

KRAKOWSKI ODDZIAŁ STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ W KSZTAŁTOWANIU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W MIASTACH¹

Aleksandra Ciastoń-Ciulkin

dr inż., Politechnika Krakowska, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, tel.: +48 12 628 3096,
e-mail: aciaston-ciulkin@pk.edu.pl

Sabina Puławska-Obiedowska

mgr inż., Politechnika Krakowska, ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków, tel.: +48 12 628 3096,
e-mail: spulawska@pk.edu.pl

Streszczenie: *Obecna polityka transportowa miast ukierunkowana jest na dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu poprzez m.in. kształtowanie zrównoważonej mobilności w miastach. Różnego rodzaju działania w tym celu podejmują władze na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym. W kształtowaniu kierunków tych działań i ich realizację włączają się także fundacje czy organizacje stowarzyszeniowe, pełniąc ważną rolę opiniotwórczą i wspierającą przez wzgląd na posiadanie branżowego doświadczenia i fachowej wiedzy. Taką rolę pełni Oddział SITK RP w Krakowie, którego jednym z podstawowych celów statutowych jest działalność na rzecz postępu i rozwoju transportu w kontekście obecnych trendów. W Stowarzyszeniu prowadzone są prace w obszarze zagadnień naukowo-technicznych, prawnych, ekonomicznych i organizacyjnych transportu. Ze względu na przynależność wielu znanych ekspertów z obszarów kształtowania miejskich systemów transportowych, duży zakres działań związany jest z krzewieniem idei zrównoważonej mobilności w ośrodkach zurbanizowanych. Niniejszy artykuł przedstawia po krótku ideę zrównoważonej mobilności oraz przedstawia szereg działań edukacyjnych, wydawniczych i eksperckich, jakie odgrywają znaczącą rolę w popularyzowaniu zrównoważonej mobilności i rozwiązań jej sprzyjających.*

Słowa kluczowe: *stowarzyszenie, SITK RP, zrównoważona mobilność, transport miejski*

1. Wprowadzenie

Działania w zakresie mobilności podejmowane są na szeroką skalę przez władze zarówno na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym, co wynika z aktualnych światowych i europejskich trendów w polityce transportowej i przestrzennej. Ogromną rolę w kształtowaniu zrównoważonej mobilności w miastach odgrywają również fundacje czy organizacje stowarzyszeniowe, które niejednokrotnie ze względu na zrzeszanie członków będących znawcami w danym temacie, mogą pełnić ważną rolę opiniotwórczą i wspierającą działania samorządowe. Taką rolę pełni Oddział SITK RP w Krakowie. Jednym z podstawowych celów działalno-

¹ Wkład procentowy autorów w publikację: Ciastoń-Ciulkin A. 50%, Puławska-Obiedowska S. 50%

ści Oddziału SITK RP w Krakowie jest działalność na rzecz postępu i rozwoju transportu, która zawsze wpisuje się w aktualnie panujące trendy. W Stowarzyszeniu prowadzone są prace w obszarze zagadnień naukowo-technicznych, prawnych, ekonomicznych i organizacyjnych transportu. Ze względu na przynależność wielu znanych ekspertów z o kształtowania miejskich systemów transportowych, duży zakres działań związany jest z krzewieniem idei zrównoważonej mobilności w ośrodkach zurbanizowanych. Poprzez wyrażanie opinii w ważnych kwestiach dotyczących rozważanej problematyki SITK pełni rolę zbiorowego eksperta.

2. Zrównoważona mobilność i cele jej kształtowania w miastach

Zrównoważona mobilność ma na celu takie planowanie i realizowanie własnych potrzeb przemieszczania się w mieście, aby z jednej strony poprawiać dostępność do infrastruktury i środków transportu, a z drugiej, przyczynić się do sprawniejszej realizacji priorytetowych zadań przy wykorzystaniu ekologicznych środków transportu oraz do rozwoju regionów. Automatycznie zrównoważona mobilność przyczyni się do wzrostu społecznego zadowolenia i uatrakcyjnienia miejskiego stylu życia [31].

Bardzo szeroko i wyczerpująco pojęcie *zrównoważonej mobilności* określił A. Rudnicki jako tak ukształtowany poprzez strukturę przestrzenną i transportową sposób podróżowania, że transport indywidualny nie degraduje transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego, długość trasy podróży ulega racjonalizacji, a system transportu funkcjonuje w sposób utrzymujący harmonię ze środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym, w tym kulturowym. Cel, jaki powinien zostać osiągnięty, to m.in. poprawa wizerunku miasta i ładu przestrzennego, kreowanie dobrej jakości przestrzeni publicznej, mniejsze zróżnicowanie w rozwoju i jakości życia poszczególnych obszarów miasta [23].

