

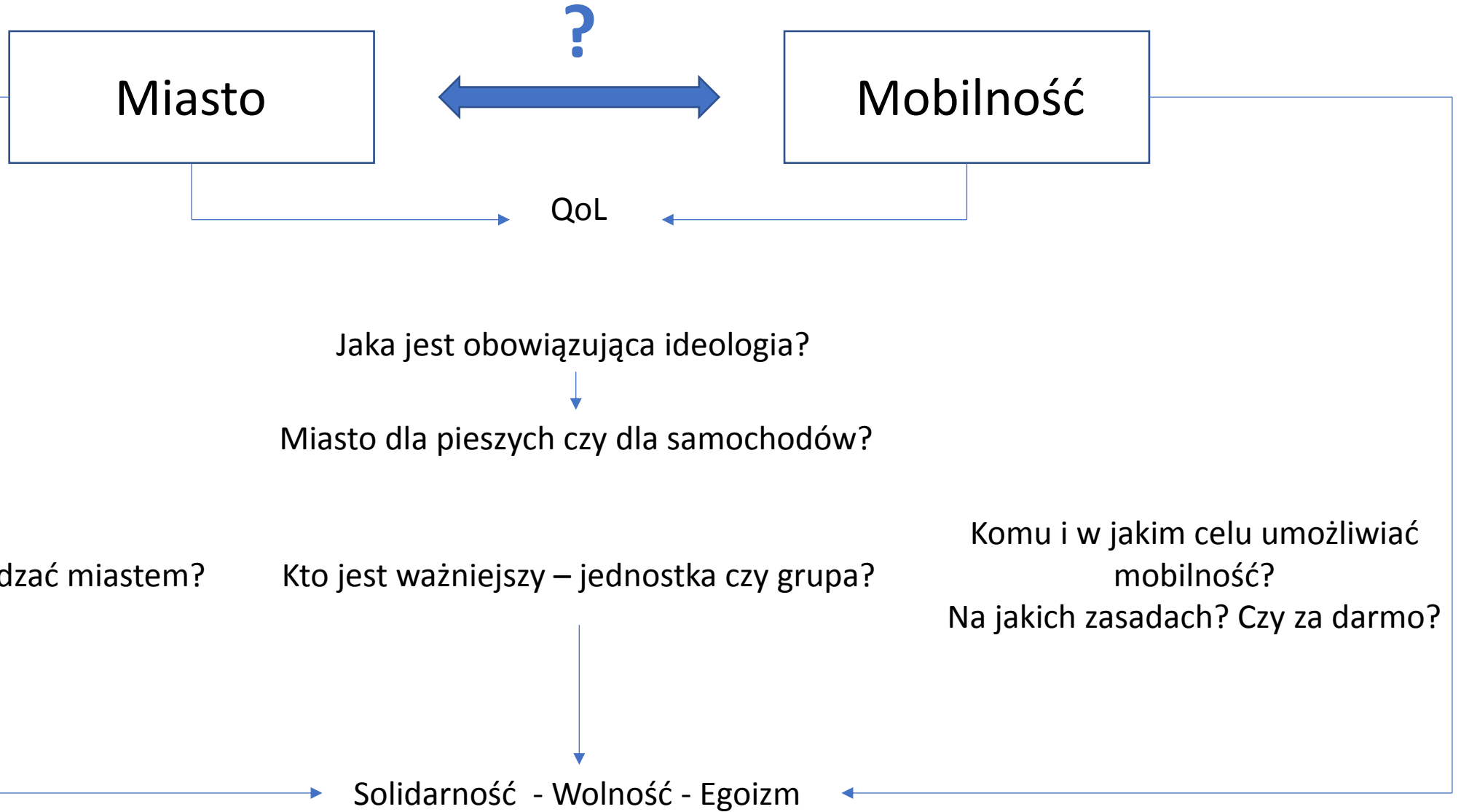
Miasto i mobilność. Między ideologią a rzeczywistością



Uniwersytet
Ekonomiczny
w Katowicach

Prof. dr hab. Jacek Szołtysek, prof. zw. UE
Kierownik Katedry Logistyki Społecznej

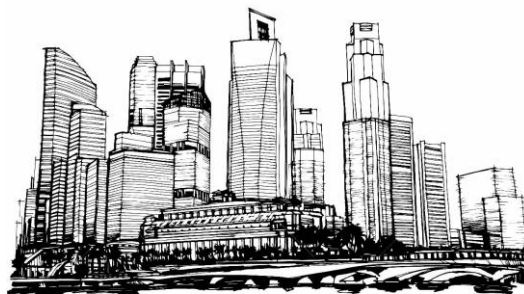
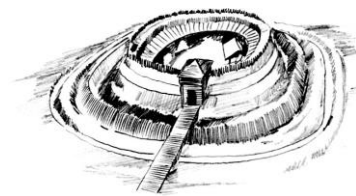
Logika wystąpienia



Czy to, co widzimy jest tym, jak to postrzegamy?

Widzieć, ocenić, działać (*voir, juger, agir*)

Diagnoza-refleksja-akcja



for what
to be best in an
point of view.

