

Współpraca instytucjonalna i angażowanie społeczeństwa jako elementy planowania zrównoważonej mobilności miejskiej¹

MACIEJ MICHNEJ

dr inż., Politechnika Krakowska, Wydział Mechaniczny, Instytut Pojazdów Szynowych, al. Jana Pawła II 37, 31-864 Kraków, tel.: 12 374 35 22, maciej.michnej@mech.pk.edu.pl

TOMASZ ZWOLIŃSKI

mgr inż., Urząd Miasta Krakowa, Wydział Gospodarki Komunalnej, oś. Zgody 2, 31-949 Kraków, tel.: 12 616 87 48, tomasz.zwoliński@um.krakow.pl

Streszczenie. Szacuje się, że do 2050 roku liczba mieszkańców miast wzrośnie do około 6 miliardów, tymczasem już dziś około 80% Europejczyków żyje na obszarach miejskich. Popularne wśród architektów hasło „miasta dla ludzi” w kontekście nieustannego wzrostu liczby mieszkańców miast zaczyna nabierać szerszego znaczenia. W związku z tym zachodzi konieczność bliższego przyjrzenia się relacjom między planowaniem zrównoważonej mobilności, a jakością życia mieszkańców określaną m.in. przez swobodę poruszania się kiedy, gdzie i jak chcą – niezależnie od wieku, dochodów czy stanu zdrowia. Niniejszy artykuł przedstawia założenia metodologiczne nowej koncepcji planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, która w kontraście do tradycyjnego podejścia opiera się głównie na zaangażowaniu obywateli/interesariuszy oraz współpracy instytucjonalnej pomiędzy różnymi poziomami władz i zarządów oraz pomiędzy sąsiadującymi gminami. Autorzy przybliżyli na podstawie działań podejmowanych przez Gminę Miejską Kraków przykłady związane ze zwiększeniem partycypacji społecznej w planowaniu transportu oraz przykłady współpracy instytucjonalnej, która jest realizowana m.in. przez zespoły zadaniowe, powoływane w Urzędzie Miasta Krakowa na podstawie wniosków, wynikających z merytorycznych i uzasadnionych potrzeb. **Słowa kluczowe:** systemy transportowe, zrównoważony transport, angażowanie społeczeństwa, współpraca instytucjonalna, planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

Wprowadzenie

Zaangażowanie obywateli oraz współpraca instytucjonalna stanowi niezbędny element każdego procesu planowania realizowanego w przestrzeni społecznej. Uzyskanie właściwego poziomu akceptacji dla wprowadzanych zmian, wymaga odpowiedniego poziomu komunikacji pomiędzy mieszkańcami oraz jednostkami instytucjonalnymi. Pod pojęciem komunikacji społecznej należy rozumieć wszelkie możliwe formy zasięgania opinii zainteresowanych stron w procesie planowania zrównoważonego transportu miejskiego. Elementy komunikacji społecznej są jednym z narzędzi, które zwiększają przejrzystość, spójność oraz efektywność procesu wdrażania i realizacji działań zmierzających do osiągnięcia konkretnych celów opartych na długoterminowej wizji rozwoju transportu i mobilności całej aglomeracji miejskiej. Gmina Miejska Kraków w zakresie szeroko pojętej komunikacji społecznej, oprócz strony internetowej dialoguj.pl, realizuje liczne działania o charakterze otwartych debat i konsultacji społecznych z mieszkań-

cami Krakowa, dotyczących wybranych zamierzeń, projektów i inwestycji miejskich [1].

Według autorów [2] zainicjowanie aktywnego partnerstwa na rzecz rozwoju społeczności lokalnej wymaga spełnienia czterech warunków przedstawionych na poniższym rysunku.



Rys. 1. Warunki zainicjowania współpracy z obywatelami.

Zainteresowanie obywateli współpracą na rzecz rozwoju lokalnego nie jest na ogół zjawiskiem samoistnym. Aby wywołać zaangażowanie się mieszkańców w sprawę lokalną, należy doprowadzić do:

- identyfikacji najistotniejszych problemów, z jakimi borykają się mieszkańcy;
- poznania preferencji mieszkańców odnośnie sposobów rozwiązania tych problemów i gotowości ich osobistego zaangażowania się w te działania;
- identyfikacji liderów opinii gotowych zarazić ideą współdziałania pozostałych mieszkańców oraz grupy, które powinny być zainteresowane rozwiązaniem problemu;
- wyjaśnienia mieszkańcom przyczyn, skutków i możliwych sposobów rozwiązania problemu lub załatwienia sprawy;
- zyskania przychylności mieszkańców dla działań zmierzających do osiągnięcia celów uznanych za ważne;
- włączenia mieszkańców w rozwiązywanie konkretnych problemów lub załatwianie określonych spraw.

Przywołane wyżej opracowanie wskazuje, że współpraca instytucjonalna powinna przybrać postać forum publiczno-prywatnego, czyli zinstytucjonalizowanego modelu współpracy, który precyzyjnie określa jej zasady i ramy oraz zawiera jasno wyrażone prawa i powinności partnerów forum.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2015. Wkład autorów w publikację: M. Michnej – 50%, T. Zwoliński – 50%.

W opracowaniu [2] wyróżniono pięć faz w procesie tworzenia trójstronnego forum publiczno-prywatnego (jednostki miejskie, organizacje społeczne, organizacje biznesu):

- budowanie organizacyjnych podstaw dla współpracy trójstronnej w gminie poprzez: integrację środowiska organizacji pozarządowych w ramach forum stowarzyszeń, integrację lokalnego środowiska biznesu w ramach forum biznesu, stworzenie wewnątrz jednostki miejskiej struktury odpowiedzialnej za współpracę trójstronną;
- zainicjowanie (instytucjonalizacja) współpracy trójstronnej władze miasta, biznes, organizacje pozarządowe poprzez stworzenie i przyjęcie przez zainteresowane środowiska prawnych ram współpracy trójstronnej;
- intensyfikacja współpracy władz miasta z organizacjami pozarządowymi poprzez opracowanie systemu konkursowego (grantowego), wdrożenie i przeprowadzenie konkursu grantowego;
- stworzenie wspólnego systemu informacji i promocji;
- zwiększenie stopnia partycypacji organizacji pozarządowych i środowiska biznesu w podejmowaniu ważnych dla miasta decyzji (np. wspólne tworzenie i weryfikacja strategii rozwoju gminy, włączanie lokalnych środowisk w proces konsultacji budżetu miasta).

Planowanie transportu często stanowi kontrowersyjny obszar, gdzie decyzje są szeroko komentowane i wymagają, w świetle demokratyzacji politycznej, społecznej akceptacji. Zaangażowanie zainteresowanych stron i obywateli może legitymizować decyzje, a ponadto prowadzić do nowych, innowacyjnych modeli zarządzania, starających się równoważyć różne stanowiska i interesy. Udział w procesach planistycznych odzwierciedla ogólną integrację obywateli i grup w procesach decyzyjnych, a tym samym udział we władzy. W opracowaniu [3] określono udział obywateli jako redystrybucję władzy i przedstawiono „drabinkę” symbolizującą stopniowy poziom uczestnictwa, począwszy od jego braku, poprzez manipulację, aż do kontroli prowadzonej przez obywateli na najwyższym szczeblu. Mimo że drabinka przedstawiona na rysunku 2 jest uproszczeniem, pomaga zilustrować gradację udziału obywateli.

