



**Magiczny
Kraków**

Unijne projekty PARK4SUMP i HANDSHAKE zakończone

2022-09-19

Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK zakończył realizację dwóch projektów unijnych - PARK4SUMP i HANDSHAKE, dotyczących innowacyjnego zarządzania parkowaniem i polityki rowerowej. Projekty wdrażane były dzięki uczestnictwu w programie Komisji Europejskiej - Horyzont 2020 (Agencja INEA - Innovation and Networks Executive Agency).

Projekt PARK4SUMP

PARK4SUMP – strategically integrating innovative parking management solutions into SUMP policies (strategiczna integracja innowacyjnego zarządzania parkowaniem z politykami zrównoważonej mobilności miejskiej).

Ogólnym celem projektu jest poprawa integracji polityk parkingowych miast w ramach polityk transportowych i dokumentów Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (tzw. SUMP) w dążeniu do bardziej zrównoważonego systemu transportowego miasta. Działania projektu mają służyć wzrostowi świadomości oraz uzyskaniu większej akceptacji interesariuszy w kwestiach wdrażania polityki parkingowej mogącej wpływać na jakość życia w mieście. Projekt służyć miał też budowie potencjału i poprawie współpracy między miastami, przełamywaniu barier w implementacji powyższych polityk oraz stymulowaniu dalszych innowacji w zarządzaniu parkowaniem. Innymi ważnymi zadaniami projektu są: lepsze zarządzanie wpływami ze Stref Płatnego Parkowania, integracja polityki parkingowej w ramach dokumentów SUMP, uwalnianie przestrzeni publicznych i redukcja ilości podróży samochodowych przy jednoczesnej poprawie warunków dla transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego.

W ramach realizacji projektu unijnego Park4SUMP Kraków przeprowadził **audyt polityki parkingowej miasta ParkPAD**. Jako drugie miasto w Polsce – po Gdańsku – otrzymaliśmy certyfikat potwierdzający zakończenie tego innowacyjnego procesu. Audytorzy podkreślili, że Kraków posiada bardzo zaawansowaną politykę parkingową, obejmującą wszystkie główne, pożądane aspekty, począwszy od inteligentnego modelu stref płatnego parkowania, w tym planów ich rozbudowy, po klasyczne podejście „push & pull” polegające na wykorzystaniu przychodów ze strefy płatnego parkowania do realizacji i promocji zrównoważonych form transportu w mieście.

Z punktu widzenia mieszkańca Krakowa, właściwe zarządzanie przestrzenią parkingową to przede wszystkim możliwość zaparkowania w centrum miasta, dzięki wymuszanej opłatami rotacji pojazdów, jak też na przykład możliwość pozostawienia samochodu na parkingu „Park & Ride” i kontynuowanie podróży wygodną komunikacją zbiorową.

Narzędzie ParkPAD to pierwsze tego typu systemowe podejście do spraw parkowania w miastach europejskich. Kraków jest jednym z 16 miast-partnerów biorących udział w projekcie Park4SUMP w ramach programu „Horyzont 2020” finansowanego przez Komisję Europejską. Z operacyjnego punktu widzenia płatne parkowanie ma na celu zwiększenie rotacji parkujących samochodów i zapewnienie przynajmniej 85–90 proc. wolnych miejsc postojowych w newralgicznych obszarach centrum miasta.



**Magiczny
Kraków**

Generuje też oczywiście niemałe przychody dla gmin. W myśl niedawno znowelizowanych przepisów prawa na poziomie całej Polski w dużej mierze dochody te mogą wspierać obszary niezwiązane z parkowaniem, takie jak transport publiczny, poruszanie się pieszo bądź rowerem, a także rozwój zielonych przestrzeni miasta. W Krakowie zdecydowano o przekazywaniu 69 proc. dochodów z płatnego parkowania na te właśnie cele. Przykładowo, w miastach belgijskich czy holenderskich odsetek ten to 20–30 proc. Tylko taka polityka (rozwój transportu niezmotoryzowanego i zbiorowego) może przynieść długofalowe efekty w postaci zmniejszenia zatłoczenia i hałasu komunikacyjnego czy emisji zanieczyszczeń.

