczny, który już w latach 90tych powołał, najpierw była to inicjatywa takiego oddziału statystyki morskiej, ona teraz się przerodziła w jednostkę, która zajmuje się statystyką transportową, akurat ma lokalizację w Szczecinie i przyznam, że na tym etapie tworzenia też byłam poproszona, nawet przez jakiś czas pracowałam na pół etatu w Głównym Urzędzie Statystycznym, o podpowiedzi jakie informacje powinny być w statystyce tej naszej publicznej jako podstawowe dla wykorzystania w programach rozwojowych i również dla takiej bieżącej analizy naszej naukowej i innej, to się rozrasta. Nasz urząd statystyczny podejmuje wiele projektów w ramach Unii Europejskiej, które coraz wyraźniej i może szczegółowiej definiuje pewne obszary informacji potrzebnej i tej informacji udziela. Natomiast przyznam, że stosujemy inną metodologię w ocenie tej rzeczywistości statystycznej. Rzadko posługujemy się już tymi metodami które kiedyś były wykorzystywane przez naukę, jak ekstrapolacja trendów i wskazywanie trendu zmian zjawiska. Coraz częściej korzystamy z metod heurystycznych, czyli z wiedzy eksperckiej, intuicyjnej, ale ta, która uwzględnia tą turbulencję naszego

środowiska, naszego otoczenia. Dziękuję bardzo.

DR BARTOSZ MAZUR: Właśnie pani profesor dość płynnie przeszła do drugiego pytania, które chciałem zadać panu profesorowi. Pan profesor jako praktyk na poziomie miejskim, czyli tym który jest znacznie bliżej człowieka, ma na co dzień do czynienia z pewnego rodzaju koniecznymi do podjęcia decyzjami. Jaki właśnie dzisiaj stosuje się metody? W jaki sposób dane można wykorzystać przy podejmowaniu decyzji na przyszłość? Ponieważ ja przedwczoraj słuchałem prezentacji z Wiednia, gdzie mówiono o tym, że w Wiedniu jest woda ze źródeł alpejskich, dlatego że 500 lat temu wybudowano akwedukty. I też mówiąc o infrastrukturze myślimy o pewnej dalszej perspektywie, stąd też właśnie chciałem spytać, już pani profesor zasugerowała odejście od takiej prostej ekstrapolacji trendu. Jak to się dzisiaj wykorzystuje, te dane które są do predykcji przyszłości?

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Ja za ekstrapolacją trendu też nie jestem. Natomiast, mnie są bardzo potrzebne dane z prowadzonych przez nas od ponad 30 lat badań preferencji i zachowań transportowych. Takie badania zacząłem prowadzić jeszcze w ramach Uniwersytetu w połowie lat 80tych, natomiast w ZKMie prowadzę je od 1994 roku, co dwa, trzy lata, ale mam co raz większy problem z pozyskaniem z tych danych informacji, do których mógłbym mieć pełne zaufanie. Dlaczego? Dlatego, że nie jestem w stanie uzyskać reprezentatywności danych. My się próbujemy pocieszać, żeby nie powiedzieć oszukiwać, że tą reprezentatywności danych uzyskujemy, ale ja myślę że w pani chyba znajdę, jako autorce książki z badań marketingowych, czy ja panią myślę? Ah, małżonek, przepraszam bardzo, bo często cytuję tę książkę, gdzie jest bardzo ciekawe podejście do wymogów dotyczących reprezentatywności badań. No i niestety, z przykrością muszę powiedzieć, że w świetle chociażby tej wspaniałej książki „technika random route” nie zapewnia reprezentatywności danych, a my wszyscy próbujemy się tutaj czarować że to jest panaceum na reprezentatywność. Natomiast tradycyjne losowanie po pierwsze, nie daje dobrej listy, bo już inni ludzie w dużym stopniu są zameldowani a inni zamieszkują, a jeszcze większy problem mamy z odmowami – ludzie po prostu dzisiaj są tak zapatrzeni w siebie, w tą jakość życia o której ciągle tutaj mówimy, a elementem tej jakości życia jest właśnie marnowanie czasu na coś, co w danym momencie im się wydaje bezużyteczne. Więc tutaj wspaniale, że PBS proponuje te kampanie przed rozpoczęciem badań, żeby ludzi przekonać, zachęcić, kto wie czy niedługo nie trzeba będzie płacić za to, że ktoś będzie chciał wziąć udział w badaniach, może to się okaże jakimś bodźcem. Ale nie wszyscy potrzebują pieniędzy, więc zwłaszcza takich niewielkich, w związku z tym to też nie jest metoda więc te odmowy powodują, że ta reprezentatywność spada nam podejrzewam, że w tegorocznych badaniach spadnie po raz pierwszy poniżej 50%. Co, przynajmniej w moim przypadku będzie powodowało jednak duże ryzyko trudności wewnętrznego przekonania że mam do czynienia z wynikami badań o charakterze reprezentatywnym i w związku z tym, że bez ryzyka popełnienia większego błędu mogą na podstawie tych informacji z badań podejmować trafne decyzje i to samo oczywiście dotyczy ewaluacji projektów.

DR BARTOSZ MAZUR: Właśnie temat reprezentatywności pozyskiwania danych, a jest przecież co raz więcej danych, które są generowane automatycznie. Ja bym teraz chciał zapytać panią mecenas Bogomilską, jak się zapatruje państwa departament, państwa resort na upublicznianie danych na przykład z baz CEPIK? Bo chociażby taka informacja jak przebieg samochodów pomiędzy poszczególnymi wizytami w stacji diagnostycznej, to jest bardzo cenna informacja dotycząca ruchliwości. Tyle tylko, że po pierwsze, trzeba to jakoś zanonimizować, po drugie też coś z tym trzeba zrobić. Czy państwo mają pomysł w jaki sposób z tego typu danymi postępować?

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Słysząc mnie, tak? Przede wszystkim dziękuję za zaproszenie tutaj na

konferencję i na panel. Niezwykle ciekawy temat, muszę powiedzieć że właśnie badania nie są mi obce zarówno tak jak pan profesor wspominał ze względów rodzinnych, jak też i zawodowych. Do tego RODO, które tutaj Ministerstwo Cyfryzacji dzielnie wdrażało, to znaczy na tyle, na ile ono wymagało wdrożenia. Bo jest takim aktem bezpośrednio obowiązujący. Natomiast jeśli chodzi o samą bazę CEPIK to trzeba pamiętać, że są dwie kwestie: jedną kwestią są dane osobowe zawarte w tej bazie i tutaj w tym zakresie trzeba pamiętać, że przepisy jasno określają i są jednoznaczne, że te dane nie mogą być udostępniane w taki sposób dowolny to znaczy prawo o ruchu drogowym ściśle określa odbiorców tych danych, jest przepis 80C i następnie określają jakie podmioty mogą uzyskać dostęp do tych danych, danych osobowych, które są zawarte w samej ewidencji. Także w tym zakresie wielkich możliwości nie ma, jest oczywiście też przepis, który umożliwia nam, osobom, które wykażą interes prawny ale nie o tym tu mowa. Natomiast jeżeli chodzi o dane statyczne, dane oderwane od danych osobowych, więc o takich możemy mówić, to w samej ustawie prawo o ruchu drogowym, jeżeli dobrze pamiętam, są odwołania o możliwości wtórnego wykorzystania danych w sektorze publicznym i tutaj śledząc tę ustawę o wtórnym wykorzystaniu przede wszystkim jest to system na wniosek, także ciężko byłoby zestawić i trzeba się zastanowić nad tym jak zestawić..

DR BARTOSZ MAZUR: Czyli na przykład środowiska akademickie mogą wystąpić z wnioskiem o udostępnienie odpowiednio przetworzonych tych danych?

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Myślę, że tak, aczkolwiek trzeba mieć na względzie przepisy ustawy, ten indywidualny wniosek będzie rozpatrywany. Można tą ścieżką spróbować pójść i zobaczyć co nam z tego wyjdzie. Natomiast no nie ma takiej możliwości, żeby... oczywiście jest jeszcze sama ta ustawa przewiduje, z jednej strony na wniosek, z drugiej strony w biuletynie informacji, więc ewentualnie można takie inicjatywy próbować budować, żeby w pewnym zakresie jakiegoś opracowania były publikowane. Tylko to musiałaby być pewna inicjatywa, w jakim zakresie to by było potrzebne i wtedy można byłoby przeanalizować czy to jest do publikacji w biuletynie czy też jest to już indywidualne zapytanie na podstawie wniosku.

DR BARTOSZ MAZUR: Jeszcze pozwolę sobie ten temat troszeczkę pociągnąć, ponieważ patrząc na różnego rodzaju opracowania widzimy tak naprawdę dwa nurty, dwa główne kierunki dotyczące publikacji, gdzie niekiedy dane są publikowane w formie kompletnie niestrawnych plików PDF, z których trzeba później wyciągać informacje w bardzo pracowity sposób, a druga ścieżka i co raz więcej instytucji się przekonuje do tego, żeby dane upubliczniać w formie gotowych baz danych. Nawet Główny Urząd Statystyczny ma narzędzie, które w postaci aplikacji webowych umożliwiają generowanie dowolnych raportów w formie graficznej, mapowej, wykresów itp. Tutaj też chciałem spytać panią profesor, czy pani profesor widzi szansę, potencjał na wykorzystywanie danych, które niekoniecznie są zawarte bezpośrednio w statystyce publicznej, natomiast wynikają z jakichś czynności instytucji publicznych, tak jak była mowa w jednej z wcześniejszych prezentacji, chociażby dane dotyczące punktualności środków transportu. Oczywiście to są bardzo szczegółowe dane, ale chodzi mi o źródło, że to nie jest statystyka publiczna, tylko to są gdzieś indziej generowane dane. Czy takie rzeczy również powinny być brane pod uwagę przy formułowaniu polityk transportowych różnych szczebli?

PROF. ELŻBIETA ZAŁOGA: Wydaje się, że im niższy szczebel decyzyjny, tym większa szczegółowość danych jest wymagana. Dlatego kiedy mówimy o „smart cities” tych naszych inteligentnych miastach, które musimy przystosować i większość ma te plany zrównoważonej mobilności miejskiej, w duchu tych wymaganych zachowań decydentów życia publicznego, którzy są odpowiedzialni za stworzenie nie, tak jak tradycyjnie, projektów opartych na ruchu, tylko projektów transportowych opartych na

osobie, na ludziach, którzy to środowisko tworzą. W związku z tym potrzebne są zupełnie inne dane, mniej danych technicznych, a więcej danych o zachowaniach mieszkańców, o wzorcach mobilności, o gospodarstwach domowych, nie tylko jaka jest struktura tych gospodarstw ale jaka jest ich zamożność, w jakiej odległości znajdują się od głównego centrum, od sieci komunikacji. W związku z tym ta ilość danych gromadzonych rzeczywiście musi być, jeżeli chodzi o miasta, dużo większa i bardziej szczegółowa.

DR BARTOSZ MAZUR: Właśnie, tylko kwestia też samej formy. Bo to co już pani profesor zasygnalizowała, odległość od miejsca zamieszkania do miejsca pracy, miejsca podstawowej aktywności. W Warszawie zupełnie samorzutnie, z tego co słyszałem, bo nie wiem jak to formalnie było, powstała mapa, która pozwala każdemu kto się wprowadza do Warszawy oszacować, jeżeli gdzieś pracuje, bo znalazł gdzieś pracę, i jeżeli znajdzie sobie tutaj mieszkanie to pokazuje mu ile będzie jechał transportem publicznym do pracy i z powrotem. W tym momencie są takie inicjatywy, które nazywają się „Hackathonami” to są inicjatywy, które bardzo mocno angażują społeczność, konkretnie społeczność informatyków i czy tutaj Ministerstwo Cyfryzacji widzi potencjał do tego, żeby wygenerować, jeżeli my mamy pewne dane do obróbki, to ludzie najlepiej zrobią coś co będzie im potrzebne. Chyba najlepszym takim przykładem jest „open street map”, który też jest formatem niekomercyjnym, gdzie każdy może dorzucić informacje o tym, że w jakimś miejscu jest las, że wybudowano drogę i podobno ekspresówka koło Poznania tam się pojawiła wcześniej, niż w każdym innym publikatorze. Czy widzą państwo taką możliwość i czy rzeczywiście to mogłoby się przyczynić do większej transparentności życia społecznego?

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Ale jaką by pan widział tutaj rolę ministerstwa?

DR BARTOSZ MAZUR: Powiem tak, z perspektywy naszej metropolii, gdzie był też zorganizowany „Hackathon” i metropolia powiedziała: „słuchajcie, tu są dane i co z nimi można zrobić?” I w tym momencie na przykład, patrząc na ten wspomniany CEPIK, wskazać, że danych rejonach, miastach na prawach powiatu czy w powiatach ziemskich, podział jest dowolny, ruchliwość jest większa, mniejsza, jak bardzo większa, jak bardzo mniejsza, bo jeżeli mamy województwo lubuskie, to te dojazdy są zupełnie inne niż do Warszawy, gdzie do Warszawy ludzie dojeżdżają z Katowic do pracy.

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Tutaj z pewnością inicjatywa jest ciekawa i godna poszukiwań jakichś konkretnych rozwiązań, natomiast wydają się, że tutaj trzeba by znaleźć też podstawę prawną, do konkretnego działania Ministerstwa. Trzeba sobie też zdawać sprawę, ja akurat wywodzę się z biznesu i po prostu kilkanaście lat pracowałam w biznesie, więc z pewnością jestem tą osobą, która tej podstawy bardziej szuka niż tej, żeby tego nie zrobić, natomiast trzeba mieć na względzie to, że Ministerstwo działa w granicach przepisów prawa, więc w tym kierunku trzeba byłoby poszukać przepisów. Nasz departament, Ministerstwo Cyfryzacji, prowadzi szerokie działania wspomagające biznes, mamy nadzieję, że to wybrzmiewa. Natomiast tu, gdzie chodzi o dane zawarte w systemie rejestrów państwowych, którego elementem jest CEPIK, to szczególnie musimy zachować tę ostrożność. Także ten instrument przetwarzania danych wtórnie, w ramach danych zawartych w sektorze publicznym, jak najbardziej wydaje się takim narzędziem. Nie wiem jak daleko mogłabym zadeklarować jakieś konkretne działania.

DR BARTOSZ MAZUR: Nie oczekujemy twardych deklaracji.

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Nie, natomiast trzeba mieć świadomość, że takie konkretne zapytanie, jakie mogłoby być wygenerowane na gruncie ustawy, o której wcześniej wspomniałam,

będzie wiązało się z jakimś określonym działaniem administracji. Trzeba tu wyważyć, gdzie są podstawy prawne, żeby tego typu usługi wykonywać, bo my też mamy świadomość, że jako administracja, jako przedstawiciel administracji, taką usługową funkcję względem społeczeństwa jak najbardziej pełniemy. Natomiast trzeba byłoby konkretnego projektu, zapytania, usiąść i się zastanowić nad tym, co można by konkretnie zaoferować, bo otwartość jest, natomiast musielibyśmy w tych granicach prawa się poruszać.