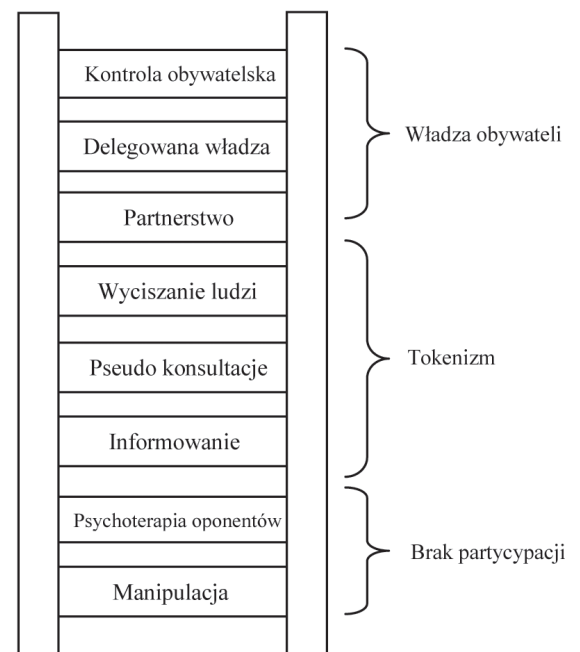
Również inni badacze analizowali uczestnictwo z punktu widzenia naukowego. Jednym z nich jest politolog Archon Fung [4]. Podniósł on trzy kluczowe pytania, które powinny pomóc przy analizie poziomu uczestnictwa:

1. Kto powinien być zaangażowany – lub ma możliwość zaangażowania się – biorąc pod uwagę cel takiego udziału?
2. Jaki jest sposób komunikacji i podejmowania decyzji?
3. Jak duży wpływ i autorytet mają obywatele i zainteresowane strony?

W zależności od celu uczestnictwa właściwe może być zaangażowanie konkretnych grup, np. osób z trudnościami w mobilności, w proces planowania systemu transportowego wolnego od barier. Obecnie trwa debata nie tylko w środowisku naukowym, ale także w praktyce planistycznej, na temat reprezentatywności obywateli i zainteresowanych

stron oraz ich wpływu na proces podejmowania decyzji, ponieważ zaangażowanie kilku przedstawicieli danej grupy społecznej w proces planowania nie zawsze oznacza, że są oni odpowiednio reprezentowani.

Pojęciem powszechnie używanym w kontekście uczestnictwa jest „interesariusz”, który może być osobą fizyczną, grupą lub organizacją, na którą jakiś wpływ wywiera proponowany projekt lub, która może mieć wpływ na projekt i jego wdrożenie. Grupy te obejmują ogólnie opinię publiczną, a także szeroką gamę innych grup (np. przedsiębiorstwa, władze publiczne i grupy interesu). W planowaniu transportu różne grupy interesariuszy mogą podlegać znacznym wpływom, np. kupcy, sklepikarze. Rygorystyczne ograniczenie parkowania będzie mieć wpływ na ich codzienną działalność. Mogą oni mieć ważny głos w takiej sprawie, jako że liczba klientów może się zmienić, co będzie miało pozytywny lub negatywny wpływ na ich działalność.



Rys. 2. Drabinka partycypacji obywatelskiej.
Źródło: [3]

Angażowanie społeczeństwa

Uzyskanie właściwego poziomu akceptacji dla wprowadzanych zmian wymaga odpowiedniego poziomu komunikacji pomiędzy mieszkańcami oraz jednostkami instytucjonalnymi. Angażowanie społeczeństwa stanowi narzędzie, które przy właściwym podejściu zwiększa przejrzystość, spójność oraz efektywność procesu wdrażania i realizacji działań zmierzających do osiągnięcia konkretnych celów opartych na długoterminowej wizji rozwoju transportu i mobilności całej aglomeracji miejskiej. Według [5] zaangażowanie obywateli i zainteresowanych stron w całym procesie rozwoju SUMP (*Sustainable Mobility Planning*) jest jednym z kluczowych elementów planowania zrównoważonej mobilności, która stanowi jedno z istotnych wyzwań współczesnych miast i aglomeracji [6]. Mieszkańcy winni być angażowani

w kilku fazach planowania, takich jak w identyfikacji problemów transportu i mobilności, w określenie wizji i celów, w procesie rozwoju strategii, w procesie sugerowania możliwych rozwiązań, a także w trakcie identyfikacji i oceny tych rozwiązań. Zaangażowanie zainteresowanych stron wspiera rozwój bardziej skutecznego i efektywnego (także kosztowo) planu. Ukierunkowana strategia jest niezbędna dla udziału zainteresowanych stron w oparciu o różne formaty i techniki w kontaktach z władzami, firmami prywatnymi, organizacjami społeczeństwa obywatelskiego lub wszystkimi nimi naraz. Obywatele stanowią specjalną grupę, która nie jest jednorodna. Zaangażowanie ich w planowanie jest podstawowym obowiązkiem władz lokalnych w celu poprawy podejmowania decyzji. Jest to również wymogiem określonym w dyrektywach UE i konwencjach międzynarodowych (np. decyzje Rady Europy z 2001 r. oraz Konwencji z Aarhus z 1998 r.).

Konsultacje społeczne

Zasady oraz tryb przeprowadzania konsultacji społecznych inwestycji i projektów miejskich w Gminie Miejskiej Kraków reguluje Uchwała Nr XLI/502/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 kwietnia 2008 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków przy realizacji inwestycji i projektów miejskich, dla której podstawą jest art. 5 a ust. 2 i art. 18 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591, z późn. zm.) [1].

Zgodnie z przywołaną uchwałą celem prowadzenia konsultacji społecznych w Gminie Miejskiej Kraków jest stworzenie płaszczyzny partycypacji społecznej w sprawach ważnych dla miasta, takich jak projekty wieloletnich miejskich programów rozwoju i inwestycji, inwestycje miejskie oraz inne projekty i przedsięwzięcia ujęte w budżecie i powodujące znaczącą zmianę warunków życia mieszkańców, poprzez:

- a. informowanie społeczności lokalnej o planowanych przez Gminę Miejską Kraków inwestycjach oraz projektach miejskich;
- b. informowanie o efektach przedmiotowych inwestycji oraz projektów miejskich;
- c. promowanie zaplanowanych przez Gminę rozwiązań w zakresie inwestycji oraz projektów miejskich, ich znaczenia dla rozwoju miasta oraz efektów dla mieszkańców;
- d. monitorowanie opinii publicznej;
- e. poznanie opinii mieszkańców o sprawach objętych konsultacjami;
- f. zebranie propozycji rozwiązań i pomysłów dotyczących przedmiotowych inwestycji oraz projektów miejskich;
- g. tworzenie ofert kompensacyjnych dla mieszkańców obszarów tak, aby:
 - stworzyć płaszczyznę współuczestnictwa i zaangażowania mieszkańców,
 - kształtować postawy współodpowiedzialności mieszkańców za rozwój miasta,
 - pozyskiwać przychylność mieszkańców dla inwestycji oraz projektów miejskich.