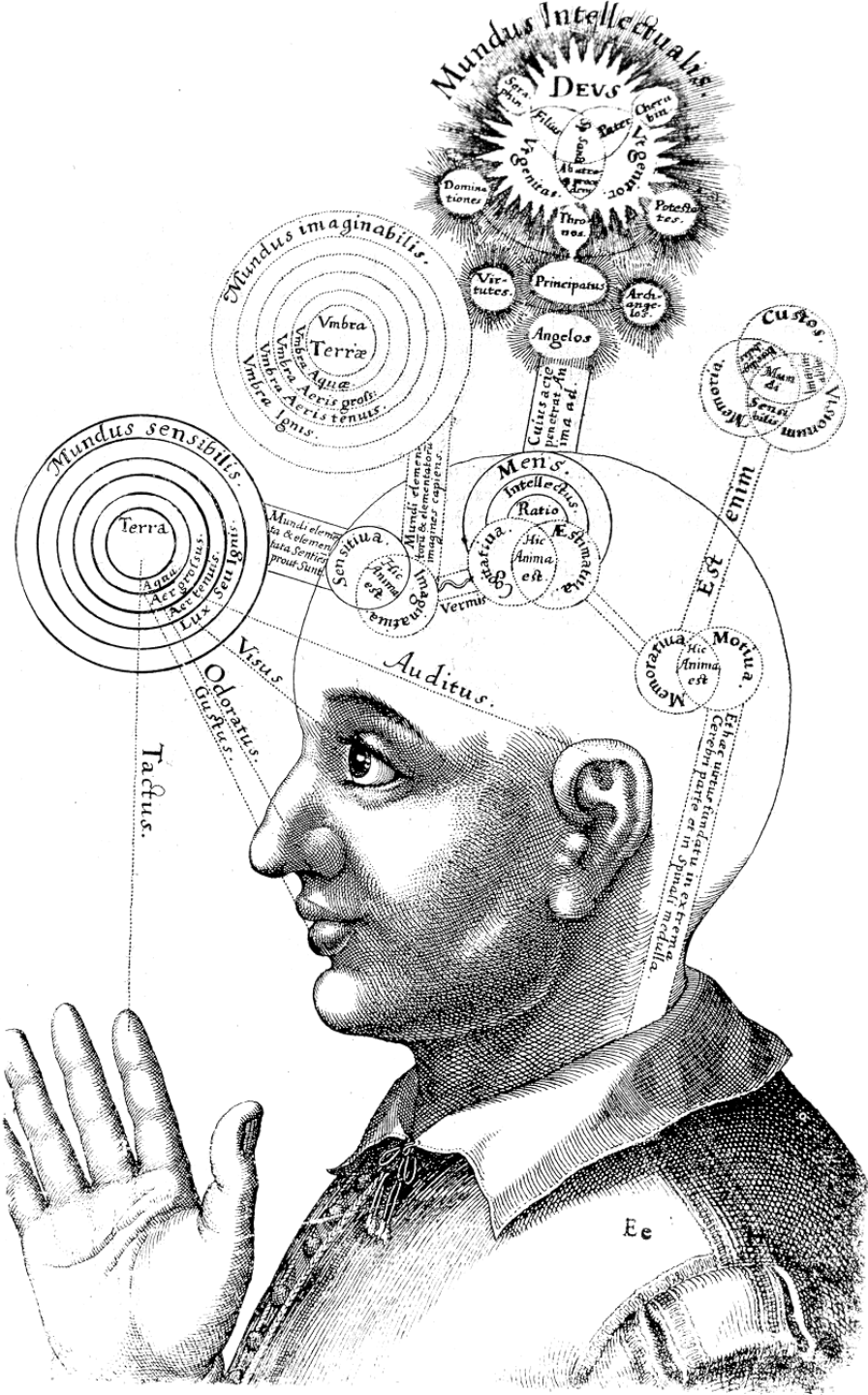
Ideology [aid

ideas reflecting

individual, gr

beliefs that fo

what is th

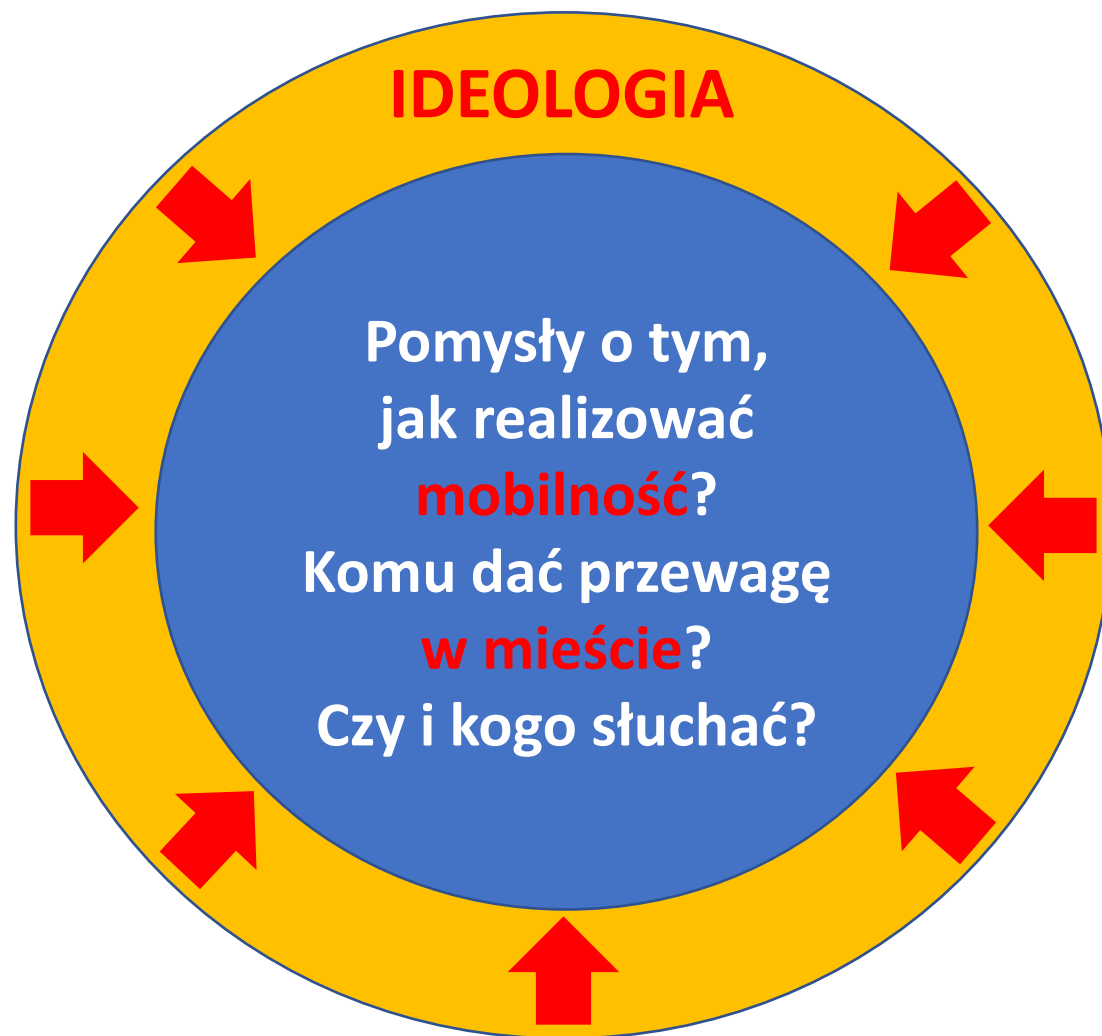


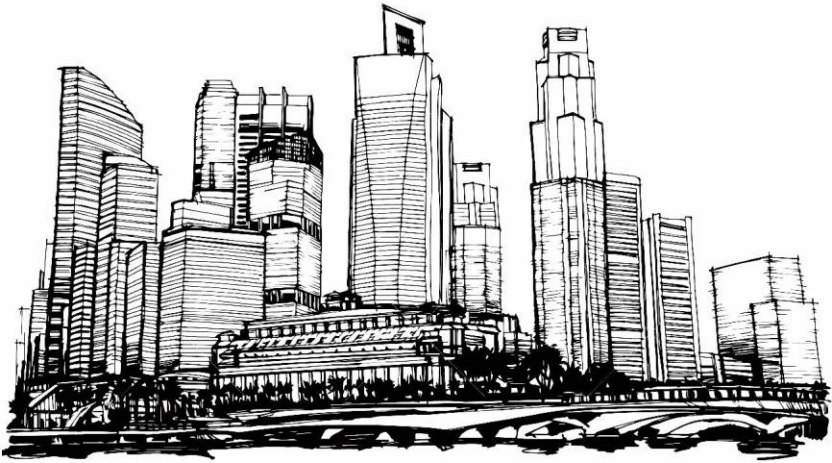
W „Korzeniach totalitaryzmu” H. Arendt ujmuje ideologię jako specyficzną formę myślenia. Jej podstawą jest **przyjęcie** pewnej **przesłanki**, która ma służyć za **uniwersalne wyjaśnienie**. Owa przesłanka, traktowana jako prawo natury bądź rozwoju historycznego, jest **przyjmowana w sposób arbitralny i dogmatyczny**, ale z pretensją do naukowości, wyjaśniania w sposób pewny. Następnie, drogą logicznych operacji, z przesłanki wyciągane są kolejne wnioski. Kluczowy dla takiego rozumienia ideologii jest jej opis jako zamkniętego świata, niepodatnego na weryfikację: **kategorie ideologiczne nie stykają się w żadnym punkcie z rzeczywistością**; swoją siłę czerpią ze spójności i nieuchronności kolejnych rozumowań.

Arendt H., *Korzenie totalitaryzmu*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008, s. 244

Pryzmat ideologiczny nie jest pryzmatem naukowym

**...proponuję, byśmy ideologię rozumieli jako
zbiór idei organizujących określone działania
społeczne, mające na celu zmianę bądź
zachowanie istniejącego porządku.**





„Niezwyczajnie w swej skali zainteresowanie wielkim miastem nie jest trudne do wytłumaczenia. Dla jednostki jest ono tworem nieskończonym, niemożliwym do pełnego poznania i ogarnięcia. Jest źródłem niewyczerpanych podniet, spotkań z wciąż nowymi ludźmi, miejscem atrakcji kulturalnych i możliwości zawodowych. Jest wreszcie rozległą sceną, na której akcja nigdy się nie kończy i nie powtarza. Dla zbiorowości zawodowych, dla klas społecznych i narodów, wielkie miasto jest ucieleśnieniem ich wielowiekowych dziejów, symbolem ich wzlotów i klęsk oraz trwałym pomnikiem ich kultury”.



