

Przekazanie Prezydentowi Miasta Krakowa rekomendacji panelu obywatelskiego

28.04.2023 r. godz. 16 – 17, Urząd Miasta Krakowa



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA



Czym był Krakowski Panel Transportowy?



Losowa
i różnorodna
grupa 63
mieszkańców
i mieszkanek



3 dni sesji
edukacyjnych z
11 ekspertami



2 dni dyskusji
i deliberacji



43 wiążące
rekomendacje

Role w panelu



Operator i zespół koordynujący z UMK



Zespół Monitorujący



Eksperci/ki oraz Doradcy merytoryczni



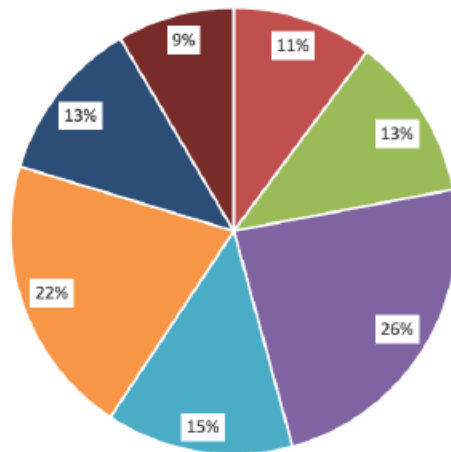
Strony



Obserwatorzy

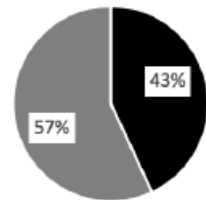
Paneliści i panelistki

WIEK



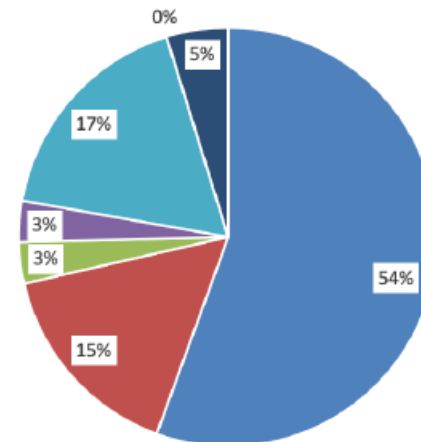
15-19 lat 20-29 lat 30-39 lat 40-49 lat 50-59 lat 60-69 lat 70-79 lat

PŁEĆ

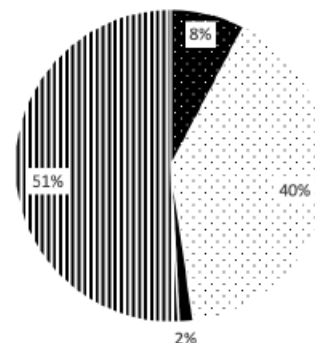


mężczyzna kobieta

SYTUACJA ZAWODOWA



WYKSZTAŁCENIE



podstawowe średnie zasadnicze zawodowe wyższe

pracuję zawodowo
uczę się / studiuję
jestem osobą bezrobotną
jestem rencistą
jestem na emeryturze
zajmuję się domem, opiekuję się dziećmi lub innymi osobami
inna sytuacja