Wg S. Zamkowskiej *zrównoważona mobilność w miastach* służy zaspokajaniu potrzeb przewozowych wszystkich grup ludności poprzez właściwy udział w podróżach różnych środków transportu w poszczególnych obszarach miasta i takie określenie sposobów realizacji obsługi transportowej, aby zminimalizować skutki ekologiczne [33]. B. Tundys przez *zrównoważoną mobilność* określiła natomiast takie planowanie i realizowanie potrzeb transportowych, które z jednej strony poprawią dostępność do infrastruktury i środków transportu, wskazując na społeczne zadowolenie i uatrakcyjnienie miejskiego stylu życia, a z drugiej, przyczynią się do sprawniejszej realizacji priorytetowych zadań przy wykorzystaniu ekologicznych środków transportu oraz do rozwoju regionów [30]. Nieodzownym elementem do jej osiągnięcia jest włączenie różnych partnerów w rozwijanie i wyrażanie polityki zrównoważonego rozwoju transportu, np. firm ubezpieczeniowych, pracodawców, developerów [25].

We wszystkich przedstawionych powyżej definicjach zrównoważonej mobilności istotną rolę odgrywa możliwość wyboru najkorzystniejszego sposobu prze-

mieszczania się z punktu widzenia całego otoczenia, w tym drugiego człowieka, środowiska naturalnego a także przyszłych pokoleń. Według J. Szoltyska [29], kształtowanie zrównoważonej mobilności stanowi proces, który polega na systematycznym i różnicowym wzmacnianiu oczekiwanych zachowań użytkowników miast, takich jak:

- rezygnacja z odbywania podróży,
- zmiana okresu, w którym będzie wykonywana podróż,
- zmiana trasy przejazdu
- zmiana środka transportu.

Z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, doprowadzenie do zmiany zachowania transportowego powinno oznaczać przekonanie głównie użytkowników samochodów osobowych, że jest możliwa realizacja podróży pieszo, rowerem, transportem zbiorowym w sposób także satysfakcjonujący (komfortowa, bezpieczna, szybka, niezawodna i ekonomiczna). Ponadto, w kształtowaniu zrównoważonej mobilności coraz większe znaczenie odgrywają argumenty związane z podejmowaniem decyzji na rzecz zachowań prospołecznych i proekologicznych.

J. Szoltyszek podkreśla, że kształtowanie mobilności jest tylko częściowo skutkiem kształtowania zachowań, a częściowo zachowania kształtowane są wskutek narzuconej formy podróżowania w mieście. Taki proces składa się z wielu etapów, jest długotrwały, ale systematyczne wdrażanie wszystkich reguł pozwala na wyuczenie i utrwalenie zachowania docelowego przez użytkowników miasta [29].

Wybór sposobu podróżowania korzystnego dla miasta, a mniej korzystnego dla podróżującego stawia bowiem przed wyborem pomiędzy dobrem własnym a dobrem ogółu. A dobro ogółu jest pojęciem na tyle niejasnym, że pojedynczy podróżujący może nie zauważać jakichkolwiek pozytywnych skutków wynikających ze zmian jego zachowań transportowych w miastach, zatem zachęcanie i promowanie mniej wygodnych sposobów przemieszczania się może nie przynosić pożądanых wyników. Aby jednak rezultaty były widoczne, kształtowanie mobilności musi bazować równolegle na dwóch kierunkach działań: imperatywnych (takich jak działania prawne, finansowe, czy planistyczne) oraz dobrowolnych, polegających na kształtowaniu zachowań transportowych zmierzających do budowy nowej świadomości w zakresie podróżowania [29]. Poprzez efektywne wykorzystywanie wszystkich dostępnych instrumentów kształtowania zrównoważonej mobilności można wpłynąć na:

- zachęcenie do zmiany nastawienia i zachowania ku większemu korzystaniu ze zrównoważonych typów transportu, tj. transportu zbiorowego, transportu wspólnego, ruchu pieszego, jazdy na rowerze oraz transportu bimodalnego,
- poprawienie (zrównoważenie) dostępności dla wszystkich ludzi i organizacji przez polepszenie warunków dla zrównoważonych rodzajów transportu,
- zaspokojenie potrzeb transportowych przez bardziej efektywne i zintegrowane użycie istniejącej infrastruktury transportowej i urbanistycznej,
- zmniejszenie (osłabienie wzrostu) natężenia ruchu poprzez ograniczenie liczby i długości podróży samochodem oraz zapotrzebowania na te podróże,

- polepszenie koordynacji pomiędzy różnymi rodzajami transportu i ułatwienie połączeń między istniejącymi sieciami transportowymi,
- zwiększenie efektywności ekonomicznej całego systemu transportowego [13].

Ponadto, jako pośrednie efekty zrównoważonej mobilności w mieście należy wymienić redukcję poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza, poprawę bezpieczeństwa pieszych i uczestników ruchu drogowego, poprawę atrakcyjności miasta dla mieszkańców, pracujących, kupujących i odwiedzających. Istotnym elementem, przekładającym się na skuteczność realizacji wyżej wymienionych celów, jest pełna współpraca, obejmująca wszystkich beneficjentów przestrzeni miejskiej, począwszy od władz miejskich, polityków, urzędników, osoby prywatne, organizacje pozarządowe i grupy obywateli, a także ekspertów i jednostki naukowobadawcze, w tym uczelnie specjalizujące się w zagadnieniach transportowych oraz planowania przestrzennego [26].