DR BARTOSZ MAZUR: Zacytuję tutaj jednego z polityków, który wcześniej też w biznesie miał głębokie korzenie i na wywiadzie, gdzie wszedł do sektora publicznego, dość mocno, zapytano go, czy planuje jakieś wzorce biznesowe w swojej administracyjnej rzeczywistości wprowadzić, odpowiedział, że na początku planował, a potem przeczytał ustawę. To jest niestety rzeczywistość. Natomiast pozwolę sobie jeszcze zapytać panią Anetę i pana Sławomira, bo każdy chce żeby badania były jak najlepsze, a gdzie jest ten moment, kiedy trzeba powiedzieć sobie dość? Ktoś kiedyś powiedział, że lepsze od badań dobrych są badania tanie. W którym momencie, chociażby na przykładzie tych wywiadów, o których pani mówiła wcześniej, w którym momencie jest ten moment, że to nie jest apteka, 2000 wywiadów wystarczy, 3000 wywiadów wystarczy, jak to wygląda?

ANETA KOSTELECKA: Powiem tak, badania mają nie tylko być dobre, mają być do tego szybko i tanie, wszystko oczywiście razem. Mamy dwa obszary określania jakości tych badań, właściwie nawet trzy. Po pierwsze wielkość próby, o której pan zaczął mówić. Tutaj posługujemy się maksymalnym błędem oszacowań. Jak znajdziemy pierwszy lepszy symulator takiego błędu oszacowania w Internecie, to zauważymy, że od pewnego momentu zwiększanie próby o 1000 powoduje zmniejszenie błędu o dosłownie promil. Więc zwiększamy mocno koszty badania, natomiast nie zwiększamy tej precyzji oszacowań. Z drugiej strony, w przypadku tego projektu, o którym opowiadałam, tam było 95 gmin, każda chciała coś o sobie wiedzieć. Tam została postawiona dolna granica, że przynajmniej 50 gospodarstw musi być zbadanych w jednej gminie. 50 gospodarstw, średnio w gospodarstwie 2 osoby, czyli przynajmniej 100 wywiadów było z każdej gminy. Nie są to dane, które pozwolą na oszacowanie jakichś współczynników, ale gmina miała poczucie, że coś zostało zrobione, mają dane z tego projektu, coś mają namacalnego. To jest kwestia dobrania wielkości próby do to co nam jest potrzebne i kto w tym projekcie bierze udział. Ale trzeci obszar, który jest jeszcze trudniejszy do przeforsowania z zamawiającym, jest zakres pytań, które są w badaniu. Próba jest ustalona, wszystko jest fajnie, ale potem nagle dochodzi do konstrukcji kwestionariusza i okazuje się, że z podstawowego dzienniczka, który jest głównym i najważniejszym celem tego projektu, czyli spisanie dokładnie kto, kiedy, jak jeździ, powstaje nam ankieta na 45 minut, bo jedna komórka chciałaby jakieś informacje dostać, inna komórka w urzędzie chciałaby dostać inne, a trzecia komórka chciałaby jeszcze coś innego. W związku z tym, skoro już mamy tych respondentów, mamy te 15 000 osób, to zapytajmy ich o wszystko co się da, bo będziemy mieli jakieś dane. Nie wiadomo czy będziemy je wykorzystywać czy nie, ale mogą się kiedyś przydać. Ja projektując kwestionariusze i ucząc też moich pracowników konstrukcji kwestionariusza, zawsze powtarzam: „musisz wiedzieć, po co każde jedno pytanie, które znajduje się w kwestionariuszu, po co ono jest, w jaki sposób ono zostanie wykorzystane i kiedy?” Jeśli my zadając pytania w kwestionariuszu potrafimy sobie precyzyjnie odpowiedzieć, zadać te trzy pytania do każdego z pytań kwestionariusza i mamy te odpowiedzi, które faktycznie uprawomocniają obecność tego pytania w kwestionariuszu, to wtedy jest okej.

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Myślę, że kontynuując tą myśl trzeba tylko rozdzielić jedną rzecz: dane statystyczne od danych osobowych. Inne są regulacje dotyczące danych statystycznych i ich przetwarzania, a inne dotyczące danych osobowych. Na pytanie gdzie jest ta granica rozsądku, jeżeli chodzi o pozyskiwanie tych danych, RODO trochę zaczyna zmieniać nasze postrzeżenie, bo najpierw

musimy zdefiniować sobie cel, dla którego te dane mamy pozyskać. Potem nie tylko cel zbierania danych, ale też cel w jaki sposób chcemy je przetworzyć, co z nich chcemy uzyskać, musimy wiedzieć na początku. To też określa zakres tych danych, które możemy pozyskać. Nie możemy pozyskiwać danych na wszelki wypadek, nie możemy pozyskiwać danych, które nam są zbędne do jakiegoś celu. Wielkość tej próby będzie wyznaczona przez ten cel. Metodolodzy muszą określić jaka musi być ta próba, żeby ten cel zrealizować, ale musimy konkretnie wiedzieć co chcemy uzyskać i co potem z tym chcemy zrobić. To jest ta nowa filozofia, którą musimy sobie teraz postawić przed sobą, a po drugie musi być jakaś podstawa prawna, to co pani mecenas powiedziała, do tego, żeby te dane pozyskiwać. Pan tutaj wspominał o CEPIKu, CEPIK to przykład historii, która budzi wiele kontrowersji. Weźmy kwestie związane z obsługą strefy płatnego parkowania w miastach – głośny temat, teraz będziemy zmieniać strefy opłat, w centrach miast opłaty pójdą do góry, zobaczymy jak będą płacić ludzie za te opłaty. CEPIK to źródło pozyskiwania danych na przykład o osobach, które nie płacą za parkowanie i dostają mandaty. Teraz pytanie, kto może występować o te dane? Organ administracji, może występować na przykład spółka miejska, której powierzono wykonywanie tych zadań. Wszystko gra, do momentu kiedy nie zaczęto wprowadzać w miastach parkomatów z wybijanym numerem rejestracyjnym samochodu. Co się okazało? To miało być narzędzie do dokonywania analiz pomiaru mobilności mieszkańców w strefach płatnego parkowania w mieście. Jest orzeczenie sądu administracyjnego, który mówi, że nie wolno wiązać opłaty za postój, prawa do parkowania od ujawnienia swojego numeru rejestracyjnego, który jest daną wrażliwą. Możemy wymyślać wspaniałe narzędzia, ale okaże się, że prawo nas nie puszcza. Nie możemy powiedzieć, że prawo jest złe, bo to czemuś służy – jeżeli nadrzędną wartością jest ochrona tych danych osobowych, tych osób fizycznych, a nie danych osobowych, to jest ta różnica, no to niestety coś za coś. W RODO są wyjątki dla celów badawczych, statystycznych, historycznych, to nie jest tak, że nie ma furtek. Jest to pewna hierarchia wartości.

ANETA KOSTELECKA: Ja jeszcze chciałam trochę powiedzieć. Badanie na Śląsku było realizowane przed epoką RODO, ale jesteście już po realizacji projektu po RODO – robiliśmy teraz jesienią i niefortunnie, zamawiający w OPZ wpisał, że on życzy sobie żeby w efekcie badania przekazać mu zbiór danych, w którym są również adresy miejsca zamieszkania respondentów, czyli ulica, numer budynku przynajmniej. To oznaczało dla nas tyle, że musieliśmy ustalić administratora danych osobowych, którym był w tym momencie zamawiający, musieliśmy przy badaniu, które były realizowane metodą elektroniczną – na tabletach, pomimo wszystko mieć papierowe kartki A4 z całą klauzulą informacyjną i ze zbieraniem zgód po to, żebyśmy mogli te dane faktycznie przekazać zamawiającemu. Natomiast, osoby, które miały kiedykolwiek do czynienia z budową modeli, wiedzę, że te dane służą do tego, żeby je zakwalifikować do rejonów komunikacyjnych i tak naprawdę adresy nie są już na etapie modelowania zupełnie potrzebne. Jeden drobny zapis, dosłownie trzy słowa, w OPZ spowodowały, że mieliśmy taki dodatkowy wymóg do zrealizowania.

DR BARTOSZ MAZUR: Jeszcze pozwolę sobie tutaj włączyć wątek tych tablic rejestracyjnych, bo przecież tablica rejestracyjna, ktoś inny mógł przyjechać moim samochodem na parking. Natomiast, panie profesorze, pan wspominał tutaj o realizacji badań od 1994 w ramach Gdyni, a jeszcze z Uniwersytetu Gdańskiego, to jeszcze wcześniej. Poza tymi problemami, o których pan profesor wspominał, z tym że mamy co raz więcej grodzonych osiedli i tym podobne. Jak się zmieniła sama technika pozyskiwania danych? Bo jednak jest to technologicznie przepaść, między tym co było kiedyś, a tym co teraz. Czy na przykład wykorzystywane są jakieś inne metody, niż to co funkcjonowało 30 lat temu?

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Muszę powiedzieć, że mimo wszystko, ja mam największe zaufanie do wywiadu w badaniach preferencji zachowań transportowych, tu się zgadzam z panią Anetą, że kwestionariusz musi być ograniczony do rozsądnej liczby pytań i my też mamy z tym problem. Przede

wszystkim dlatego, że finansujemy te badania w dużym stopniu ze środków publicznych. W związku z tym pewne pytania są nam narzucane, jako potrzebne do podejmowania decyzji politycznych. A jakie decyzje polityczne będą podejmowane to trudno przewidzieć w danym momencie, kiedy kwestionariusz jest budowany. Natomiast bardzo dużą wagę przywiązujemy do kontroli realizacji badań i do redukcji danych. Jednak największą skuteczność w tym zakresie, moim zdaniem, w dalszym ciągu gwarantuje kwestionariusz papierowy, gdzie on jeszcze tego samego dnia musi być oddany przez firmę, która realizuje badania i jeszcze tego samego dnia jest robiona wstępna redukcja po to, żeby można było już poza tą firmą jak najszybciej skontaktować się z danym respondentem w celu uzupełnienia danych, w celu jakiejś ewentualnej likwidacji błędów, czy braku danych. Przy czym, nawiązuję tutaj do sytuacji, w której my nie jesteśmy zwolennikiem zlecenia całości badań jednej firmie. Czyli, od projektowania, poprzez zbieranie danych, poprzez redukcję i analizę, do przygotowania raportu. Ja czułbym się wyraźnie niekomfortowo, gdybym dostał gotowy raport na biurko. Redukcję robimy sami i to robienie redukcji we własnym zakresie gwarantuje nam poczucie o wiele wyższej wiarygodności danych, a do niej przywiązujemy kolosalną wagę, a żeby tak było z kolei, to jednak dla nas najbardziej przydatny jest kwestionariusz papierowy, mimo że zdajemy sobie sprawę, że są nowocześniejsze techniki, łatwiejsze z zastosowaniem, ale, moim zdaniem, gorsze jeśli chodzi o jakość danych. Dziękuję.

DR BARTOSZ MAZUR: Proszę państwa, tutaj widać tak naprawdę ile serca pan profesor wkłada w to, co na co dzień robi. Tak naprawdę jeśli się z kimś spotkamy, to po 5, 10 minutach jesteśmy w stanie ocenić na ile to, co robi, jest jego pasją, a na ile robi to tylko i wyłącznie w ramach swoich obowiązków zawodowych. Także bardzo się cieszę, że mogę pana profesora gościć. Natomiast teraz może taka chwila przerwy, ponieważ mieliśmy przez organizatorów zorganizowany quiz. Quiz miał charakter dwóch szybkich pytań. Dzisiaj w zasadzie wszyscy jesteśmy pogodzeni z tym, że większość ludzi ma samochody, natomiast promowanie zrównoważonego transportu może się odbywać w różny sposób. My jesteśmy od tych samochodów uzależnieni do tego stopnia, że jak lecimy na wakacje, to wypożyczamy samochód na miejscu, jak mamy jakąś stłuczkę, to od razu się zjawia wypożyczalnia, która nam oferuje, że z OC sprawcy będziemy jeździć. Ten samochód jest tak głęboko częścią nas, że słyszymy podczas stłuczki „uderzył mnie w drzwi”, czyli te drzwi są częścią mnie, niejako. Czytamy w prasie „mitsubishi wymusiło pierwszeństwo”, nie kierowca – samochód, sam z siebie. Dlatego pozwoliłem sobie na taką propozycję dwóch pytań, które dotyczą tego, jak można ewentualnie z samochodem momentami się rozstać. Nie wiem, czy państwo to mają na slajdzie, wyniki, jak to będzie wyglądało? Bo tu mam tylko informację „quiz, wyniki”. Są. To jest bardzo fajne, mnie to osobiście bardzo cieszy, jeżeli ponad 2/3 respondentów popiera to, żeby wokół szkół i przedszkoli były strefy bez samochodu, żeby jednak te dzieci musiały chodzić, to jest piękny prezent dla naszego młodszego pokolenia.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Panie doktorze, ale tu zgromadzonych, proszę zbadać mieszkańców. Jak na tą zbiorowość tutaj, to nie jest dobry wynik.

ANETA KOSTELECKA: Ja zawsze jestem za skracaniem kwestionariusza, ale tutaj dodałabym pytanie, szczególnie przy tym pierwszym: czy masz dziecko w wieku szkolnym bądź przedszkolnym?

DR BARTOSZ MAZUR: To było ograniczenie natury organizacyjnej. Początkowo miałem kwestionariusz bardzo rozbudowany, że skoro już tutaj państwo są, to weźmiemy i zapytamy ile dzieci, w jakim wieku i tym podobne. Natomiast organizatorzy mnie tutaj trochę przytemperowali. Słucham? (ktoś z publiczności, nie słyhać co mówi) Oczywiście, jasne, to jest dobry pomysł, bo widzę, że chyba większe zainteresowanie budzi temat chodzenia do szkoły pieszo. Kto z państwa byłby skłonny, żeby wprowadzić na przykład 500 metrów wokół szkoły, jako strefę bez samochodu? A dlaczego nie? (głosy z publiczności) Wie pan, pytanie powinno być proste, powinno być zrozumiałe.

My często popadamy w taką nadmierną akademickość dyskusji, na zasadzie: a co jeśli przyjedzie karetka? a co jeśli będzie pożar? a co z mieszkańcami, którzy mieszkają w tej strefie? czy oni mogą wjechać czy nie? co z dziećmi niepełnosprawnymi? Natomiast generalnie chodzi o to, żeby pokazać pewien trend, żeby nawet zasygnalizować problem ludzi, którzy nie wjeżdżają z dziećmi do szkoły tylko i wyłącznie dlatego, że są schody. Tak wygląda rzeczywistość. (głos z publiczności)

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Bo mamy listę uczestników i głosowanie może...

PROF. ELŻBIETA ZAŁOGA: Naruszyć RODO.