Konsultacje społeczne prowadzone przez Gminę Miejską Kraków podzielone są, w zależności od zakresu stosowanych instrumentów, na:

1. Konsultacje pełne – mogą być prowadzone z wykorzystaniem wszelkich dostępnych instrumentów dialogu społecznego (np. kontakty, spotkania z mieszkańcami obszaru objętego konsultacjami społecznymi), promocji, reklamy (kampanie medialne i poza medialne – np. ulotki, publikacje, *direct mailing*) i public relations, których wybór dokonywany jest zgodnie z obecnym stanem wiedzy i praktyką w tej dziedzinie.
2. Konsultacje ograniczone – działania informacyjne – mogą być prowadzone poprzez:
 - platformę internetową – specjalny serwis internetowy wraz z forum,
 - media interaktywne,
 - publikacje w prasie lokalnej,
 - inserty do prasy lokalnej,
 - materiały informacyjne dystrybuowane w formie *direct mailing* (poczta tradycyjna lub elektroniczna),
 - publikacje własne Urzędu Miasta Krakowa.

Działania związane z prowadzeniem konsultacji społecznych miejskich inwestycji i projektów w tym również działań związanych z planowaniem przestrzennym są realizowane przez Referat ds. Komunikacji Społecznej Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Krakowa. Pracownicy Referatu odpowiadają za przygotowanie Wstępnego Katalogu Inwestycji Miejskich (WKIM). Katalog, zawierający opis inwestycji planowanych do zrealizowania w Krakowie w najbliższych latach, jest opracowywany m.in. na podstawie uchwał Rady Miasta Krakowa oraz dokumentów związanych z planowaniem inwestycyjnym i finansowym miasta.

Na podstawie wyników przeprowadzonych konsultacji (inwestycje o najbardziej negatywnym postrzeganiu), w powiązaniu ze znaczeniem danej inwestycji dla rozwoju Miasta i rodzajem oraz stopniem wpływu inwestycji na dany obszar, Komitet Sterujący ds. Konsultacji Społecznych dokonuje kwalifikacji inwestycji do Katalogu Inwestycji Miejskich. Komitet odpowiada również za aktualizację katalogu. Konsultacje społeczne w Krakowie dotyczące planowania systemu transportu oraz innych zagadnień związanych z rozwojem miasta prowadzone są za pośrednictwem instrumentów komunikacji społecznej, takich jak:

- serwis internetowy www.dialogspoeczny.krakow.pl,
- debata „Okrągłego Stołu Transportowego”,
- spotkania z radami dzielnic,
- dyskusje publiczne.

Poniżej przedstawiono wybrane przykłady prowadzenia konsultacji społecznych za pomocą wyżej wymienionych instrumentów.

Konsultacje dotyczące aktualizacji strategii rozwoju Krakowa

W dniu 1 lipca 2013 roku podczas spotkania z udziałem przedstawicieli środowisk społecznych, naukowych i go-

spodarczych Gmina Miejska Kraków zainaugurowała prace nad aktualizacją Strategii Rozwoju Krakowa – dokumentu wyznaczającego zasadnicze cele i kierunki rozwoju miasta, przyjętego Uchwałą nr LXXV/742/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2005 roku.

Powodem aktualizacji Strategii Rozwoju Krakowa są dynamicznie zmieniające się uwarunkowania społeczne i gospodarcze oraz nowe i zaktualizowane wymagania wynikające z przyjętych dokumentów strategicznych na szczeblu krajowym i regionalnym.

Konsultacje społeczne prowadzone wśród mieszkańców, stanowiły jeden z kluczowych elementów procesu aktualizacji strategii. Elementem konsultacji było badanie ankietowe prowadzone w okresie 20.09–15.10.2013 roku, którego celem było poznanie opinii mieszkańców na temat aktualnych warunków życia w mieście oraz oczekiwań co do przyszłości Krakowa. Wyniki badania ankietowego były źródłem uwag i opinii mieszkańców, które wykorzystywane są w procesie budowania Strategii Rozwoju Krakowa, zarówno na etapie diagnostycznym, jak również przy definiowaniu nowych kierunków rozwoju miasta.

W ramach prac nad aktualizacją strategii odbyły się cztery spotkania, podczas których dyskutowano nt. wizji i rozwoju miasta Krakowa:

- 01.07.2013 – spotkanie inauguracyjne,
- 18.07.2013 – spotkanie dotyczące wizji rozwoju Krakowa i misji samorządu miasta Krakowa,
- 16.09.2013 – spotkanie dotyczące wizji rozwoju Krakowa i misji samorządu miasta Krakowa,
- 1.10.2013 – spotkanie dotyczące misji samorządu Miasta Krakowa.

Dalsze prace nad Strategią Krakowa prowadzone są w ramach czterech obszarów strategicznych. Pracami kieruje zespół ekspertów obszarowych.

Tabela 1

Obszary strategiczne rozwoju miasta Krakowa		
Lp.	Obszar strategiczny	Kierownik zespołu ekspertów
1	Kraków miejsce zamieszkania i rekreacji	prof. Zbigniew Zuziak
2	Kraków – nowoczesny ośrodek gospodarki	prof. Krzysztof Zieliński
3	Kraków metropolitalny	prof. Aleksander Noworól
4	Kraków – miasto obywatelskie	Przemysław Dziewitek

Źródło: [7]

W dalszym toku zakres prac zespołów obejmował:

- zdefiniowanie obszarów oraz ich charakterystykę,
- diagnozy w ramach obszarów,
- analizę SWOT prowadzoną w obszarach.

Zespół ds. obszaru strategicznego „Kraków – miasto obywatelskie” dokonał własnej diagnozy dotyczącej procesu angażowania społeczeństwa w mieście Krakowie w sprawy związane z planowaniem strategicznym. Diagnoza zespołu została przedstawiona w sprawozdaniu ze spotkania z dnia 07.10.2013 roku (tabela 2).