„Mobilność, rozumiana w sensie potencjalnego «**przewycięzania przestrzeni**» realizuje się w formie **komunikacji (transportu)** na drogach, na kolei, w powietrzu itp., **przy wykorzystaniu różnorodnych środków komunikacji**, w odpowiedzi na powstające i zmieniające się potrzeby w tym zakresie.”

Die Szenariotechnik am Beispiel des Projektes „Zukunft der Mobilität”. Ein Beitrag der Geschka & Partner Unternehmensberatung von H. Geschka Und M. Schwarz-Geschka,



„**To również podróżowanie piesze, z wykorzystaniem rozmaitych urządzeń, napędzanych siłą mięśni ludzkich, czy też przy pomocy zwierząt.**

Istnieje też prawo do przemieszczeń – prawo to ma charakter wolnościowy. Wtedy mobilność jest fundamentem tego, co nazywam człowieczeństwem. Nieludzkie zawsze było pozbawianie wolności. Zatem swoboda przemieszczania jest nieodłącznym atrybutem wolności każdej osoby”.





„Przejawem miejskości jest spotkanie. Jednocześnie życie każdej osoby jest niekończącym się cyklem spotkań – gdy ich zaczyna brakować następują w ludziach niepokojące zmiany (w charakterze, sposobie postrzegania otoczenia itd.)². Spotkanie to również dialog – *„dialog jest niemożliwy, jeśli każdy nie wychodzi od swojej tożsamości”*. Tożsamość zawiera naszą charakterystykę – osobowość, fizyczność, pamięć. Dyskryminacja przekreśla szanse na dialog¹”.

1. papież Franciszek, Przemówienie podczas spotkania z Władzami RP na Wawelu 27.07.2016