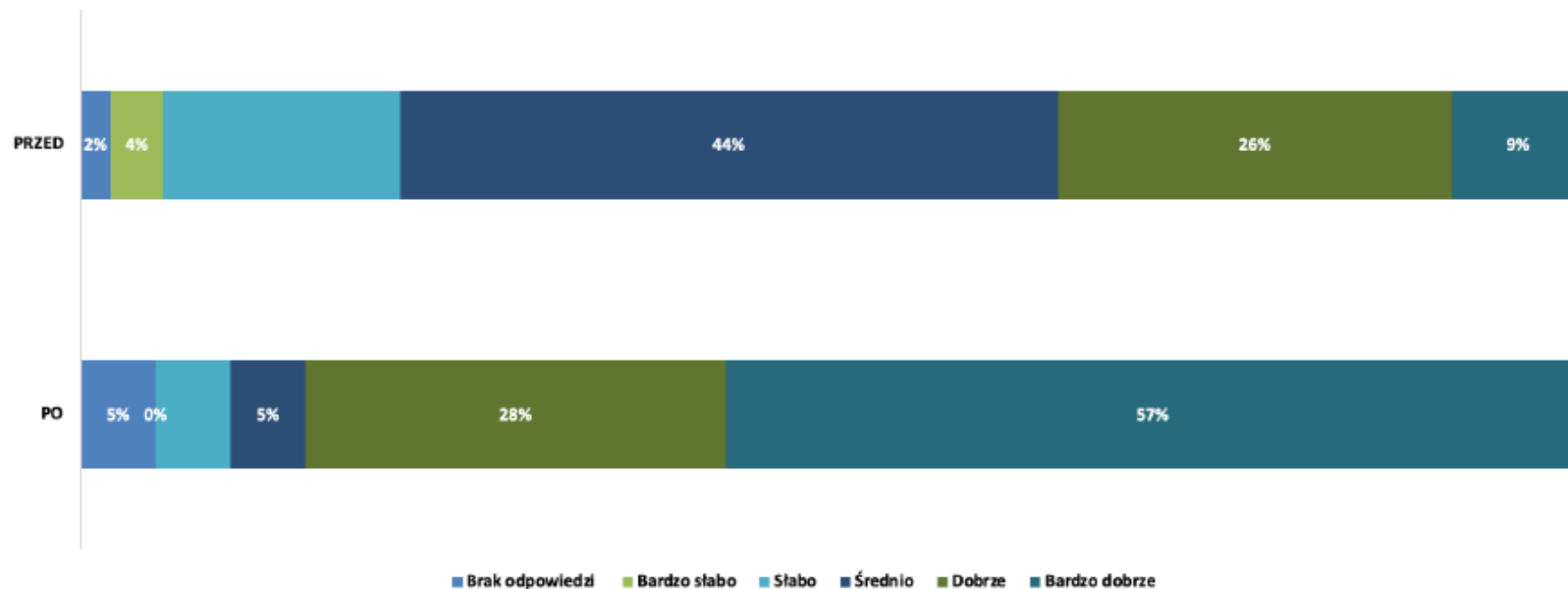
Metryczka

***Na podstawie metryczki z ankiety „po”**

N=65; badania ankietowe zrealizowane przez Paulina Pospieszna, Magni Szymaniak-Arnesen (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)

Postrzeganie własnego stanu wiedzy

Jak bardzo czują się Państwo poinformowani na temat problemów związanych z transportem miejskim w Krakowie?



N=65; badania ankietowe zrealizowane przez Paulina Pospieszna, Magni Szymaniak-Arnesen (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)

Ocena organizacji KPT

Jak oceniają Państwo przygotowanie organizacyjne panelu obywatelskiego pod następującymi względami? c

	Bardzo źle	2	3	4	Bardzo dobrze
Dostępność i jakość kontaktu ze strony organizatorów	0%	0%	5%	8%	88%
Harmonogram spotkań	0%	2%	5%	18%	75%
Ilość czasu cz. edukacyjna	0%	2%	8%	20%	71%
Ilość czasu cz. deliberacyjna	0%	2%	6%	37%	55%
Inne (punktualność, kwestie techniczne, catering)	0%	2%	8%	34%	57%

N=65; badania ankietowe zrealizowane przez Paulina Pospieszna, Magni Szymaniak-Arnesen (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)

Ocena merytoryczna KPT

Jak oceniają Państwo przygotowanie merytoryczne panelu obywatelskiego pod następującymi względami?

	Bardzo źle	2	3	4	Bardzo dobrze
Czytelność celów	0%	2%	6%	12%	80%
Sensowność programu	0%	2%	5%	14%	80%
Jakość i czytelność materiałów	0%	0%	11%	25%	65%
Jakość wystąpień i prezentacji	0%	0%	8%	25%	68%
Jakość pracy moderatorów i moderatorek	0%	0%	8%	14%	78%
Sposób prowadzenia spotkań	0%	0%	3%	18%	78%

N=65; badania ankietowe zrealizowane przez Paulina Pospieszna, Magni Szymaniak-Arnesen (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)



Temat Krakowskiego Panelu Transportowego

Jak Miasto Kraków i mieszkańcy mogą wpływać na dalszy rozwój działań na rzecz zrównoważonego transportu w oparciu o następujące obszary:

- W jaki sposób możemy optymalizować przemieszczanie się po mieście?
- W jaki sposób powinno zapewniać się miejsca parkingowe w mieście?
- W jaki sposób możemy zmniejszyć emisję z transportu i zarządzać ruchem pojazdów na terenie Krakowa po domknięciu obwodnicy autostradowej?

43 rekomendacje Panelu

Jak Miasto Kraków i mieszkańcy mogą wpływać na dalszy rozwój działań na rzecz zrównoważonego transportu?

3 obszary priorytetowe

I. Priorytetem miasta powinien być rozwój transportu publicznego (w szczególności tramwajowego i premetra), tak aby stawał się on coraz bardziej dostępny, wygodny i szybszy niż samochód do przemieszczania się po mieście.