Tabela 2

Diagnoza procesu angażowania społeczeństwa w mieście Krakowie w sprawy związane z planowaniem strategicznym		
Lp.	Obszar	Diagnoza
1.	Komunikacja społeczna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak jednostki promującej działania obywatelskie, brak systemowego podejścia do promocji działań obywatelskich. 2. Trudność w identyfikacji liderów w społeczności lokalnej. 3. Trudność w utrzymaniu relacji z grupami wyłaniającymi się ze społeczności dla realizacji konkretnych celów. 4. Brak spotkań różnych środowisk (grup interesów), które mogą realizować podobne cele społeczne (kibice i nauczyciele). 5. Słaby transfer informacji. 6. Niski poziom mediów lokalnych. 7. Nastawienie mediów na negatywny przekaz (wandalizm, chuligaństwo, patologie) zamiast na pokazywanie pozytywnych wzorów. 8. Brak wsparcia dla powstawania mediów obywatelskich. 9. Niewystarczające działania na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu cyfrowemu. 10. Niewystarczające wsparcie Gminy w edukacji społecznej, która powinna być podstawą komunikacji społecznej. 11. Niewystarczająca rola mediów publicznych – telewizji publicznej w kształtowaniu postaw obywatelskich. 12. Zbyt mało czasu w mediach poświęca się tematyce lokalnej, działaniach merytorycznych władz miasta. 13. Brak dostępu NGO do internetowych serwisów miejskich oraz telewizji tramwajowej. 14. Niewystarczająca liczba spotkań, debat dla mieszkańców i władz miasta.
2.	Partycypacja społeczna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aktywność mieszkańców w sytuacji protestu. 2. Aktywność obywatelska na niskim poziomie: <ul style="list-style-type: none"> – brak identyfikowania się ze społecznością lokalną – brak miejsc do wspólnych spotkań – atomizacja społeczeństwa – brak narzędzi włączających mieszkańców (spotkania, warsztaty, panele obywatelskie, sądy obywatelskie). 3. Brak wsparcia dla liderów „pozytywnej zmiany społecznej” – przez to aktywizowanie się liderów „negatywnych”, „szaleńców”, którzy odstraszają od podejmowania działań. 4. Słaby potencjał NGO do aktywizowania mieszkańców, organizacje koncentrują się na realizacji zleceń administracji publicznej. 5. Brak wsparcia rad dzielnic, brak odpowiedniego przygotowania urzędników i radnych do wspierania mieszkańców w podejmowaniu działań obywatelskich. 6. Brak aktywności UMK w obszarze aktywizacji obywateli. 7. Niewystarczająca wiedza mieszkańców o zaangażowaniu obywatelskim, przez to strach i brak wiary w skuteczność działań. 8. Brak wspólnych programów dla szkół i NGO promujących aktywność obywatelską. 9. Słaba tożsamość lokalna.
3.	Partycypacja obywatelska	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak ewaluacji funkcjonowania instytucji Gminy Miejskiej Kraków i jednostek Urzędu Miasta Krakowa w wielu obszarach: <ul style="list-style-type: none"> – współpracy z NGO – kompetencji kadry menedżerskiej – możliwości wspierania inicjatyw obywatelskich – dyrektywny sposób zarządzania zamiast partycypacji. 2. Brak wiążących konsultacji społecznych. Mieszkańcy nie mają wpływu, na to co się dzieje w ich okolicy i całym mieście. Brak pytania o zgodę w sprawie Euro 2012, Zimowych Igrzysk Olimpijskich*, Dni Młodzieży. Mieszkańcy nie mają wpływu na decyzje dotyczące priorytetów miasta. 3. Brak publikowania istotnych informacji w zrozumiałym, nieurzędniczym języku (uchwał, rozporządzeń). 4. Brak przewodników po dokumentach miejskich. 5. Brak pełnomocnika ds. organizacji pozarządowych. 6. Brak narzędzia interpelacji obywatelskiej z obowiązkiem odpowiedzi. 7. Trudna nawigacja w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Krakowa. 8. Niedokładność informacji w BIP (np. kto w Radzie Dzielnicy zgłosił uchwałę, jak przebiegało głosowanie). 9. Brak transparentności w relacjach z Kościołem katolickim (brak konsultacji dot. Dni Młodzieży). 10. Niewystarczająca inicjatywa krakowskiego Kościoła katolickiego w działaniach obywatelskich. 11. Brak edukacji komunikacyjno-obywatelskiej. 12. Brak „miejsca” skupiającego inicjatywy partycypacyjne. 13. Brak ŁATWEGO dostępu do informacji dla niezrzeszonych mieszkańców. 14. Brak narzędzi włączających ruchy nieformalne do debaty. 15. Zbyt mała rola (i przez to liczba) Komisji Dialogu Obywatelskiego. 16. Trudności przy powołaniu KDO, które nie mieszczą się w kompetencjach poszczególnych wydziałów UMK (np. KDO antydyskryminacyjne).

Tabela 2 cd.

Lp.	Obszar	Diagnoza
4.	Organizacje NGO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niestabilność finansowa NGO, grantoza. 2. Uprzywilejowanie organizacji związanych z Kościołem katolickim. 3. Niewystarczająca pomoc lokalowa dla NGO ze strony władz Krakowa. Niewystarczająca rola Miejskiego Ośrodka Wspierania Inicjatyw Obywatelskich. 4. Brak wsparcia dla NGO, które nie współpracowały dotychczas z UMK – osobnego konkursu preferującego te organizacje. 5. Niewystarczająca rola władz miasta w integracji III sektora. 6. Władze Krakowa nie potrafią czerpać z pomysłowości organizacji na funkcjonowanie miasta. Nie odbywają się kongresy NGO, podczas których odbywałaby się wymiana idei. 7. Brak programów edukacji pozaformalnej realizowanej przez NGO. 8. Brak promocji działalności krakowskich NGO przez UMK. 9. Zwiększenie działań Gminy realizowanych przez NGO. 10. Niewystarczające wsparcie dla nieformalnych inicjatyw kulturalnych.
* W roku 2014 Miasto Kraków zorganizowało referendum zawierające m.in. pytanie dotyczące organizacji Zimowych Igrzysk Olimpijskich.		

Zespół ds. obszaru strategicznego „Kraków – metropolitarny” na podstawie przeprowadzonej analizy wskazał w obszarze metropolitarnym główną dominację problemów związanych z transportem.

- poważny deficyt związany ze stanem komunikacji kolejowej, szczególnie – stanu magistrali kolejowej E–30;
- konieczność dalszego rozwoju technicznego i technologicznego lotniska w Balicach – zdolność do działania w czasie mgieł;
- konieczność integracji systemów transportowych.

Konsultacje w zakresie planowania zagospodarowania przestrzennego

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest aktem prawa miejscowego, za pomocą którego samorząd lokalny określa warunki zagospodarowania przestrzennego na obszarze objętym planem. Plan może obejmować cały obszar gminy, jej część lub zespół gmin. Rada miasta z własnej inicjatywy lub na wniosek, rozstrzyga w formie uchwały o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, określając jednocześnie granice obszaru objętego planem, przedmiot i zakres jego ustaleń. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu jest prezydent miasta.

Procedura sporządzania planu zaczyna się od zbierania wniosków o ustalenie planu miejscowego. Po dokonaniu ich analizy, prezydent miasta występuje do rady miasta z wnioskiem o konieczności opracowania planu miejscowego [8].

I etap konsultacji społecznych

Po podjęciu uchwały przez radę miasta o przystąpieniu do sporządzenia planu rozpoczyna się pierwszy etap konsultacji społecznych. Prezydent miasta ogłasza w prasie miejscowej, na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu, w biuletynie informacji publicznej fakt podjęcia uchwały, określając formę, miejsce i termin składania wniosków do planu, nie krótszy niż 21 dni od dnia ogłoszenia. Rozpatrywanie wniosków powinno nastąpić najpóźniej w terminie 21 dni od momentu ich złożenia. Decyzję, które wnioski należy uwzględnić, a które nie, podejmuje organ wykonawczy, tj.: prezydent miasta, zlecając następnie sporządzenie projektu planu i prognozy skutków finansowych jego uchwalenia.