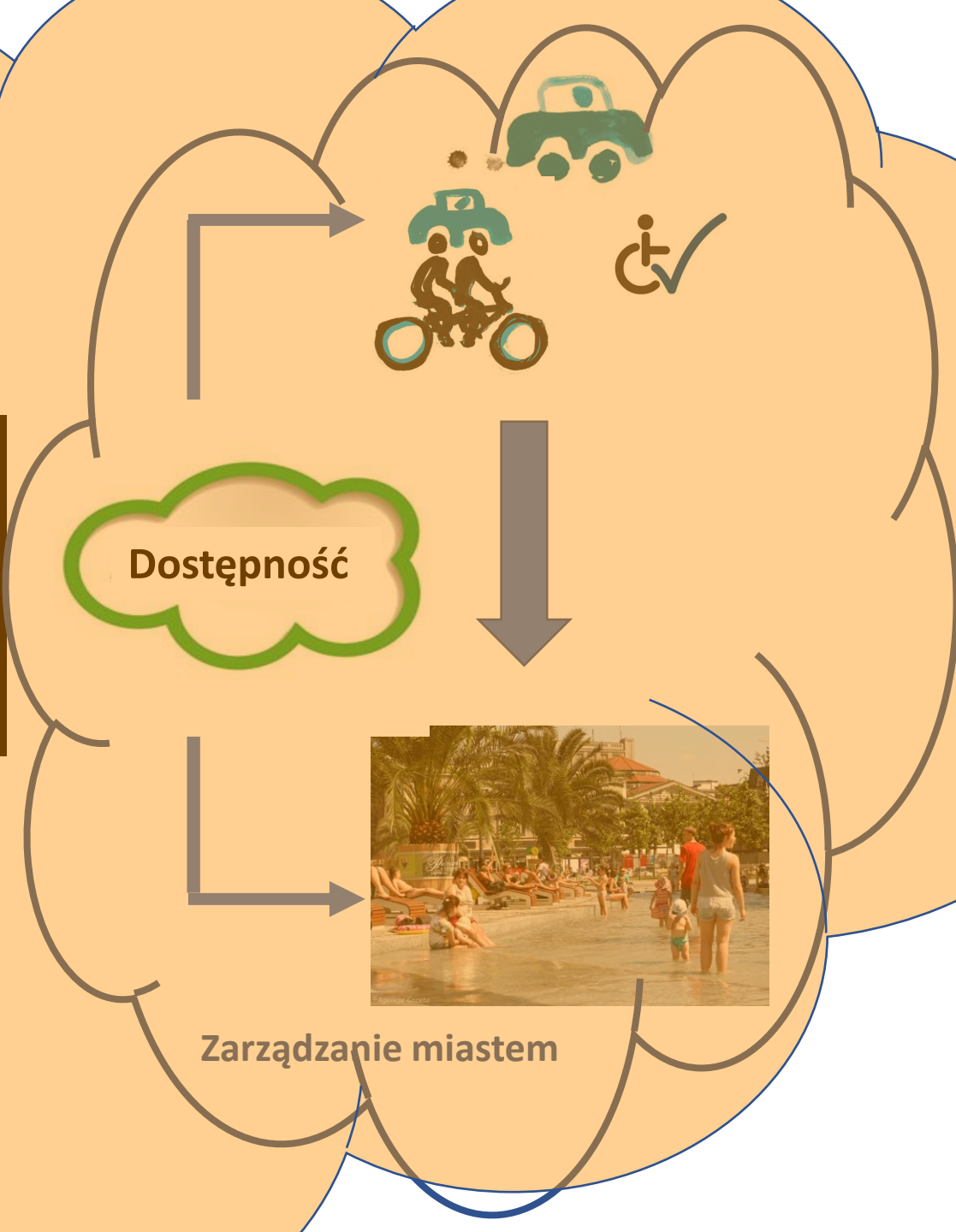
2. Szoltysek J., Brdulak H., Kauf S., *Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość*, Texter 2016, s.148



=

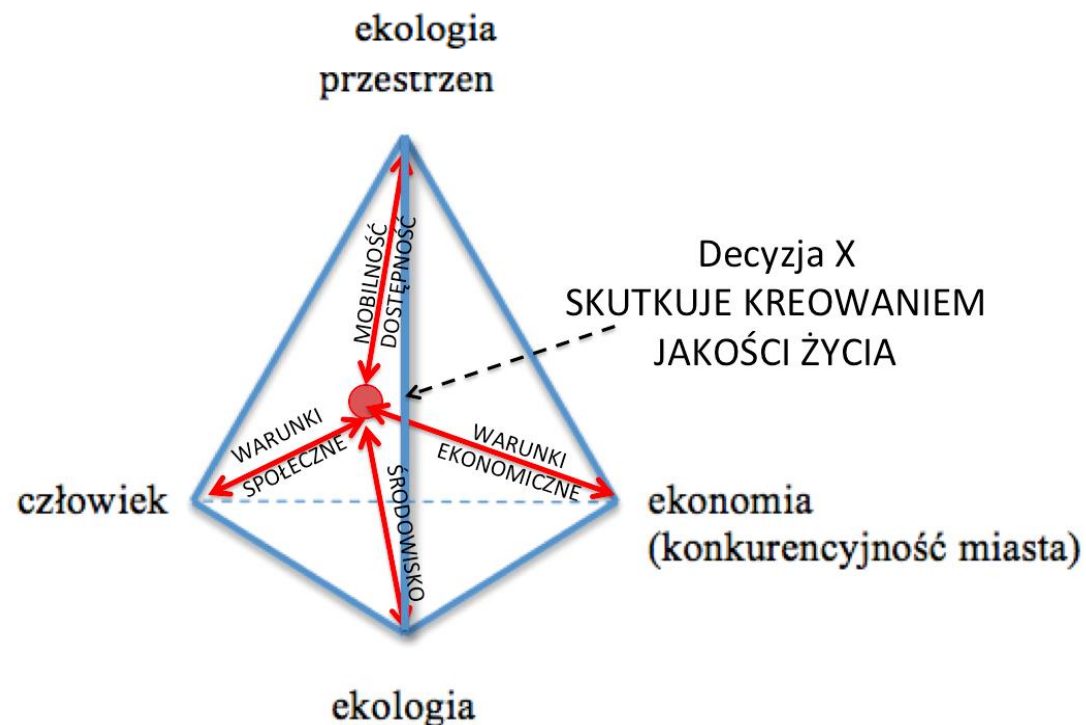
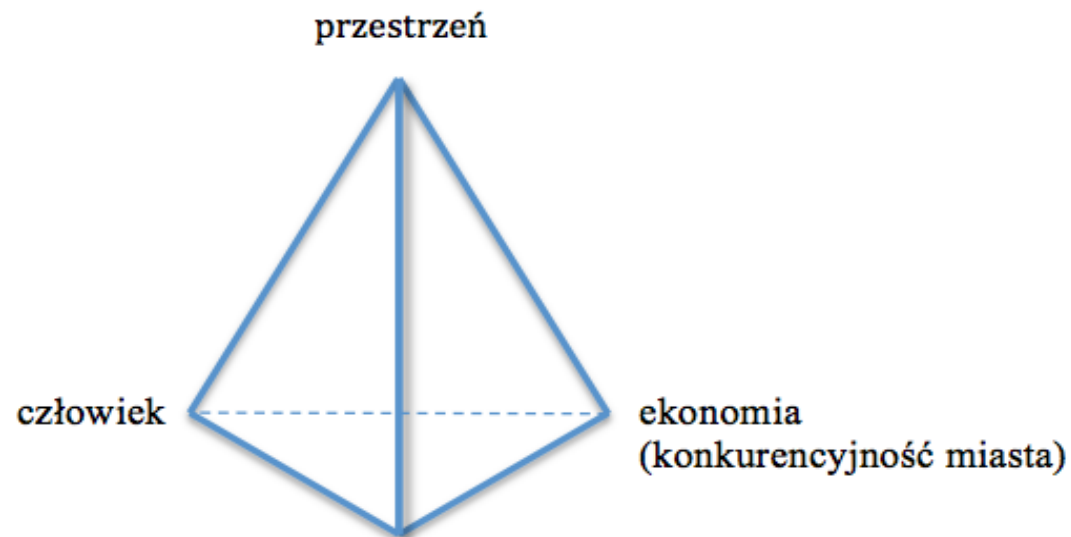


