



Krakowski Panel Transportowy

RAPORT Z REALIZACJI

Opracowanie tekstu: Joanna Chomko, Agnieszka Pędzich, Mateusz Wojcieszak
Redakcja: Paula Olejniczak
Skład: Ład i Forma
Autor zdjęć: Kamil Mątecki

Raport powstał w ramach projektu „Krakowski Panel Transportowy”
współfinansowanego ze środków Miasta Krakowa.

Publikacja jest dostępna na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych 4.0
Międzynarodowe (CC BY-NC-ND 4.0)



Fundacja Pole Dialogu
ul. gen. W. Andersa 13
00-159 Warszawa
www.poledialogu.org.pl/
www.facebook.com/poledialogu/
kontakt@poledialogu.org.pl

Warszawa 2023



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

Spis treści

Preambuła	4
Wstęp	6
Czym jest panel obywatelski?	7
Zasady Krakowskiego Panelu Transportowego	7
Cele Krakowskiego Panelu Transportowego	9
Role w Krakowskim Panelu Transportowym	11
Konsultacje społeczne	16
Przed Krakowskim Panelem Transportowym	16
Konsultacje w trakcie Panelu	19
Rekrutacja i skład Panelu	23
Przebieg Panelu	25
Edukacja – 4-5.03.2023	26
Edukacja – 18.03.2023	28
Deliberacja – 19.03.2023	29
Deliberacja i głosowanie – 1.04.2023	30
Spotkanie z Prezydentem – 28.04.2023	31
Rekomendacje	32
„Jak Miasto Kraków i mieszkańcy mogą wpływać na dalszy rozwój działań na rzecz zrównoważonego transportu”	33
W jaki sposób możemy optymalizować przemieszczanie się po mieście?	37
W jaki sposób powinno zapewniać się miejsca parkingowe w mieście?	47
W jaki sposób możemy zmniejszyć emisję z transportu i zarządzać ruchem pojazdów na terenie Krakowa po domknięciu obwodnicy autostradowej?	49
Jak edukować, informować o zrównoważonym transporcie i jak go promować w Krakowie?	52
Co po Panelu?	55

Preambuła

Szanowny Panie Prezydencie, Szanowni Radni, Szanowne Radne!

**Do wiadomości Współmieszkańców i Współmieszkanek
oraz wszystkich zainteresowanych,**

Z przyjemnością przedstawiamy raport Krakowskiego Panelu Transportowego z rekomendacjami dotyczącymi zrównoważonego transportu. Jako Paneliści i Panelistki reprezentujemy całą społeczność Krakowa. Są wśród nas przedstawiciele i przedstawicielki wszystkich grup wiekowych (od 16 do 88 lat), płci, dzielnic oraz poziomów wykształcenia, korzystający ze wszystkich dostępnych środków transportu. W pracach Panelu wspierały nas osoby eksperckie, urzędnicy i urzędniczki, radni i radne oraz przedstawiciele i przedstawicielki zainteresowanych organizacji społecznych. Korzystaliśmy również ze wsparcia najnowszych technologii.

W ciągu miesiąca poświęciliśmy nasz wolny czas i wkładaliśmy wysiłek, aby poszerzyć naszą wiedzę i wypracować propozycje działań dla Urzędu Miasta. Pracowaliśmy podczas pięciu sześciogodzinnych spotkań, a także poza nimi. Pytaliśmy o zdanie oraz pomysły rodziny, sąsiadów i sąsiadki, kolegów i koleżanki, znajomych i znajome, a na koniec zagłosowaliśmy nad wypracowanymi rekomendacjami. Wielokrotnie nie zgadzaliśmy się ze sobą, lecz, mimo różnych zdań, zdołaliśmy wyjść poza swoją perspektywę, uwzględnić różne potrzeby mieszkańców i mieszkank Krakowa i dojść do porozumienia.

Wyzwania związane z transportem są nieodłącznym elementem rozwoju miasta oraz aglomeracji i wpływają na jakość życia mieszkańców i mieszkank. Dlatego właśnie Krakowski Panel Transportowy zdecydował się podjąć inicjatywę i wypracować rozwiązania według wspólnych priorytetów, poprawiających sytuację w zakresie zrównoważonego transportu. Oto one:

- transport dostępny, dostosowany do potrzeb różnych osób, bezpieczny i ekologiczny;**
- ochrona osób najsłabszych i zwiększenie bezpieczeństwa na drogach dla wszystkich użytkowników ruchu (pieszych, osób z niepełnosprawnościami, osób korzystających z samochodów, rowerów, transportu zbiorowego i urządzeń transportu osobistego);**
- tworzenie jakościowego otoczenia i minimalizowanie konieczności dalekiego przemieszczania się;**

- działania ukierunkowane na promowanie zrównoważonego transportu oraz edukacji i zachęcanie do zmian nawyków transportowych;
- transport zbiorowy niezawodny, punktualny i komfortowy;
- poprawa efektywności i wydajności transportu poprzez optymalizację wykorzystywania istniejącej infrastruktury;
- redukcja emisji gazów cieplarnianych i poprawa jakości powietrza.

Raport zawiera rekomendacje oparte na rzetelnej analizie problemów związanych z transportem w Krakowie oraz na wymianie doświadczeń. Nasze rekomendacje stanowią wartościowy wkład w rozwój Krakowa i jego transportu i będą wdrażane przez stosowne organy. Urząd Miasta zrealizuje te rekomendacje, które uzyskały ponad 80% poparcia Panelistów i Panelistek i z uwagą zaplanuje ich wdrożenie, uwzględniając je przy planowaniu budżetu Miasta. W pierwszej kolejności wprowadzi te rekomendacje, które uzyskały najwięcej głosów na tak.

Liczymy na to, że poniższy raport, wszystkie rekomendacje w tym także te, które nie uzyskały 80% poparcia – spotkają się z uwagą lokalnych władz oraz wszystkich zainteresowanych, gdyż ukazują, jak mieszkańcy i mieszkanki Krakowa widzą drogę do zrównoważonego transportu: jako wieloletni plan, niezależny od zmian władzy w Mieście oraz w aglomeracji krakowskiej.