DR BARTOSZ MAZUR: Jest to ujawnianie poglądów. (dyskusja bez mikrofonu, głosy z publiczności)
Tak, tak. Panie profesorze, ja jeszcze kiedyś, w dawnych czasach, właśnie te lata 90., jak zaczynałem studia, byłem zafascynowany tym, jak u pana profesora zawsze wysoko była bezpośredniość jako postulat i zastanawiałem się, na ile aż tak wysoki poziom bezpośredniości wynika z tego, że na biletach jednorazowych trzeba płacić za następny bilet w momencie przesiadki. Czy w sytuacji, gdyby to wprowadzić w taryfie czasowej przesiadkowej, czy ten postulat byłby istotnie niżej albo przynajmniej mniej istotny?

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Nie byłby. Taryfa odgrywa w tej chwili niewielką rolę, jeśli chodzi o wybór. Najważniejszy jest czas podróży i wygoda, także dla rodziców bezpieczeństwo. Wczoraj z panią o tym rozmawialiśmy przy kolacji. Wydaje mi się, że rodzice często w trosce o to bezpieczeństwo dzieci, chcą żeby podróż transportem publicznym, możliwie w największym stopniu, przypominała podróż samochodem. Jednym środkiem transportu, jedna osoba może dziecko gdzieś odprowadzić, druga może z autobusu odebrać, jeżeli jedzie na przykład od rodziców do dziadków. A z tą szkołą, widać jak dużą wagę ludzie przywiązują do tego, żeby jednak to dziecko podwieźć pod szkołę, nie koniecznie pod samą szkołę, te 500 metrów nie będzie stanowiło problemu, to dziecko z kolegami, koleżankami dojdzie. Zdarzyła mi się kiedyś niefortunna wypowiedź, na komisji rady miasta. Zwróciłem uwagę, że w okresie jesienno-zimowym niestety środki transportu publicznego są troszeczkę niekorzystne dla wrażliwych dzieci, z punktu widzenia wirusów i bakterii. Proszę sobie wyobrazić, to też jest brane pod uwagę, to też wynika z naszych badań.

DR BARTOSZ MAZUR: Panie profesorze, moja córka miesiąc temu zaczęła sama jeździć autobusem, w sensie sama, także to co pan profesor teraz powiedział, to ja odczuwam.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Ale pan jest znany z odważnych decyzji.

DR BARTOSZ MAZUR: Natomiast mam jeszcze w ramach przerwy takie pytanie do wszystkich: jak zadawać dobre pytania? Oczywiście jest, że każdy woli być młody, piękny i bogaty, niż stary, brzydki i biedny. W związku z tym, jak formułować pytania, żeby mieć..

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Nawiązuje pan do mojego wieku.

DR BARTOSZ MAZUR: Nie, pan profesor jest bogaty, młody i piękny! W jaki sposób formułować tak, żeby uzyskać celne odpowiedzi?

ANETA KOSTELECKA: To jest niezwykle trudne pytanie i nie wiem czy jestem w stanie tak odpowiedzieć, nie ma takiej jednej odpowiedzi. Na pewno musimy uświadomić sobie, że jako ludzie mamy tendencje do otaczania się ludźmi podobnymi do nas. Jeśli rozmawiamy o jakichś pytaniach w naszym otoczeniu, bardzo prawdopodobne jest, że te odpowiedzi które uzyskamy, będą się zgadzały z tym, co sami czujemy. Natomiast jeśli chcemy spojrzeć na to co się dzieje faktycznie w otoczeniu, poza naszym najbliższym otoczeniem, fajnie byłoby podpytać, zaczerpnąć opinii osób nie z naszego środowiska, to jest pierwsza kwestia, żeby tak spróbować. Druga sprawa, myślę że

w badaniach transportowych bardzo mało powszechne są badania jakościowe, szczególnie przy wyłapywaniu tych motywacji, które są. Zazwyczaj jest lista 17, czy 25 dlaczego wybierasz samochód, lista 25 cech i zaznaczamy. Te dane nic nie znoszą, bo zawsze wyjdzie wygoda, zawsze wyjdą oczywiste hasła. Natomiast badanie jakościowe to jest coś, gdzie takie tematy można pogłębić i te pytania, nie wiem czy państwo wiecie na czym polegają badania jakościowe? Zbiera się grupa 6 bądź 8 osób z moderatorem i moderator ma tylko ogólny zarys, on wie tylko jakie informacje ma wyciągnąć, ale ma pełną dowolność tego, w jaki sposób będzie pytał, jak bardzo będzie drążył, jak będzie wyciągał te ukryte motywacje, które są w respondentach, w tych osobach. Myślę, że jeśli chodzi o takie miękkie rzeczy, o pytania o miękkie rzeczy, to zdecydowanie badania jakościowe są za mało używane również w badaniach dotyczących transportu. Jeśli chodzi o dzienniczki podróży, to tutaj pytamy o fakty. Od jakiegoś czasu, od jakichś 4 lub 5 lat, przestaliśmy pytać w badaniach ankietowych o źródło i cel podróży, ponieważ to było trudne do zrozumienia przez respondentów. Ja też jestem zwolenniczką ankiet papierowych, więc zapisywanie przez ankiera najpierw źródła, a potem celu podróży, a potem źródła kolejnej podróży, który był de facto celem poprzedniej, to bardzo wydłużało czas i ilość pracy ankierów, więc przeszliśmy do pytania o miejsca, które odwiedzali respondenci. Pytamy o to, gdzie był o północy danego dnia, jako źródło pierwszej podróży i potem pytamy o kolejne miejsca: szkoła – podwożenie dziecka i motywacje tego miejsca, potem praca, lunch i tak dalej. To powoduje, że respondentom łatwiej jest odpowiedzieć na to pytanie i udzielić trafnej odpowiedzi, a ankierzy mają mniej pracy.

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Jako prawnik mogę powiedzieć, że precyzyjnie, jeśli chodzi o pytania.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Dodałbym tylko, że reprezentatywność danych tutaj załatwia nam problem, że znajdują się jedni i drudzy w próbie.

DR BARTOSZ MAZUR: Jasne, teraz, jeśli można przejść już do kwestii RODO, która wybrzmiewa od samego początku. Pani mecenas, żyjemy w takiej rzeczywistości, że wszyscy co chwila klikamy w jakieś zgody, jeżeli chcemy się połączyć z Internetem, banki wiedzą gdzie wykonywaliśmy transakcje. Co na to wszystko RODO? Bo tych danych jest w tej chwili tak dużo, każdy z nas zostawia po sobie tak duży ślad, że jesteśmy w stanie o konkretnym człowieku, jeżeli dorwiemy jego telefon komórkowy, powiedzieć wszystko. A z drugiej strony mamy sektor publiczny, czy jest przepis i tak dalej?

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Rozumiem, że chodzi panu o taką sytuację, że tak naprawdę te różne cyfrowe rozwiązania umożliwiają odnotowywanie w sieci i u poszczególnych administratorów [p. Bartosz Mazur przytakuje] te wszystkie nasze aktywności. Oczywiście, już kilkakrotnie na różnych konferencjach się wypowiadałam, gdzie była mowa o tym, że bezpośrednio po rozpoczęciu obowiązywania RODO rozpoczęły się te wysiłki zgód, nie tyle zgód co klauzul informacyjnych. I wszyscy już mieli tego serdecznie dość. Na jednej z konferencji, tak „wsadziłam kij w mrowisko” rozpoczynając dyskusję, że tak naprawdę chciałabym dostać klauzulę informacyjną od tych firm, od których jeszcze nie dostałam. Te wszystkie od których dostałam, już wiedziałam wcześniej, że moje dane są przez nie przetwarzane, nie wiem kiedy, gdy zamówiłam książkę czy mam konto w banku – od tych wszystkich firm dostałam takie klauzule. Natomiast cały czas wszyscy mamy to poczucie, że te dane krążą gdzieś jeszcze, skąd ta informacja do nas nie dotarła. Mogę powiedzieć, odpowiadając na pana pytanie, że oczywiście wszyscy życzylibyśmy sobie, żeby te dane przetwarzane w celach szeroko marketingowych, były przetwarzane na podstawie naszej wyraźnej zgody. To jest zasadnicza podstawa przetwarzania danych, z której powinni administratorzy korzystać, przy przetwarzaniu w konkretnych celach. I oczywiście obok tego występuje, tutaj pan mecenas wspominał wcześniej, obowiązek informacyjny, czyli z jednej strony wyrażamy zgodę na określony cel przetwarzania, z drugiej strony powinna dotrzeć do nas informacja w jaki sposób dane są przetwarzane, w jakim

celu, przez jaki czas i tak dalej. Ale przede wszystkim z punktu widzenia tego, o czym pan wspominał, ważny jest ten cel przetwarzania. Teraz rzeczywiście na palcach jednej ręki można policzyć gdzie rzeczywiście taką zgodę wyrażaliśmy, a jednak te dane krążą. Ale proszę pamiętać o tak naprawdę dwóch rzeczach: po pierwsze zgoda nie jest jedyną podstawą przetwarzania, ta zgoda, mimo że jest w literce A jako pierwsza w artykule 6, to tak naprawdę trzeba ją czytać jako ostatnią formę, ostatnią podstawę przetwarzania danych jeśli już inne nas zawiodą. Jeżeli chodzi o wykorzystywanie danych dla celów marketingowych, taką podstawą, która już wcześniej na podstawie dyrektywy czy ustawy z 1997 roku była stosowana – ona teraz troszeczkę inaczej się nazywa, jest wykorzystanie danych niezbędnych do realizacji uzasadnionego interesu administratora. To jest taka przesłanka, która daje te możliwości przetwarzania, nawet jeśli tej zgody nie mieliśmy, tylko trzeba pamiętać o tym, że osobie której dane dotyczą, przede wszystkim powinniśmy w ramach obowiązku informacyjnego poinformować o tym, że podstawą przetwarzania jest nie tylko zgoda w tym wypadku, ale też ten uzasadniony interes, a z drugiej strony musimy pamiętać o tym, że w momencie kiedy informujemy, musimy respektować prawa czy roszczenia, które osoba zgłosi, na przykład żądania zaprzestania przetwarzania danych czy sprzeciw wobec przetwarzania danych osobowych. Druga sprawa jest taka, to dotyczy sytuacji, kiedy administrator z góry wie, że będzie te dane w ten sposób przetwarzał, natomiast trzeba mieć świadomość, że też, jestem w stanie uwierzyć, że część firm mając te dane, szczególnie w momencie gdy RODO obowiązuje od 25 maja, a te bazy funkcjonują na rynku i są budowane od lat, to w jakimś zakresie zmienia cel przetwarzania danych. RODO na to też znajduje swoją odpowiedź, bodajże artykuł 14 ustęp 4 lub jeden z ustępów artykułu 14, gdzie mowa jest wyraźnie o tym, że może zdarzyć się sytuacja, w której pierwotny cel, dla którego zebraliśmy dane, się zmienia, wtedy jesteśmy zobowiązani poinformować tą osobę, że te dane są przetwarzane w tym innym celu. Już to wiąże się z tym tematem, o którym pan mówi, mam nadzieję że to wybrzmiewa. Nie tyle jest tu problem legalności przetwarzania tych danych w tych celach. Oczywiście to ad casum trzeba analizować, czy na pewno jesteśmy w zgodzie z prawem, przetwarzając takie dane, tudzież nasi administratorzy, którzy te dane mają, czy robią to zgodnie z prawem. Bardzo ważne jest dopełnienie tego obowiązku informacyjnego. Dodam jeszcze jedną rzecz, oczywiście mamy te pół roku obowiązywania RODO, ale jest organ nadzorczy, są te przepisy, nie chciałabym tutaj straszyć, tym bardziej że nie reprezentuję organu nadzorczego, tymi narzędziami które ten organ posiada. Jeśli mówi pan z perspektywy nas, obywateli, których dane są przetwarzane przez firmę, to od tej działalności organu nadzorczego, tej polityki – miałam okazję pracować 6 lat w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów, stąd też widzę te podobieństwa prezesa Łodo do tej konstrukcji jaka jest w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów i tych narzędzi, które zyskał prezes. Tutaj bardzo ważne jest to, aby ten obowiązek informacyjny był dopełniony, a organ właściwie to egzekwował.

DR BARTOSZ MAZUR: Panie mecenasie, chciałem spytać o taką rzecz, bo jeżeli spojrzymy na badania, one są w różny sposób analizowane, a w takiej idealnej rzeczywistości powinniśmy mieć tą samą grupę kontrolną, która jest przed i po jakiejś inwestycji, żeby móc ocenić. Czy tutaj są jakieś problemy? Czy na przykład wyrażenie zgody na samym początku, ludzi którzy oceniają komunikację tramwajową w Warszawie, czy można później na podstawie tej samej zgody przepytac tych samych ludzi za dwa lata, żeby oni byli w stanie ocenić czy poprawiło się, poprawiło się ale niedostatecznie? Jak pan to widzi?

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Przed rozpoczęciem panelu z panią mecenas o tym rozmawialiśmy. RODO wymaga wskazania okresu w jakim te dane będą przechowywane. To jest problem przed którym CUPT stoi, bo żeby zbadać, ewaluować jakiś proces inwestycyjny, jego efektywność. Po jego zakończeniu logicznym byłoby sięgnąć do danych tych osób, które były ankietowane na początku żeby tą reprezentatywność jakoś zachować. Pojawia się tu kilka kwestii. Po pierwsze, że już przy tej

pierwszej zgodzie trzeba określić ten cel, wskazać ten okres na jaki te dane będą przechowywane i ten cen ewaluacyjny też od razu wskazać. Można spróbować zastanowić się nad tym, żeby nie wracać już po raz któryś do tej zgody, żeby od razu występować o tę zgodę dwojako: dla tego celu pierwotnego zbierania tych danych tej ankiety, jak również dla tego badania ewaluacyjnego, które będzie miało miejsce już po jakimś czasie, ale trzeba ten czas zdefiniować. To też jest pewien problem, jak ten czas zdefiniować, pomijając to, że u nas czasami proces inwestycyjny trwa 2 razy dłużej niż planowano i inne tego typu historie. To jest coś z czym trzeba się na pewno zmierzyć. Po drugie trzeba odpowiednio zabezpieczyć te dane, które będziemy przechowywać w sposób techniczny, ale trzeba je tak zabezpieczyć, żeby mogła nastąpić ich identyfikacja po pewnym okresie, żeby można było odszyfrować tę osobę, która w tych danych jest zapisana po jakimś czasie. Jest to konieczne również dla innych celów, ten obowiązek informacyjny, muszą mieć dostęp do tych danych, jeżeli ta osoba, która mi te dane powierzyła zażąda wykonania pewnych obowiązków określonych w RODO, to muszą mieć możliwość przypasowania tej osoby za 2, 3 lata do ankiety, którą ona złożyła czy wypełniła elektronicznie 3 lata wcześniej. Są to takie wyzwania techniczno-organizacyjne, trzeba po prostu bardzo dokładnie planować i wiedzieć na początku po co mi te dane będą potrzebne, musimy to już wiedzieć teraz, na tym etapie.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Tylko że, przepraszam, w reprezentatywnych badaniach nie ma konieczności wracania do tych samych respondentów. Można próbę wylosować na nowo i uzyskać reprezentatywność danych – jest to lepsze i skuteczniejsze

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Ja jestem tylko radcą prawnym, moje myślenie jest ograniczone.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Przepraszam, że to powiem, prawo niesamowicie utrudnia badania. W związku z tym trzeba szukać rozwiązań najprostszyc i najskuteczniejszych.