3. Działania Oddziału SITK RP w Krakowie na rzecz kształtowania zrównoważonej mobilności w miastach

3.1. Działalność ekspercka

Krakowski oddział SITK wykonuje od wielu lat w ramach swojej działalności prace eksperckie w ramach ośrodka rzeczoznawców. W ciągu ostatniego dziesięciolecia, działalność ekspercka prowadzona była głównie w czterech branżach transportowych: drogownictwo, kolejnictwo, inżynieria ruchu oraz transport miejski. Prace z zakresu transportu miejskiego to w szczególności badania i opracowanie analiz związanych z funkcjonowaniem zbiorowego transportu publicznego na terenie miast. Wspierały one ideę zrównoważonej mobilności i miały na celu pomoc zlecającym urzędom miejskim² w odpowiednim planowaniu i kształtowaniu oferty transportu publicznego tak, aby stanowiła ona konkurencję dla transportu indywidualnego i w coraz większym stopniu zaspakajała potrzeby pasażerów.

Wśród najważniejszych rodzajów prac na rzecz kształtowania zrównoważonej mobilności wykonywanych przez krakowski ośrodek rzeczoznawców SITK można wymienić:

- badania marketingowe,
- opracowania koncepcji obsługi transportowej wybranych obiektów, obszarów, w tym też w warunkach specjalnych (np. w czasie trwania EURO 2012),
- opracowanie koncepcji polityki transportowej dla obszarów miejskich,
- plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- badania potoków ruchu wraz z analizami.

Na przestrzeni ostatniej dekady (lata 2006-2015), wykonano ponad 350 prac eksperckich, z czego ok. 15% to projekty wspierające zrównoważoną mobilność

² Prace tego rodzaju wykonano między innymi w latach 2006-2016 na zlecenie miast: Szczecina, Tarnowa, Łodzi, Lublina, Krakowa, zasięgu oddziaływania KZK GOP, Jaworzna, Tarnowskich Gór, Piotrkowa Trybunalskiego, Radomia, Kołobrzegu.

w mieście. Eksperti z krakowskiego oddziału SITK wykonywali w tym zakresie prace związane m.in. z usprawnianiem transportu publicznego, opracowywaniem koncepcji dla nowoczesnych rozwiązań dla systemów roweru miejskiego czy carsharingu. Tworzono również strategie i plany rozwoju transportu publicznego o różnej skali, w tym dla obszarów miejskich, a plany te uwzględniały idee zrównoważonego rozwoju transportu. W tab. 1 przedstawiono ilość realizowanych prac przez ośrodek rzeczoznawców krakowskiego oddziału SITK.

Tabela 1. Realizowane prace eksperckie, badawcze i projektowe

Rok	Ilość prac eksperckich	W tym związanych ze zrównoważoną mobilnością w miastach
2006	28	32%
2007	19	26%
2008	33	21%
2009	32	9%
2010	48	13%
2011	41	15%
2012	54	9%
2013	32	13%
2014	31	16%
2015	32	6%

Źródło: opracowanie własne

3.2. Działalność edukacyjna

Wśród podstawowych narzędzi służących realizacji celi statutowych stowarzyszenia jest działalność informacyjno-edukacyjna. W tym obszarze oddział corocznie organizuje konferencje naukowo-techniczne o zasięgu międzynarodowym, krajowym, regionalnym, czy też lokalnym. Na konferencjach poruszane są zawsze aktualne problemy transportowe, często związane z problemami transportowymi w miastach. Wiele z nich porusza tematy związane z funkcjonowaniem, organizowaniem i zarządzaniem transportem publicznym w miastach, dotyka problemów parkowania w miastach, czy też rozwoju transportu rowerowego. Służą one nie tylko wymianie poglądów pomiędzy przedstawicielami władzy, przemysłu i nauki, ale również studentom kierunków transportowych, którzy mogą poszerzać swoją wiedzę o najbardziej aktualne praktyki i doświadczenia prelegentów. Działalność konferencyjna jest mocno wspierana przez działalność wydawniczą. Oddział SITK RP w Krakowie jest wydawcą nie tylko materiałów konferencyjnych, ale również monografii, podręczników, publikacji okolicznościowych oraz miesięcznika bran-

żowego. Wiele z tych wydawnictw dotyczy tematyki ściśle związanej z kształtowaniem zrównoważonej mobilności i służy szerokiej grupie odbiorców.

Konferencje naukowo-techniczne i seminaria

Oddział SITK RP bierze czynny udział w kształtowaniu zrównoważonej mobilności w miastach poprzez organizację szeregu konferencji naukowo-technicznych i seminariów poświęconych tematom związanym z promowaniem podróżowania innymi środkami podróży niż transport indywidualny. Wiele z nich ma duży, często międzynarodowy zasięg, a o ich randze niejednokrotnie świadczy szerokie grono patronów i patronów medialnych oraz sponsorów.