Z poważaniem,
Paneliści i Panelistki Krakowskiego Panelu Transportowego



Grupowe zdjęcie przedstawia Panelistów i Panelistki oraz zespół organizujący Krakowski Panel Transportowy

Wstęp

Dla nas, osób na co dzień pracujących w organizacjach społecznych na rzecz włączania osób z różnych grup do współdecydowania o sprawach ich społeczności, obrady Krakowskiego Panelu Transportowego były kolejną okazją do współuczestniczenia i towarzyszenia mieszkańcom i mieszkankom Krakowa w ważnym dla nich i dla ich Miasta procesie. Nasza wspólna droga, uroczyście otwarta przez Prezydenta, rozpoczęła się od stopniowego zapoznawania się ze sobą, z formułą spotkania i zaproponowanym sposobem rozmowy. Najważniejszą częścią obrad był intensywny proces zdobywania wiedzy na temat zrównoważonego transportu, miejskiej mobilności, a także funkcjonowania samego miasta, jak również liczne dyskusje, wymiany poglądów, słuchanie innych perspektyw i wnoszenie swoich. Całość została zwieńczona głosowaniem, w którym wszyscy mogli wyrazić opinię o wypracowanych przez Panel propozycjach rozwiązań i, w przypadku 43 z nich, zgodzili się, że są ważnymi kierunkami kreowania dalszej polityki transportowej miasta.

Wierzymy w demokrację deliberatywną, a zatem taką, w której losowa grupa reprezentująca daną społeczność siada razem do stołu i deliberuje, czyli wspólnie zastanawia się, rozważa różne punkty widzenia, bierze pod uwagę nie tylko argumenty ekspertów i ekspertek, ale także swoje doświadczenia, słucha siebie nawzajem oraz uwzględnia potrzeby różnych grup interesariuszy i interesariuszek i, w efekcie tych działań, wspólnie coś postanawia. Wierzymy, że ten głos ma znaczenie – zarówno na poziomie kreowania miejskich polityk, jak i dla samych uczestników i uczestniczek takich procesów. Właśnie dlatego włożyliśmy wiele energii w to, żeby jak najlepiej zaplanować Krakowski Panel Transportowy, zgodnie ze standardami i naszą najlepszą wiedzą. Zaprosiliśmy do współpracy ekspertów i ekspertki w swoich dziedzinach, spędziliśmy z nimi wiele godzin tworząc program edukacyjny, a także stworzyliśmy możliwie najlepsze warunki do pracy dla Panelistów i Panelistek podczas obrad.

Cieszymy się, że mogliśmy być częścią tego wydarzenia i dziękujemy wszystkim osobom, które wspierały jego organizację na poszczególnych etapach. Przekazujemy raport, który krok po kroku opowiada, jak przebiegły przygotowania do Panelu i co wydarzyło się podczas 5 dni obrad.

Organizatorzy Krakowskiego Panelu Transportowego
Fundacja Pole Dialogu i Fundacja Optimum Pareto

Czym jest panel obywatelski?

Panel obywatelski to demokratyczna forma włączania mieszkańców i mieszkanki w proces wytyczania kierunków polityki danego miasta lub państwa. W panelu udział bierze losowo wyłoniona grupa osób, dobrana z uwzględnieniem różnych kryteriów społeczno-demograficznych, takich jak wiek, płeć, miejsce zamieszkania i poziom wykształcenia. Panel – po zdobyciu odpowiedniej wiedzy i przedyskutowaniu jej wewnątrz grupy – rozstrzyga postawione przed nim zagadnienie z perspektywy dobra wspólnego. Jego efektem są rekomendacje dla rządzących przyjęte w drodze głosowania.

Metoda ta stosowana była już nie tylko w Krakowie, ale także w innych dużych miastach w Polsce (Gdańsk, Warszawa, Poznań, Lublin, Wrocław). W 2022 roku odbył się też pierwszy ogólnopolski panel realizowany przez Fundację Stocznia: Narada Obywatelska o Kosztach Energii.

Poza Polską panele obywatelskie na poziomie samorządowym lub krajowym odbywają się w m.in. we Francji, Wielkiej Brytanii, Irlandii i Irlandii Północnej, Niemczech, Hiszpanii, na Węgrzech.

Zasady Krakowskiego Panelu Transportowego

Pracując nad Krakowskim Panelem Transportowym, kierowaliśmy się dobrymi praktykami deliberatywnych procesów partycypacyjnych, określonych przez Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) w publikacji OECD (2020), *Innovative Citizen Participation and New Democratic Institutions: Catching the Deliberative Wave*, OECD Publishing, Paris (<https://doi.org/10.1787/339306da-en>).

Zgodnie z tymi zasadami i w oparciu o wcześniejsze doświadczenia innych paneli w Polsce stworzony został Regulamin Krakowskiego Panelu Transportowego. Obejmował on cały proces Panelu, w tym w szczególności zawierał zapisy dotyczące: standardów Panelu; tematu; harmonogramu realizacji; zadań zespołu koordynującego oraz zespołu monitorującego; sposobu wyboru Panelistów i Panelistek; sposobu tworzenia rekomendacji i głosowania nad nimi; trybu i czasu pracy Panelistów i Panelistek; zadań i zasad udziału doradców i doradczyń merytorycznych Panelu, ekspertów i ekspertek oraz przedstawicieli i przedstawicielek stron, a także obserwatorów i obserwatorek.

Poniżej zestawiamy poszczególne standardy panelu z informacją, w jaki sposób staraliśmy się je zapewnić w ramach naszego procesu:

celowość	jasno sprecyzowany cel Panelu, powiązany z określonym problemem publicznym, jakim jest zrównoważony transport
wpływ	oficjalna deklaracja Prezydenta Miasta Krakowa zapewniająca, że rekomendacje przyjęte z poparciem co najmniej 80% głosujących są traktowane jako wiążące dla Prezydenta (przekazana w zaproszeniu do udziału oraz podczas pierwszego spotkania Panelu)
przejrzystość	transmisja online ze spotkań edukacyjnych; udział obserwatorów i obserwatorek w całym procesie; publikacja dokumentów i materiałów związanych z Panelem na stronie internetowej Panelu, w tym Regulaminu, metodologii doboru Panelistów i Panelistek, programu spotkań, prezentacji ekspertów i ekspertek oraz interesariuszy i interesariuszek, materiałów edukacyjnych, nagrań ze spotkań o charakterze edukacyjnym, przegłosowanych Rekomendacji, a docelowo również raportu z realizacji
reprezentatywność	losowy dobór grupy Panelistów i Panelistek, której struktura odzwierciedlała strukturę mieszkańców Krakowa pod względem następujących cech: płeć, grupa wiekowa, dzielnica zamieszkania, wykształcenie. Z dwóch dzielnic, z których nie zgłosiły się żadne osoby, zaprosiliśmy reprezentantów, którzy podczas spotkań edukacyjnych opowiedzieli o wyzwaniach transportowych swoich dzielnic
włączenie w proces	udział w spotkaniach edukacyjnych i deliberacyjnych w ramach uczestnictwa w Panelu; Paneliści i Panelistki otrzymywali rekompensatę finansową za udział w procesie
dostęp do informacji	prezentacje eksperckie podczas edukacyjnych spotkań Panelu w danym obszarze tematycznym; możliwość zadawania pytań prelegentom oraz zgłaszania potrzeb dodatkowych prezentacji i wyjaśnień