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Zgadzam się, że tu jest pewien konflikt, to znaczy powtórzę: pani mecenas powiedziała: jest możliwość wykazania interesu, który jest podstawą do przetwarzania, zbierania pewnych danych, ale myślę że tu jest pewna hierarchia wartości, która w tym systemie istnieje. Jeżeli ktoś uznaje, że ta ochrona dóbr osób fizycznych w postaci danych osobowych jest priorytetem, to niestety wszyscy inni mają już z tym problem. To jest pewna hierarchia wartości, niestety albo stety. Jeżeli mogę jeszcze, w Polsce zapanowała taka histeria jak wprowadzono RODO, powiem szczerze, pomijam już, że same środowisko wymyślało rzeczy, które w ogóle nie istnieją i nie są wymagane na podstawie RODO, typu codziennie zmieniamy hasła w naszych komputerach w pracy. W innych krajach, na zachodzie, takiej histerii nie widziałem i to mnie przeraziło, bo wyobraziłem sobie co się dzieje w Polsce, jeśli zapanowała taka histeria, to co się do tej pory z tymi naszymi danymi dzieje? Gdzie one krążą i gdzie one są? Na zachodzie spokojniej przyjęto te regulacje niż w opinii publicznej Polskiej. Wszystko się zwała na RODO i zwała się do tej pory.

DR BARTOSZ MAZUR: Tak, tak jest. Proszę państwa, jeszcze ostatnie wypowiedzi na temat celów statystyki, ponieważ spotkaliśmy się z instytucji, która, powiedzmy sobie otwarcie, rozdziela niewielkimi pieniędzmi i musi to robić w określony sposób, na podstawie określonych procedur. Tematem który gryzie każdego, kto miał do czynienia z funduszami unijnymi jest tak naprawdę określenie efektu netto inwestycji. Jeżeli weźmiemy sobie średniej wielkości miasto, które zainwestowało w tabor autobusowy, kupili 20, 30 nowych autobusów, ale równocześnie wprowadzili bezpłatną komunikację, równocześnie zmienili rozkłady jazdy i równocześnie tych autobusów jeździ więcej; w efekcie pasażerów jest więcej, ale pojawia się problem, w jaki sposób wyjąć ten efekt netto samej inwestycji. W jakim stopniu ludzie jeżdżą więcej dlatego, że autobusu są nie co godzinę, a co pół godziny, a w jakim stopniu jest to faktycznie kwestia tych nowych autobusów. Panie profesorze, w Gdyni sporo się w komunikację miejską inwestuje, już od sporu 2004-2006 w trolejbusy całkiem

dużo zainwestowano. Czy państwo mieli problemy związane z tym, że ktoś na przykład państwu zakwestionował: no owszem jest pasażerów więcej, ale to nie wynika z tego, że to jest inwestycja, ale to wynika z tego, że przy linii trolejbusowej powstało nowe osiedle?

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Na szczęście nikt nam nie kwestionował, ale mógłby. Dlatego, że nie jesteśmy w stanie, przy najlepszej metodologii, oddzielić tego efektu netto. Dlatego wolę takie projekty które mają charakter kompleksowy i nie tylko się kupuje nowy tabor, z reguły takie są wymogi i jeśli chce się być konkurencyjnym w ubieganiu o środki unijne, to trzeba szukać rozwiązań kompleksowych. Więc nie tylko nowy tabor, ale jednocześnie wydzielone pasy ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego, jednocześnie inteligentne sterowanie sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach zapewniające priorytet i jednocześnie jakieś zmiany w taryfie czy wreszcie w rozkładach jazdy. Teraz będziemy aplikować o kolejne środki i wymogi są może trudne, nowe, ale dobre dla tego efektu netto, gdyż trzeba już teraz wprowadzić rozkłady jazdy, które będą musiały obowiązywać w momencie ewentualnego uzyskania środków. Nie jest to wygodne, bo jak się nie uzyska tych środków, to się okaże, że straciło się sporo pieniędzy na wprowadzenie rozkładów jazdy, których można było nie wprowadzać i za te pieniądze zrobić cokolwiek innego, ale myślę, że jest to mimo wszystko słuszne, bowiem wtedy będą mniejsze problemy z brakiem pewności co do tego, co się uzyskało w ramach projektu. Stuprocentowej pewności nigdy nie będzie, bo człowiek jest niesamowicie skomplikowaną strukturą psychologiczną i sposób w jaki podejmuje decyzje, które wpływają na zachowania transportowe, jest trudny do przewidzenia, a czasami, tak jak przy zakupach w sklepie podejmowanych pod wpływem różnych impulsów. Oczywiście że się znoszą te różne decyzje podejmowane masowo, ale trzeba pamiętać, że są to jednak badania społeczne. Dziękuję

DR BARTOSZ MAZUR: Pani profesor, jakby pani jeszcze dwa słowa na ten temat, bo tutaj profesor bardzo słusznie powiedział o takiej kompleksowości projektów, że to powinno stanowić pełną spójność. To nie jest tak, że kupujemy nowe autobusy i one trafiają w próżnię. W jaki sposób takie rzeczy powinno się formułować na poziomie polityki transportowej, że poszczególne elementy układanki tworzą większą całość?

PROF. ELŻBIETA ZAŁOGA: Myślę że wyzwaniem dla nas jest ten zrównoważony rozwój albo zrównoważony transport. Znając cele tej polityki, on podpowiada nam zadania, które musimy realizować. W związku z tym, jeżeli przechodzimy już na szczebel miejski, który najlepiej zna pan profesor, to zwraca się teraz uwagę na to, że człowiek staje się najważniejszy i musi być powiązanie planowania przestrzennego z transportem. To, że mamy zjawisko rozlewania się miast, następuje proces urbanizacji, mówi się w światowych opracowaniach, że 82% mieszkańców będzie w miastach mieszkać do 2050 roku. My musimy zwrócić uwagę na wszystkie formy mobilności społecznej. Mówi się o potrzebie budowania w miastach obserwatorium mobilności, gdzie byłyby gromadzone nie tylko dane o komunikacji publicznej, jako takiej, gdzie mamy instytucje odpowiedzialne za to, ale trzeba integrować ruch pieszych i ruch rowerowy. Teraz zwraca się uwagę na bezpieczeństwo pieszego. Na 10 ofiar śmiertelnych w miastach 8 to piesi, więc jest to niebezpieczeństwo. Zwraca się uwagę na ryzyko, na budowanie wskaźnika ryzyka pieszego, bo jest wyższy 10krotnie niż prowadzącego samochód. Są to pewne badania, które podpowiadają w jakim kierunku iść; czy budować osiedla na obrzeżach miast, tam gdzie ludzie będą się przenosić – to wywoła zakup samochodów, bo większa odległość i te konsekwencje, które zatłoczenia miasta niosą dla społeczeństwa będą bardzo dotkliwe. To tak króciutko, bo wiem że już czas. Dziękuję.

DR BARTOSZ MAZUR: Chciałbym teraz prosić o jakieś pytania z sali, jeżeli są do prelegentów, to teraz jest najlepszy moment żeby zadać. Państwo odpowiedzą, a później jeszcze krótkie, dwuminutowe podsumowanie.

PIOTR CIESZEWSKI: Śmiało, jeżeli jest pytanie, kto pyta nie błądzi.

DR BARTOSZ MAZUR: Wszystko zostało powiedziane.

PIOTR CIESZEWSKI: Jeszcze jeden panel.

DR BARTOSZ MAZUR: Dobrze, proszę państwa, pozwolę sobie jeszcze poprosić o dosłownie minutę podsumowania od siebie. A później ja powiem, co moim zdaniem z tej dyskusji, to co wybrzmiało, co chciałbym zaakcentować. Jeśli można prosić.

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Dobrze, dziękuję bardzo za niezwykle interesującą dyskusję, bo myślę, że sporo interesujących tematów padło. Natomiast ze swojej strony mogę powiedzieć, że ministerstwo na pewno wspiera społeczeństwo, biznes we wszelkiego rodzaju inicjatywach, które mają na celu możliwe wykorzystanie tych informacji, które są w posiadaniu administracji na rzecz tego biznesu właśnie w tych granicach prawa, tym musimy się kierować. Mamy podejście bardzo pro i wspierające. Trzeba pamiętać, że RODO, pan mecenas o tym na wstępie powiedział, więc ja tylko krótko tę część podsumuję, że RODO trochę zmieniło, trochę uporządkował, ale tak naprawdę są to regulacje, które z grubsza już obowiązywały wcześniej i rzeczywiście mamy tutaj taką RODO-panikę, czy też nawet psychozę jak o tym mówimy i to obserwujemy, to chyba już się troszeczkę uspokaja.

DR BARTOSZ MAZUR: Przyzwyczailiśmy się

JOANNA NOGA-BOGOMILSKA: Tak, która jest związana z tym, że nie do końca to wdrożenie zasad ochrony danych osobowych miało miejsce wcześniej pod rządami dyrektywy. Także to chyba z tego bardziej wynika.

DR BARTOSZ MAZUR: Pani Aneto.

ANETA KOSTELECKA: Zastanawiam się, czy w kontekście tego o czym tu rozmawialiśmy, o rzetelności, reprezentatywności danych, RODO, informacji na temat przetwarzania danych, czy słusznym nie byłoby wprowadzenie takiego rozwiązania jakie jest w Stanach Zjednoczonych, czyli obowiązku uczestniczenia w badaniach mobilności. Każdy obywatel ma obowiązek wziąć udział w takim badaniu i nie ma dyskusji. Próba jest reprezentatywna, respondenci są poinformowani o sposobie przetwarzania i wszystko jest jasne.

DR BARTOSZ MAZUR: Ciekawy wniosek. Panie profesorze, jeśli można też dwa słowa.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Bardzo dobry wniosek. Ja bym nawiązał do tematu, czy tytułu tego panelu: standardy i ograniczenia. Stawiamy jak najwyższe wymagania co do standardów, wprowadzamy te standardy, to wtedy uda nam się w maksymalnie możliwym stopniu przezwyciężyć ograniczenia, chociaż wszystkich i tak nie przezwyciężymy, ale mimo wszystko róbmy badania. Dziękuję bardzo.

ANETA KOSTELECKA: Muszę to dodać: te standardy wprowadzamy wysokie, ale z głową, czyli biorąc pod uwagę i budżety i czas na realizację projektu.

PROF. OLGIERD WYSZOMIRSKI: Ale przepraszam bardzo, jeżeli jest mały budżet...

DR BARTOSZ MAZUR: Przepraszam, jako moderator muszę powiedzieć, że tą dyskusję proponujemy w przerwie kontynuować. Pani profesor, bo nie dają pani dojść do głosu.

PROF. ELŻBIETA ZAŁOGA: Dziękuję bardzo. Z ciekawością wysłuchałam wszystkie wystąpienia, ale szczególnie odnosząc się do „big data” pana profesora z Politechniki Warszawskiej. To dla nas duża możliwość wykorzystania i przetworzenia tych danych, ale jednocześnie zagrożenie wynikające nie

tylko z RODO, ale i cyberprzestępczości, które może zatrzymać nasze procesy, które przeprowadzamy jeżeli chodzi o transport i użyteczność poprzez aplikacje mobilne. Także też zwrócić uwagę na to jakie są szanse, ale i zagrożenia. Jest ustawa świeża, polska, z lipca tego roku o zapobieganiu cyberprzestępczości, ale ona nie ujmuje transportu miejskiego jako takiego. Dziękuję.

DR BARTOSZ MAZUR: Jasne, panie mecenasie.

SŁAWOMIR PODGÓRSKI: Akurat ten obowiązek uczestniczenia w badaniach mobilności nie jest sprzeczny z RODO, o ile w polskim systemie prawnym znalazła by się podstawa do tego czegoś takiego. Jest to pytanie bardziej do ustawodawcy. Chciałem powiedzieć tylko tak: nie bójmy się tego RODO tak do końca, bo faktycznie to jest taki trochę demon przerysowany. Paradoksalnie te przepisy są bardziej elastyczne niż te, które były do tej pory, tylko trzeba je trochę poznać. Jest czasami tak, że mówimy o czymś, co nie do końca jest znane. Nie bójmy się.

DR BARTOSZ MAZUR: Proszę państwa, bardzo serdecznie dziękuję za udział. Powiem tak: pani profesor wspomniała tutaj o bezpieczeństwie pieszych. W ubiegłym roku 22 pieszych w Polsce zginęło na chodnikach, czyli w miejscach przeznaczonych dla pieszych. Oni szli po niewłaściwym chodniku. To nie jest tak, że oni zginęli na przejściu dla pieszych, czy w jakimkolwiek miejscu kolizyjnym. To pokazuje jak bardzo tematy piesze są niedostrzegane i też tutaj widzę ogromny potencjał. Bardzo się cieszę, że pan mecenas wspomniał o tym, że nie możemy zbierać danych a priori, że tak sobie chcemy coś wiedzieć, tylko jest pewien cel. Bardzo bym chciał, żeby mocno wybrzmiało to co powiedział pan profesor, że człowiek jest tak skomplikowaną istotą, że nie ma co się bawić, nie jesteśmy apteką. Jeśli chodzi o kształtowanie polityki transportowej, o inwestycje transportowe, my nigdy do końca nie poznamy tego efektu netto i dobrze byłoby, żeby każdy również na etapie kontroli, weryfikacji, wniosków i tak dalej o tym pamiętał. Dziękuję państwu bardzo serdecznie, państwu również bardzo dziękuję.

PIOTR CIESZEWSKI: Dziękujemy za konkluzję, za podsumowanie. Zdradzę coś państwu, mogę coś zdradzić? Pan profesor Wyszomirski jest taki sam od wielu, wielu lat. 20 lat temu byłem studentem i miałem zajęcia z panem profesorem i miał takie samo serce do tych zagadnień, takie same serce wkładał. I też w kontakcie ze studentami, co znaczy, że taki po prostu jest. Ale dziękuję wszystkim za to serce. Dużo przeszliśmy teraz, już doszliśmy do obozu czwartego – obóz czwarty jest na przełęczy południowej pomiędzy Everestem a Lhotse, już wysokość 8000 metrów, już jest w kierunku -20, jest 40% tlenu, jest hektopaskali poniżej 400i to już jest miejsce dla najbardziej wytrwałych. Po przerwie kawowej, 10minutowej wejdziemy na sam szczyt, nie ma sensu rezygnować jak szczyt jest tak blisko, naprawdę. Zapraszam. 10 minut czyli do 10 po trzeciej.