Pierwsze działania Oddziału związane z organizacją spotkań konferencyjnych dedykowanych tematyce traktującej o problemach komunikacyjnych w miastach można odnaleźć blisko pół wieku temu. Co prawda w latach 70. pojęcie zrównoważonej mobilności nie było jeszcze znane, niemniej jednak istniał problem przemieszczania się w miastach zabytkowych, wymagających w szczególności zrównoważonych zachowań swoich mieszkańców. Szerokie spectrum działań w tej tematyce podjął Oddział SITK RP w Krakowie. W 1975 roku Koło Zakładowe MPK działające przy Oddziale było współorganizatorem międzynarodowego sympozjum poświęconego problemom komunikacji w miastach zabytkowych. Kilka lat później (1979) krakowski oddział zorganizował konferencję na temat przydatności roweru do obsługi komunikacyjnej centrów miast zabytkowych [24].

W kształtowaniu zrównoważonej mobilności mieszkańców miast znaczącą rolę odgrywa wysokiej jakości transport publiczny, któremu Oddział SITK RP w Krakowie w swej działalności konferencyjnej poświęca bardzo dużo uwagi. Doskonalenie jakości usług transportu publicznego w miastach powiązane jest często z różnego rodzaju problemami technicznymi, organizacyjnymi, funkcjonalnymi, eksploatacyjnymi i innymi. Wiele z nich staje się przedmiotem organizowanych konferencji i seminariów. W 1995 roku w Krakowie zostaje zorganizowana ogólnopolska konferencja nt. tradycji i przyszłości miejskiej komunikacji zbiorowej w Polsce, w kolejnych latach wymiana doświadczeń nastąpić mogła na konferencjach poświęconych problemom związanym z rozwojem transportu tramwajowego w Polsce oraz sterowaniem ruchem w miejskiej komunikacji zbiorowej. W 2001 roku na konferencji w Zakopanem prelegenci przedstawiali nowoczesne metody zarządzania pasażerskim transportem zbiorowym. W kolejnych latach działalności oddziału, dużym zainteresowaniem cieszyły się kolejne konferencje naukowo-techniczne poświęcone różnym problemom funkcjonowania transportu publicznego, tj.:

- Badania procesów przewozowych wspomagające zarządzanie transportem zbiorowym w miastach (2002);
- Integracja systemów zarządzania przedsiębiorstwami komunikacyjnymi z uwzględnieniem wymogów norm ISO (2002);
- Aktualne problemy regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce (2004 i 2005);
- Zarządzanie jakością pasażerskiego transportu zbiorowego (2007);

- Planowanie transportu zbiorowego w miastach małych i średnich (2010);
- Nowoczesne systemy zarządzania ruchem (2013).

Wśród organizowanych przez oddział konferencji są również takie, które mają charakter cykliczny. Do nich z pewnością należy zaliczyć dwie konferencje naukowo-techniczne, których tematyka często związana jest z problemem kształtowania zrównoważonej mobilności w miastach.

Pierwsza z nich, traktująca o problemach parkingowych w miastach została po raz pierwszy zorganizowana w 1993 roku. W 2015 roku odbyła się już VIII konferencja z tego cyklu³, a zainteresowanie tą tematyką nie słabnie, tym bardziej, że polityka parkingowa w miastach odgrywa duże znaczenie w kształtowaniu zrównoważonej mobilności w miastach. Wskazywane często w literaturze przedmiotu narzędzia służące zniechęceniu właścicieli samochodów osobowych do ich użytkowania, tj. ograniczanie miejsc parkingowych, rozszerzanie stref płatnego parkowania, progresywne stawki opłat za parkowanie, rozwijanie parkingów typu Park&Ride [22], było przedmiotem dyskusji i wymiany doświadczeń o charakterze międzynarodowym w czasie ostatniej konferencji.

Kolejny cykl konferencji organizowany przez Oddział od 2009 roku poświęcony jest problemom związanym z modelowaniem podróży i prognozowaniem ruchu. Wśród szeroko pojętych zagadnień w tej tematyce, obszerna część poświęcona jest właśnie modelowaniu podróży i prognozowaniu ruchu w ośrodkach zurbanizowanych. Od czasu organizacji pierwszej konferencji z tego cyklu, do roku bieżącego zorganizowano kolejne cztery.

O dużej popularności konferencji organizowanych przez Oddział decyduje precyzyjnie dobrana tematyka i prezentacje merytorycznych referatów, które z kolei odzwierciedlają oczekiwania rynku. Tematyka kolejnych konferencji opracowywana jest na podstawie analizy ankiet przeprowadzanych wśród uczestników poprzedzających konferencji, tudzież jest wynikiem dyskusji wzbudzanych w czasie ich trwania. Efektem końcowym organizowanych przez Oddział konferencji są sformułowane wnioski, w których niejednokrotnie postulowane są zmiany legislacyjne w zakresie organizacji i funkcjonowania systemów transportowych w miastach, kierunki dalszych działań czy też dialogu, jak również prowadzenia badań i analiz.

Poszczególne koła Oddziału organizują również wewnętrzne platformy służące wymianie poglądów, doświadczeń i szerzeniu wiedzy branżowej. Są to m.in. seminaria tematyczne (np. cykl prelekcji pn. „Transport miejski w...”, w ramach których różni członkowie koła opowiadają o systemach transportowych miast, które mieli okazję zwiedzić), wycieczki techniczne oraz imprezy integracyjne.