deliberacja	rozmowy w małych grupach Panelistów i Panelistek o zmieniającym się składzie, wspierane przez facylitatorów i facylitorki i nastawione na aktywne słuchanie i poznawanie różnych perspektyw, zgodnie z zasadami dobrej dyskusji
refleksja	dwa tygodnie odstępu pomiędzy poszczególnymi sesjami Panelu, z wyraźną intencją refleksji nad tematem
niezależność	niezależni od Urzędu Miasta Krakowa operatorzy procesu oraz Zespół Monitorujący, składający się z przedstawicieli różnych środowisk, sprawujący nadzór nad jego przebiegiem
ochrona prywatności	wszystkie dane osobowe uczestników i uczestniczek Panelu traktowane zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych
ewaluacja	ankieta ewaluacyjna oceniająca cały proces, wypełniona przez osoby uczestniczące przed i po Panelu

Cele Krakowskiego Panelu Transportowego

Główne pytanie Panelu, zdefiniowane przez Urząd Miasta Krakowa, brzmiało: **„Jak Miasto Kraków i mieszkańcy mogą wpływać na dalszy rozwój działań na rzecz zrównoważonego transportu?”**, a doprecyzowanie tego ogólnego tematu znalazło odzwierciedlenie w trzech bardziej szczegółowych zagadnieniach:

- 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?

Wypracowane przez Urząd obszary tematyczne wyznaczyły kierunek priorytetyzacji zagadnień, które zostały później poruszone w części edukacyjnej Panelu. Już w trakcie konsultacji społecznych i pierwszych rozmów z doradcami merytorycznymi widzieliśmy, że obszary te są ze sobą ściśle powiązane i część wyzwań transportowych, jak również możliwych rozwiązań, może łączyć się z więcej niż jednym z tych tematów.

W trakcie prac nad programem Krakowskiego Panelu Transportowego ujęliśmy te zagadnienia w kilka dużych kategorii dotyczących planowania przestrzeni, zarządzania parkowaniem i ruchem w mieście oraz kwestią optymalizacji z uwzględnieniem różnych środków transportu.

Po wysłuchaniu prezentacji eksperckich zostały stworzone wstępne propozycje rozwiązań z których wyklarowały się bardziej precyzyjne obszary tematyczne. To wokół nich zogniskowaliśmy dyskusje podczas kolejnych dni obrad. Obszary te brzmią następująco:

1. Jakie powinny być kierunki i priorytety miasta w polityce transportowej?
2. Jakie powinny być priorytety miasta w zarządzaniu miejscami parkingowymi?
3. W jaki sposób miasto powinno rozwijać strefę płatnego parkowania?
4. Jak należy planować przestrzeń miejską, aby wspierać zrównoważony transport?
5. W jaki sposób miasto powinno kształtować ofertę usług społecznych, aby optymalizować podróże po mieście?
6. Jak zmniejszać natężenie i zwiększać płynność ruchu na drogach?
7. Jakie usprawnienia należy wprowadzić w komunikacji miejskiej?
8. Jakie usprawnienia należy wprowadzić dla osób jeżdżących rowerami, hulajnogami i poruszających się pieszo?
9. Czy miasto powinno zachęcać mieszkańców i mieszkanki do korzystania z innych środków transportu niż samochód? Jeśli tak, to w jaki sposób?
10. Czy miasto powinno wspierać współdzieloną mobilność i jeśli tak, to w jaki sposób?
11. Czy miasto powinno promować elektryfikację transportu? W jaki sposób? W jakim zakresie?
12. Czy miasto powinno podejmować działania w kierunku wyprowadzenia ruchu tranzytowego? Jeśli tak, to w jaki sposób?
13. Co miasto powinno robić, aby zmniejszać zanieczyszczenia z transportu?

14. Jakie usprawnienia powinno się wprowadzać w infrastrukturze drogowej i zarządzaniu ruchem w mieście?
15. Jak informować i edukować osoby mieszkające oraz przyjeżdżające do Krakowa w kwestiach poruszania się po mieście?
16. W jaki sposób miasto powinno konsultować z mieszkańcami i mieszkankami inwestycje związane z transportem?

Role w Krakowskim Panelu Transportowym

W panelu obywatelskim najważniejszymi uczestnikami są sami Paneliści i Panelistki, ale oprócz nich zaangażowane są również inne grupy – zespół koordynujący cały proces i zespół monitorujący jego przebieg, doradcy merytoryczni oraz eksperci i ekspertki, a także tzw. strony panelu oraz obserwatorzy i obserwatorki. Krakowski Panel Transportowy otwarty był też na głos mieszkańców i mieszanek miasta niewylosowanych do udziału w obradach, ale zainteresowanych ich przebiegiem.

Paneliści i Panelistki

Do udziału w panelu zaprosiliśmy 80 osób – mieszkańców i mieszanek Krakowa w wieku min. 15 lat, w tym 70 osób w grupie głównej (z prawem do głosowania nad rekomendacjami) i 10 osób w grupie rezerwowej. Wyłonione one zostały w dwuetapowym losowaniu z zachowaniem różnorodności pod względem dzielnicy zamieszkania, płci, wieku i wykształcenia. Zadaniem tej grupy było wypracowanie rekomendacji Panelu.