II etap konsultacji społecznych

Po sporządzeniu projektu planu następuje drugi etap konsultacji społecznych, czyli procedura opiniowania, uzgadniania i zbierania uwag. Projekt planu wykładany jest do publicznego wglądu na okres 21 dni. Termin wnoszenia uwag do projektu planu wynosi co najmniej 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia planu. Rozróżnia się dwie formy, w których osoby fizyczne, prawne oraz jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej mogą odnieść się do planu miejscowego.

- wnioski do planu miejscowego – składane są przed rozpoczęciem prac nad tworzeniem projektu planu,
- uwagi do projektu planu miejscowego – składane są w momencie, kiedy są już znane konkretne ustalenia przyjęte w projekcie planu.

Ponadto w Urzędzie Miasta Krakowa organizowane są okresowo tzw. dyskusje publiczne nad rozwiązaniami przyjętymi w projektach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Podczas spotkań mieszkańcy mogą na bieżąco wymieniać poglądy i uwagi nt. opracowywanych dokumentów z przedstawicielami zespołów projektowych [8].

Rys. 3. Informacje dotyczące planowania przestrzennego na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Krakowa.

Źródło: [8]

Plan miejscowy uchwała rada gminy po stwierdzeniu jego zgodności z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, rozstrzygając jednocześnie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu oraz sposobie realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania. Uchwała rady gminy przekazywana jest wojewodzie w celu oceny jej zgodności z przepisami prawnymi.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa zostało przyjęte Uchwałą Nr XII/87/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 kwietnia 2003 roku z późniejszymi zmianami.

W dniu 31 maja 2013 roku na podstawie:

- Zarządzenie Nr 1824/2007 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 31 sierpnia 2007 roku w sprawie przyjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie

przystąpienia do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa w rejonie Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach oraz w sprawie zmiany uchwały Nr XVIII/229/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.

- art. 11 pkt 10 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz. U. z 2012 r., poz. 647 z późn. zm.)
- art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 roku *o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o Państwowej Inspekcji Sanitarnej*
- *Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. Nr 130 poz. 871, art. 54 ust. 2)
- art. 39 ust. 1 pkt 2–4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.),

Prezydent Miasta Krakowa zawiadomił o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Projekt zmiany Studium wraz z prognozą oddziaływania na środowisko udostępniony został do wglądu w dniach od 18 czerwca do 29 lipca 2013 roku (z wyjątkiem sobót, niedziel i świąt) w Urzędzie Miasta Krakowa w następujących lokalizacjach:

- ul. Grunwaldzka 8, pok. 17 (wejście od ul. Zaleskiego) – dla mieszkańców Dzielnicy I do III;
- ul. Wielopole 17a, sala konferencyjna – dla mieszkańców Dzielnicy IV do VII;
- Rynek Podgórski 1, sala Obrad im. Maryewskiego – dla mieszkańców Dzielnicy VIII do XIII;
- Osiedle Zgody 2, sala konferencyjna – dla mieszkańców Dzielnicy XIV do XVIII.

Ponadto projekt zmiany Studium wraz z prognozą oddziaływania na środowisko udostępniony został na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej. Na temat przyjętych rozwiązań planistycznych informacji udzielali również pracownicy Urzędu Miasta Krakowa, którzy dyżurowali ww. lokalizacjach.

Dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa odbyła się m.in. 3 lipca 2013 roku, w Auditorium Maximum przy ul. Krupniczej 33.

Zgodnie z art. 11 pkt 11 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz art. 54 ust. 3 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, osoby prawne i fizyczne

oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej oraz każdy, kto kwestionuje ustalenia przyjęte w wykładanych dokumentach, mógł wnieść uwagi do projektu zmiany Studium oraz prognozy oddziaływania na środowisko [8].

Serwis internetowy *dialogspoleczny.krakow.pl*

Serwis internetowy Urzędu Miasta Krakowa *dialogspoleczny.krakow.pl*, powstał w 2008 roku dla celów prowadzenia konsultacji z interesariuszami za pośrednictwem Internetu. W serwisie znajdują się informacje na temat tego, co jest aktualnie konsultowane w Krakowie, jakie są wyniki zakończonych konsultacji społecznych oraz, w jaki sposób mieszkańcy mogą wpływać na podejmowane decyzje dotyczące inwestycji i projektów miejskich.



Rys. 4. Strona główna serwisu *dialogspoleczny.krakow.pl*

Serwis pozwala poznać opinie, uwagi, propozycje oraz zaprosić wszystkich mieszkańców Krakowa do zaangażowania się w podejmowanie decyzji, które swymi skutkami mogą dotknąć każdego obywatela.

Debata Okrągłego Stołu Transportowego

Pierwsza debata Okrągłego Stołu Transportowego odbyła się w krakowskim Magistracie 30 czerwca 2011 roku. Do wspólnych rozmów przy okrągłym stole zasiadli przedstawiciele organizacji, fundacji, stowarzyszeń oraz przedstawiciele Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie. W obradach Okrągłego Stołu Transportowego strona społeczna reprezentowana jest przez przedstawicieli organizacji pozarządowych zajmujących się tematyką komunikacji zbiorowej, które odpowiedziały na zaproszenie Prezydenta Miasta Krakowa:

- Koło Miłośników Krakowskiej Komunikacji Miejskiej,
- Forum Rozwoju Infrastruktury i Transportu Aglomeracji Krakowskiej,
- Stowarzyszenie Przestrzeń-Ludzie-Miasto,
- SISKOM – Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji,
- Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych,
- Fundacja Partnerstwo dla Środowiska,
- Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego.

Celem cyklu debat odbywających się w lipcu i wrześniu, było udoskonalenie systemu transportu zbiorowego w Krakowie w atmosferze dialogu, prowadzonego pomiędzy zarządcami i użytkownikami komunikacji zbiorowej. Tematy poruszane podczas debat Okrągłego Stołu Transportowego dotyczyły:

- roli transportu zbiorowego;
- zasad kształtowania taryfy w transporcie zbiorowym;
- priorytetów w ruchu ulicznym pojazdów transportu zbiorowego;
- zasad modernizacji i budowy nowych przystanków oraz modernizacji, budowy oraz eksploatacji infrastruktury torowej i jej wpływu na zdolność przewozową;
- informacji pasażerskiej w pojazdach, na przystankach i w węzłach przesiadkowych;
- konkurencji w transporcie zbiorowym.

Forum Mobilności

Inicjatywa Forum Mobilności narodziła się w roku 2006 w ramach projektu CiViTAS CARAVEL II realizowanego w latach 2005–2009 przez Urząd Miasta Krakowa. Forum Mobilności jest otwartą platformą wymiany myśli i poglądów na tematy związane z transportem w Krakowie, pomiędzy mieszkańcami, decydentami, urzędnikami oraz naukowcami. Głównym celem organizowania inicjatywy Forum Mobilności jest poprawa jakości w planowaniu systemu transportowego w Krakowie. Krakowskie Forum Mobilności funkcjonuje pod przewodnictwem Prezydenta Miasta Krakowa i było pierwszą oficjalną platformą testującą lepsze komunikowanie się w planowaniu systemu transportowego w mieście [9].