Działalność wydawnicza

Historia działalności wydawniczej oddziału sięga roku 1983, kiedy ukazał się pierwszy numer Zeszytów Naukowo-Technicznych Oddziału poświęcony problemom technicznym i ekonomicznym modernizacji Alei Trzech Wieszców w Krakowie [24]. Obecnie oddział wydaje różne rodzaje publikacji:

³ Pozostałe konferencje miały miejsce w latach: 1996, 1998, 2000, 2003, 2007, 2013.

- Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK RP w Krakowie⁴ zawierające recenzowane artykuły z szerokiej problematyki transportowej;
- Publikacje zwarte (monografie, podręczniki, materiały konferencyjne);
- Publikacje okolicznościowe.

Początkowo zeszyty nie były nigdzie w sprzedaży. Rozprowadzane były głównie wśród uczestników konferencji i członków stowarzyszenia. Od tego czasu wiele się zmieniło. Obecnie Oddział prowadzi regularną sprzedaż swoich wydawnictw, a grupa odbiorców jest szeroka ze względu na zróżnicowaną politykę cenową. Ze względu na niższe ceny dla studentów oraz bezpłatne egzemplarze dla blisko 20 bibliotek w kraju, młodzi ludzie kształcący się w obszarze transportu mają dostęp do najbardziej aktualnej wiedzy.

Wiele z tych publikacji jest w szczególności poświęcone miejskim problemom transportowym. Na 107 wydanych zeszytów blisko połowa dotyczy tematyki mocno powiązanej z kształtowaniem zrównoważonej mobilności. W szczególności są to zeszyty naukowo-techniczne zawierające artykuły przedstawiane na konferencjach naukowo-technicznych oraz monografie, wśród których na uwagę zasługują:

- Wyniki badań systemów publicznego transportu zbiorowego w wybranych miastach (2010);
- Systemy dopłat do publicznego transportu zbiorowego w komunikacyjnych związkach komunalnych w Polsce (2009).

Dużą rolę w kształtowaniu zrównoważonej mobilności w miastach odgrywa dodatkowo miesięcznik „Transport Miejski i Regionalny” redagowany i wydawany przez Oddział SITK RP w Krakowie od września 2004 roku⁵. Na łamach tego miesięcznika poruszane są najbardziej aktualne problemy związane z systemami transportowymi o zasięgu co najwyżej regionalnym, takie jak:

- zarządzanie transportem w miastach i regionach,
- organizacja i zarządzanie ruchem drogowym,
- zarządzanie transportem zbiorowym,
- zmiany w przepisach prawnych,
- rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- transport pieszy i rowerowy w miastach,
- mobilność osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- ochrona środowiska przed ujemnym wpływem transportu.

Prezentowane są różnego rodzaju wyniki badań i eksperymentów prowadzonych w miejskich systemach transportowych, rozwiązania i najlepsze praktyki z różnych obszarów zurbanizowanych w Polsce, Europie, czy na świecie. Nakład każdego numeru czasopisma wynosi 800 egzemplarzy, a jego odbiorcami są głównie podmioty zajmujące się transportem w obszarach zurbanizowanych, tj. odpowiednie komórki w urzędach samorządowych odpowiedzialne za planowanie, or-

4 Każda publikacja w Zeszytach Naukowo-Technicznych SITK RP zgodnie z aktualnym wykazem czasopism punktowanych opublikowanych przez MNiSW w dniu 18 grudnia 2015 roku (część B) posiada 5 punktów.

5 Każda publikacja w „Transportie Miejskim i Regionalnym” zgodnie z aktualnym wykazem czasopism punktowanych opublikowanych przez MNiSW w dniu 18 grudnia 2015 roku (część B) posiada 5 punktów.

ganizację i funkcjonowanie transportu, przedsiębiorstwa komunikacyjne, a także uczelnie i biblioteki publiczne oraz studenci.

Ze względu na duże znaczenie zrównoważonej mobilności we właściwym rozwoju ośrodków zurbanizowanych, coraz częściej artykuły publikowane na łamach miesięcznika wprost poruszają tę kwestię. Coraz częściej publikowane są artykuły definiujące zrównoważoną mobilność w miastach [3,5,17,18,19,26], prezentujące działania i narzędzia zrównoważonej mobilności [4,8,10,12,14,28], traktujące o mobilności osób starszych [15,34,35], o zasadności wdrażania planów mobilności [2,7,16,20,21], przedstawiające przykłady innowacyjnych rozwiązań i projektów kształtujących zrównoważoną mobilność w miastach [1,6,9,12,32].

3.3 Forum Mobilności w Krakowie

Jedną z bardzo ciekawych inicjatyw realizowanych przez członków Stowarzyszenia było organizowanie od 2006 roku Forum Mobilności – specjalnej platformy, w ramach której mieszkańcy oraz decydenci mogli prezentować swoje pomysły, poglądy i oczekiwania w zakresie spraw związanych z transportem w mieście. Utworzenie forum mobilności stanowiło jedno z działań podejmowanych w ramach europejskiego projektu Civitas CARAVEL, którego partnerem było miasto Kraków. Na pierwszym spotkaniu Forum, reprezentanci krakowskiego Oddziału SITK zaproponowali swoją pomoc w przygotowaniu kolejnych spotkań, co spotkało się z akceptacją organizatorów. Zakładano, że formułę forum mobilności będą stanowić otwarte dla mieszkańców cykliczne spotkania, na których poruszana tematyka będzie związana z najbardziej aktualnymi problemami transportowymi w mieście.