CZY ISTNIEJĄ STANDARDY OCENY WPŁYWU? – panel dyskusyjny

PIOTR CIESZEWSKI: Mikrofon włączymy i będę miał władzę teraz większą mając mikrofon. Zapraszamy. Zajmujemy miejsca. Tak działamy żeby skończyć o czasie, czyli ten panel będzie lekko skrócony, bo transport o czasie odchodzi. Prawda, panie doktorze? Dobra. Odjeżdża, nie, czeka na nas, jest punktualny. Nie czeka ciągle, czasami jest szansa i odjedzie. (kobieta z publiczności coś mówi] O czasie, oczekuje, a nie. zapraszamy na panel: czy istnieją standardy oceny wpływu? Warto w sobie wyzwolić taką ciekawość przed tym panelem. Nie tak wsłuchać na zasadzie wysłuchać, tylko z taką: czy istnieją te standardy? Zapraszamy na scenę powoli pana doktora Michała Wolańskiego, który wprowadzi nas w ten temat, a ja jeszcze pomogę w tej frekwencji. Zapraszamy, bo na szczyt nie wejdziemy. Zaczynamy prezentacje, chodźcie.

DR MICHAŁ WOLAŃSKI: Dzień dobry państwu! Nazywam się Michał Wolański i od 10 lat mam przyjemność robić badania ewaluacyjne w transporcie. Mówiliśmy dużo o znaczeniu słowa „ewaluacja” ale pozwolę sobie je zdefiniować jeszcze raz. Dla mnie ewaluacja to proces uczenia się, zbierania wiedzy o interwencjach publicznych, które robiliśmy w przeszłości po to, by doskonalić te interwencje, które robimy w przyszłości. Z jednej strony jest to proces trudny, bo zakładamy że coś zrobiliśmy w sposób nieoptymalny, ale z drugiej strony konieczny, bo najgorsze to błędy powtarzać. Natomiast zrobienie czegoś źle raz nie jest czymś negatywnym. To jest moje rozumienie ewaluacji. Badanie które robiliśmy przez ostatnie pół roku dla CUPTu jest badaniem specyficznym bo jest tak naprawdę badaniem przygotowawczym do późniejszego badania ex post szóstej osi priorytetowej programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Co to znaczy badanie przygotowawcze? Na początku, co to jest szósta oś. Przypomnijmy sobie, szósta oś priorytetowa POLiŚu, to jest ta oś z której finansujemy projekty w zakresie miejskiego transportu publicznego w 13 aglomeracjach, w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich z wyjątkiem Polski wschodniej. Przepraszam, czas mi nie wystartował, czy to znaczy że mogę mówić ile chce? Cele badania mieliśmy dwa. Po pierwsze opracowanie metodyki tego przyszłego badania ex post, w tym pomiaru efektu netto. Efekt netto to jest taki trochę Święty Graal ewaluacji, coś co wymyślono w programach społecznych, gdzie na przykład robimy szkolenie bezrobotnych i stwierdzamy że po tym szkoleniu 65% bezrobotnych znajduje pracę. Nie wiemy czy to dobrze czy to źle, musimy znaleźć grupę która nie była szkolona, która ma podobną strukturę jeśli chodzi o wiek, o miejscowości, z których pochodzą, o wykształcenie czyli te czynniki determinujące ich szanse na rynku pracy i zobaczyć jaki był procent skuteczności tej naszej interwencji, czyli u nas na przykład 65% osób znalazło pracę, a taka grupa nieprzeszkolona w niej znalazło pracę na przykład 45%. Więc mamy pozytywny efekt netto 20%, przepraszam 25%. Albo nie daj Boże, w tej drugiej grupie, nieprzeszkolonej kontrfaktycznej 70% osób znalazło pracę. Wtedy mamy negatywny efekt netto i coś nie tak wykonaliśmy w naszej interwencji. Druga rzecz, którą robiliśmy to obliczenie wartości bazowych wskaźników przed interwencją, przez to w ewaluacji mamy problem, że już nie pamiętamy i nie mamy danych co się działo wcześniej. Nam udało się między innymi uchwycić czasy przejazdu transportem publicznym w 90 relacjach w całej Polsce, również samochodem i zobaczymy jak one się zmieniły, za kilka lat będziemy mogli to porównać. Metodyka naszego badania obejmowała między innymi wywiady CAPI domowe metodą „random route” w Szczecinie i w Zielonej Górze, korzystaliśmy z metodyki, która wypracował GUS, nieco ją zmodyfikowaliśmy. Dokonaliśmy około 1000 wywiadów, zrobiliśmy ankiety z przewoźnikami, z organizatorami, wywiady, byliśmy w każdym mieście, pomiary czasu przejazdu o których już mówiłem i wreszcie modelowanie ekonometryczne, na którym chciałem się dzisiaj skupić, mając 10 minut, a zostało mi już tylko 7 i pół. Co to jest efekt netto, to już powiedziałem, problem pomiaru efektu netto w przypadku POLiŚu polega na dwóch rzeczach: po pierwsze mamy interwencje, która jest skierowana tylko i wyłącznie do 13 obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich, to jest bardzo mało jednostek. Po drugie, każda jednostka jest poddana interwencji, w różnym stopniu, ale każda jest poddana interwencji. Nie możemy stosować klasycznych metod pomiaru efektu netto, tych które wykształciły się chociażby w tych programach społecznych. Natomiast to co możemy, możemy stosować metodę zmodyfikowaną SPSM, która pozwala na po pierwsze porównanie jednostek poddawanych interwencji w różnym zakresie i w różnej intensywności, czyli patrzymy jak się różni interwencja, jak się różni oddziaływanie i na tej podstawie tworzymy modele, które opisują skuteczność interwencji. Po drugie mamy większą dokładność modelowania dzięki segmentacji, to jest to, co się stosuje w marketingu, że nie robimy jednych działań do wszystkich klientów, tylko dzielimy na różne grupy i dopiero w tych grupach znajdujemy prawidłowości. To pozwala nam na realizację tych podejść, które są konieczne w ewaluacji, po pierwsze „counterfactual impact evaluation” czyli te metody kontrfaktyczne, porównanie co by było, gdyby nie było interwencji i „theory based impact evaluation” czyli najpierw tworzymy teorię, to jest specyfikacja modeli, potem

ją weryfikujemy. To co nam się udało zrobić w ramach pilotażu, w ramach pilotaży korzysta się z danych historycznych, przeanalizowaliśmy całą interwencję unijną w latach 2007-2013 dla 22 miast dla których mieliśmy dane, nazwy miast znajdują państwo w tabeli. Podzieliliśmy te miasta metodami statystycznymi na dwa segmenty, dzieliśmy według liczby ludności i wynagrodzenia. Powstały nam dwa segmenty: pierwszy segment miast większych i bogatszych, drugi segment miast trochę mniejszych, widzą państwo różnicę zwłaszcza w średniej ludności. W żadnym z tych segmentów nie ma Warszawy, nie dlatego że nie mieliśmy danych dla Warszawy, brak danych był u nas dużym problemem, lecz dlatego że Warszawa jest tak różna od innych miast w Polsce, że nie poddaje się modelowaniu metodami kontryfakcyjnymi, czasami mówimy, że w tym modelowaniu kontryfakcyjnym szukamy bliźniaka – Warszawa nie ma w Polsce bliźniaka i nie ma z czego metodami logicznymi tego bliźniaka stworzyć. To co uwzględnialiśmy przy naszym modelu, przy każdej zmiennej objaśnianej, bo interwencje, czy efekty interwencji, oddziaływanie, charakteryzowaliśmy przy użyciu kilku zmiennych, które pokaże państwu na następnym slajdzie, zakładaliśmy że zmiana tych zmiennych, tych wskaźników zależy po pierwsze od interwencji, po drugie od pozostałych elementów polityki transportowej, a wreszcie po trzecie od zewnętrznych determinant, na przykład gęstości ludności w poszczególnych miastach, miasta kompaktowe mogą mieć inne trendy niż miasta bardziej rozlane. Co nam się udało, to udało nam się policzyć efekt netto na próbie tych 22 miast w zakresie takich wskaźników jak: liczba przewiezionych pasażerów, przychody ze sprzedaży biletów, to jest moja ulubiona alternatywa dla liczby przewiezionych pasażerów, przychody ze sprzedaży biletów łącznie i długookresowych. W związku z pytaniami badawczymi, które były, udało się również, chociaż ten efekt nie jest wielki, pokazać wpływ na bezpieczeństwo ruchu w miastach, natomiast im dalej od interwencji były zmienne objaśniane, im dalsze było oddziaływanie typu liczba dni w roku z przekroczoną średniodobową normą stężenia pyłów czy stopa bezrobocia, tym bardziej ten efekt był nikły albo nawet przeciwny do tego kierunku, który powinien być, co wynika z tego, że tam jest tak wiele determinant, że my w tych modelach nie dosyć uwzględniliśmy ich szczegółowość ewaluując tych szóstą oś, a nie całość interwencji w zakresie czystego powietrza w miastach. To co nam pokazało to badanie, to również wartość różnych determinant poszczególnych zmiennych objaśnianych. Z tej tabeli wynikają dwie rzeczy, na której z braku czasu, a mamy go jeszcze mniej niż miało być, chciałem się skupić. Po pierwsze największą determinantą liczby przewiezionych pasażerów R^2 prawie 60% czyli to nam determinuje 60% zmienności liczby przewiezionych pasażerów to są wydatki na infrastrukturę drogową. Nie wiem czy państwa zmartwie, czy ucieszę, ale to jest tak zwana destymulanta, czyli im większe wydatki na infrastrukturę drogową, tym mniej mamy pasażerów transportu publicznego i to jest absolutnie główna determinanta tej zmiennej, to po pierwsze. Natomiast po drugie, z pozostałych determinant, zwłaszcza tego oddziaływania transportowego, na czoło wychodzą te, które dotyczą przepustowości transportu zbiorowego w szczycie, czyli liczba pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu bardziej niż praca eksploatacyjna. Czyli budujemy przepustowość systemu komunikacji miejskiej. Ile się mówi o przepustowości w transporcie, ale zawsze dróg a nie transportu publicznego. Wnioski; po pierwsze modelowanie efektu netto w małej skali POLiŚ okazało się być jednak możliwe, natomiast musieliśmy rozszerzyć próbę i trzeba będzie pewnie w tym badaniu ex post również rozszerzyć próbę o największe miasta subregionalne czy o stolicę Polski wschodniej tak, żeby poznać prawidłowości, które nam kształtują to oddziaływanie, co nam potem umożliwi oczywiście skwantyfikowanie wyłącznie oddziaływania POLiŚu. Ogromnym problemem, który mieliśmy w tym projekcie, było zebranie danych. I to nie danych tak finezyjnych i skomplikowanych o jakich mówili wcześniej dyskutanci, tylko danych tak prostych jak liczba pasażerów transportu publicznego w Krakowie bądź we Wrocławiu w 2017 roku. Te dane są sprawozdawane do GUSu. Fakt, że ścieżka krytyczna projektu była napięta, ale nie udało nam się ich uzyskać, to jest nieprawdopodobna rzecz, chociaż pisma wysyłał CUPT, więc pisma, zapytania o dane były wysyłane przez urząd publiczny. Nota bene, kiedy ja wysyłam jako obywatel

prośbę o dostęp do informacji publicznej nawet wychodzi to lepiej. Główne determinanty jakości i to nie jest wniosek tylko z badania efektu netto, ale również innych metod, które stosowaliśmy, związane są z siecią połączeń. To sieć połączeń, częstość kursowania, również dostępność miejsca siedzącego, bliskość przystanku jest czymś co sprawia, czy pasażer wybierze transport publiczny czy nie. Samochód wybierany jest i to potwierdziło wcześniejsze badanie, ze względu na większą wygodę, nie muszę się przesiadać, nie muszę czekać, ale też nie muszę myśleć na przykład jaki bilet kupić. Badaliśmy czas jazdy transportem publicznym, czas podróży, on w przypadku relacji miejskich był dłuższym transportem publicznym, w przypadku relacji aglomeracyjnych transport publiczny częściej wygrywał. W zasadzie nie czas, tylko zgeneralizowany koszt, jeżeli będą precyzyjni. Pasażerowie w naszych badaniach, gdzie były tak zwane „statementy” doklejone do wywiadu GUSowskiego „random route” częściej mówili, że oczekują przyspieszenia transportu publicznego niż wymiany taboru, czyli transport publiczny i tak nie będzie tak wygodny jak samochody, niech będzie szybszy. Ogromną różnicę zaobserwowaliśmy między Szczecinem, a Zieloną Górą. Mamy problem z tworzeniem polityk transportowych dla miast poniżej 200 tys. Mieszkańców, w Zielonej Górze dużo ważniejsze było miejsce siedzące, niska cena biletów, a i tak większość podróży była wykonywana samochodem. Wielkość efektu netto, którą wyliczyliśmy, została wyznaczona, natomiast również nie jest wielka, musimy pracować nad tym, żeby była jak najwyższa. Wreszcie rekomendacje, ostatnie dwa slajdy z mojej strony, rekomendacje metodyczne. Po pierwsze modelowanie efektu netto jest możliwe na próbie dwudziestu kilku miast, musimy zebrać te dane, możemy to robić. Natomiast taką koncepcją, którą miał CUPT zlecając nam to badanie, było pomiar efektu netto bazując na danych o „modal split” zebranych w wyniku wywiadów domowych, musielibyśmy te wywiady przeprowadzić w dwudziestu kilku miastach przed i po interwencji, to daje koszty rzędu 1,5 mln złotych jak byśmy to zsumowali. Jeżeli będziemy to robili tylko w miastach POLiSa, możemy tego efektu netto nie złapać, być może efekt brutto i tak jest tych pieniędzy wart. Jest problem z jednolitą, publiczną bazą danych o transporcie, nie ma bazy danych z której można wyczytać jaka była ta liczba pasażerów w 2017 roku we Wrocławiu, trzeba te luki wypełnić. Próbuje to wypełnić GUS, idzie to powoli, być może jest to rola dla transportowego obserwatorium badawczego. Ostatnia rekomendacja, trzeba stworzyć odrębny program badawczy dla określenia oddziaływania inwestycji w Warszawie. Nie zmierzmy tego efektu netto dla Warszawy porównując Warszawę z innymi miastami Polski. Co można robić? Albo badanie efektu netto w skali największych aglomeracji europejskich albo zastosować inną metodę badawczą, świetna tu będzie analiza kosztów i korzyści. Nie byłbym sobą gdybym oprócz tych rekomendacji metodycznych nie podał dwóch rekomendacji jak kształtować politykę transportową. Piękne są badania, z fajną metodą, ale chcielibyśmy żeby coś z tego wynikało dla decydentów. Po pierwsze, nasze interwencje nie mogą już polegać na wymianie autobusów na następne autobusy, nawet jeżeli interwencja polega na zakupie autobusów, to ona powinna wspierać rozwój sieci transportowej, stworzenie dodatkowych połączeń, zwiększanie pracy eksploatacyjnej, a przede wszystkim przepustowości w szczycie i wreszcie przyspieszanie transportu publicznego. Bardzo przyspieszamy ruch drogowy w miastach, przyspieszajmy również transport publiczny. I wreszcie kierowanie wsparcia tam, gdzie transport publiczny ma lub będzie miał konkurencyjną prędkość i cenę. Jeżeli jest w narożniku, tu nowe autobusy mu nie pomogą i ten efekt netto będziemy w ten sposób zmniejszali, a nie zwiększali. Dziękuję państwu za uwagę, przepraszam że trochę przekroczyłem czas – pół roku życia ten projekt dla mnie także chciałem trochę się z państwem podzielić.