Do września 2013 roku odbyły się dwadzieścia cztery spotkania w ramach Forum Mobilności, których problematyka została zestawiona obok w tabeli.

Krakowski Dialog Cykliczny

Krakowski Dialog Cykliczny stanowi dzielnicowe konsultacje społeczne będące narzędziem opiniowania i włączania mieszkańców w decydowanie o kształcie polityki rowerowej miasta. Projekt, finansowany przez Fundację im. Stefana Batorego w ramach programu „Demokracja w działaniu”, ma odpowiedzieć na pytanie, jakie są potrzeby typowego krakowskiego rowerzysty oraz wyznaczyć listę najpilniejszych zadań w zakresie zmian infrastrukturalnych [10].

18 lutego 2013 roku w Pawilonie Wyspiańskiego w Krakowie, Jan Szpil, prezes Stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów i Joanna Niedziałkowska, ówczesna dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie podpisali umowę o partnerstwie przy realizacji projektu, którego celem było zdefiniowanie kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej w Krakowie. Działania projektowe w dużej mierze oparte są na badaniach potrzeb mieszkańców Krakowa pod kątem infrastruktury rowerowej. Wyniki całego procesu konsultacji zostały zawarte w formie kontraktu 100 rozwiązań [10].

Tabela 3

Problematyka poruszana w ramach Forum Mobilności w Krakowie		
Lp.	Data	Problematyka
1	20.10.2006 r.	Pierwsze Forum Mobilności, czyli otwarta platforma wymiany myśli i poglądów na tematy transportowe
2	08.03.2007 r.	Wypracowanie płaszczyzny do dyskusji dla wszystkich instytucji zajmujących się transportem w mieście
3	17.09.2007 r.	Zagadnienie logistyki miejskiej
4	05.03.2008 r.	Komunikacja nocna w Krakowie
5	24.04.2008	Bezpieczeństwo w publicznym transporcie w Krakowie
6	26.06.2007 r.	Jak skutecznie uspokoić ruch w centrum Krakowa?
7	28.08.2008 r.	Rola ścieżek rowerowych w centrum Krakowa
8	17.09.2008 r.	Centrum Krakowa bez samochodów?
9	30.10.2008 r.	Parkingi Park & Ride
10	16.12.2008 r.	Funkcjonowanie usługi Tele-Bus
11	26.02.2009 r.	Problemy obsługi komunikacyjnej os. Ruczaj
12	23.04.2009 r.	Doświadczenia dotyczące wprowadzonych ograniczeń ruchu samochodów na ul. Karmelickiej w Krakowie
13	02.07.2009 r.	Czarne punkty na drogach Krakowa i zasady podejmowania decyzji w zakresie budowy sygnalizacji ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego
14	18.09.2009 r.	Mobilność ludzi starszych
15	30.11.2009 r.	Wydzielone pasy dla komunikacji zbiorowej w Krakowie – stan obecny i plany na przyszłość
16	11.03.2010 r.	Problemy komunikacyjne krakowskich osiedli – osiedle Złocień
17	29.04.2010 r.	Organizacja ruchu w rejonie ronda Ofiar Katynia
18	30.09.2010 r.	Obsługa komunikacyjna Płaszowa po ukończeniu linii tramwajowej do ul. Golikówka
19	25.11.2010 r.	Propozycje zmian dla węzła komunikacyjnego Nowy Kleparz
20	31.03.2011 r.	Obsługa transportowa portu lotniczego w Krakowie
21	29.09.2011 r.	Założenia do remarszrutyzacji układu linii transportu zbiorowego w Krakowie
22	30.04.2013 r.	Zmiana organizacji ruchu w centrum miasta
23	18.06.2013 r.	Zmiana organizacji ruchu w centrum miasta
24	19.09.2013 r.	Zmiana organizacji ruchu na Kazimierzu

Etapy projektu:

1. **Rowerowe Forum Dzielnicowe.** 11 maja 2013 roku w Artetece odbyły się otwarte warsztaty dla mieszkańców Krakowa, pracowników ZIKiT oraz radnych miasta i dzielnic. Podczas Forum uczestnicy zidentyfikowali problemy, jak i opracowali konkretne rozwiązania dotyczące słabych stron, dostępności oraz ciągłości infrastruktury rowerowej oraz braku elementów uspokojenia ruchu, małej architektury czy udogodnień dla osób niepełnosprawnych. Zajęcia były prowadzone przez specjalistów od infrastruktury rowerowej oraz ekspertów do spraw konsultacji społecznych.
2. **Dzielnicowe konsultacje społeczne.** Spotkania z mieszkańcami mają na celu dyskusję nad rozwiązaniami przestrzennymi wypracowanymi podczas Rowerowego Forum Dzielnicowego oraz zapoznanie mieszkańców z wynikami badań sondażowych. Odbędą się w 5 rejonach miasta: w Śródmieściu, Krowodrzy, Nowej Hucie, Podgórzu Wschód i Podgórzu Zachód.
3. **Opracowanie zebranych danych do propozycji „Kontraktu 100 rozwiązań”.** Zebrane podczas Forum oraz przekonsultowane z mieszkańcami w dzielnicach propozycje miejsc do zmiany zostaną opracowane w postaci propozycji, które zostaną przedłożone jednostce miejskiej odpowiadającej za infrastrukturę rowerową.

4. **Podsumowanie Krakowskiego Dialogu Cyklicznego.** Podsumowująca publikacja o modelu partycypacji, przyjętym do realizacji w projekcie.
5. **Śniadanie prasowe, konferencje podsumowująca, debata z mieszkańcami.** Rozmowy o tym, co się wydarzyło w ciągu roku w ramach Krakowskiego Dialogu Cyklicznego oraz o tym co dalej z tą wiedzą zrobić.

Współpraca instytucjonalna

Współpraca instytucjonalna obejmuje podejmowanie wspólnych działań w ramach danej organizacji/institucji lub pomiędzy organizacjami. Współpraca instytucjonalna może wymagać wymiany lub dzielenia się zasobami, wiedzą, kompetencjami oraz wymaga osiągnięcia obustronnej zgody co do celów podejmowanych zadań. Współpraca pomiędzy instytucjami może mieć charakter:

- pionowy – jedna organizacja ma nadrzędną pozycję w stosunku do drugiej,
- poziomy – organizacje względem siebie zachowują autonomię.

Relacje instytucjonalne mogą wynikać z przesłanek: ustawowych, bazujących na opinii publicznej, odpowiedzialności społecznej lub konieczności powiązania różnych dziedzin wiedzy. Główne obszary, w których organizacje mogą podejmować wspólne działania to:

- strategia – rozwój i spójność,
- współdzielenie zasobów,
- udostępnianie danych,
- finansowanie i budżet,
- spójność przepisów.