Pierwsze dwa spotkania Forum Mobilności miały charakter organizacyjny, a zgromadzeni goście przyzwyczajali się do nowej formuły. W latach 2006-2013 Forum Mobilności odbyło się łącznie 23 razy. Miejsce zazwyczaj udostępniał Urząd Miasta Krakowa, a moderatorem spotkania był najczęściej Mariusz Szalkowski, który w tych latach sprawował funkcję prezesa krakowskiego Oddziału SITK. W trakcie każdego spotkania debata zgromadzonych stron poprzedzona była wystąpieniem eksperta, który prezentował aktualne rozwiązania i propozycje dla omawianego zagadnienia transportowego. Najbardziej aktywnymi członkami oddziału zaangażowanymi w organizację Forum byli Łukasz Franek oraz Grzegorz Sapoń.

Spotkania miały charakter otwarty, co oznaczało, że każdy zainteresowany mieszkaniec mógł wziąć udział w dyskusji. Gromadziły one każdorazowo kilkadziesiąt osób. Wśród uczestników znajdowali się zarówno przedstawiciele jednostek Urzędu zajmujących się transportem (jak Biuro Infrastruktury Miasta czy Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu), jak również operatorów (jak MPK Kraków czy przedstawiciele spółek kolejowych wykonujących przewozy czy utrzymujących infrastrukturę). Stronę mieszkańców prezentowali zazwyczaj przedstawiciele Rad Dzielnic lub innych niż SITK stowarzyszeń i fundacji działających na rzecz transportu.

Zagadnienia podejmowane w ramach forum odpowiadały aktualnym problemom transportowym w Krakowie. Jedną z największych wartości forum była możliwość zaprezentowania różnym stronom zalet rozwiązań, które są oparte na wiedzy i doświadczeniach w myśl idei zrównoważonego rozwoju. Najważniejszymi tematami poruszonymi na spotkaniach była kwestia uspokojenia ruchu w centrum miasta, wzrost znaczenia ruchu rowerowego i transportu publicznego oraz bezpieczeństwo ruchu.

W tabeli 2 zamieszczono tematy poszczególnych spotkań Forum Mobilności.

Tabela 2. Tematyka organizowanych spotkań Forum Mobilności

Spotkanie	Data	Tematyka (liczba uczestników)	Prelegenci	Prowadzący
I Forum Mobilności	20.10.2006	Forum Mobilności jako otwarta platforma wymiany myśli i poglądów na tematy transportowe - kwestie organizacyjne, a więc przede wszystkim formuła następnych Forum	brak danych	Józefa Kęsek
II Forum Mobilności	08.03.2007	Debata o organizacji Forum jako płaszczyzny do dyskusji dla wszystkich instytucji zajmujących się transportem w mieście; Karta Praw Pasażera (40)	Wiesław Starowicz	Mariusz Szałkowski
III Forum Mobilności	17.09.2007	Zagadnienie logistyki miejskiej (50)	Józefa Kęsek, Andrzej Chyba, Korneliusz Grabka	Mariusz Szałkowski
IV Forum Mobilności	05.03.2007	Komunikacja nocna w Krakowie (60)	Rafał Terkalski, Paweł Paruch	Mariusz Szałkowski
V Forum Mobilności	24.04.2007	Debata na temat przyczyn wypadków transportie zbiorowym, słuszności rozwiązań infrastrukturalnych mających podnieść poziom bezpieczeństwa pasażerów oraz działań prewencyjnych służących poprawie bezpieczeństwa (40)	Wiesław Dźwigoń i Łukasz Franek, Stefan Szczypuła, Włodzimierz Zalewski	Łukasz Franek
VI Forum Mobilności	26.06.2007	Jak skutecznie uspokoić ruch w centrum Krakowa? (60)	Łukasz Franek	Łukasz Franek
VII Forum Mobilności	28.08.2008	Rola ścieżek rowerowych w centrum Krakowa (50)	Michał Wojtaszek, Marcin Hyla	Mariusz Szałkowski
VIII Forum Mobilności	17.09.2008	Centrum Krakowa bez samochodów (50)	Łukasz Franek	Mariusz Szałkowski
IX Forum Mobilności	30.10.2008	Parkingi Park&Ride (50)	Andrzej Szarata, Stanisław Albricht	Mariusz Szałkowski
X Forum Mobilności	16.12.2008	Funkcjonowanie usługi Tele-Bus (25)	Adrian Obuchowicz	Bd
XI Forum Mobilności	26.02.2009	Problemy obsługi komunikacyjnej os. Ruczaj (50)	Piotr Dera, Maciej Górniewicz	Mariusz Szałkowski
XII Forum Mobilności	23.04.2009	Doświadczenia dotyczące wprowadzonych ograniczeń ruchu samochodów na ul. Karmelickiej w Krakowie (45)	Łukasz Franek	Mariusz Szałkowski
XIII Forum Mobilności	02.07.2009	Czarne punkty na drogach Krakowa i zasady podejmowania decyzji w zakresie budowy sygnalizacji ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (30)	Sebastian Woźniak, Michał Wojtaszek	Mariusz Szałkowski