IDEOLOGIA



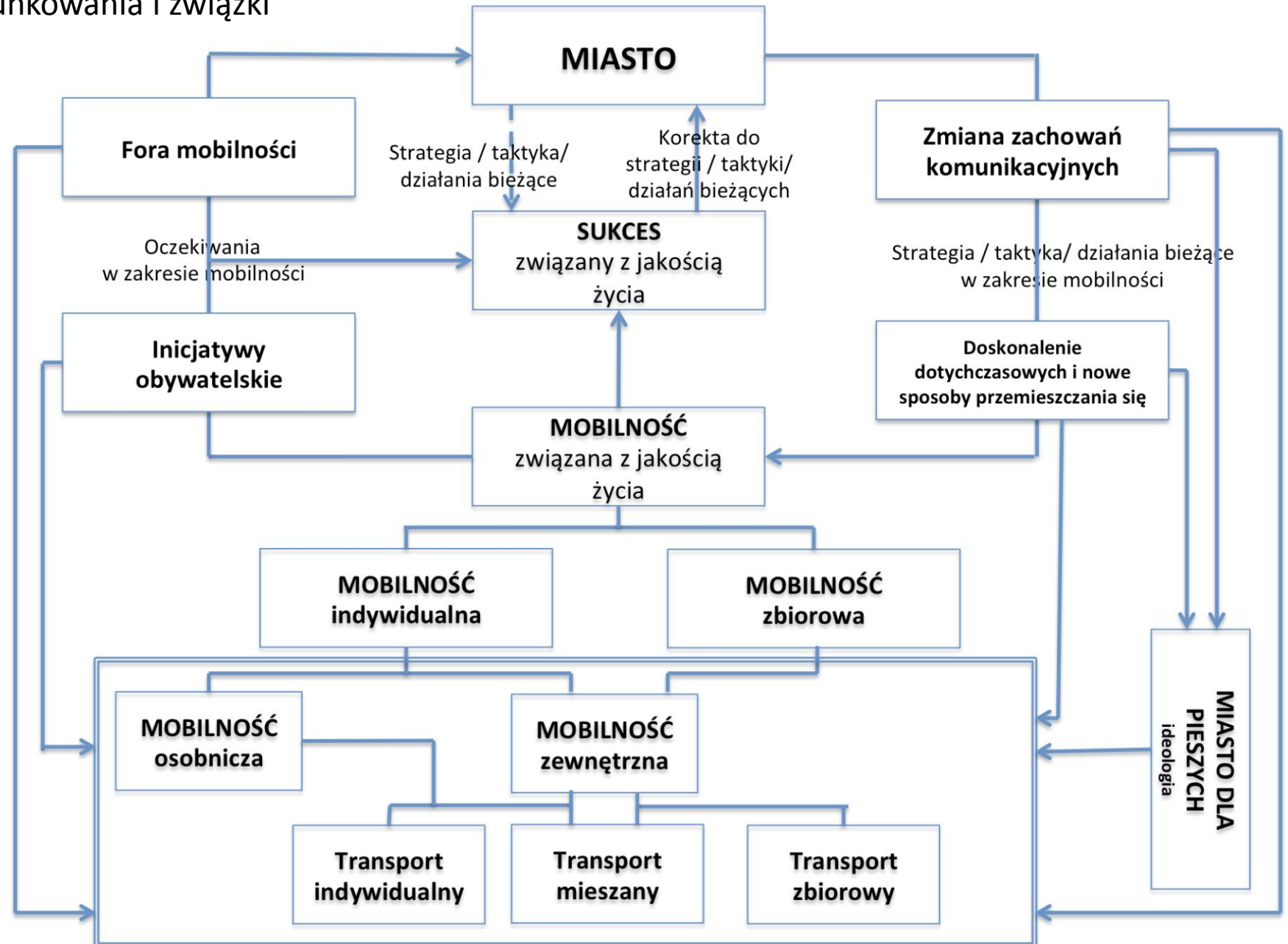
Uczciwa odpowiedź na pytanie [jak organizować miasto] (...) brzmi: **po prostu nie wiemy**. Najlepsze, co mamy, to teoria miasta jako formy korporacyjnej, ze wszystkim, co z tego wynika w kontekście możliwości korporatystycznego podejmowania decyzji

Harvey D., *Bunt miast. Prawo do miasta i miejska rewolucja*, Fundacja Nowej Kultury
Bęc Zmiana, Warszawa 2012, s. 191-192