PIOTR CIESZEWSKI: To zrozumiałe jak najbardziej, brawa. Szanowni państwo, ostatni panel dyskusyjny poprowadzi, będzie moderował ten panel współgospodarz naszej konferencji pan dyrektor Paweł Engel. Zapraszamy serdecznie

PAWEŁ ENGEL: Witam państwa ponownie i od razu mam przyjemność zaprosić tutaj na scenę pana doktora Andrzeja Brzezińskiego z Politechniki Warszawskiej, znanego już państwu pana Enrico Bernardisa z firmy TPLAN Consulting, pana profesora Janusza Lubasa z Politechniki Rzeszowskiej, pana doktora Jędrzeja Gadzińskiego z Uniwersytetu Adama Mickiewicza i pana Piotra Strzęboszewskiego przedstawiciela Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju. Szanowni państwo, na początek chciałem zrobić takie krótkie zastrzeżenie, ponieważ niestety złapaliśmy w tej naszej wędrówce na Mount Everest, jak tutaj nas pan Piotr dzisiaj prowadzi, pewne opóźnienie, niestety godzina naszego dojścia na szczyt musi pozostać niezmienną ze względu na to, że część z państwa opuszcza Warszawę i pociąg nie będzie czekał z okazji opóźnienia naszej konferencji, takiego skomunikowania nie jesteśmy w stanie zagwarantować. W związku z tym ten panel będziemy musieli trochę skrócić i naszą dyskusję przeprowadzić w trochę bardziej skondensowanej formie niż to pierwotnie planowaliśmy, ale zakładam że również z tej dyskusji wnioski będą interesujące. Proszę państwa, tytułem krótkiego wprowadzenia rozmawiamy o standardach oceny. Ponownie pojawia nam się kwestia naszego transportu na miarę. Jesteśmy bardzo oswojeni z ewaluacją czy z oceną projektów na etapie, kiedy one jeszcze nie są realizowane, kiedy mają być realizowane, kiedy chcemy pozyskać finansowanie, natomiast w niewielkim stopniu jedynie, co dzisiaj mogliśmy usłyszeć, zajmujemy się kwestią tego, jak wygląda sytuacja po ich realizacji. Jednym z podstawowych warunków funkcjonowania i podstawowych elementów oceny projektów transportowych na etapie ex ante, ale również ex post, jest kwestia związana z pozyskaniem danych dotyczących ruchu z przygotowaniem prognoz ruchu, a na podstawie tych prognoz przygotowanie analiz kosztów i korzyści. Moje pierwsze pytanie w dzisiejszej dyskusji chciałem skierować do pana doktora Brzezińskiego. Jak można scharakteryzować to oba etapy i czym one się różnią kiedy chcemy zebrać dane i przygotować prognozy na etapie ex ante i kiedy chcemy się coś o naszej inwestycji dowiedzieć na etapie kiedy ona już funkcjonuje?

DR ANDRZEJ BRZEZIŃSKI: Dzień dobry państwu. Proszę państwa, wydaje się, że zagadnienie jest złożone jak prawie wszystko w życiu. Jeżeli chodzi o analizy ex ante, one są trudne dlatego że przygotowanie projektu wymaga, już o tym rozmawialiśmy dzisiaj, zebrania zwykle bardzo dużej ilości danych, które są potem wykorzystywane w wykonywaniu analizy ekonomicznej, przechodzimy całą procedurę, szczególnie przy dużych projektach budowy modelu rachunku ekonomicznego. Na tym etapie jest dosyć duża niepewność co do danych, którymi dysponujemy. Wykonując tego typu analizy musimy sobie z tymi problemami poradzić. Z drugiej strony, te działania wykonujemy już od dłuższego czasu, metodyka jest przygotowana, są wprowadzone pewne standardy, więc można powiedzieć, że jeżeli projekty są wykonywane, one są porównywalne między sobą, bo mamy tę samą metodę ich przygotowania. Zdecydowanie trudniejszy problem jest, moim zdaniem, z analizami ekonomicznymi, czy w ogóle z oceną wpływu po wykonaniu inwestycji, dlatego trzeba by było odpowiedzieć sobie na pytanie: do czego tego typu analiza ma służyć? Jeżeli ona ma służyć temu, żeby zweryfikować te założenia, które mieliśmy przed, czy osiągnęliśmy efekty, czy rachunek ekonomiczny został dobrze zrobiony, czy wskaźniki zostały prawidłowo policzone, to tutaj mam dosyć duże wątpliwości, dlatego że zarówno przed jak i po, będziemy mieć ciągle do czynienia z różnego rodzaju uwarunkowaniami, które będą powodować niepewność w wykonywanej analizie. W analizie po można powiedzieć, że w większości przypadków będziemy mogli doprecyzować koszty inwestycyjne, bo będziemy po realizacji inwestycji. Natomiast cała ta procedura, która nas doprowadza w rachunku ekonomicznym do celu, nadal jest obarczana dużymi błędami. Znowu musimy ponowić badania i prawdopodobnie powtórzyć te same modele, które były stosowane przed, więc mam wątpliwość na ile wiarygodna jest ta ocena, jeżeli chodzi o rachunek ekonomiczny, czy analiza ex ante była dobra lub zła. To co ważne jest, można by próbować połączyć te dwie analizy traktując tę drugą jako taki mechanizm urealniania analizy przed. To znaczy, jeżeli w procedurze

mieliśmy założenie takie, że w każdym projekcie wykonujemy przed i po, to każdy wykonujący analizę przed, mający świadomość tego, że będzie wykonana analiza po, prawdopodobnie będzie staranniejszy, dokładniejszy, czy może nie będzie ulegał wpływom różnego typu przy wykonywaniu analiz tak, żeby nie być później weryfikowanym negatywnie. Do tego można by dołożyć korzyści wynikające z weryfikacji wskaźnika, bo jednak uwzględnienie rzeczywistych kosztów inwestycji, wykonanie dodatkowych pomiarów, w pewnym stopniu doprecyzuje tę wartość. Natomiast nie traktowałbym tej drugiej analizy jako takiej, w której mogło by dochodzić do stawiania zarzutów co do jakości wskaźników, które osiągane są w analizach ex ante. Tam powinniśmy weryfikować te projekty na bieżąco, w momencie kiedy jesteśmy już w procesie decyzyjnym one powinny być oceniane na tym etapie.

PAWEŁ ENGEL: To jest bardzo interesująca konkluzja, przyznam szczerze, wczoraj wieczorem mieliśmy okazję z panem Enrico Bernardisem rozmawiać, między innymi na temat ograniczeń metodycznych, które wiążą się z analizami kosztów i korzyści wykonywanymi ex-post. Ale do pana Bernardisa chciałbym skierować kolejne pytanie, również w tym kontekście, na bazie doświadczeń z wykonywaniem analiz w odniesieniu do projektów z różnych krajów. Jak pan ocenia te standardy wykonywania analiz które funkcjonują w Polsce wobec tego co funkcjonuje w innych krajach Unii Europejskiej?

ENRICO BERNARDIS: Metody, metodologie, ukształtowanie tego typu standardów, myślę że to jeden z dobrych rezultatów tej polityki spójności. Jeśli chodzi o standardy oceny ex-post, kluczowym punktem w mojej opinii jest zrozumienie dlaczego robimy taką ocenę i narzędzia będą zależały od tego celu. Myślę że widzieliśmy już ten przykład z Polski, doświadczenie do oceny waszego projektu różni się od tego co robiliśmy w komisji na przykład. Ta różnica nie wynika z tego, że standardy były inne, że jedna ocena jest dobra, a druga nie, to zależy czy ocenia się program czy projekt i czy chcemy w szczególności zrozumieć co stało się z poszczególnym projektem, czy chcemy w szerokiej skali ocenić inwestycję w dany projekt. Więc jeśli chodzi o ocenę kosztów i korzyści, bardzo ważne jest kiedy robimy ją ex-post, że nie jest to tylko sposób na sprawdzenie czy początkowe założenia były dobre, to nie jest po to, żeby powiedzieć że ta poprzednia analiza była dobra, to jest nowe badanie, które powinno być wykorzystane do poinformowania ale może też do poprawienia pewnych rzeczy, ale też ono wpłynie na kolejne decyzje, bo fakt że wykonujemy je po jakimś czasie pokazuje, że mogą być jakieś nowe dowody, jakieś nowe uwarunkowania, ale również nasze oczekiwania w stosunku do przyszłości mogą się zmienić. Kiedy ocenialiśmy w roku 2000 pewne projekty nie patrzyliśmy na przykład na wpływ na środowisko, a teraz na to patrzymy i rozumiemy, że można uzyskać wiele korzyści przez wprowadzenie pewnych zmian. Wtedy akurat tego nie uwzględnialiśmy, ale nie możemy powiedzieć że wtedy to było jakkolwiek gorsze, po prostu każdy nowy projekt pokazuje nam pewne nowe uwarunkowania.

PAWEŁ ENGEL: Dziękuję bardzo. W tej wypowiedzi pojawił się bardzo istotny wątek różnicy pomiędzy oceną ex-post pojedynczych projektów, a różnicą pomiędzy oceną całych programów. Chciałbym teraz skierować swoje pytanie do pana Piotra Strzemboszewskiego, ponieważ Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju i Krajowa Jednostka Ewaluacyjna siłą rzeczy patrzy horyzontalnie, patrzy z góry na tematy związane z ewaluacją, również ewaluacją ex-post. Pojawia się tutaj istotne pytanie, bo z jednej strony ocena całych programów musi w pewnej części opierać się również na, mówiąc w pewnym uproszczeniu, sumie ocen poszczególnych projektów. I teraz pytanie, czy tak naprawdę istnieje możliwość porównania tak różnych organizmów miejskich, które finansujemy choćby w ramach POLiŚa, to co przewinęło się w prezentacji pana doktora Wolańskiego, tak różne miasta, bo mamy z jednej strony Gdańsk, z drugiej Kraków, mamy również dużo mniejsze miejscowości, bo

mamy i Stargard i Świnoujście. Jak to wygląda z punktu widzenia jednostki odpowiedzialnej za ewaluację całych programów, całych polityk?

PIOTR STRZĘBOSZEWSKI: Dzień dobry państwu. Ewidentnie tutaj widzimy dwie kwestie: ewaluacja na poziomie projektów i pewne obiekcje i zastrzeżenia, które były tutaj już formułowane, uwarunkowania tych procesów, a na poziomie programów, pomimo tego że powiązane projekty to jednak trochę inne. Odpowiadając na pytanie, wydaje mi się że mimo wszystko jest możliwe przeprowadzanie badań, które porównają te sytuacje, w różnych ośrodkach próbujemy to robić, tylko po przyjęciu różnego rodzaju metodologicznych zastrzeżeń, przy przyjęciu pewnej zgody na pewne uproszczenia w ramach procesu badawczego. Podobna sytuacja, gdzie musimy się zgodzić dyskutując o efekcie netto. Pojawiały się tutaj głosy, które z jednej strony wskazywały, że nie jest możliwa realizacja tego typu badań, czy nie jest potrzebna, później mieliśmy przykład badania pana Wolańskiego, który pokazywał, że w założeniu, że nie jest to Graal i czysty efekt netto, jakieś bliższe określenie efektu netto interwencji jest możliwe. Z naszych doświadczeń, naszych działań, jest możliwe robienie badań de facto ogólnopolskich, to by się do tego sprowadzało, które w sposób kompleksowy będą przedstawiały sytuację w danym obszarze. Bardzo istotne w tych badaniach jest też przyjęcie jakichś wspólnych założeń dla tych interwencji, badań oraz zapewnienie baz danych, które będą też będą porównywalne dla różnych obszarów i różnych interwencji. Natomiast staramy się dążyć do tego, by takie rzeczy zapewnić, tak po krótce.

PAWEŁ ENGEL: Myślę, że pojawiło się tutaj bardzo kluczowe pojęcie wspólnych założeń. Jest to bardzo istotny element, który wynika z prac, które prowadziliśmy w ramach transportowego obserwatorium badawczego, kiedy na nasze zlecenie została opracowana ekspertyza przeglądowa dotycząca właśnie projektów transportu publicznego i założeń jakie są przyjmowane. Gdzieś daleko pod spodem, bo na etapie badań ruchu, o których też mówiliśmy, gdzie okazuje się, że nawet pomiędzy miastami inaczej definiowana jest podróż: może być to przemieszczenie na odległość większą niż 100, 300, 500 metrów w zależności od tego, gdzie było przeprowadzone badanie i później możliwość porównywania wyników, wydaje się prosta, ale okazuje się że brak tych wspólnych założeń bardzo utrudnia wykonywanie analiz porównawczych. Dotykamy tutaj kolejnego problemu, którym jest jakość i dostępność danych. Te tematy przewijały się przez cały dzień, kwestia czy ankiety w formie papierowej czy nie, do ilu danych nie udało się uzyskać dostępu, to o czym wspominał pan doktor Wolański. Moje pytanie do pana doktora Gadzińskiego: jak wygląda to z pana perspektywy, jakość i dostępność danych?

JĘDRZEJ GADZIŃSKI: Dzień dobry państwu, dziękuję za zaproszenie. Chciałbym odpowiedzieć na pana pytanie. W pierwszej kolejności powiem, że od kilku lat zajmuję się badaniem efektów inwestycji transportowych, może nie z takiej perspektywy, w skali typowo lokalnej, sąsiedztwa, nie koniecznie całego miasta czy aglomeracji. Faktycznie, napotykam czy działając w zespole, napotykamy na liczne problemy związane z dostępnością danych. Ostatnio brałem udział w takim projekcie próby diagnozy poziomu rozwoju transportu we wszystkich miastach w Polsce i tam była tragedia z dostępnością danych. De facto, w Polsce w podziale na miasta, regiony, powiaty bardzo trudno nam powiedzieć jaki jest na przykład poziom rozwoju motoryzacji, bo wspomniana baza CEPIK zawiera bardzo często nieaktualne, niewyrejestrowane pojazdy i nie umiemy w tej chwili powiedzieć, jaki jest ten poziom błędu, który jest zawarty w tej bazie danych. Nawet ten poziom motoryzacji, który jest bardzo często podawany, do którego się odnosimy, jest poziomem mocno wątpliwym, a na pewno jest jakiś procent zafałszowania tej bazy danych. Dlatego też, mam takie doświadczenia że w skali micro, działając na efektach bezpośrednich w najbliższym otoczeniu, należy opierać się na danych pozyskiwanych w sposób bezpośredni od mieszkańców, danych pierwotnych i faktycznie pytać ich bezpośrednio czy przy wykorzystaniu nowych technologii o ich zachowania transportowe. Mam tu pewne

doświadczenia, pan profesor jest przywiązany do tych klasycznych formularzy papierowych i ja również doceniam tą formę, natomiast pojawiają się pewne nowe wyzwania, czy potrzeba większej dokładności, pokazanie faktycznej dziennej ścieżki życiowej mieszkańców. Tutaj pomocą są dane w postaci danych z odbiorników GPS – udało nam się takie badanie przeprowadzić w Poznaniu z wykorzystaniem dedykowanej specjalnie napisanej aplikacji mobilnej, pilotażowe badanie na grupie studentów, gdzie możemy pokazać ich dokładną dzienną ścieżkę, bez ingerencji, bez potrzeby pytania ich codziennie o tą podróż. Nie bałbym się tych nowych technologii, one mają swoje liczne ograniczenia, których jest na razie sporo, ale dają one też duże możliwości analityczne i pewnie w przyszłości...w Holandii, co ciekawe, duże badania krajowe dotyczące mobilności są już realizowane z wykorzystaniem telefonów komórkowych i dedykowanych aplikacji. To jest pewna przyszłość.