Zespół Koordynujący

Za realizację całego procesu odpowiedzialny był zespół koordynujący złożony z przedstawicieli dwóch organizacji – operatorów Krakowskiego Panelu Transportowego. Tworzyliśmy go w składzie:

- **Joanna Chomko, Agnieszka Pędzich, Mateusz Wojcieszak** z Fundacji Pole Dialogu,
- **Jan Cieślak, Tomasz Cyganowski, Maria Pastwa** z Fundacji Optimum Pareto.

Na różnych etapach procesu byliśmy wspierani przez osoby, z którymi współpracujemy w naszych organizacjach. Do zadań Zespołu należało: koordynacja całości realizacji procesu; przeprowadzenie konsultacji społecznych; prowadzenie kampanii informacyjnej na te-

mat Panelu we współpracy z Urzędem Miasta Krakowa; opracowanie Regulaminu Panelu; zaplanowanie i przeprowadzenie rekrutacji osób uczestniczących, a także wybór ekspertów i ekspertek, nabór stron oraz obserwatorów i obserwatorek; przygotowanie programu Panelu; zorganizowanie i poprowadzenie wszystkich spotkań, włącznie z głosowaniem nad rekomendacjami, przygotowanie raportu z realizacji procesu.

Zespół Monitorujący

Nad realizacją Panelu czuwał zespół monitorujący, powołany na mocy zarządzenia Prezydenta m. Krakowa i zgodnie z Regulaminem. W jego skład weszli przedstawiciele i przedstawicielki:

- Urzędu Miasta Krakowa – 5 miejsc dla osób reprezentujących komórki Urzędu zajmujące się tematem Panelu: Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia, Zarząd Transportu Publicznego, Wydział Komunikacji Społecznej, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu;
- Rady Miasta - 5 miejsc, po jednym dla każdego z Klubów: Prawo i Sprawiedliwość, Platforma-Koalicja Obywatelska, Przyjazny Kraków, Kraków dla Mieszkańców, Nowoczesny Kraków;
- krakowskich uczelni wyższych - 4 miejsca dla osób wyróżniających się wiedzą i doświadczeniem w temacie Panelu lub deliberacji społecznej bądź partycypacji obywatelskiej (Uniwersytet Ekonomiczny, Politechnika Krakowska, Uniwersytet Jagielloński);
- organizacji społecznych lub grup nieformalnych prowadzących działalność na terenie Krakowa (łącznie 4 miejsca), które działają od min. roku w obszarze tematu Panelu, i/lub partycypacji obywatelskiej i/lub działalności strażniczej: Fundacja Biuro Inicjatyw Społecznych, Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy, Akcja Ratunkowa dla Krakowa, Aktywni mieszkańcy osiedla Centrum D.

Współprzewodniczącymi Zespołu byli: Aleksandra Latocha z Fundacji Biuro Inicjatyw Społecznych oraz Mateusz Płoskonka, dyrektor Wydziału Polityki Społecznej i Zdrowia. Z pełnym składem osobowym ZM można zapoznać się na stronie internetowej Panelu w zakładce Zespół Monitorujący: https://www.krakow.pl/krakowski_panel_transportowy/268381,artykul,zespol_monitorujacy.html.

Rolą osób wchodzących w skład Zespołu była dbałość o prawidłowy przebieg Panelu. Członkowie Zespołu w pierwszej kolejności zatwierdzili zaproponowany przez nas regulamin, a następnie przyglądali się poszczególnym etapom procesu. Wyznaczyli także swoich obserwatorów do udziału w spotkaniach Panelu. Ważną rolą Zespołu było też opiniowanie rekomendacji pod kątem ich zgodności z celem Panelu, kompetencjami miasta oraz legalności.

Doradcy Merytoryczni

Do współpracy przy Panelu zaprosiliśmy dwie osoby, które doradzały merytorycznie Zespołowi Koordynacyjnemu po stronie Operatora przez cały okres trwania projektu – od opracowywania zagadnień tematycznych i planu sesji edukacyjnych, poprzez tworzenie materiałów edukacyjnych i uzgodnienia z ekspertami i ekspertkami, aż do wystąpień podczas sesji i wsparcia Panelistów i Panelistek na etapie deliberacji. Rolę tę pełnili: dr inż. Urszula Duda-Wiertel, Katedra Systemów Transportowych Politechniki Krakowskiej oraz dr Wojciech Szymalski, Fundacja na rzecz Ekorozwoju.

Ekspertki i Ekspertki

Ekspertki i Ekspertki Panelu to przedstawiciele i przedstawicielki środowiska naukowego, osoby zajmujące się sprawami w temacie Panelu, osoby wdrażające rozwiązania związane z tematem Panelu oraz inne osoby wyróżniające się wiedzą i doświadczeniem w temacie Panelu.

Udział Ekspertów i Ekspertek w przebiegu spotkań panelowych miał na celu wzbogacenie dyskusji o merytoryczną wiedzę w dziedzinie zrównoważonego transportu. Osoby eksperckie odpowiadały za część edukacyjną Panelu: występowały podczas sesji edukacyjnych, udostępniały dodatkowe materiały, proponowały rekomendacje oraz odpowiadały na pytania.

W Krakowskim Panelu Transportowym w tej roli uczestniczyło sześć osób:

- **Prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata** – Dziekan Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej;
- **Konrad Chwastek** – pracownik merytoryczny Katedry Systemów Transportowych Politechniki Krakowskiej;
- **Paweł Engel** – Zastępca Dyrektora Departamentu Analiz Transportowych Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
- **Bartosz Piłat** – ekspert Polskiego Alarmu Smogowego ds. polityk transportowych;
- **Agata Rzędowska** – redaktorka naczelna portalu LadyInGreen.Tech;
- **Daniel Wrzozczyk** – Dyrektor Biura Stowarzyszenia Metropolia Krakowska.

Strony

Według jednej z głównych zasad paneli obywatelskich, głos podczas sesji edukacyjnych mają nie tylko eksperci i ekspertki, ale również tzw. strony panelu. Są to organizacje, instytucje lub grupy nieformalne, których działalność jest związana z tematem panelu lub na które kwestie poruszane podczas panelu mają bezpośredni wpływ. Celem ich udziału w spotkaniach panelowych jest rozszerzenie pola refleksji o doświadczenie i opinie osób, które mają do czynienia z zagadnieniem transportu w kontekście pracy zawodowej lub społecznej, a także pokazanie dodatkowych perspektyw i opinii na tematy poruszane przez Ekspertów i Ekspertki czy dotyczące innych wyzwań transportowych.