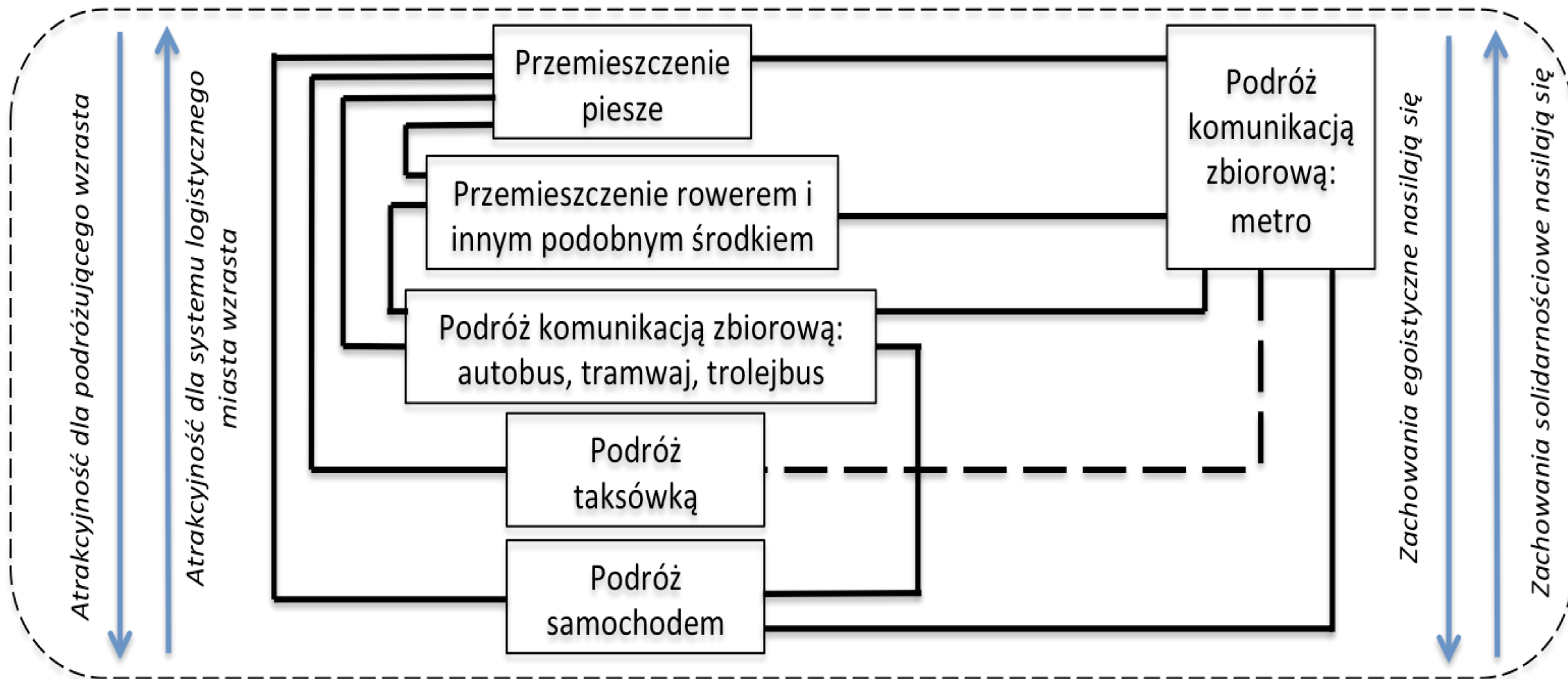


Szołtysek J., Otręba R., *Zarządzanie miastem a sukces miasta*,
Logistyka. Współczesne wyzwania, nr 3, red.: J. Szołtysek i B. Detyna, Wyd. PWSZ Wałbrzych 2013, s.113-121

Miasto i mobilność – uwarunkowania i związki

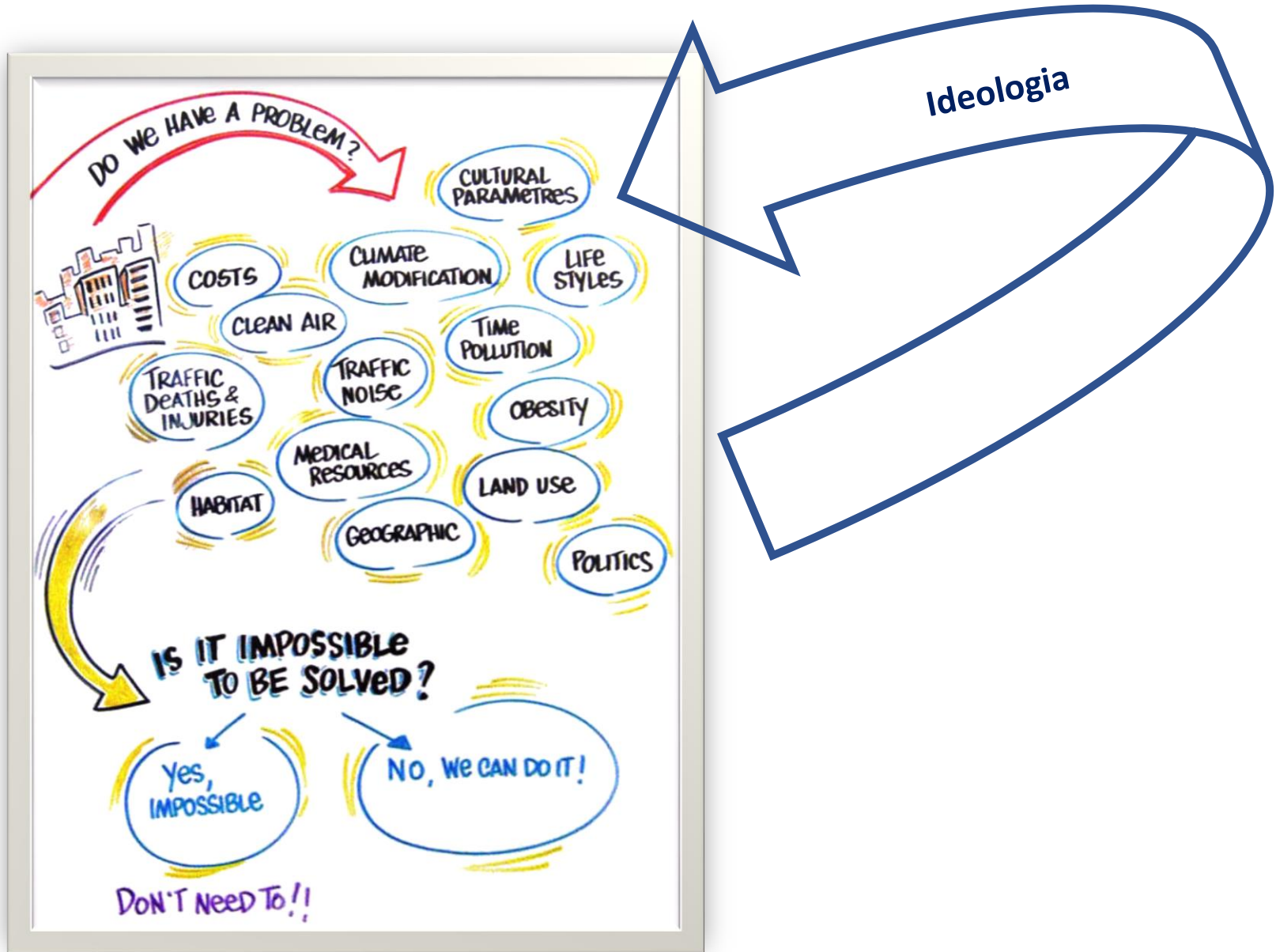


Solidarność - Wolność - Egoizm



Wniosek: należy poszukiwać sposobów kształtujących zachowania mobilnościowe, korzystne dla miasta, jednocześnie zmniejszając zachowania egoistyczne i zwiększając atrakcyjność wybieranych sposobów przemieszczeń dla podróżujących, gdy wybór dotyczy środków komunikacji zbiorowej.