[97% poparcia, 84% entuzjazmu]

Priorytetem miasta powinien być rozwój premetra. Rozwój powinien być połączony z kampanią informacyjną i edukacyjną dotyczącą harmonogramu prac wykonywania poszczególnych etapów premetra i przedstawiającą korzyści wynikające z premetra.

[89% poparcia, 70% entuzjazmu]

II. Kierunkiem rozwoju miasta Krakowa powinno być ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście wspierane przez rozwój infrastruktury oraz podnoszenie jakości usług społecznych w pobliżu miejsca zamieszkania (dzielnicy) - zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego - oraz rozwój usług publicznych online.

[90% poparcia, 68% entuzjazmu]

III. Priorytetem miasta powinien być dialog z szerokim gronem interesariuszy/ interesariuszek na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Formy dialogu powinny być różnorodne i systematycznie rozwijane, tak by uwzględniaty głos wszystkich grup społecznych.

[90% poparcia, 49% entuzjazmu]

Powołanie społecznej Rady Doradczej złożonej z przedstawicieli i przedstawicielek różnych grup w mieście (mieszkańców/ mieszkanek całej metropolii, w tym panelistów/ panelistek, przedsiębiorców/ przedsiębiorczyń, władz, niezależnych ekspertów/ ekspertek), które będzie cyklicznie spotykać się, proponować i opiniować rozwiązania związane ze zrównoważonym transportem oraz określić zakres kompetencji i zasad jego funkcjonowania.

[83% poparcia, 46% entuzjazmu]

W jaki sposób możemy optymalizować przemieszczanie się po mieście?

- Rozwój transportu publicznego
- Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej
- Odpowiednie planowanie przestrzeni miejskiej

→ Rozwój transportu publicznego

Doskonalenie systemu transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zakup nowych pojazdów oraz rozbudowę i modernizację infrastruktury. Działania te powinny gwarantować dostępność transportu zbiorowego dla osób ze specjalnymi potrzebami (pojazdy niskopodłogowe, przystanki dostosowane architektonicznie).

[98% poparcia, 87% entuzjazmu]

Rozwijanie sieci połączeń i infrastruktury transportowej na obrzeżach miasta na podstawie analizy potrzeb.

[92% poparcia, 63 % entuzjazmu]

Konsekwentne opieranie miejskich planów na nowe inwestycje w system komunikacji publicznej na wynikach badań przepustowości poszczególnych kursów.

[83% poparcia, 54 % entuzjazmu]

→ Rozwój transportu publicznego

Upowszechnianie cyfrowych tablic z rozkładem jazdy na przystankach komunikacji miejskiej oraz zadbanie o to, by informacje wyświetlane na tych tablicach były na bieżąco aktualizowane i uwzględniały opóźnienia poszczególnych kursów.
[95% poparcia, 76% entuzjazmu]

Wspieranie utworzenia jednego zintegrowanego i łatwo dostępnego źródła danych (np. aplikacji), w którym możliwe będzie sprawdzenie możliwości transportowych na konkretnych trasach w ramach aglomeracji krakowskiej i innych danych, np. kosztów takiej podróży, liczby punktów przesiadkowych oraz wytworzonego CO2.
[94% poparcia, 73% entuzjazmu]

→ Rozwój transportu publicznego

Dalsze rozszerzanie oferty dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety przystankowe, bilety na kilka przejazdów).

[89% poparcia, 60% entuzjazmu]

Dalsza poprawa komfortu podróży w komunikacji miejskiej z dbałością o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach.

[98% poparcia, 84% entuzjazmu]

Zacieśnianie współpracy z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej.

[95% poparcia, 68% entuzjazmu]

→ Rozwój transportu publicznego

Dążenie do integrowania sieci transportu zbiorowego (publicznego i prywatnego) w ramach aglomeracji z planowanym rozwojem sieci P&R, w tym tworzenie wygodnych możliwości przesiadek z busów prywatnych na transport publiczny dowożący do centrum miasta.

[95% poparcia, 60% entuzjazmu]

Kontynuowanie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną.

[89% poparcia, 67% entuzjazmu]

→ Rozwój transportu publicznego

Kontynuacja rozbudowy i uzupełniania sieci buspasów, dążąc do jej maksymalnej ciągłości. Zadanie to należy realizować w oparciu o bieżący monitoring obciążenia istniejącej sieci buspasów oraz - tam, gdzie to możliwe - uwzględniając istniejącą infrastrukturę.

[95% poparcia, 62 % entuzjazmu]

Skuteczne egzekwowanie przepisów o korzystaniu z buspasów.

