



ADDRESSING KEY CHALLENGES OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING

---

# Projekt CHALLENGE

## - rozwój metodologii SUMP w Krakowie

**Tomasz Zwoliński**  
**Wydział Gospodarki Komunalnej**  
**Urząd Miasta Krakowa**



*Seminarium 'Sustainable Urban Mobility Plans', Warszawa, 23.06.2015*



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union

## Cel – zmiana podejścia do procesu planowania

<b>TRADYCYJNE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA TRANSPORTU</b>	<b>SUMP</b>
SKONCENTROWANE NA RUCHU	SKONCENTROWANE NA LUDZIACH
CEL: PŁYNNOŚĆ I PRĘDKOŚĆ RUCHU	CEL: DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ ŻYCIA
SKONCENTROWANE NA ŚRODKACH TRANSPORTU	ZINTEGROWANE Z PLANOWANIEM PRZESTRZENNYM, ROZWOJEM GOSPODARCZYM, POTRZEBAMI SOCJALNYMI, JAKOŚCIĄ ŚRODOWISKA I ZDROWIA
KRÓTKO- I ŚREDNIO- TERMINOWE	DŁUGOTERMINOWA WIZJA
GRANICE ADMINISTRACYJNE MIASTA	GRANICE FUNKCJONALNE, UWZGLĘDNIAJĄCE OBSZARY DOJAZDÓW DO PRACY
MANDAT POLITYCZNY I PLANOWANIE PRZEZ EKSPERTÓW	WAŻNI INTERESARIUSZE I SPOŁECZEŃSTWO AKTYWNI ZAANGAŻOWANI
DOMENA INŻYNIERÓW RUCHU	PLANOWANIE INTERDYSCYPLINARNE
SKONCENTROWANE NA INFRASTRUKTURZE	KOMBINACJA ROZWIĄZAŃ INFRASTRUKTURALNYCH, RYNKOWYCH, USŁUGOWYCH, INFORMACYJNYCH I PROMOCYJNYCH
OGRANICZONA OCENA WPŁYWU	INTENSYWNA OCENA I KSZTAŁTOWANIE PROCESÓW NAUKI I POPRAWY



- ✓ udział społeczny
- ✓ współpraca instytucjonalna
- ✓ dobór działań wdrożeniowych
- ✓ monitorowanie i ocena

**WP2: Udział społeczny w rozwoju SUMP  
(lider – Miasto Gandawa)**

*W jaki sposób mogę doprowadzić do konsensusu różnych punktów widzenia i oczekiwań?*



**WP3: Współpraca instytucjonalna w rozwoju SUMP  
(lider – WYPTE, Leeds)**

*„O czym ona mówi? Wzajemne rozumienie punktów widzenia to klucz do sukcesu, ale też prawdziwe wyzwanie.”*



**WP4: Identyfikowanie najbardziej efektywnych działań wdrożeniowych  
(lider – Uniwersytet w Leeds)**

*„Chciałbym aby trujące samochody usunięto z centrum miasta. Ale czy to jest część planu mojego miasta? A jeśli tak, to jak wygląda taka koncepcja?”*



**WP 5: Monitorowanie i ocena postępów  
(lider – Miasto Drezno)**

*„Jak mam zdobyć dane, których potrzebuję i co one mi powiedzą? Czy jestem na dobrej drodze? Czy moje działania są tak efektywne, jak to możliwe?”*



## 6 głównych zadań projektu:

1. Opracowanie możliwych do transferowania rozwiązań służących wyzwaniom związanym z **angażowaniem interesariuszy** w procesie opracowywania i wdrażania SUMP.
2. Wypracowanie możliwych do transferowania strategii dla pokonywania wyzwań związanych ze **współpracą instytucjonalną** w procesie opracowywania i wdrażania SUMP.
3. Wypracowanie solidnych podstaw i podejścia do **identyfikowania efektywnych działań technicznych** oraz pakietów takich działań.
4. Zaprezentowanie rozwiązań dla pokonywania wyzwań związanych z **monitorowaniem i oceną działań** zaproponowanych w SUMP.
5. Aktywne wspieranie dalszego **rozpowszechniania idei SUMP** w miastach europejskich.
6. **Budowanie potencjału** wśród interesariuszy dla wdrażania wypracowanych w projekcie materiałów dotyczących SUMP.

## Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015

- ✓ Poza przyjęciem generalnej zasady zrównoważenia systemu transportowego i założenia podjęcia zadań i wykorzystania narzędzi sprzyjających ochronie środowiska przy jednoczesnym rozwoju systemów transportowych, **przewiduje się podjęcie działań w zakresie planowania i zarządzania, zgodnych z metodologią SUMP**
- ✓ Dobrze zarysowane kwestie:
  - ✓ koordynacji przestrzennej rozwoju
  - ✓ integracji instytucjonalnej
  - ✓ rozwoju gospodarczego i społecznego
  - ✓ wzmocnienia udziału społecznego w procesie planowania
  - ✓ monitorowania, oceny zgodności oraz sparametryzowania celów
- ✓ Polityka jest dokumentem kierunkowym, nie należy jej traktować jako dokument SUMP (m.in. brak planu działań inwestycyjnych wraz z ich finansowaniem, horyzontem czasowym.)
- ✓ Wykorzystanie dokumentu jako określenie wizji i celów ogólnych rozwoju systemu transportowego Krakowa
- ✓ Planowana aktualizacja Polityki T. w 2015 roku uwzględniająca założenia SUMP

**Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez GMK z Polityką  
Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015**

**Zakres oceny:**

- 1) planowanie przestrzenne
- 2) transport publiczny
- 3) układ drogowy
- 4) parkowanie
- 5) drogi rowerowe
- 6) organizacja i zarządzanie
- 7) polityka ekonomiczno – finansowa
- 8) ochrona środowiska
- 9) monitorowanie podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowanie się z mieszkańcami i edukacja społeczna

## Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez GMK z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015

### Etapy oceny:

#### **I etap (ocena poszczególnych instrumentów):**

Dla każdego w wymienionych zagadnień, dla oceny skutków realizacji zapisów polityki transportowej zastosowana zostanie metoda ekspercka oceniająca łączny stopień realizacji polityki w danym obszarze. 3 stopnie realizacji poszczególnych instrumentów polityki z ocenami:

- 0 - brak realizacji
- 1 - niski,
- 2 - średni,
- 3 - wysoki.

#### **2) II etap (ocena zagadnienia):**

W II etapie oceny określona zostanie skumulowana wartość wskaźnika oceny realizacji danego zagadnienia. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości oceny do maksymalnie możliwej wyrażonej w %.



## Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez GMK z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015

### Etapy oceny:

#### **3) III etap (ocena realizacji polityki):**

W III etapie oceny określona zostanie skumulowaną wartość wskaźnika oceny realizacji polityki transportowej. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości sumy ocen wszystkich zagadnień do sumy maksymalnie możliwych ocen wyrażonego w %. W związku z tym zaproponowano następującą interpretację skumulowanego wskaźnika oceny polityki transportowej:

- 1) 0 – 30 % polityka transportowa nie realizowana,
- 2) 31 – 50 % zagrożenie realizacji polityki transportowej,
- 3) 51 – 70 % polityka transportowa realizowana wystarczająco,
- 4) > 71 % polityka transportowa realizowana właściwie

## Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

---

W procedurze przyjęto szereg wskaźników podlegających ocenie, dla każdego z **9 obszarów tematycznych**:

- 6 wskaźników w zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta;
- 12 wskaźników w zakresie transportu zbiorowego;
- 7 wskaźników w zakresie układu drogowego i organizacji ruchu;
- 8 wskaźników w zakresie parkowania;
- 9 wskaźników w zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych;
- 5 wskaźniki w zakresie organizacji i zarządzania;
- 5 wskaźników w zakresie polityki ekonomiczno – finansowej i fiskalnej;
- 9 wskaźników w zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców;
- 8 wskaźników w zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

## Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Lp	Kryteria ogólne oceny polityki transportowej	Liczba kryteriów cząstkowych	Maksymalna suma ocen cząstkowych	Udział procentowy kryteriów ogólnych [%]
1.	Planowanie przestrzenne	6	18	<b>8,5</b>
2.	Transport publiczny	12	36	<b>17,5</b>
3.	Rozbudowa układu drogowego i zarządzanie ruchem drogowym	7	21	<b>10</b>
4.	Parkowanie	8	24	<b>11,5</b>
5.	Drogi rowerowe i ciągi piesze oraz urządzenia dla osób niepełnosprawnych	9	27	<b>13</b>
6.	Zarządzanie systemem transportowym	5	15	<b>7,5</b>
7.	Ochrona środowiska i jakość życia mieszkańców	9	27	<b>13</b>
8.	Monitorowanie podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowanie się z mieszkańcami oraz edukacja społeczna	8	24	<b>11,5</b>
9.	Polityka finansowa i fiskalna	5	15	<b>7,5</b>
<b>Suma</b>		<b>69</b>	<b>207</b>	<b>100</b>

## Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

**W ramach Studium podjęto analizę szeregu kontekstów i uwarunkowań:**

- Kontekst regionalny:
  - Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście krajowym
  - Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście rozwoju Województwa Małopolskiego
  - Pozostałe uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście ponadlokalnym
- Związki funkcjonalne z otoczeniem
- Obszary problemowe na styku z gminami sąsiednimi
- Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście europejskim

## Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

SUiKZPMK stanowi bardzo istotny element strategicznej wizji rozwoju przestrzennego miasta.

**W zakresie systemu transportowego definiuje jego przestrzenny i funkcjonalny układ oraz w wielu miejscach stanowi uzupełnienie przyjętej polityki transportowej.**

### Ważne elementy dokumentu:

- ✓ istotność warunków życia mieszkańców,
- ✓ deklaracja zrównoważonego rozwoju,
- ✓ jasne określenie celów i wizji rozwoju,
- ✓ uwzględnienie kontekstów przestrzennych i instytucjonalnych na różnych poziomach,
- ✓ objęcie analizą różnych podsystemów transportowych, w tym wodnego i lotniczego,
- ✓ zaplanowanie zadań związanych z oceną i aktualizacją Studium.

## Strategia Rozwoju Krakowa

SRK stanowi bardzo istotny dokument, możliwy do wykorzystania przy projektowaniu Planu Zrównoważonego Mobilności Miejskiej, w szczególności w następujących aspektach:

- ✓ długofalowa wizja rozwoju,
- ✓ jasne określenie 3 podstawowych celów strategicznych oraz ogólnej wizji,
- ✓ okresowa aktualizacja i zakładana „dynamiczność” dokumentu,
- ✓ przyjęte mechanizmy udziału społecznego,
- ✓ ocena szans, zagrożeń i oczekiwań,
- ✓ podjęcie analizy SWOT,
- ✓ zdefiniowanie narzędzi wdrażania Strategii,
- ✓ zaprojektowanie procesu monitorowania i oceny,
- ✓ przyjęcie wskaźników jakościowych i ilościowych.

## **Program sektorowy „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Krakowa na lata 2007-2013”**

Zgodnie z wieloletnią tendencją podziału zadań przewozowych w mieście, transport publiczny stanowi najczęściej wybierany środek transportu w Krakowie.

- ✓ Bardzo kompleksowy sposób podejścia do planowania rozwoju tego podsystemu,
- ✓ Może niejako stanowić jeden z „rozdziałów” Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Krakowa, przy założeniu wykorzystania potencjału Planu w następujących aspektach:
  - ✓ spójność z polityką transportową miasta,
  - ✓ analiza międzysektorowa (kwestie społeczne, ekonomiczne, rozwoju przestrzennego, rozwoju gospodarczego, środowiska naturalnego i kulturowego),
  - ✓ tematyka udziału społecznego,
  - ✓ przyjęcie systemu monitorowania,
  - ✓ częściowa analiza innych podsystemów (np. rowerowego),
  - ✓ istotność kontekstu regionalnego i powiązań z gminami ościennymi.

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących (...)

Główne elementy tzw. **Planu Transportowego**, istotne przy wykorzystaniu dokumentu w procesie opracowywania SUMP:

- Spójność z polityką transportową miasta,
- Analiza sytuacji społeczno-gospodarczej,
- Wpływ transportu na środowisko,
- Zwrócenie uwagi na potrzeby osób niepełnosprawnych,
- Analiza czynników demograficznych, społecznych, gospodarczych,
- Propozycje form finansowania usług komunikacyjnych,
- Analiza preferencji i postulatów mieszkańców w zakresie transportu publicznego,
- Propozycje organizacji systemu informowania pasażerów,
- Analiza integracji przestrzennej, intermodalnej i taryfowej.