Zgodnie z regulaminem, nabór na Strony prowadziliśmy za pośrednictwem strony internetowej Panelu oraz mediów społecznościowych, a także kontaktując się bezpośrednio z organizacjami i instytucjami związanymi z tematem Panelu.

Ostatecznie głos w Krakowskim Panelu Transportowym zabrało czternaście Stron, występując podczas Panelu i/lub przysyłając materiały dla Panelistów i Panelistek.

Strony, które zarówno wystąpiły podczas spotkań Panelu, jak i przekazały materiały dla Panelistów i Panelistek, to:

- Extinction Rebellion Kraków;
- Krakowskie Stowarzyszenie Przestrzeń-Ludzie-Miasto;
- Platforma Komunikacyjna Krakowa;
- Ruch Nie Oddamy Miast;
- Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów;
- Stowarzyszenie Wymiar Społeczny;
- Stowarzyszenie Zielone Mazowsze;
- Towarzystwo Na Rzecz Rozwoju i Inicjatyw Społecznych.

Strony, które przesyłały materiały dla Panelistów i Panelistek, to:

- Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki.

Szczególnym rodzajem Strony jest Urząd Miasta i przedstawiciele wydziałów merytorycznych, którzy również występowali podczas obrad Panelu i w ramach sesji edukacyjnych wnosili perspektywę wyzwań oraz realizowanych w Krakowie działań w zakresie zrównoważonego transportu.

Obserwatorzy i Obserwatorki

Spotkania Panelu o charakterze edukacyjnym można było obserwować za pośrednictwem otwartej transmisji online. Ponadto, zgodnie z dobrą praktyką paneli obywatelskich, również w Krakowskim Panelu Transportowym przewidziany był bezpośredni udział Obserwatorów i Obserwaterek w spotkaniach panelowych. Jest to rola przeznaczona dla osób zajmujących się praktyką partycypacji oraz metodą paneli obywatelskich w kontekście akademickim. Obecność Obserwatorów i Obserwaterek w trakcie Panelu jest kluczowa dla zapewnienia transparentności procesu konsultacyjnego, jednocześnie osoby obserwujące nie mają wpływu na przebieg spotkań, nie zabierają głosu w dyskusjach ani nie zgłaszają pytań i uwag. Ich udział pozwala na wymianę doświadczeń w środowisku osób praktykujących tę metodę, a w konsekwencji jej doskonalenie i upowszechnianie. Nabór na Obserwatorów był otwarty. W tej roli obecnych było dziewięć osób. Z imienną listą Obserwatorów i Obserwaterek można zapoznać się na stronie internetowej Panelu: https://www.krakow.pl/krakowski_panel_transportowy/268379,artykul,obserwatorki_i_obserwatorzy.html.

Społeczność Krakowa

Od samego początku zależało nam, aby Krakowski Panel Transportowy był otwarty na głos mieszkańców i mieszkank Krakowa, również tych, którzy nie brali bezpośredniego udziału w obradach. Cały proces poprzedziły trzy spotkania w ramach konsultacji społecznych: jedno skierowane do przedstawicieli i przedstawicielek krakowskich organizacji pozarządowych oraz dwa do ogółu mieszkańców i mieszkank Krakowa. Przez cały czas trwania procesu prowadzona była kampania informacyjna, a wszystkie ważne informacje, w tym również nagrania oraz prezentacje eksperckie, były umieszczane na stronie Panelu oraz w mediach społecznościowych. Dodatkowo wszystkie prezentacje edukacyjne były transmitowane na żywo. Przez pierwsze dwa tygodnie obrad, tj. w trakcie procesu edukacyjnego, mieszkańcy i mieszkanki mieli możliwość przesyłania swoich komentarzy, opinii i propozycji rozwiązań. Łącznie przestano 96 takich uwag; zostały one przekazane Panelistom i Panelistkom w materiałach oraz w krótkim podsumowaniu podczas ostatniej sesji edukacyjnej.

Konsultacje społeczne

Przed Krakowskim Panelem Transportowym

W ramach konsultacji społecznych przed realizacją Krakowskiego Panelu Transportowego odbyły się trzy spotkania konsultacyjne:

- 12.01.2023 – spotkanie z osobami reprezentującymi środowisko krakowskich organizacji społecznych (osiem osób uczestniczących);
- 17.01.2023 – spotkanie z mieszkańcami i mieszkankami Krakowa (siedem osób uczestniczących);
- 25.01.2023 – otwarte spotkanie online, transmitowane na profilu Panelu (12 osób uczestniczących w spotkaniu na Zoomie plus ok. 60 osób oglądających transmisję).

Na każdym spotkaniu – poza osobami prowadzącymi z ramienia Operatora – były obecne również osoby reprezentujące Urząd Miasta Krakowa.

Jednocześnie w dniach 12.01-3.02.2023 otwarty był formularz konsultacyjny online, za pomocą którego wszystkie zainteresowane osoby mogły zgłaszać swoje uwagi. Spłynęło ich łącznie 222. Zestawienie wszystkich uwag stanowi załącznik 1 do raportu.

Celem konsultacji było doprecyzowanie zakresu tematycznego Panelu, uszczegółowienie zagadnień w ramach pytań Panelu, którymi warto zająć się podczas sesji edukacyjnych, a także identyfikacja głównych oczekiwań i wyzwań związanych z samą organizacją Panelu w Krakowie.

Struktura poszczególnych spotkań konsultacyjnych była podobna – od krótkiej prezentacji narzędzia, jakim jest panel obywatelski, poprzez kontekst aktualnie realizowanych i planowanych polityk miejskich z zakresu transportu, do dyskusji wokół organizacji Krakowskiego Panelu Transportowego i zakresu tematów, które miał obejmować.

Przygotowując zestawienie propozycji i uwag, uznaliśmy za bardziej praktyczne pogrupowanie ich według poruszanych obszarów, niż podzielenie ich według spotkań, na których się pojawiły.