W Gminie Miejskiej Kraków współpraca instytucjonalna jest realizowana m.in. przez zespoły zadaniowe, które powoływane są odpowiednimi Zarządzeniami Prezydenta Miasta Krakowa na podstawie wniosków, wynikających z merytorycznych i uzasadnionych potrzeb. W ostatnich latach funkcjonują w Krakowie tzw. zespoły zadaniowe zajmujące się problematyką: transportu rowerowego, aktualizacji strategii rozwoju miasta oraz opiniowaniem programów i projektów inwestycyjnych.

Zespół zadaniowy ds. polityki rowerowej w mieście Krakowie

W 2011 roku Prezydent Miasta Krakowa powołał Zarządzeniem Nr 152/2011 Zespół Zadaniowy ds. polityki rowerowej w mieście Krakowie. Przewodniczącym Zespołu został mianowany I Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji i Infrastruktury Miasta – Tadeusz Trzmiel. W skład zespołu wchodzi przedstawiciele:

- Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu,
- Rady Miasta Krakowa,
- Agencji Rozwoju Miasta SA w Krakowie,
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Krakowie,
- Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie,
- Komendy Miejskiej Policji w Krakowie,

- Stowarzyszenia Miasta dla Rowerów,
- Stowarzyszenia „Federacja Zielonych – Grupa Krakowska”,
- Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej (SITK) – Oddział w Krakowie.

Według uzasadnienia zawartego w Zarządzeniu Zespół Zadaniowy ds. polityki rowerowej w mieście Krakowie powołany został w celu poszerzenia szeroko pojętych działań w zakresie polityki rowerowej miasta. Działania Zespołu obejmują także współpracę z zagranicą oraz monitoring stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” wdrożonych Zarządzeniem Nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, jako podstaw wdrożenia polityki rowerowej gminy. Członkowie Zespołu wypracowali wspólne reguły odnoszące się do polityki rowerowej w mieście Krakowie. Wybrane zadania Zespołu Zadaniowego związane ze współpracą instytucjonalną dotyczą:

- wspierania działań w zakresie podjęcia starań i przygotowania wniosków aplikacyjnych o zewnętrzne środki finansowe na budowę ścieżek rowerowych w Krakowie,
- monitoringu stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” wdrożonych Zarządzeniem Nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z 26 listopada 2004 roku jako podstaw wdrożenia polityki rowerowej gminy,
- kontynuacji współpracy z gminami ościennymi: Zielonki, Wielka Wieś, Liszki, Michałowice, Wieliczka i inne w zakresie wspólnej realizacji rekreacyjnych tras rowerowych,
- współpracy z Urzędem Marszałkowskim w Krakowie w zakresie polityki rowerowej,
- współpracy z zagranicą w zakresie polityki rowerowej.

Posiedzenia Zespołu, pod przewodnictwem Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa, odbywają się minimum raz na pół roku lub więcej, w zależności od zaistniałej potrzeby, w siedzibie Urzędu Miasta Krakowa. Przewodniczący Zespołu lub przewodniczący podzespołu roboczego mogą zapraszać na posiedzenia przedstawicieli komórek organizacyjnych Urzędu Miasta Krakowa, których obecność jest niezbędna dla skutecznej realizacji zadań [11].

Zespół zadaniowy ds. audytów rowerowych w mieście Krakowie

W 2011 roku Prezydent Miasta Krakowa powołał Zarządzeniem Nr 1577/2011 Zespół Zadaniowy ds. audytów rowerowych w mieście Krakowie. W skład zespołu wchodzi przedstawiciele:

- Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu,
- Komendy Wojewódzkiej Policji,
- Komendy Miejskiej Policji,

- Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji SA,
- Straży Miejskiej w Krakowie.

Do zadań zespołu należy między innymi: opiniowanie działań na rzecz tworzenia systemu rowerowego na terenie Miasta Krakowa, uwzględnienie wytycznych Zespołu Zadaniowego ds. polityki rowerowej w mieście Krakowie, stymulowanie działań dla poprawy organizacji ruchu w obrębie I i II obwodnicy z faktycznym priorytetem dla ruchu rowerowego (uspokojenie ruchu, kontrapasy rowerowe itp.), a także opiniowanie i proponowanie doraźnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Wybrane zadania Zespołu Zadaniowego związane ze współpracą instytucjonalną dotyczą:

- monitoringu stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” wdrożonych Zarządzeniem Nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z 26 listopada 2004 roku jako podstaw wdrożenia polityki rowerowej Gminy;
- monitoringu wdrożenia tzw. audytu rowerowego wprowadzonego Poleceniem służbowym Nr 2/2005 Prezydenta Miasta Krakowa z 26 stycznia 2005 roku w sprawie obowiązku występowania do Zespołu Zadaniowego ds. ścieżek rowerowych w mieście Krakowie, celem wykonania audytu rowerowego;
- współpracy przy wdrożeniu, przez zarządcę systemu, projektu pn.: „Wypożyczalnia rowerów miejskich” oraz projektów parkingów i stojaków rowerowych w mieście;
- współpracy z Radami i Zarządami Dzielnic w zakresie planowania i realizacji tras rowerowych na ich terenie.

W ramach Zespołu Zadaniowego ds. audytów rowerowych w mieście Krakowie funkcjonują dwa podzespoły robocze: ds. ścieżek rowerowych oraz ds. bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. W skład podzespołów wchodzi ich przewodniczący oraz wytypowani członkowie Zespołu. Na posiedzenia zespołu zapraszani są wnioskodawcy audytów rowerowych, osoby zaangażowane w problematykę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz przedstawiciele zainteresowanych dzielnic. Przewodniczący Zespołu lub przewodniczący podzespołów roboczych mogą zapraszać na posiedzenia przedstawicieli komórek organizacyjnych Urzędu Miasta Krakowa, których obecność jest niezbędna dla skutecznej realizacji zadań.

Na stronie internetowej Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu zostały zamieszczone informacje dotyczące audytów rowerowych. Środowiska rowerowe – interesariusze mogą zgłaszać uwagi i wyrażać swoje opinie, przysyłając je na wskazany adres poczty elektronicznej. Opinie są umieszczone w zakładce „opinie środowisk rowerowych” i uwzględniane w ramach uwag merytorycznych w trakcie audytu. Na stronie internetowej umieszczane są również protokoły z audytów [12].

Zespół zadaniowy ds. aktualizacji strategii rozwoju Krakowa

W 2013 roku Prezydent Miasta Krakowa powołał Zarządzeniem Nr 2180/2013 Zespół Zadaniowy ds. Aktualizacji Strategii Rozwoju Krakowa. Skład zespołu zadaniowego przedstawiony w tabeli 2, został ustanowiony z podziałem na dziedzinę zarządzania – obszar oddziaływania jednostki samorządu terytorialnego, w ramach której realizowane są usługi publiczne o zbliżonym przedmiotowo charakterze.

W ramach prac nad aktualizacją strategii utworzono tzw. zespoły obszarowe – obejmujące cztery obszary strategiczne.

- obszar strategiczny A – Kraków – miasto obywatelskie,
- obszar strategiczny B – Kraków – nowoczesny ośrodek gospodarki,
- obszar strategiczny C – Kraków – miejsce zamieszkania i rekreacji,
- obszar strategiczny D – Kraków metropolitalny.