[94% poparcia, 73 % entuzjazmu]

Bieżące monitorowanie stanu infrastruktury tramwajowej i wprowadzenie kalendarza jej zaplanowanych remontów, tak aby nie dopuścić do spadku prędkości tramwajów na skutek braku bieżącego utrzymania, a tam gdzie tylko to możliwe podnoszenie tej prędkości.

[92% poparcia, 65 % entuzjazmu]

→ Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej

Inwestowanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu rowerów i pieszych, np. poprzez rozdzielanie ciągów rowerowych i pieszych, rozbudowę kładek i estakad, regularne remonty nawierzchni, dodatkowe pasy i sygnalizację świetlną dla rowerzystów/ rowerzystek w wybranych miejscach.

[100% poparcia, 78% entuzjazmu]

Dalsza modernizacja i rozwój infrastruktury dla pieszych, w tym poprawa oświetlenia chodników oraz usunięcie barier architektonicznych dostosowując chodniki i ciągi piesze dla osób z ograniczeniami ruchowymi i szczególnymi potrzebami.

[98% poparcia, 84% entuzjazmu]

→ Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej

Zwiększenie liczby inwestycji w nowe drogi rowerowe (również jako samodzielne inwestycje) zapewniając spójność i ciągłość tras rowerowych w mieście, tak aby do 2028 roku możliwe było przejechanie rowerem odcinka min. 4 km wyłącznie po drodze dla rowerów, pasie rowerowym lub po obszarze objętym strefą ruchu uspokozonego z dowolnego punktu w Krakowie.

[87% poparcia, 57% entuzjazmu]

Przeprowadzenie akcji informacyjnej o obowiązujących przepisach dotyczących hulajnóg, rolek i innych urządzeń transportu osobistego w ruchu miejskim oraz zapewnienie skutecznego egzekwowania tych przepisów.

[86% poparcia, 60% entuzjazmu]

→ Odpowiednie planowanie przestrzeni miejskiej

Zacieśnianie współpracy z gminami ościennymi na rzecz integracji rozwoju przestrzennego z rozwojem sieci transportu zbiorowego poprzez planowanie tras transportu publicznego na jeszcze niezabudowane tereny oraz planowanie wysokiej gęstości zabudowy wokół węzłów komunikacji zbiorowej z jednoczesną dbałością o zachowanie obszarów ochrony przyrody.

[92% poparcia, 67% entuzjazmu]

Planowanie budowy i rozbudowy infrastruktury transportowej w sposób uwzględniający potrzeby pieszych, w miarę możliwości zachowując istniejące trasy piesze lub tworząc je w dogodnych dla pieszych miejscach.

[97% poparcia, 67% entuzjazmu]

→ Odpowiednie planowanie przestrzeni miejskiej

**Uwzględnianie w Miejskich Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla nowych osiedli wymogów dotyczących zapewnienia bazy lokali usługowych na potrzeby mieszkańców/ mieszkanek.
[94% poparcia, 70% entuzjazmu]**

W jaki sposób powinno zapewnić się miejsca parkingowe w mieście?

Zwiększenie wysiłków na rzecz rozwijania sieci parkingów P+R przy wjazdach do miasta z możliwością przesiadki na transport zbiorowy. Plany powinny być oparte na eksperckich analizach (lokalizacja, ilość miejsc) oraz uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami.
[95% poparcia, 63% entuzjazmu]

Zwiększenie skuteczności egzekwowania przepisów dotyczących parkowania.
[84% poparcia, 59 % entuzjazmu]

Poprawa dostępności komunikacyjnej placówek ochrony zdrowia i urzędów przede wszystkim poprzez ułatwienie dojazdu komunikacją miejską, a tam gdzie jest to niezbędne i jednocześnie możliwe poprzez zapewnienie adekwatnej liczby miejsc parkingowych. Wdrażanie konkretnych rozwiązań w tym zakresie powinno być poprzedzone analizą dostępność poszczególnych placówek prowadzącą do określenia kluczowych obszarów interwencji

[92% poparcia, 65% entuzjazmu]

Kampania informacyjna wyjaśniająca cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych.

[84% poparcia, 52% entuzjazmu]

W jaki sposób możemy zmniejszyć emisję z transportu i zarządzać ruchem pojazdów na terenie Krakowa po domknięciu obwodnicy autostradowej?