Wyzwania i oczekiwania wobec organizacji Panelu

W komentarzach uczestników i uczestniczek konsultacji dotyczących samej metody panelu obywatelskiego i jej zastosowania dla wyznaczania kierunków dla polityki transportowej w mieście wybrzmiało kilka głównych kwestii:

- dobór osób uczestniczących, z podkreśleniem ważności tego, aby w Panelu reprezentowane były wszystkie grupy osób mieszkających w mieście;
- transparentność Panelu, jak i późniejszego wdrażania jego rekomendacji, co było wyraźnym oczekiwaniem ze strony uczestników i uczestniczek konsultacji;
- egzekwowanie wprowadzanych przepisów, zarówno nowych, zarekomendowanych przez Panel, jak i tych już dostępnych (w szczególności w zakresie parkowania w mieście);
- moc sprawcza i decyzyjność Panelu – z jednej strony obawiano się, czy Panel będzie mógł doprowadzić do realnych zmian, skoro wiele kwestii jest już uregulowanych i określonych w planach i dokumentach strategicznych, a z drugiej, czy jego ustalenia nie powstrzymają realizacji progresywnej polityki miasta.

Pojawiły się też pojedyncze wątpliwości dotyczące niezależności grona eksperckiego oraz proponowanych przez nie rozwiązań, jak również zasadności organizowania tego typu procesu, który wcale nie musi przełożyć się na bardziej zrównoważony transport, a stanowi duże obciążenie finansowe dla budżetu miasta.

Zakres tematyczny Panelu

Podczas pierwszego spotkania konsultacyjnego, tj. z przedstawicielami i przedstawicielkami krakowskich organizacji społecznych, omówiliśmy m.in. zakres tematyczny Krakowskiego Panelu Transportowego. Rozmowa rozpoczęła się od ogólnej wątpliwości co do postawionych pytań Panelu i tego, że zagadnienia przedstawione w postaci trzech pytań są ze sobą ściśle powiązane, w związku z czym niektóre rozwiązania mogą odpowiadać na więcej niż jedno z tych wyzwań. Dla ustrukturyzowania rozmów posłużyliśmy się tymi pytaniami podczas spotkań konsultacyjnych, natomiast planując program i sesje edukacyjne z doradcami Panelu, wzięliśmy pod uwagę wspomniane wątpliwości oraz wnioski wyłonięne w dyskusjach dotyczących tematu.

Obszar 1: optymalizacja przemieszczania się po mieście

W tym obszarze uczestnicy i uczestniczki spotkań konsultacyjnych podkreślali temat atrakcyjnych alternatyw dla samochodu, czyli przede wszystkim transportu zbiorowego (w szczególności szynowego, premetra i kolei) oraz poruszania się rowerem i pieszo. Stąd proponowane kwestie do poruszenia podczas Panelu dotyczyły:

- koniecznych inwestycji w drogi, kolej i transport zbiorowy, w tym gęstość siatki połączeń, częstotliwość, dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, nowe trasy autobusowe, buspasy, rozładowanie opóźnień, węzły przesiadkowe, dynamiczną informację pasażerską;
- rozwoju infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa;
- systemu zachęt, również finansowych (zintegrowane bilety na kolej aglomeracyjną, obniżki cen biletów), do zmiany nawyków transportowych.

Dodatkowo w temacie optymalizacji pojawiły się wątki związane z ideą miasta 15-minutowego oraz Smart City, a także optymalizacji finansowej z perspektywy całego miasta, czyli przyjrzenia się temu, jakie środki są przeznaczane na rozwój i utrzymanie różnych form transportu w mieście.

Obszar 2: miejsca parkingowe w mieście

Na poziomie konsultacji temat parkowania zdawał się być najbardziej emocjonującym zagadnieniem dotyczącym polityki transportowej miasta. Większość osób uczestniczących w spotkaniach miała wyraźne zdanie na ten temat i niemal wszyscy byli zgodni, że jest to realny i duży problem w Krakowie, szczególnie w strefie śródmiejskiej, ale nie tylko.

Zagadnienia, którymi warto się w tym kontekście zająć, dotyczyły z jednej strony tego, jak zarządzać obecnymi miejscami parkingowymi, a z drugiej – jak zmniejszać popyt na te miejsca przy zachowaniu stałej liczby dostępnych miejsc, czyli jak ograniczać liczbę samochodów, które wjeżdżają do centrum i takich miejsc potrzebują. Dyskusje krążyły więc wokół:

- Strefy Płatnego Parkowania – czy i jak możliwe jest jej rozszerzenie?;
- egzekwowania kar za nielegalne parkowanie i ochrony terenów zielonych przed nielegalnym parkowaniem;
- tworzenia parkingów rowerowych;
- car-sharingu i systemu rowerów miejskich, w tym w szczególności elektrycznych, co łączy się też z infrastrukturą do ładowania takich pojazdów oraz, na poziomie efektów, również z zagadnieniem zmniejszania emisji z transportu.

Obszar 3: zmniejszenie emisji z transportu i zarządzanie ruchem pojazdów na terenie Krakowa po domknięciu obwodnicy autostradowej

Dyskusja wokół zmniejszania emisji z transportu, obok elektryfikacji pojazdów indywidualnych oraz transportu publicznego, krążyła wokół zmniejszania liczby samochodów w mieście za pomocą ograniczeń wjazdu, jak również zachęty do przesiadania się do transportu zbiorowego, w tym w szczególności rozwijając współpracę metropolitalną w tym zakresie. Innym omawianym sposobem na zmniejszenie emisji było też usprawnianie ruchu w mieście za pomocą inteligentnych systemów zarządzania ruchem w mieście i na obwodnicach oraz usprawnianie działania sygnalizacji świetlnej, oznaczeń czy ogólnie poprawy płynności ruchu.

Konsultacje w trakcie Panelu

Przez pierwsze dwa tygodnie obrad, czyli w trakcie procesu edukacyjnego, mieszkańcy i mieszkanki mieli możliwość podpowiedzieć Panelistom i Panelistkom w zakresie rekomendacji, odpowiadając na trzy pytania panelowe.

Przez formularz splotnęło 96 podpowiedzi; zostały one przekazane Panelistom i Panelistkom w materiałach oraz w krótkim podsumowaniu podczas ostatniej sesji edukacyjnej. Głosy przekazane przez formularz były bardzo różnorodne i nie dały jednej, prostej odpowiedzi na postawione pytania, pokazując, że społeczność Krakowa to różnorodna grupa o często odmiennych poglądach. Wiele z tych opinii znalazło jednak swoje rozwinięcie w ostatecznie wypracowanych przez Panel rekomendacjach. Zestawienie wszystkich zebranych opinii stanowi załącznik 1B do raportu.