Dzięki udziałowi w projekcie udało się też skutecznie rozpocząć pierwsze testy systemu e-kontroli w Obszarze Płatnego Parkowania. Systemy takie funkcjonują m.in. w Warszawie oraz Gdańsku, jak i wielu miastach Europy. Testy pokazały, że wykorzystanie samochodów skanujących do kontroli wnoszenia opłat w OPP w Krakowie jest możliwe i może przynieść wymierne korzyści co do efektywności działania strefy, jak i korzyści finansowe. Większa „szczelność” strefy płatnego parkowania to większe przychody z tego tytułu dla Gminy, a jak wskazano powyżej, przekłada się to na istotne środki finansowe na wdrażanie rozwiązań związanych z ruchem pieszym, rowerowym, czy też rozwój terenów zielonych w mieście. Wdrożenie takiego systemu na pełną skalę wymaga bardzo szczegółowego podejścia co do sprzętu i oprogramowania, dostosowanego do lokalnych warunków (m.in. zabudowy śródmiejskiej, organizacji ruchu i parkowania).

Więcej o projekcie na stronie: park4sump.eu

Projekt HANDSHAKE

Projekt HANDSHAKE zgromadził przedstawicieli trzynastu europejskich miast, które miały ambicje dzielić się ze sobą nawzajem doświadczeniem w zakresie działań na rzecz polityki rowerowej i inspirować do dalszych rowerowych przedsięwzięć. Idea projektu opierała się na współpracy między tzw. Rowerowymi Stolicami (z ang. Cycling Capitals), tj. Amsterdamem, Kopenhagą i Monachium oraz tzw. Przyszłymi Rowerowymi Stolicami (z ang. Future Cycling Capitals), wśród których znalazł się i Kraków. Pierwsze z miast wiodą wyraźny prym, jeśli chodzi o liczbę mieszkańców podróżujących na co dzień na rowerze i szeroko rozumianą politykę rowerową, a Przyszłe Rowerowe Stolicy chcą iść w ich ślady.

Każde z 10 miast współpracowało blisko z jedną z Rowerowych Stolic. W przypadku Krakowa było to Monachium, które kładzie szczególny nacisk na stronę marketingowo-promocyjną polityki rowerowej. To dzięki tej współpracy i inspiracji płynącej z Niemiec w naszym mieście na stałe zawitały bezpłatne miejskie kontrole rowerowe, które zostały znakomicie przyjęte przez krakowian już od pierwszej edycji „Podpatrzonych” pomysłów na promocję rowerów w Krakowie, takich jak np. Nocny Przejazd Rowerowy było więcej, ale na drodze do ich wdrożenia w czasie trwania projektu stały m.in. obostrzenia związane z wybuchem pandemii Covid-19. Miasto ma jednak ambitne plany wrócić do realizacji tych działań w przyszłości.

W ramach współpracy z mentorskim miastem Krakowa doszło do pogłębionej i intensywnej wizyty



**Magiczny
Kraków**

studyjnej (z ang. Immersive Study Tour) w Monachium, w której uczestniczyli przedstawiciele Urzędu Miasta Krakowa, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie oraz Zarządu Dróg Miasta Krakowa. W wizycie brała także udział delegacja z hiszpańskiego Kadyksu. Dla wszystkich trzech miast była to okazja do zacieśnienia współpracy i wymiany doświadczeń, ale dla Krakowa przede wszystkim szansa na zapoznanie się z rowerową polityką Monachium „od podszewki” i przeniesienie w przyszłości najciekawszych rozwiązań na grunt krakowski. W trakcie trwania projektu zorganizowano także kilka on-linowych webinarów dotyczących różnych aspektów polityki rowerowej, np. w temacie rowerowej polityki parkingowej. Nie ma wątpliwości co do tego, że tego typu wymiana wiedzy i doświadczeń będzie mieć realne przełożenie na jakość polityki rowerowej, a tym samym polityki transportowej realizowanej przez Kraków.

W projekt zaangażowani byli także partnerzy reprezentujący prywatne instytucje. Byli oni odpowiedzialni m.in. za Bikenomics, tj. oparte na konkretnych danych wyliczenia stopnia przełożenia nakładów poniesionych w ramach polityki rowerowej na realne, szeroko rozumiane zyski finansowe (i nie tylko) dla całego społeczeństwa.

Pod koniec trwania projektu przedstawiciele Krakowa uczestniczyli w jednej z największych rowerowych konferencji rowerowych w Europie, tj. Velo-City 2022 w Lublanie, w trakcie której wspólnie z innymi partnerami projektu zaprezentowali jego dorobek na arenie międzynarodowej.

Więcej o projekcie na stronie: <https://handshakecycling.eu/krakow>

Oba projekty, zrzeszające wiele miast i instytucji Europy, były finansowane ze środków programu Komisji Europejskiej – Horyzont 2020 (Agencja INEA – Innovation and Networks Executive Agency).