



Projekt CH4ALLENGE trwa od roku. –

W tym momencie jesteśmy na etapie analizowania tego, czym dysponujemy – zastrzega Tomasz Zwoliński z Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa. Równocześnie podkreśla, że w idei SUMP zakłada się, iż tworzenie planu według nowego podejścia nie ma być rewolucją. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) musi w największym stopniu wykorzystać to, co do tej pory wypracowane zostało w danym mieście. – Kraków posiada tradycje w zrównoważonym planowaniu transportu – podkreśla Tomasz Zwoliński, przypominając, że pierwsza taka polityka dla Krakowa została uchwalona w 1993 roku.

W tej chwili obowiązuje „Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015”. - To doskonała baza dla opracowania SUMP. Poza przyjęciem generalnej zasady zrównoważenia systemu transportowego i wykorzystania narzędzi sprzyjających ochronie środowiska przy jednoczesnym rozwoju systemów transportowych, przewiduje się podjęcie działań w zakresie planowania i zarządzania zgodnych z metodologią SUMP – podkreśla T. Zwoliński. A jako dobrze zarysowane kwestie w tym dokumencie Tomasz Zwoliński wymienia: koordynację przestrzenną rozwoju, integrację instytucjonalną, rozwój gospodarczy i społeczny, wzmocnienie udziału społecznego w procesie planowania, monitorowanie i ocenę zgodności oraz sparametryzowanie celów. - W moim odczuciu i na podstawie moich doświadczeń, uważam, że polityki transportowej nie należy traktować jako już gotowy dokument SUMP, natomiast może ona być bazą do opracowania takiego dokumentu. Chodzi o wykorzystanie materiału określającego wizję i cele ogólne rozwoju systemu transportowego Krakowa – mówi Tomasz Zwoliński.

Procedura monitoringu, opisana w wyzwaniach projektu CH4ALLENGE, jest już wdrożona jako ocena zgodności działań z „Polityką Transportową dla Miasta

Krakowa na lata 2007-2015". Zakres tej oceny obejmuje dziewięć pól: planowanie przestrzenne, transport publiczny, układ drogowy, parkowanie, drogi rowerowe, organizacja i zarządzanie, polityka ekonomiczno-finansowa, ochrona środowiska oraz monitorowanie podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowanie się z mieszkańcami i edukacja społeczna. Ocena wykonywana jest na trzech etapach. Pierwszy etap to ocena poszczególnych instrumentów. Do oceny skutków realizacji zapisów polityki transportowej w odniesieniu do każdego jej zagadnienia zastosowana zostanie metoda ekspercka obrazująca łączny stopień realizacji polityki w danym obszarze (stopnie realizacji poszczególnych instrumentów polityki z ocenami: 1 - niski, 2 - średni, 3 - wysoki).

W drugim 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 procentach.

W trzecim 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 wyrażone w procentach. Interpretacja skumulowanego wskaźnika oceny polityki transportowej jest następująca: 0 – 30 % polityka transportowa nie realizowana, 31 – 50 % zagrożenie realizacji polityki transportowej, 51 – 70 % polityka transportowa realizowana wystarczająco, > 71 % polityka transportowa realizowana właściwie.

W procedurze przyjęto szereg ocenianych wskaźników dla każdego z 9 obszarów tematycznych: 8 wskaźników w zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta; 15 wskaźników w zakresie transportu zbiorowego; 12 wskaźników w zakresie układu drogowego i organizacji ruchu; 10 wskaźników w zakresie parkowania; 8 wskaźników w zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych; 4 wskaźniki w zakresie organizacji i zarządzania; 5 wskaźników w zakresie polityki ekonomiczno – finansowej i fiskalnej; 5 wskaźników w zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców; 7 wskaźników w zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

- Procedurę oceny zgodności działań podejmowanych przez miasto z przyjętą polityką transportową można by, po pewnych modyfikacjach i aktualizacjach, włączyć do dokumentu SUMP. Procedura ta daje bowiem już pewne ramy – podsumowuje Tomasz Zwoliński.

Dokumentem wartym też analizy pod kątem wykorzystania w tworzeniu SUMP jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, które pokazuje szereg istotnych aspektów, takich jak: uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście europejskim, krajowym, regionalnym i ponadlokalnym, związki funkcjonalne z otoczeniem i obszary problemowe na styku z gminami sąsiednimi. Studium jest ważnym elementem strategicznej wizji rozwoju przestrzennego miasta.