PAWEŁ ENGEL: Myślę, że analiza życia studenckiego przy pomocy telefonów komórkowych mogłaby być dosyć ciekawa. W stosunku do całej populacji, z pewnością tu próba nie była reprezentatywna, pytanie, na ile te wyniki były reprezentatywne dla samych studentów, bo być może to jednak fakt, że coś tam mnie śledzi mogło mieć wpływ na brak pewnych aktywności, bądź też na pozostawienie telefonu w szufladzie. Do tematu „big data”, który dzisiaj też już się pojawił, za chwilę wrócimy. Skoro jesteś my przy studentach, często jest tak, że badania mobilności, w szczególności badania powadzone w środkach komunikacji publicznej, w dużej części opierają się właśnie na studentach i w ten sposób są zbierane dane, choćby o liczbie pasażerów. Chciałbym spytać pana profesora Janusza Lubasa o kwestie związane z tym, czy jest to jedyna forma, czy mamy możliwość wykorzystania tutaj innych narzędzi i jaką jakość uzyskujemy na podstawie metod tradycyjnych czy metod bardziej nowoczesnych?

JANUSZ LUBAS: Dzień dobry państwu. Jeśli chodzi o badania studentów, są to zazwyczaj zleczone prace w ramach prac dyplomowych czy licencjatu. Wtedy najłatwiej takie prace pozyskać. Bardzo często studenci wykorzystują wtedy swoją działalność na uczelni do tego, żeby skorzystać z tych danych, które są czasami trudno dostępne nawet dla różnych zewnętrznych jednostek.

PAWEŁ ENGEL: Przepraszam, czy mógłbym prosić mikrofon trochę bliżej.

JANUSZ LUBAS: Bardzo często studenci mówią, że mają trudność z dostępem do danych, mówią że prowadzący, który im zlecił prowadzenie pracy, czy na przykład ja jestem wrednym prowadzącym i mówię, że wymagam od nich takiej wiedzy której nie powinni nawet uzyskać. Często ci studenci uzyskują ciekawe efekty, nie stwierdzili że ja jestem wredny i wymagam, tylko uzyskują dostęp do tej wiedzy, którą normalne, zewnętrzne nawet informacje są trudno dostępne dla innych osób. Jakość tych uzyskanych efektów może być różna, zależy to od tego, jak studenci podchodzą do takich badań, są bardziej albo mniej solidni, to też trzeba brać pod uwagę. Jeżeli chodzi o jakość takich uzyskanych badań, również decyduje czas poświęcony przez studenta na realizację takich badań. Wiedzą państwo, większość z państwa studiowała, studenci są ludźmi oszczędnymi w czasie, robią wszystko na ostatni czas. Jak jest 5 minut, to oni mogą jeszcze iść na kawę i pozostanie im czas żeby zebrać wyniki do badań, tak się zdarza. Jeżeli chodzi o inne narzędzia, które mamy w tej chwili do badań, są firmy, mamy oprogramowanie na rynku, które pozwala firmom samym zbierać wiele danych w swoim systemie transportowym. Nie wszystkie firmy transportowe wykorzystują te wszystkie dane zawarte w tych programach, najczęściej wykorzystują informacje na temat ilu pasażerów przejechało, jaki był czas przejazdu i tak dalej. Natomiast możemy zbierać informacje które są bardziej interesujące na przykład na temat wypełnienia środków komunikacji, którymi się posługują. Z jednej strony jest to istotne, z tego względu że mamy kraje w Europie, w których obowiązuje przepis, który mówi że pasażerowi zagwarantowane jest, jeżeli kupi bilet, miejsce siedzące. Mamy dostęp do takich narzędzi, na polskim rynku są oprogramowania które na to pozwalają, możemy również zbierać informacje na ile taki środek komunikacji jest wypłeniony. Na pierwszym etapie tych badań, czy poszukiwania tego

wypełnienia pojazdu będą trudności z interpretacją, bo to wymaga czasu zebrania informacji, dopiero po tym jesteśmy w stanie coś prognozować, poszukiwać tych rozwiązań na przyszłość. Innym etapem badań na przyszłość, które mogą posłużyć do zbierania danych, są różnego rodzaju aplikacje. Był pokazany przez Politechnikę Warszawską program stworzony do zbierania pewnych informacji. Co najciekawsze, jeżeli patrzymy na młode pokolenie, to młodego pokolenia nie interesuje, że autobus odjeżdża o 14:50, jego interesuje czy autobus jest za dwie, czy za trzy minuty. Więc w aplikacjach, które będą tworzone, należałoby stworzyć taką możliwość, że osoba która będzie korzystała z aplikacji, wie do którego przystanku powinna się udać i w jakim czasie, a nie o której godzinie. Również wszystkie przesiadki, które są przewidziane, wyznaczone czasowym limitem, a nie określoną godziną. Zbieranie danych przez taką aplikację będzie łatwiejsze, jeżeli osoba będzie korzystała, możemy wymusić na tej osobie, są takie aplikacje nie wiem czy państwo korzystają z takiej aplikacji, bardzo często jeżeli skorzystamy z jakiegoś działania pojawia się obraz albo uśmiechniętej albo smutnej twarzy. Korzystając z takiej aplikacji osoba może odruchowo reagować na to, że jeżeli jest zadowolona z informacji, naciśnie uśmiechniętą twarz, jeżeli nie, będzie to twarz negatywna. To też może być w przyszłości podstawą do zbierania na bieżąco informacji wynikających z sytuacji. Jeżeli dołączymy do tego położenie pasażera, będziemy w stanie określić bardzo wiele informacji dotyczących jakości usługi, kryteriów poruszania się tego środka komunikacji, jak również szybkości i reakcji firmy zarządzającej na występującą usterkę w systemie transportowym. Dziękuję

PAWEŁ ENGEL: Dostępność aplikacji jest co raz większa, większość z państwa obecnych na sali korzysta z różnych aplikacji bądź serwisów, które właśnie w tej formie podają informacje dotyczące połączeń komunikacji zbiorowej. Chwilę temu na ekranie pojawiło się takie sformułowanie „nie bójmy się wykorzystywać nowych technologii”. Nawiązując do tego, chciałbym spytać pana doktora Brzezińskiego, ponieważ państwo, w prawdzie nie w ramach projektów związanych z ewaluacją jako taką, ale w ramach projektu realizowanego na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, o ile moje wiadomości są ścisłe, po raz pierwszy w Polsce, korzystaliście z dużych zbiorów danych pozyskiwanych od operatorów telefonii komórkowej. Jakie ograniczenia, jakie dobre strony i jakie negatywne strony zidentyfikowaliście państwo przy pracy z tymi danymi?

ANDRZEJ BRZEZIŃSKI: Już odpowiadam, tylko mam prośbę, żeby przesunąć, w dobrą stronę idziemy z tym ekranem, bo chciałem skomentować, bo podniesiono problem definicji podróży, 100, 200, 500 metrów jest na tym rysunku. Nie wiem czy państwo dyskutowaliście dzisiaj, bo troszkę się spóźniłem, ale jest poradnik GUSu, który został w tym roku opublikowany dotyczący wykonywania badań gospodarstw domowych i GUS według tego schematu już zrobił badanie pilotowe i przymierza się do badania we wszystkich regionach Polski i wprowadza pewne standardy także jeśli chodzi o definicję. Więc może warto korzystając z tego, że GUS jest dostarczycielem wielu danych także do ewaluacji, skorzystać z tych doświadczeń i wprowadzić to jako standard. Odpowiadając na pytanie, w projekcie badawczym, który realizujemy dla GDDKiA i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, wykorzystaliśmy dwa zbiory danych o cechach „big data” to znaczy, dane z nawigacji satelitarnej i z GPSów zamontowanych w samochodach, pojazdach, czyli śledzimy masowo około 8 mln podróży pojazdów na sieci i dane operatora telefonii komórkowej, innego niż ten, który był tutaj dzisiaj prezentowany, bo nie tylko Orange takimi danymi dysponuje, mamy tu 180 mln podróży zarejestrowanych w Polsce w ciągu 48 dni w roku. Bardzo różnych, letnich, wiosennych, jesiennych, letnich długich weekendów i tak dalej, chodzi o odwzorowanie zmienności, czy uśrednienie albo badanie cech zmienności sezonowej ruchu. Trochę ma to związek z ewaluacją, bo liczymy na to, że efektem tej pracy, jesteśmy już na końcówce, będzie intermodalny model podróży krajowej, drogowej i kolejowej, który przynajmniej przez GDDKiA będzie stosowany w ich projektach europejskich. Robimy też modele lokalne, metropolitarne dla Warszawy, na przykład w ramach tego projektu. Nasze doświadczenia są

raczej dobre, na początku zderzyliśmy się z dużym problemem braku dostępu do danych, dlatego że z punktu widzenia budowy tego typu modeli ruchowych potrzebny jest szeroki zakres danych, nie będę wchodził w szczegóły, on jest w dużej części w Polsce nie dostępny, postanowiliśmy go zastąpić tego typu danymi. W naszej ocenie, szczególnie jeśli chodzi o karty sim, bardzo dobrze się te dane sprawdzają, kiedy próbujemy analizować zmienność sezonową ruchu, wtedy kiedy analizujemy rozkład przestrzenny ruchu – skąd dokąd ludzie się przemieszczają i długości podróży. Dane od operatora telefonii komórkowej pozwalają na analizę danych bez rozróżnienia środków transportu, nie wiemy jaki środkami transportu poruszają się karty SIM. To są charakterystyki, które opisują podróże osób. Potrzebne są dodatkowe analizy, które potem doprecyzują jakimi środkami transportu, ale na takim poziomie ogólnych przemieszczeń osób, te dane się dobrze sprawdzały. Drugi zestaw danych, czyli nawigacje satelitarne czy GPS, dają informacje o konkretnych podróżach po sieci transportowej odbywanych samochodami. Dają możliwość analizy skąd dokąd nastąpiło przemieszczenie i z jaką prędkością. Pozwalają na przykład na analizy prędkości na sieci drogowej, co jest niezbędne w analizach związanych z modelowaniem ruchu. Dają informacje o odległościach podróży, ale znowu ograniczeniem jest to, że podają tylko informacje w podziale na samochody osobowe i ciężarowe, nie ma drobniejszego podziału. Dane masowe wydają się bardzo interesujące z tego powodu, że jest ich duża liczba, jeżeli się zdecydujemy na ich zastosowanie to wiarygodność informacji jest duża, natomiast są pewne ograniczenia. Zaczęliśmy już prezentować część wyników naszych analiz, Naczelna Izba Kontroli zainteresowała się tym i wykorzystujemy teraz tą samą technikę do różnego rodzaju analiz, które oni wykonują na przykład wpływu różnego rodzaju zakłóceń na sieci drogowej. Dane z nawigacji satelitarnej i z GPS pozwalają przede wszystkim śledzić historię wstecz, bo można kupować te dane rok, dwa lata wstecz, na przykład analizować co się wydarzyło na autostradzie A2 jak zdarzył się wypadek, który trwał kilka godzin, jak wyglądało zakłócenie. To nie jest tylko źródło danych, które może być wykorzystywane do takich analiz, o których my mówimy, ale ta ilość zastosowań jest dosyć duża. Teraz zaczynamy projekt, który polega na identyfikacji prędkości na drogach szybkiego ruchu w miejscach, gdzie one przechodzą przez tereny środowiskowo wrażliwe, z jakimi prędkościami poruszają się pojazdy na przykład na odcinkach „Natura 2000”. To wszystko można robić na dużych zbiorach danych i można je śledzić w dosyć dużej perspektywie czasowej, możemy się cofnąć w czasie, możemy na dziś zamówić te dane albo możemy zaplanować badanie na przyszłość. Wydaje się, że skoro tego typu dane są na rynku, powinniśmy je próbować wykorzystywać, co nie oznacza, że mamy rezygnować z podstawowych źródeł danych, bo tych podstawowych źródeł danych, moim zdaniem, póki co nie zastąpimy. Namawiałbym do tego, żeby głos tego dzisiejszego spotkania był taki, że koniecznie musimy zwrócić większą uwagę w Polsce na zbieranie wiarygodnych danych, nie powinniśmy się bać wykonywania tych badań, bo one nie są kosztowne w porównaniu z kosztami inwestycji, które są realizowane w wyniku analiz, które na podstawie tych danych są wykonywane. Dziękuję bardzo,

PAWEŁ ENGEL: To ostatnie zdanie jest bardzo celnym spostrzeżeniem, bo rzeczywiście koszt inwestycji idący w dziesiątki, setki milionów złotych w zestawieniu z kosztami badań, nawet o tak dużej skali, o której wspominał pan doktor Wolański, gdzie kosztowałoby to 1,5 mln zł, skala różnic jest oczywista. Wracając jeszcze na chwilę do poprzedniej wypowiedzi, chciałbym skierować swoje pytanie do pana Enrico Bernardisa. Czy tego typu doświadczenia są również z innych krajów europejskich, zbieranie i wykorzystanie danych pochodzących z nowoczesnych źródeł typu „big data” do analiz ex ante bądź ex post w procesie inwestycyjnym?

ENRICO BERNARDIS: Wydaje mi się, że jest to tendencja wzrostowa w całej Europie. Z mojego doświadczenia wynika, że są duże różnice, mówimy tutaj o rozmaitych źródłach. Prezentacja, którą widzieliśmy przed chwilą była bardzo ciekawa, ponieważ mówiąc o „big data” nie mówimy jedynie o danych z telefonów, ponieważ mamy też inne źródła, na przykład w formie tekstowej. Mówiąc

o „big data” mówimy też o treściach, które pojawiają się na Twitterze i innych mediach społecznościowych, to wszystko zalicza się do „big data” i jest bardzo zróżnicowane. To co wiem, na przykład w naszym przypadku we Włoszech, byliśmy zaangażowani w projekt gdzie wykorzystywano dane w sposób podobny jak tu w Polsce, a mianowicie do modelowania ruchu. Mieliśmy więc matrycę początku i końca podróży. W innych projektach, w które byliśmy zaangażowani, w Wielkiej Brytanii, która jest liderem takich badań. Tam z kolei wykorzystywano „big data” do walidacji danych zebranych z telefonów komórkowych, więc tych danych przybywa, są one wykorzystywane, ale stanowią one dodatek do tego, co oferują tradycyjne źródła, przynajmniej w ocenie ewaluacyjnej. Przy ewaluacji projektu odnosimy się do ram ekonomicznych, analizy CBA, zatem nie możemy poprzestać jedynie na wiedzy o tym, że osoba dostała się z punktu A do punktu B, musimy też wiedzieć jaka jest wartość tego przemieszczenia, jakie są korzyści związane z tym przemieszczeniem. Musimy też wiedzieć co by się działo w scenariuszu kontr-faktualnym, zatem musimy wiedzieć o wszystkim co wiąże się z ruchliwością, a nie tylko z samym ruchem. Większość danych dotyczy jedynie ruchu drogowego, czy innego, zatem musimy znać powód przemieszczeń i dopiero to połączyć z danymi na temat konkretnych podróży. Więc przy ocenie te dane są bardzo użyteczne, ale nie mogą zastąpić tradycyjnych źródeł. Mówiąc o stronie operacyjnej, czyli planowaniu podróży pociągami, autobusem i tak dalej, te dane są dużo bardziej użyteczne, ponieważ są w czasie rzeczywistym i mogą informować nas o różnych utrudnieniach na trasie.