Poniżej prezentujemy zestawienie wybranych cytatów, w odpowiedzi na poszczególne pytania:

Co należy zrobić, by zapewnić lepszą optymalizację przemieszczania się po mieście?

„Promować ruch pieszy, rowerowy i transport zbiorowy.”

„Najlepsze efekty można uzyskać budując drogi dla rowerów, zgodnie z przyjętym przez miasto studium tras rowerowych.”

„Zapewnić niezawodny transport publiczny, który będzie lepszą opcją niż wybór własnego samochodu.”

„Zmniejszyć ilość bezsensownych i niebezpiecznych ścieżek rowerowych.”

“Usunięcie też wszystkich buspasów.”

„Likwidacja transportu publicznego.”

„Udrożnić korytarze transportowe, skrócić czas realizacji remontów (i lepiej je planować), zoptymalizować zarządzanie ruchem i sygnalizacją świetlną („zielone fale”).”

„Przede wszystkim słuchać mieszkańców.”

Co należy zrobić w obszarze zarządzania miejscami parkingowymi w mieście?

„Zdecydowanie poprawić egzekucję obowiązujących przepisów.”

„Miejsca dla osób z niepełnosprawnością i audyt, czy są wykorzystywane przez osoby z niepełnosprawnością.”

„Darmowe parkingi albo zniżki dla osób, którzy korzystają z miejskiej komunikacji.”

„Więcej parkingów w systemie park and ride, głównie na obrzeżach i stacjach/przystankach kolejowych.”

„Aplikacja pokazująca zajętość miejsc zarówno w SPP, jak i P+R.”

“Wyższa opłata za postój, większa strefa parkowania.”

„Więcej miejsc do parkowania rowerów i hulajnóg.”

“Likwidacja strefy płatnego parkowania, nowe miejsca parkingowe i garaże podziemne.”

Co należy zrobić, aby zmniejszać emisję różnych zanieczyszczeń pochodzących z transportu w Krakowie?

„Ograniczyć ruch samochodowy i wyeliminować stare pojazdy nie spełniające norm Euro 3.”

„Godnie płacić ludziom, by ich było stać na lepsze auta.”

„Inwestować w ekologiczne środki transportu.”

„Bezwzględnie faworyzować komunikację miejską względem transportu samochodami. Należy zwiększyć tempo rozwoju infrastruktury rowerowej.”

„Zwiększyć ilość dostępnych miejsc postojowych, aby skrócić czas poszukiwania wolnego miejsca, nie poszerzać SPP, nie wprowadzać SCT!”

„Zmniejszyć korki i ilość progów, samochody po progu przyspieszają i emitują więcej spalin.”

„Nie zabudowywać dalej korytarzy, które wietrzą Kraków, zmniejszyć ilość świateł, wyłączać światła po godz. 21.”

Rekrutacja i skład Panelu

Zgodnie ze standardami paneli obywatelskich, dobór do Krakowskiego Panelu Transportowego był dwustopniowy i zaprojektowany w sposób, który zapewniał losowość oraz reprezentatywność dobranej grupy pod względem wieku, płci, wykształcenia oraz dzielnicy zamieszkania. Do Panelu zaprosiliśmy 70 osób w grupie głównej i 10 osób w grupie rezerwowej. Grupa rezerwowa uczestniczyła we wszystkich spotkaniach na dokładnie takich samych zasadach, jak grupa główna i stanowiła rezerwę na wypadek, gdyby osoby z grupy głównej nie mogły głosować ostatniego dnia – z powodu nieobecności podczas głosowania lub z przyczyn formalnych (nieobecności na dwóch lub więcej wcześniejszych spotkań Panelu).

Szczegółowy opis procedury doboru próby znajduje się w załączniku 2 do niniejszego raportu. Poniżej przedstawiamy skróconą wersję oraz ostateczny skład Panelu.

W pierwszym etapie wylosowaliśmy 16 tysięcy adresów lokali mieszkalnych, bazując na bazie danych o wszystkich takich lokalach, udostępnionej przez Urząd Miasta Krakowa – proporcjonalnie do wielkości poszczególnych dzielnic Krakowa. Do wylosowanych adresów zostały wysłane pocztą papierowe zaproszenia do udziału w Panelu (w załączniku 3), wspierane intensywną kampanią informacyjną w mediach społecznościowych i przestrzeni miejskiej. Zapraszaliśmy jedną osobę z danego gospodarstwa domowego do zgłoszenia się do udziału w Panelu poprzez wypełnienie elektronicznego formularza i podanie swoich danych dotyczących wieku, płci i wykształcenia, które były dla nas niezbędne do kolejnego losowania, oraz danych kontaktowych. Ostatecznie zgłosiło się 401 osób zainteresowanych udziałem w Panelu. Na podstawie danych dostępnych w Urzędzie Miasta Krakowa oraz w Głównym Urzędzie Statystycznym określiliśmy proporcje składu idealnego – czyli takiego, który odzwierciedla strukturę populacji osób mieszkających w Krakowie pod względem zdefiniowanych przez nas cech. Z bazy 401 zgłoszeń wylosowaliśmy na drugim etapie 70 osób składu zasadniczego Panelu. Struktura zgłoszeń umożliwiła zachowanie idealnych proporcji pod względem wszystkich kryteriów, z wyjątkiem kryterium dzielnicy zamieszkania – ponieważ w dwóch najmniejszych dzielnicach Krakowa nie zarejestrowano ani jednego zgłoszenia (VII Zwierzyniec oraz XVII Wzgórza Krzesławickie), niemożliwe było reprezentowanie tych dzielnic w składzie Panelu. Miejsca te zostały zastąpione osobami mieszkającymi w innych dzielnicach.