XIV Forum Mobilności	18.09.2009	Mobilność ludzi starszych (20)	Lidia Żakowska, Dariusz Niewiata i Tomasz Zwoliński	Bd
XV Forum Mobilności	30.11.2009	Wydzielone pasy dla komunikacji zbiorowej w Krakowie – stan obecny i plany na przyszłość (30)	Marek Bauer	Mariusz Szałkowski
XVI Forum Mobilności	11.03.2010	Problemy komunikacyjne krakowskich osiedli – osiedle Złocień (60)	Artur Chojnacki	Łukasz Franek
XVII Forum Mobilności	29.04.2010	Organizacja ruchu w rejonie ronda Ofiar Katynia (30)	Tomasz Kulpa	Mariusz Szałkowski
XVIII Forum Mobilności	30.09.2010	Obsługa komunikacyjna Płaszowa po ukończeniu linii tramwajowej do ul. Golikówka (70).	Piotr Kącki	Mariusz Szałkowski
XIX Forum Mobilności	25.11.2010	Propozycje zmian dla węzła komunikacyjnego Nowy Kleparz (30)	Marek Bauer	Mariusz Szałkowski
XX Forum Mobilności	31.03.2011	Obsługa transportowa Portu Lotniczego w Krakowie (40)	Józefa Kęsek, Jan Jakub Nowicki, Rafał Zachuta, Stanisław Albricht	
XXI Forum Mobilności	29.09.2011	Założenia do remarszrutyzacji układu linii transportu zbiorowego w Krakowie (35)	Marek Bauer	Mariusz Szałkowski
XXII Forum Mobilności	30.04.2013	Zmiana organizacji ruchu w centrum miasta (ruch wokół Plant) (40)	Tomasz Kulpa	Mariusz Szałkowski
XXIII Forum Mobilności	18.06.2013	Zmiana organizacji ruchu w centrum miasta (ruch wokół Plant) (40)	Tomasz Kulpa	
XXIV Forum Mobilności	19.09.2013	Zmiana organizacji ruchu na Kazimierzu - początek dyskusji (50)		

5. Podsumowanie i wnioski

Duże znaczenie, jakie odgrywa SITK w zakresie kształtowania zrównoważonej mobilności w Krakowie, zawdzięcza przede wszystkim członkom stowarzyszenia. Wielu z nich zawodowo zajmuje się systemami transportowymi w mieście, zarówno z punktu widzenia praktycznego, jak i naukowego. Często reprezentują sprzeczne oczekiwania co do rozwoju systemu transportowego miasta (władza samorządowa, organizatorzy i operatorzy transportu publicznego, etc.). Dzięki jednak pracy stowarzyszeniowej, łączącej w sobie nie tylko działania związane z kształtowaniem zrównoważonej mobilności w ośrodkach zurbanizowanych, ale również pasję i budowanie relacji koleżeńskich pomiędzy członkami oddziału, łączących zarówno wieloletnie doświadczenia starszych członków oraz świeże i nowatorskie podejście młodych, zdecydowanie łatwiejsze jest podejmowanie współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy ich pracodawcami.

Oddział w Krakowie jest jednym z najbardziej prężnie działających oddziałów SITK RP w Polsce. Znaczące osiągnięcia oddziału w zakresie promowania zrównoważonych zachowań transportowych w miastach wynikają przede wszystkim z dużej aktywności członków Oddziału na wielu polach. Na tle innych oddziałów SITK RP oraz innych pozarządowych polskich stowarzyszeń i organizacji transporto-

wych, Oddział krakowski wyróżnia się na rynku jako organizator profesjonalnych i merytorycznych konferencji oraz seminariów. Ponadto, Oddział krakowski uznawany jest jako ekspert w zakresie planowania, organizacji i funkcjonowania systemów transportowych nie tylko w Krakowie, ale w wielu innych miastach polskich.