- W zakresie systemu transportowego Studium definiuje jego przestrzenny i

funkcjonalny układ. Ważną informacją jaką znajdujemy w tym dokumencie jest między innymi jakość warunków życia mieszkańców, bo w SUMP nie koncentrujemy się na ich potrzebach ruchowych, lecz właśnie punktem wyjścia jest jakość życia, a pozostałe dziedziny są tego pochodnymi – podkreśla T. Zwoliński. Kolejne istotne elementy Studium to: 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.

Tomasz Zwoliński zwraca też uwagę na dokument Strategii Rozwoju Krakowa, który może być również wykorzystany w projektowaniu Planu Zrównoważonego Mobilności Miejskiej, szczególnie w aspektach długofalowej i ogólnej wizji rozwoju oraz określenia trzech podstawowych celów strategicznych. – Podobny schemat można by przyjąć w SUMP – zauważa T. Zwoliński. Równocześnie podkreśla walory takiego dokumentu jako „żyjącego”, a więc okresowo aktualizowanego, opartego na mechanizmie udziału społecznego oraz uwzględniającego analizę SWOT.

W tworzeniu SUMP należy też wziąć pod uwagę zapisy „Zintegrowanego Planu 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. – Dokument ten mógłby więc być jednym z rozdziałów SUMP zakładając jego spójność z polityką transportową miasta. Jest to też dokument, w którym już zawarto m.in. analizy międzysektorowe, a więc uwzględniające kwestie sytuacji społeczno-gospodarczej czy wpływ transportu na środowisko – zauważa T. Zwoliński.

Zagadnieniami systemu transportowego Krakowa zajmuje się Wydział Gospodarki Komunalnej UMK. W sprawy planowania rozwoju systemu transportu zaangażowano też Wydział Rozwoju Miasta oraz Biuro Planowania Przestrzennego. Dzięki projektowi CH4LLENGE rozważane jest przyjęcie znacznie szerszego zaangażowania pozostałych wydziałów „branżowych”, jako członków interdyscyplinarnego zespołu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, a więc: Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego (bezpieczeństwo społeczne), Wydziału Kształtowania Środowiska (sprawy jakości środowiska i negatywnych wpływów transportu miejskiego), Wydziału Spraw Społecznych (potrzeby socjalne i jakości życia mieszkańców), Biura Funduszy Europejskich (analiza możliwości absorpcji funduszy unijnych na rozwój systemu transportowego miasta) oraz Biura ds. Ochrony Zdrowia (integracja z polityką dot. zdrowia mieszkańców).

Tomasz Zwoliński zwraca też uwagę na udział społeczny w tworzeniu SUMP. W tym przypadku okazuje się, że Kraków dysponuje dość ważnym opracowaniem, to jest wykonaną dwa lata temu diagnozą procesu angażowania społeczeństwa w sprawy związane z planowaniem strategicznym, w tym planowaniem w obszarze transportu. Z tego dokumentu wynika, że brakuje w mieście jednostki promującej działania obywatelskie, również brakuje systemowego podejścia do promocji działań

obywatelskich. Skutkiem tego nie dochodzi do spotkań różnych środowisk (grup interesów), które mogą realizować podobne cele społeczne. Aktywność mieszkańców ujawnia się zatem w sytuacjach wymagających ich interwencji w postaci protestów, kiedy już pewne decyzje zostały podjęte. Poza tym na pewno barierą społecznej partycypacji jest niski poziom identyfikacji osób w poszczególnych grupach lokalnych. Likwidacji tej przeszkody nie sprzyja sytuacja braku miejsca wspólnych spotkań oraz liderów mogących jednoczyć i aktywizować mieszkańców w określonych działaniach i inicjatyw. Jak zauważa Tomasz Zwoliński, spośród czterech obszarów programu CH4ALLENGE właśnie aktywizacja społeczności, pobudzanie udziału społeczności i społecznej partycypacji w działaniach miasta będą najpoważniejszymi wyzwaniami. Podkreśla, że sposób zarządzania miastem zmienia się, odchodzi się bowiem od dyrektywnego zarządzania. Z projektem CH4ALLENGE wiąże więc nadzieję na uruchomienie takich narzędzi, które pozwolą przyspieszyć zmiany tej sytuacji.

AS

*Materiał na podstawie wystąpienia T. Zwolińskiego podczas VIII Konferencji Naukowo-Technicznej „Miasto i Transport. Mobilność w miastach” (Politechnika Warszawska, 27 marca 2014 r.).*