## Struktury organizacyjne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

- ✓ **Wiodąca rola** => Wydział Gospodarki Komunalnej UMK. Główny wydział odpowiedzialny za opracowywanie polityki transportowej, opracowań studialnych dotyczących systemu transportu jak i prognoz ruchu.
  
- ✓ **Integracja międzysektorowa:** duże zaangażowanie w sprawy planowania rozwoju systemu transportu Wydziału Rozwoju Miasta oraz Biura Planowania Przestrzennego.
  
- ✓ Rozważenie przyjęcia **znacznie szerszego spojrzenia** i zaangażowanie pozostałych wydziałów „branżowych”, jako członków interdyscyplinarnego zespołu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej:
  - *Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego* – bezpieczeństwo społeczne (nie związane z samym uczestnictwem w ruchu drogowym),
  - *Wydział Kształtowania Środowiska* – sprawy jakości środowiska i negatywnych wpływów transportu miejskiego,
  - *Wydział Spraw Społecznych* – sprawy potrzeb socjalnych i jakości życia mieszkańców,
  - *Biuro Funduszy Europejskich* – analiza możliwości absorpcji funduszy unijnych na finansowanie rozwoju systemu transportowego miasta,
  - *Biuro ds. Ochrony Zdrowia* – integracja z polityką dotyczącą zdrowia mieszkańców

## Mocne i słabe strony procesu planowania układu transportowego

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Dostępność danych, szeroka i szczegółowa prezentacja danych jakościowych i ilościowych	Tradycyjna koncentracja na warunkach ruchu, a nie jakości życia ludzi
Dobre powiązania polityki transportowej z planowaniem przestrzennym	Dominujące kwestie warunków (płynność, prędkość) ruchu nad sprawami dostępności systemów transportowych
Dobre powiązania z kwestiami gospodarczymi i ekonomicznymi	Niewystarczające powiązania z innymi politykami sektorowymi (zdrowie, potrzeby socjalne, jakość środowiska)
Długoterminowa wizja rozwoju, obejmująca wyraźną wizję i definicję celów	Niewystarczające angażowanie interesariuszy i społeczeństwa (dominujące kwestie informacji i ew. konsultacji nad aktywnym udziałem społecznym)
Planowanie w kontekście regionalnym i funkcjonalnym (np. dojazdy do pracy)	Domena inżynierów ruchu, zbyt słabe powiązania interdyscyplinarne
Dogłębne analizy stanu istniejącego, podejmowanie analiz typu SWOT	Koncentracja na rozwoju infrastruktury (dominująca nad rozwiązaniami „miękkimi”, informacyjnymi, usługowymi, etc.)
Projektowanie wieloletnich nakładów finansowych	Ograniczona ocena wpływu podejmowanych działań

Diagnoza procesu angażowania społeczeństwa w GMK w sprawy związane z planowaniem strategicznym (wybrane problemy)

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Forum Mobilności	Brak identyfikowania się ze społecznością lokalną, słaba tożsamość lokalna
Krakowski Dialog Cykliczny	Brak jednostki promującej działania obywatelskie, systemowego podejścia do promocji działań obywatelskich
Zespół zadaniowy ds. polityki rowerowej	Słaby transfer informacji
Zespół zadaniowy ds. audytów rowerowych	Niski poziom mediów lokalnych
Katalog Inwestycji Strategicznych Układu Transportowego Miasta Krakowa	Niewystarczająca ilość spotkań, debat dla mieszkańców i władz miasta
Stanowisko Oficera Rowerowego	Dyrektywny sposób zarządzania zamiast partycypacji
Serwis www.dialogspoeczny.krakow.pl	Brak publikowania istotnych informacji w zrozumiałym, 'nieurzędniczym' języku
Zespół Opiniowania Programów i Zespół Opiniowania Projektów Inwestycyjnych	Brak edukacji komunikacyjno-obywatelskiej
Referendum 2014, Kraków Przeciw Igrzyskom	Niestabilność finansowa NGO, grantozna

Dziękuję za uwagę



[www.sump-challenges.eu](http://www.sump-challenges.eu)

*Tomasz Zwoliński*  
*Wydział Gospodarki Komunalnej*  
*Urząd Miasta Krakowa*

*tomasz.zwolinski@um.krakow.pl*