Bibliografia

1. Ablasser G., Wdrożenie idei łagodnej mobilności w Grazu. TMiR.
2. Bojczuk J., Przykłady wdrożeń planów mobilności w Londynie. TMiR 1/2011.
3. Chaimer-Gliszczyński N., Mobility model of urban users for the needs of transport activities. TMiR 6/2016.
4. Ciastoń-Ciulkin A., Starowicz W., Wpływ instrumentów finansowych związanych z funkcjonowaniem strefy płatnego parkowania na zrównoważoną mobilność pracowników Urzędu Miasta Krakowa. TMiR 6/2014.
5. Ciastoń-Ciulkin A., Nowa kultura mobilności – istota i ujęcie definicyjne. TMiR 1/2016.
6. Faron A., Rudnicki A., Idea i narzędzia unijnego projektu MAX mającego na celu podniesienie świadomości potrzeby zarządzania mobilnością. TMiR 1/2010.
7. Kochanowska M., 1 Wstępny plan mobilności dla pracowników Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta Warszawy. TMiR 1/2011.
8. Kościelniak M., Platforma internetowa na temat transportu zbiorowego i mobilności. TMiR 7-8 2008.
9. Majdecka J., W kierunku zrównoważonej mobilności, czyli jak skorzystać z doświadczeń miast europejskich dzięki projektowi CiViTAS CATALIST. TMiR 10/2010.
10. Mężyk A., Kierunki oddziaływania na zmiany zachowań komunikacyjnych w aspekcie zrównoważonej mobilności. TMiR 7-8 2009.
11. Michnej M., Zwoliński T., Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej - SUMP w ramach założeń projektu CHALLENGE. TMiR 2/2014.
12. Michnej M., Zwoliński T., Współpraca instytucjonalna i angażowanie społeczeństwa jako elementy planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. TMiR 6/2015.
13. Mobility management and travel awareness, Portal – transport teaching material, 2003.
14. Niewiata D., Ochyra M., Innowacyjne działania w zakresie popularyzowania i promowania idei zrównoważonej mobilności. TMiR 7-8 2008.
15. Niewiata D., Działania na rzecz mobilności osób starszych – projekt AENEAS. TMiR 10/2010.
16. Nosal K., Zasady tworzenia planów mobilności dla obiektów i obszarów generujących duże potoki ruchu. TMiR 2/2016.

17. Nosal K., Starowicz W., Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością. TMiR 3/2010.
18. Nosal K., Działania edukacyjne i promocyjne w zakresie zarządzania mobilnością. TMiR 1/2011.
19. Nosal K., Pawłowska A., Zmiany w podejściu do zrównoważonej mobilności w miastach. TMiR 9/2016.
20. Nosal K., Przykłady planów mobilności i ocena ich skuteczności. TMiR 1/2011.
21. Nosal K., Zintegrowany plan mobilności dla Politechniki Krakowskiej (PK) jako przykład zaspokajania potrzeb komunikacyjnych pracowników i studentów oraz zarządzania ich mobilnością. TMiR 7-8 2008.
22. Polityka parkingowa w miastach. Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krakowie, seria: Materiały Konferencyjne nr 1(105)/2015, Kraków 2015.
23. Rudnicki A., Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta. Architektura. Czasopismo Techniczne Nr 1-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej 2010.
24. Siwiec K., Czuma M., Mazan L., Od Karpat po Andy. Monografia Oddziału SITK RP w Krakowie, Kraków 2006.
25. Starowicz W., Założenia Europejskiej Zielonej Księgi dla transportu publicznego. Materiały konferencyjne II Konferencji Naukowo-Technicznej Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów, PublicTrans 2007, Warszawa, 13-14 czerwca 2007 r.
26. Starowicz W., Zarządzanie mobilnością wyzwaniem polskich miast. TMiR 1/2011.
27. Szoltysek J., Koncepcja punktów mobilnościowych jako narzędzie kształtowania mobilności w mieście. TMiR 10/2008.
28. Szoltysek J., Kształtowanie mobilności mieszkańców miast. Wydawnictwo Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2011.
29. Tundys B., Logistyka miejska, koncepcje, systemy, rozwiązania. Wydawnictwo DIFIN, Warszawa 2008.
30. Tundys B., System transportowy miasta – analiza obszarów dysfunkcji i sposobów ich eliminacji. V Konferencja Naukowo-Techniczna „Systemy Transportowe – Teoria i Praktyka”, Gliwice 2008.
31. Voronina R., Wprowadzenie filozofii „smart city” w system transportowy Lwowa. TMiR 4/2016.
32. Zamkowska S., Problemy mobilności w obszarach miejskich. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 435, Ekonomiczne Problemy Usług Nr 3, Szczecin 2006.
33. Żakowska L., Kubiak M., Warunki mobilności osób starszych w Europie - podsumowanie stanu wiedzy na podstawie badań projektu SIZE. TMiR 12/ 2004.
34. Żakowska L., Kubiak M., Wyniki badań ilościowych mobilności osób starszych w Europie. TMiR 10/2005.

POLISH ASSOCIATION OF ENGINEERS AND TECHNICIANS OF TRANSPORTATION (SITK RP) IN CRACOW FOR SUSTAINABLE MOBILITY IN CITIES

Abstract: *To prevent the negative impacts of suburbanization, the transport policy of the most cities is focused on trends of sustainable transport and, especially, on the creation and the development of sustainable urban mobility. Activities in this field are done on a large scale by the authorities at different levels including EU, national and regional ones. The great role in the development of sustainable urban mobility plays also different kinds of funds and associations, which bring together different experts in particular topics as members of these organization. This fact gives them an opportunity to have an important influence on the processes by sharing their opinions and supporting the activities of local authorities. This paper describes the role of the SITK RP Department in Krakow, which this organization plays the development of sustainable urban mobility. It presents examples of activities, which are done by the SITK RP Department to help in promotion of the sustainable urban mobility idea. Among these activities, the special attention is paid to the work of publishing house, conferences and experts. Taking into account that a number of members are well-known experts in the field of urban transport system development, the large range of actions is connected with the propagation of sustainable mobility ideas in different urban centers and, especially, in the Krakow agglomeration.*

Key words: *association, SITK RP, sustainable mobility, urban transport*