CONNECTED

SHARED &

ON DEMAND

New Mobility!

Public Administration

→ WHAT IS ITS ROLE?

ALLOW IT TO HAPPEN! :)

PRIVATE SECTOR



IT'S ABOUT FINDING YOUR OPTIONS



IT REQUIRES THE MINDSET CHANGE!

MOBILITY IS ALSO ABOUT GIVING YOU (ADVICES)



DON'T BOTHER WHERE TO PARK IT!



YOU DON'T HAVE TO OWN ONE



IS SELLING YOUR CAR IS A POTENTIAL TO REDUCE POLLUTION

IT'S NOT ABOUT OWNING, BUT USING!

AVERAGE USING TIME OF CAR is 26' per day

IT'S A FREEDOM OF SELECTING WAYS TO TRAVEL!

MAIN FOCUS IS ON ORGANISING THE TRANSPORT



THERE WERE A SUCCESSFUL TESTS RUNNING



IT ALSO GENERATES NEW BUSINESS



impact

mobility '18 rEvolution

PAVEGEN

WE'RE BUILDING 'THE INTERNET OF BEINGS'



HUMAN
POWERFUL ENGAGEMENT



PHYSICAL
INSTANT FEEDBACK



DIGITAL
DATA, CUSTOMER ANALYTICS

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

Impact

mobility 18
Evolution

EGEN

OUR TECH NOW



impact | mobility 18
rEvolution

ity 18
tion

impact | mo
rE

impact | mobility 18
rEvolution

ity 18
on

impact

bility 18
olution

impact | mobility 18
rEvolution

impact | mobility 18
rEvolution

impact | mobility 18
rEvolution

impact | mobility 18
rEvolution

impact | mobility 18
rEvolution

impact | mobility 18
rEvolution

impact | mobility 18
rEvolution





Czerwiec 2018

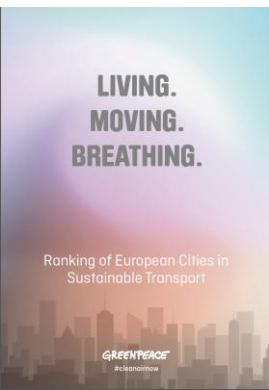
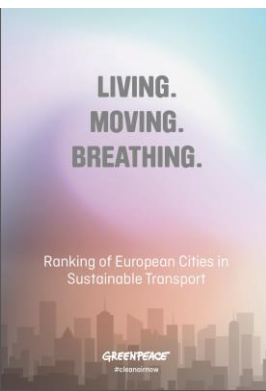


Table 9-1 Mobility management ranking. Source: Wuppertal Institute analysis

Rank	City	Congestion charge	Cost of 1 h parking ¹⁹	Low emission zones	Scheduling and ticketing apps	Increase in travel time (%)	Shared cars/sq. km	Shared bicycles/sq. km
1	Copenhagen	No	4.83 €	Yes	Both	23	9	22
2	London	Yes	5.60 €	Yes	Both	40	0	7
3	Amsterdam	No	5.00 €	Yes	Scheduling	22	5	15
4	Oslo	No	7.22 €	Yes	Both	30	1	4
5	Berlin	No	2.00 €	Yes	Both	29	3	7
5	Moscow	No	5.31 €	No	Scheduling	44	1	1
7	Zurich	No	3.34 €	Yes	Both	31	6	13
7	Madrid	No	2.35 €	Yes	Scheduling	25	3	6
9	Vienna	No	2.10 €	Yes	Both	31	2	4
9	Paris	No	4.00 €	Yes	Scheduling	38	5	19
11	Brussels	No	2.00 €	Yes	Scheduling	38	6	33
12	Budapest	No	0.83 € ²⁰	Yes	Scheduling	22	0	3
13	Rome	No	1.00 €	Yes	Both	40	1	1

Czerwiec 2018



Car share is a "kinder surprise egg" on wheels

Three surprises!
You bike more
You drive less often
You use Public transport more often

THE IMPACT OF CARSHARING

Carsharing changes mobility habits



Sources:
<https://sfmcon.com/2017-08-01-what-car-sharing-does-for-you>
<http://www.carshareplus.org.uk/press-releases>
<https://www.sfmcon.com/2017-08-01-what-car-sharing-does-for-you>

JAKOŚĆ ŻYCIA W MIEŚCIE

Poglądy interdyscyplinarne

REDAKCJA NAUKOWA
JACEK SZOŁTYSEK

CEDEWU

Berlin. Bilet na komunikację miejską w adidasach

Jakub Dybalski • 17.01.2018 • 2 Komentarzy



foto: BVG



We wtorek dziesiątki młodych ludzi ustawiły się w kolejce do popularnego sklepu z butami na berlińskim Kreuzbergu po specjalną, limitowaną serię butów Adidas. Sneakersy nie tylko zostały zaprojektowane z wykorzystaniem wzoru z berlińskiej karty miejskiej i obicia foteli w U-Bahnie, ale w dodatku w językach mają... obowiązujący przez rok bilet na komunikację miejską w Berlinie.

Bilet w bucie, a konkretnie w każdej z 500 par limitowanej edycji Adidas EQT Support 93/Berlin, obowiązuje w autobusach, tramwajach i metrze pod symbolem berlińskiego organizatora transportu BVG w strefach A i B. By go zdobyć, niektórzy klienci ustawiali się w kolejce jak po najnowszy model iPhone'a – już kilka dni wcześniej.