W pracach zespołów obszarowych uczestniczyli również przedstawiciele środowisk społecznych, naukowych i gospodarczych. Dokumenty robocze zespołów obszarowych umieszczono na dedykowanych platformach wymiany informacji takich jak: KI AGH – Confluence, Trello, Google Dysk. Ponadto ważniejsze dokumenty umieszczono w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Krakowa [13].

Zespół opiniowania programów i Zespół opiniowania projektów inwestycyjnych

Opiniowanie programów i projektów inwestycyjnych stanowi istotny element programowania i przygotowania inwestycji miejskich. Opiniowaniu przez Zespoły podlegają działania związane z programowaniem i przygotowaniem inwestycji. Opiniowanie obejmuje:

- a. założenia i zakres zleczanych opracowań;
- b. opracowane koncepcje i materiały do decyzji środowiskowej;
- c. studia wykonalności, studia projektowe, opracowania branżowe, kosztowe oraz inne opracowania, dla których kierownik programu lub projektu zgłasza potrzebę takiej opinii;
- d. projekty budowlane.

Opiniowanie wymienione w punktach b.–d. przeprowadzane jest przed odbiorem pracy od wykonawcy. Inwestycje objęte konkursami na opracowania urbanistyczno-architektoniczne lub – dla których zlecono zewnętrzną weryfikację opracowań nie podlegają opiniowaniu przez ww. Zespoły. W skład Zespołów wchodzi:

– obligatoryjnie:

- przewodniczący – dyrektor wydziału/biura lub jednostki realizującej lub jego zastępca,
- kierownik programu lub projektu.
- autorzy opracowań,
- autorzy opinii,
- przedstawiciel Wydziału Planowania i Monitorowania Inwestycji (osoba monitorująca).

- fakultatywne (wg uznania przewodniczącego):
 - kierownik pionu,
 - przedstawiciel wydziału/biura (dla inwestycji w fazie przygotowania),
 - przedstawiciel jednostki realizującej (dla inwestycji w fazie programowania),
 - przedstawiciele wydziałów wspomagających w zależności od potrzeb.

Posiedzenie Zespołu w wyznaczonym składzie zwołuje przewodniczący. Kierownik programu lub projektu weryfikuje kompletność dokumentów, uzyskuje opinie i przekazuje członkom Zespołu informacje o miejscu i czasie udostępnienia opinii do wglądu.

Na posiedzeniu Zespołu autorzy opracowań przedstawiają swoje rozwiązania, natomiast autorzy opinii i pozostali uczestnicy posiedzenia przekazują swoje uwagi i zalecenia. Przyjmowanie zaleceń do opracowań odbywa się drogą konsensusu lub decyzją rozstrzygającą przewodniczącego Zespołu. Kwestie sporne istotne dla polityki i/lub finansów gminy zdefiniowane przez Zespół rozstrzyga przewodniczący lub kierownik pionu, w sprawach szczególnych Prezydent Miasta Krakowa w oparciu o stosowne dokumenty (informacja, uzasadnienie, projekt uchwały), które przygotowuje właściwy wydział, biuro lub jednostka.

Posiedzenie Zespołu kończy się spisaniem protokołu zawierającego przyjęte zalecenia, który podpisuje przewodniczący. Opinia Zespołu i zawarte w protokole zalecenia zobowiązują do wprowadzenia ich do danego opracowania lub do dalszych opracowań zgodnie z zaleceniami Zespołu [14].

Podsumowanie

Przykłady planowania transportu w Europie, gdzie kontrolowane projekty rozwoju obszarów miejskich doprowadziły do masowych protestów, pokazują, że procesy planowania bez legitymacji publicznej mogą być zablokowane, a w najgorszym przypadku nawet zaniechane. Takie przypadki pokazują też, że odrzucenie zamierzeń przez społeczeństwo zainicjowało szeroką dyskusję na temat planowania. Dlatego planowanie mobilności miejskiej potrzebuje lepszych i interaktywnych procedur w zakresie partycypacji społecznej. Pomocne w tym zakresie mogą okazać się narzędzia oparte na nowoczesnych technologiach informacyjnych i komunikacyjnych (ICT), które przyczynią się do zaangażowania większej liczby obywateli i zainteresowanych stron, a także dotrą do młodszych pokoleń.

Idea zrównoważonej mobilności miejskiej powinna zachęcać lokalne samorządy, instytucje oraz organizacje do wyjścia poza własne granice i obowiązki w dążeniu do zapewnienia spójności i komplementarności ze strategiami w powiązanych sektorach (transportu, planowania przestrzennego i zagospodarowania terenu, zdrowia, energii, usług komunalnych, szkolnictwa, ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego itp.). Taka koordynacja stanowi duże wyzwanie dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, ale jest również głównym źródłem dla wdrażania innowacji i doskonalenia procesów planowania.

Dotychczas Kraków nie sporządził planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Istnieje wiele dokumentów sektorowych przyjętych przez miasto, przy czym do transportu lokalnego odnoszą się przede wszystkim:

- Strategia Rozwoju Krakowa,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa,
- Polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007–2015,
- Program obsługi parkingowej
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Miejska Kraków zawarła porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie wyżej wymienione dokumenty będą stanowiły podstawę do opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Horyzontem czasowym tego dokumentu mogą być lata 2025–2030. W 2015 roku Miasto Kraków planuje zaktualizować politykę transportową oraz wykorzystać ją jako podstawowy dokument zawierający wizję rozwoju dla celów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Literatura

1. Materiały niepublikowane Referatu ds. Komunikacji Społecznej w Wydziale Strategii Urzędu Miasta Krakowa.
2. Górniak J., Koldras S., Mazur S., Paszkowska R., *Komunikacja i partycypacja społeczna. Poradnik pod redakcją J. Hausnera*, Kraków 1999.
3. Arnstein S.R., *A Ladder of Citizen Participation*, JAIP, Vol. 35, No. 4, 1969. Fung A., *Participation, Deliberation and Representation in the Policy Process*, Civic Engagement in the 21st Century,” University of Southern California, , 2004, October 1–2.
4. Materiały informacyjne projektu CH4ALLENGE: Rupprecht Consult, Dr Susanne Böhler–Baedeker, Miriam Lindenau, Transport Engineering Institute for Transport Studies University of Leeds, Prof. Anthony D May OBE FR Eng, Dr Caroline Mullen.
5. Starowicz W., Nosal K., *Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2010, nr 3.
6. Materiały niepublikowane Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Krakowa.
7. Materiały niepublikowane Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa.
8. Materiały niepublikowane Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP – www.sitk.org.pl.
9. Materiały niepublikowane Stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów.
10. Materiały informacyjne Zespołu zadaniowego ds. polityki rowerowej w mieście Krakowie.
11. Materiały informacyjne Zespołu zadaniowego ds. audytów rowerowych w mieście Krakowie
12. Materiały informacyjne Zespołu zadaniowego ds. Aktualizacji Strategii Rozwoju Krakowa.
13. Materiały informacyjne Zespołu opiniowania programów i Zespołu opiniowania projektów inwestycyjnych.