PAWEŁ ENGEL: Proszę państwa, myślę że mamy przestrzeń na dosłownie jedno, dwa pytania, jeżeli macie państwo. Widzę, że nie słyszę, także w takim razie, panowie, mam prośbę – dosłownie jednodominutowe podsumowanie i chciałbym żebyśmy się skupili na następującym wątku: dotknęliśmy tutaj pobieżnie bardzo wielu ciekawych, istotnych zagadnień, ale patrząc z punktu widzenia tego, pod jakim hasłem się spotykamy, ten nasz transport na miarę i ocena wpływu; jakie są obszary do rozwoju z punktu widzenia właśnie oceny wpływu inwestycji transportowych, które elementy wskazałibyście państwo jako kluczowe? Proponuję żebyśmy rozpoczęli od pana Piotra.

PIOTR STRZĘBOSZEWSKI: Ciężko wyjść poza pewne truizmy. Pojawiły się bazy danych, jest to obszar, który niewątpliwie trzeba rozwijać. Upatruję szansę w rozwoju technologii, ale też w zwiększeniu wykorzystania źródeł GUSu, pewne projekty już są, być może trzeba usprawnić tą współpracę, wejść w większą współpracę bezpośrednią z Głównym Urzędem Statystycznym, żeby to nie było jakieś odległe ciało, do którego pan doktor Wolański, czy CUPT, pisze pisma tylko żeby to był współuczestnik tych naszych badań, wtedy mam nadzieję że dostarczenie danych będzie szybsze, a te dane będą bardziej adekwatne dla naszych potrzeb. Jest na pewno przestrzeń do rozwoju metodologii badań, choć tak jak obserwujemy w obszarze polityki spójności pewne trendy, to komisja europejska traci zapał do pewnych rozwiązań typu dalszego akcentowania metod kontrfaktycznych i wymagania, żeby wszystkie projekty były przebadane w ten sposób i dawały twarde dane. Powiedzmy, że te dwie rzeczy: rozwój metodologii, ale zapewnienie też danych dla tych badań, bo bez tego, nawet przy najlepszej metodologii, po prostu się nie da.

PAWEŁ ENGEL: Pan doktor Jędrzej Gadziński.

JĘDRZEJ GADZIŃSKI: Chciałem zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt, dużo rozmawiamy o efektach, rezultatach różnego rodzaju projektów. Warto może podzielić sobie te efekty na efekty różnego typu, czy to społeczno-ekonomiczne, przyrodnicze, bo takich też oczekujemy. Spójrzeć na te efekty w różnej skali, od skali bardzo niewielkiej bezpośredniej sąsiedztwa, po skalę całego miasta, metropolii, czy nawet regionu. Oraz korzystać z danych, które już są, ale nie bać się tych nowych technologii i łączyć te nowe technologie z klasycznymi metodami, myślę że wtedy ta ewaluacja, ocena, będzie faktycznie łatwiejsza i bardziej kompletna.

PAWEŁ ENGEL: Pan profesor Janusz Lubas.

JANUSZ LUBAS: Zgadzam się z przedmówcą, że łączenie klasycznych metod, które są nam znane i tych, które przynosi nam przyszłość, są najbardziej efektywne, ponieważ bardzo często posługując się współczesną, nowoczesną technologią trzeba ją podeprzeć tym, co wcześniej zostało zrobione, żeby ją bardziej zrozumieć, ponieważ często nowe technologie są niezrozumiałe dla osób z zewnątrz, które nie mają na co dzień z nimi do czynienia. Wchodząc na rynek, przekazując informacje na temat efektywności transportu, musimy się komunikować ze społeczeństwem, bo taki jest cel badań. Badania nie mogą być robione na półkę, nie mogą być odłożone, powinno jak najwięcej osób się z nimi zapoznać, żeby się zapoznać, język musi być prosty, zrozumiały. Więc dążymy do tego, żeby wszystkie wyniki badań, które robimy, które w jakiś sposób się pokazują, były zrozumiałe dla większości osób, nawet w ramach zrównoważonego rozwoju, który dążymy żeby dotyczył każdej dziedziny życia, również transportu. Mamy takie założenia, że zrównoważony rozwój musi być zrozumiały dla każdego uczestnika tego cyklu, a w tym wypadku cyklu transportowego. Dziękuję.

PAWEŁ ENGEL: Dziękuję bardzo, pan Enrico Bernardis.

ENRICO BERNARDIS: Zgadzam się z moim przedmówcą, poza poprawieniem metodologii i jakości samych danych, musimy jak najbardziej udostępniać wyniki. Tworzenie użytecznej polityki jest możliwe właśnie przez rozpowszechnianie wyników danych i popularyzację uczestnictwa społecznego. Kiedy robiliśmy tę ocenę, jedną z pierwszych reakcji było to, że nasza ocena była nieuczciwa, ponieważ nie zauważyliśmy pewnych ważnych aspektów i korzyści. Może to prawda, ale to jest ciekawe, ponieważ tworzenie raportu powinno być tylko krokiem w ciągłym procesie wymiany informacji pomiędzy podatnikami, a władzą. Powinniśmy nasze dane udostępniać ludziom tak, abyśmy wszyscy mogli się porozumieć i wdrażać programy na rzecz dobrostanu społecznego.

PAWEŁ ENGEL: Pan Andrzej Brzeziński.

ANDRZEJ BRZEZIŃSKI: Proszę państwa, nie mam wątpliwości, że mamy w Polsce podstawowy problem w projektach z prawidłowym sformułowaniem wariantów, które analizujemy. Możemy zbudować bardzo zaawansowane modele, bazować na wielu danych, metodycznie wykonać dobrą pracę, ale w wielu przypadkach, które obserwowałem, warianty które analizujemy, czyli scenariusz który mamy mieć zrealizowany w ramach projektu, nie jest zderzany w sposób obiektywny z innymi możliwościami, na przykład budowy trasy tramwajowej, metra, czy jakiegoś innego korytarza transportowego. Często odwołujemy się do bardzo mocno wątpliwych podstaw, dla których poszczególne rozwiązania są forsowane w ramach projektu i nawet jeżeli uzyskamy pozytywny wynik, nie jesteśmy pewni, czy te środki finansowe, które w całej Polsce wydajemy, będą się ostatecznie przekładać na rozwój gospodarczy. Czy nie można by było ich zrealizować lepiej. Namawiałbym do tego, żeby w samym procesie kontrolnym bardzo mocno zwracać uwagę na to, w jaki sposób argumentujemy i budujemy warianty, które są poddawane analizie i dlaczego ten a nie inny wariant jest tym, który ostatecznie proponujemy do realizacji.

PAWEŁ ENGEL: Dziękuję bardzo. Proszę państwa, dotarliśmy w ten sposób do końca naszego, trochę skróconego, panelu. Mam nadzieję, że mimo to, było to interesujące. Słuchając panów doszedłem do wniosku, pojawiło się jedno, moim zdaniem, absolutnie celne sformułowanie: zrozumieć mobilność. To wszystko o czym dzisiaj rozmawiamy w dużej mierze sprowadza się do tego żebyśmy jako osoby będące gdzieś w kręgu mającym wpływ na kształt polityki transportowej, czy dostarczających informacji służących do kształtowania tej polityki, właśnie potrafili po pierwsze zrozumieć mobilność, po drugie żeby umożliwić kształtowanie tej polityki transportowej w taki sposób, żeby ona służyła przede wszystkim jej użytkownikom i też, co ważne i pojawiło się w dzisiejszej dyskusji, żebyśmy

mówili o tym w zrozumiałym sposób i nie tworzyli badań, to co pan profesor Lubas powiedział, tylko dla siebie, tylko żeby to było zrozumiałe dla wszystkich. Bardzo dziękuję wszystkim panelistom.

PIOTR CIESZEWSKI: Dziękujemy, brawa. Szanowni państwo, szczyt Everestu jest mniej więcej metrażowo jak ta scena, tak jest duży albo mały. Będąc na szczycie jest się jedną nogą w Chinach, jedną w Nepalu geograficznie, bo szczyt jest szczytem granicznym i widzi się oczami wyobraźni tak naprawdę cały świat, widzi się też Polskę. Tak naprawdę widzi się bezkres gór i Himalajów. Zdobywanie Everestu to wbrew pozorom jest transport. Transport i tylko transport, głównie, tam się wszystko wynosi, żeby gdzieś tam u góry przeżyć. Taka ciekawostka, pomiędzy rokiem 1953, a 60 rocznicą zdobycia szczytu, kiedy ja byłem w roku 2013 jest taka, że wtedy było aż 9 obozów w drodze na szczyt, a obecnie tylko 4, ponieważ wszystko jest lżejsze, każda rzecz jest lżejsza. Trochę tak jak z tymi danymi, jak zabierzemy za mało to źle, bo nie damy rady, a znowu za dużo tych danych, za dużo tych rzeczy, to też nie wejdziemy na szczyt bo jest nam zwyczajnie za ciężko. Podzielę się taką refleksją, może państwa zaskoczę, wspólnie z moim zespołem pracowników, 300 ich było, pracując w wielkiej korporacji budowlanej o szwedzkich korzeniach, zrealizowaliśmy razem 70 inwestycji drogowych i mostowych. Zawsze miałem taką refleksję przy otwarciu drogi, był ktoś z państwa kiedyś na otwarciu drogi? Była budowana dwa lata, albo most, i nagle jest otwarcie. Jest to otwarcie, wstęga jest przecinana i ten ruch rusza, samochody jadą. I miałem taką refleksję, że po jakimś czasie, dosłownie po kilkunastu minutach, mówię do współpracowników: zobaczcie, jadą, oni tak jeżdżą jak gdyby nigdy nic, jakby nigdy nikt nie przychodził tutaj do pracy przez te ostatnie lata, od 7 rano przez wiele godzin. W głowie zawsze miałem takie pytanie: czy później coś się z tym dzieje? Ta inwestycja powstała, tyle pieniędzy zostało wydanych i zadawałem sobie to pytanie, czy coś się z tym wszystkim dzieje? Czy ktoś to sprawdza? Czy ktoś to mierzy, czy to są sensownie wydane pieniądze, czy bezsensownie? Chciałbym to powiedzieć bardzo poważnie, po dzisiejszej konferencji zdałem sobie sprawę z tego, jak dużo ludzi, jak wiele mądrych i zaangażowanych osób pracuje nad zbadaniem tego sensu, nad tymi informacjami, nad tym, żeby te decyzje podejmować w sposób optymalny. Bardzo się po tej konferencji uspokoiłem, zwyczajnie, troszcząc się o swoje, o nasze pieniądze, o pieniądze podatników. Po tej konferencji widzę, że one są dobrze wydawane, a przynajmniej robimy wszystko, żeby były wydawane jak najlepiej. Bardzo za to dziękuję. Panie dyrektorze, prosimy o podsumowanie konferencji. Jeszcze raz ode mnie podziękowania wielkie.

PODSUMOWANIE KONFERENCJI

PAWEŁ ENGEL: Proszę państwa, pozostaje mi powiedzieć kilka słów na koniec. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować w imieniu nieobecnego w tej chwili pana dyrektora Przemysława Gorgola, który musiał udać się na posiedzenie komisji sejmowej i w imieniu swoim, chciałbym podziękować wszystkim państwu za udział w konferencji. Mam nadzieję, że zostanie po tej konferencji kilka interesujących przemyśleń, wątków które się otworzy, mam nadzieję, że to się spełniło. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować wszystkim panelistom, prelegentom za bardzo interesujące wkłady, informacje, którymi zechcieli się z nami podzielić. Chciałbym również bardzo serdecznie podziękować panu Piotrowi za tą wspólną wycieczkę na Everest. Weszliśmy, chociaż myślę, że tak realnie niewielu z nas kiedyś ten Everest nawet zobaczy z bliska, ale przynajmniej w tej formie mogliśmy wziąć udział w takiej wyprawie. Chciałbym również podziękować innym osobom, ze względu na to, że każde takie wydarzenie nie jest możliwe bez udziału, wbrew pozorom, bardzo dużego zespołu osób. Chciałbym podziękować tłumaczom, naszemu panu tłumaczowi języka migowego, całej ekipie technicznej, dźwiękowcom, oświetleniowcom, filmowcom, dzięki czemu było nas widać słyszać i również oglądać w Internecie, ponieważ cała konferencja była transmitowana na żywo. Chciałbym podziękować

również całemu zespołowi pracowników CUPTu, który był zaangażowany w przygotowanie tej konferencji, z zespołu informacji i promocji pani dyrektor Annie Paradowskiej-Naturskiej, Karolinie Grot, Agnieszce Sitko i wszystkim pozostałym osobom, które brały udział. Proszę państwa, last but not least, bo nie ma lepszego określenia w języku polskim, chciałbym podziękować dwóm osobom, bez których ta konferencja by się nie odbyła, dwóm koleżankom z zespołu do spraw ewaluacji pani Joannie Obaremskiej-Dzięźwie i pani Edycie Boratyńskiej-Karpiej, które były *spiritus movens* całego przedsięwzięcia i myślę, że im również należą się oklaski. Chciałbym również bardzo serdecznie podziękować, zapomniałem, a to również bardzo ważne, za mną na ekranie pojawiły się różne rysunki, tam z tyłu schowana siedzi pani Magda, która dzielnie rysowała przez sporą część naszego spotkania. Mam nadzieję, że będziemy mieli okazję spotkać się podczas kolejnych wydarzeń związanych z ewaluacją, ale nie tylko. Na razie nie będę uchylał rąbka tajemnicy co do planów CUPTu na przyszły rok, ale zapewniam państwa, że jeżeli uda się to, co nam chodzi po głowach, to myślę że będzie warto się spotkać. Dziękuję państwu za poświęcony czas, korzystając z okazji i wpisując się w ten trend zapoczątkowany w pierwszych minutach naszej konferencji, również chciałbym życzyć państwu z okazji zbliżających się świąt odpoczynku, żebyście państwo nie musieli zajmować się ewaluacją i życzę państwu z całego serca żebyście wyłączyli na ten czas telewizor, zastawili go choinką albo czymkolwiek innym, co będzie z całą pewnością miało pozytywny efekt netto dla państwa. Tymi słowami chciałbym się z państwem pożegnać dziękując raz jeszcze za wspólnie spędzony czas.