– Często zdarza się, że ludzie koczują przed sklepem, czekając na limitowaną edycję butów – mówi w rozmowie z „Guardianem” Julian Kalitta, pracownik sklepu. – Teraz jednak było inaczej, bo w tym tłumie byli nie tylko kolekcjonerzy.

Berlińczycy są fajni i mają buty

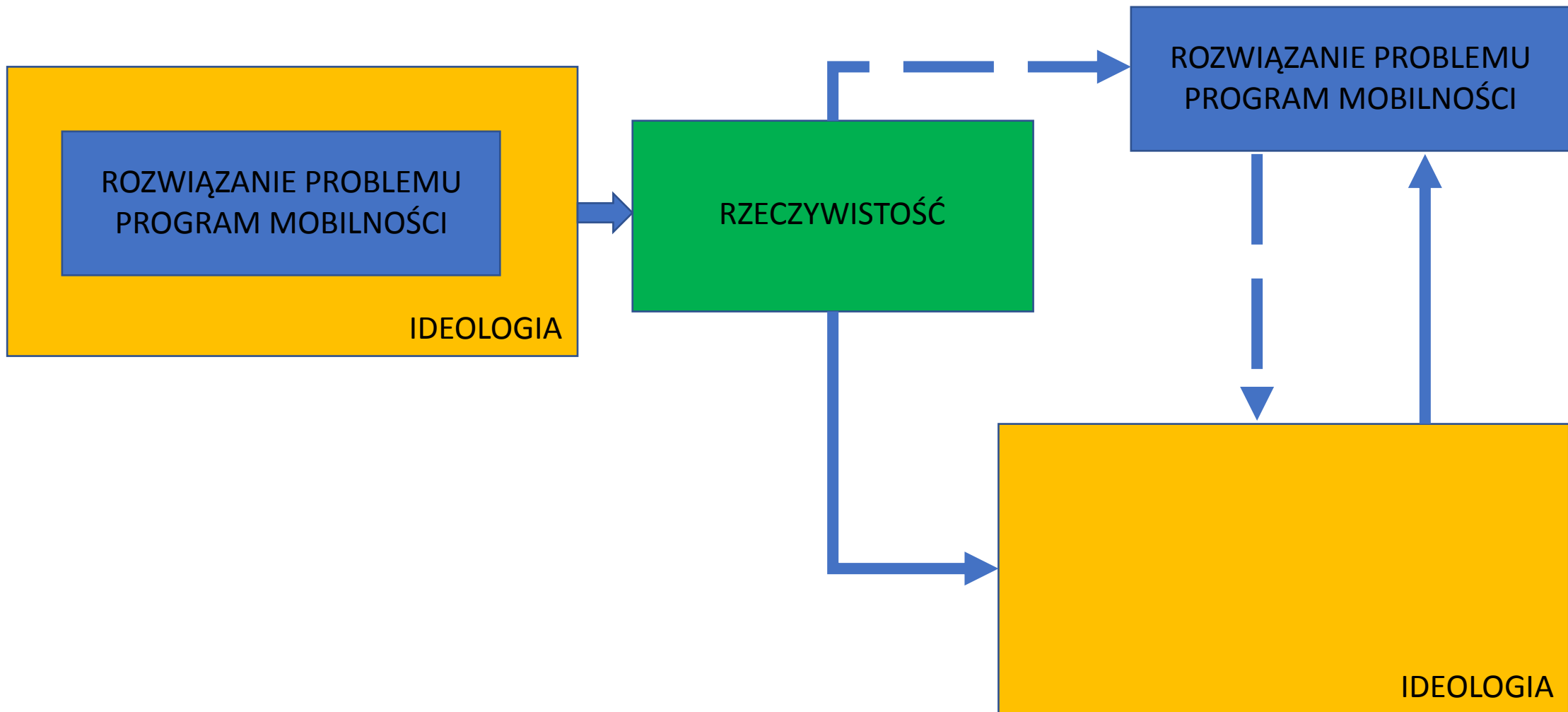
– Na początku pomyślałam, że przecież jesteśmy organizatorem transportu publicznego, a nie Michaeliem Jordanem – tłumaczy Petra Reetz z biura prasowego BVG. Jak wyjaśnia, potem urzędnicy uznali, że taka forma współpracy z Adidasem jest ciekawa. To jeden ze sposobów (nie jedyny, machina promocyjna BVG co kilka miesięcy zaskakuje nowym pomysłem, przed miesiącem na jednej ze stacji zagrało U2), żeby zachęcić młodych ludzi do korzystania z transportu publicznego, ale też, aby przez markę transportu publicznego promować stolicę Niemiec. – My, berlińczycy, jesteśmy jak londyńczycy. Wiemy, że jesteśmy fajni. A teraz jesteśmy jeszcze fajniejsi, bo mamy własne sneakersy... – zaznacza Reetz.

Takie podejście nie jest niczym nowym. Wspomniany Londyn jest na całym świecie znany ze swojego metra i piętrowych autobusów. Podobną marką jest metro w Nowym Jorku. Warszawa, już od kilku lat intensywnie chwali się swoim systemem transportu publicznego i m.in. w tym celu niedawno ujednoliciła logo, które znalazło się na tramwajach, autobusach, metrze, czy w SKM-ce. Berlin też ma się czym chwalić, bo jego system, co potwierdzą prawie wszyscy, którzy z niego korzystali, jest bardzo wygodny, m.in. dzięki gestej sieci S-Bahn i metra.

Bilet cztery razy taniej

Szczerliwym nabywcom pomysł się podoba. Cytowana przez brytyjski dziennik Jana, 20-letnia studentka, uważa go za praktyczny. – Nie jestem miłośniczką Adidas, ale pomysł z biletem w bucie jest świetny. Niektórzy kupili te buty, tylko po to, by je sprzedać z zyskiem, ale ja będę w nich chodzić – tłumaczy. Inny z nowych posiadaczy adidasów powiedział, że nie może się doczekać aż w pociągu trafi na kontrolera i poproszony o bilet, wskaże na buty.

Zresztą poza szpanowaniem modnymi butami, berlińskie adidas-y pozwalają sporo zaoszczędzić. Para EQT Support 93/Berlin kosztowała 180 euro, z kolei najtańsza wersja rocznego biletu na berlińską komunikację miejską to wydatek 728 euro.



Dziękuję za uwagę