- Zieleń w mieście
- Priorytet dla transportu zbiorowego
- Wyprowadzenie tranzytu z miasta
- Elektromobilność
- Skuteczna egzekucja istniejących przepisów

→ Zieleń w mieście

Zapewnienie, by nowe inwestycje transportowe w maksymalnym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz gdzie tylko to możliwe wprowadzały nowe obszary zielone. [97% poparcia, 81% entuzjazmu]

Szersze wykorzystywanie pasów zieleni (np. łąk kwietnych, krzaków) jako bezpiecznego sposobu oddzielenia tras pieszych, rowerowych i samochodowych oraz wprowadzanie zielonych ekranów akustycznych tam, gdzie jest to możliwe. [98% poparcia, 86% entuzjazmu]

→ Priorytet dla transportu zbiorowego

Zapewnianie priorytetu dla transportu szynowego w ramach II i III obwodnicy poprzez zapewnianie tramwajom pierwszeństwa na wszystkich skrzyżowaniach, dostosowanie ich rozkładów jazdy do godzin szczytu i późnych godzin powrotu oraz dostosowywanie innych środków transportu do kursowania tramwajów.

[86% poparcia, 70% entuzjazmu]

→ Wyprowadzenie tranzytu z miasta

Określenie i wdrożenie zasad ograniczenia wjazdu samochodów ciężarowych do miasta (np. wyznaczone godziny, dni tygodnia, dopuszczalna masa całkowita pojazdu), a jednocześnie wspieranie tworzenia infrastruktury sieci magazynów na obrzeżach umożliwiającej dowóz towarów do miasta samochodami dostawczymi.
[86% poparcia, 54% entuzjazmu]

→ Elektromobilność

Miasto powinno dążyć do stopniowego zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną), we flocie krakowskiej komunikacji miejskiej.

[90% poparcia, 49% entuzjazmu]

→ Skuteczna egzekucja istniejących przepisów

Skuteczna egzekucja przestrzegania norm hałasu generowanego przez pojazdy.

[90% poparcia, 75% entuzjazmu]

Dążenie do eliminacji pojazdów nie spełniających norm emisji spalin w taki sposób, aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców/ mieszkanki.

[84% poparcia, 51% entuzjazmu]

Jak edukować, informować i promować zrównoważony transport w Krakowie?

- Spójna komunikacja – na poziomie UMK i jednostek miejskich oraz tam, gdzie to zasadne również na poziomie aglomeracji
- Różnorodna promocja – różne formy komunikacji, aby docierać do różnych grup, w szczególności kierowców
- Konsultowanie z mieszkańcami i mieszkankami lokalnych rozwiązań transportowych

→ Spójna komunikacja

Zacieśnienie współpracy z gminami metropolii krakowskiej w celu wypracowania wspólnego podejścia do promocji zrównoważonego transportu publicznego. Takie podejście powinno zostać wypracowane do marca 2025 roku.

[92% poparcia, 57% entuzjazmu]

Zapewnienie skutecznego przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednostki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem transportowym, wyjaśniającej mieszkańcom/ mieszkankom cele podejmowanych działań.

[89% poparcia, 59% entuzjazmu]

→ Różnorodna promocja – różne formy komunikacji

Dbłość o zróżnicowanie kanałów informowania i edukowania o zrównoważonym transporcie. Informacje powinny pojawiać się online i offline, blisko mieszkańców (m.in. w formie plakatów na dworcach i przystankach, w szkołach, miejscach pracy, spółdzielniach oraz w ramach dni otwartych).

[97% poparcia, 56% entuzjazmu]

Opracowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej na temat transportu zbiorowego, w szczególności skierowanej do kierowców/kierowczyń.

[86% poparcia, 46% entuzjazmu]

→ Różnorodna promocja – różne formy komunikacji

Analiza zachowań transportowych wśród turystów i w razie potrzeby podjęcie działań mających na celu zachęcanie ich do korzystania ze zrównoważonego transportu, np. poprzez krótki poradnik komunikacyjny udostępniany w hotelach, na stronach rezerwacyjnych lub sms-em z wykorzystaniem geolokalizacji przy wjeździe do miasta.
[87% poparcia, 57% entuzjazmu]

Dalsze zachęcanie pracodawców/ pracodawczyń, aby promowali/ promowały zrównoważony transport wśród swoich pracowników/ pracowniczek, np. poprzez dopłaty do komunikacji miejskiej jako benefit pracowniczy, stwarzanie możliwości pracy hybrydowej i pracy w elastycznych godzinach lub wprowadzenie tak zwanych korpobusów.
[87% poparcia, 65% entuzjazmu]

→ Konsultowanie z mieszkańcami i mieszkankami lokalnych rozwiązań transportowych

Poprzedzanie wprowadzania rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę i/ lub dialogiem z mieszkańcami/ mieszkankami danego rejonu.

[83% poparcia, 38 % entuzjazmu]

Dziękujemy za udział w spotkaniu!

Kontakt w sprawie Panelu:
panel@poledialogu.org.pl