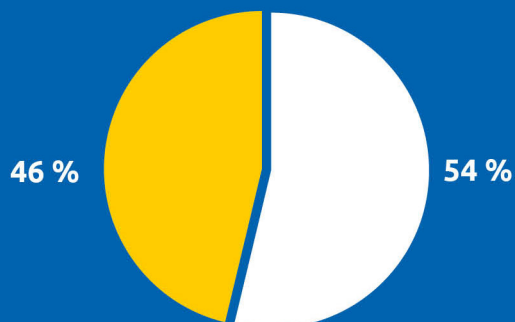
W kolejnym kroku skontaktowaliśmy się ze wszystkimi wylosowanymi osobami i potwierdziliśmy ich chęć dołączenia do Panelu oraz dostępność i gotowość do uczestniczenia we wszystkich spotkaniach. Część osób zrezygnowała na tym etapie – wówczas losowaliśmy na ich miejsce nowe osoby spełniające te same kryteria. Część osób z różnych powodów nie pojawiła się na żadnym lub na niektórych spotkaniach Panelu. Ostatecznie w głosowaniu ostatniego dnia wzięły udział 63 osoby. Poniżej zestawiamy na wykresach proporcje cech w populacji mieszkańców Krakowa, w wylosowanym składzie głównej grupy Panelu oraz w ostatecznym głosującym składzie.

Poniższy wykres przedstawia rozkład procentowy cechy płeć w finalnym składzie KPT (po lewej stronie): 59% kobiety, 41% mężczyźni, oraz w idealnym składzie KPT (po prawej stronie): 54% kobiety, 46% mężczyźni

PŁEĆ (finalny)



PŁEĆ (idealny)



● mężczyźni

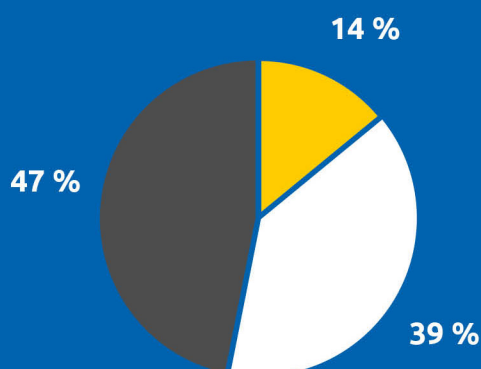
● kobiety

● mężczyźni

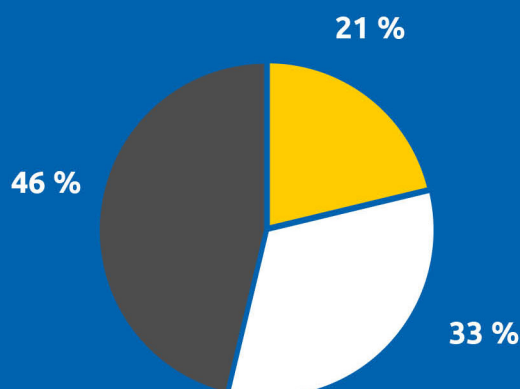
● kobiety

Poniższy wykres przedstawia rozkład procentowy cechy wykształcenie w finalnym składzie KPT (po lewej stronie): 14% zawodowe i poniżej, 39% średnie i policealne, 47% wyższe, oraz w idealnym składzie KPT (po prawej stronie): 21% zawodowe i poniżej, 33% średnie i policealne, 46% wyższe

WYKSZTAŁCENIE (finalny)



WYKSZTAŁCENIE (idealny)



● zawodowe i poniżej

● średnie i policealne

● wyższe

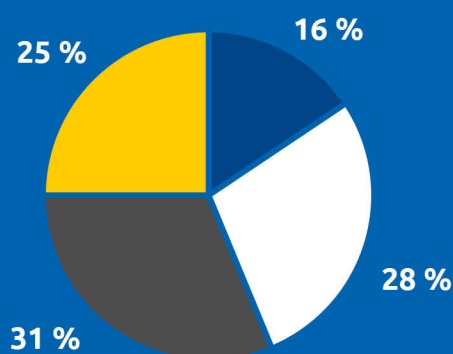
● zawodowe i poniżej

● średnie i policealne

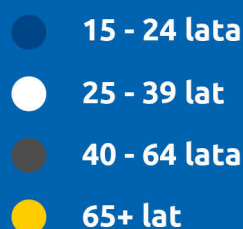
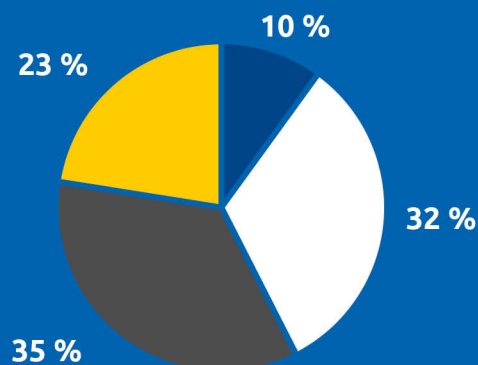
● wyższe

Poniższy wykres przedstawia rozkład procentowy cechy wiek w finalnym składzie KPT (po lewej stronie): 16% 15 - 24 lata, 28% 25 - 39 lat, 31% 40 - 64 lata i 25% 65+ lat, oraz w idealnym składzie KPT (po prawej stronie): 10% 15 - 24 lata, 32% 25 - 39 lat, 35% 40 - 64 lata i 23% 65+ lat

WIEK
(finalny)



WIEK
(idealny)



Przebieg Panelu

Obrady Krakowskiego Panelu Transportowego odbyły się podczas trzech weekendów marca i kwietnia 2023:

- 4-5 marca 2023 – dwa spotkania edukacyjne;
- 18-19 marca 2023 – spotkanie edukacyjne i spotkanie deliberacyjne;
- 1 kwietnia 2023 – spotkanie deliberacyjne i głosowanie.

Wszystkie spotkania miały miejsce w Nowohuckim Centrum Kultury, al. Jana Pawła II 232, w godzinach 10.00-16.00, (w tych godzinach mieściły się też krótkie przerwy kawowe i dłuższa przerwa obiadowa). Paneliści i Panelistki podczas rejestracji otrzymywali unikalny numer. Aby umożliwić dyskusję i wymianę poglądów w jak najbardziej zróżnicowanym gronie, podczas wszystkich spotkań stosowaliśmy system oznaczeń kolorystycznych dla stolików dyskusyjnych. W każdej rundzie rozmów poszczególne stoliki zajmowały osoby w innym składzie. Paneliści i Panelistki po każdej przerwie mogli sprawdzić, przy którym stoliku spędzą kolejną rundę. Dzięki takiemu rozwiązaniu mieli możliwość zapoznania się z opiniami różnych osób uczestniczących w procesie.

Edukacja – 4-5.03.2023

Część edukacyjna miała miejsce w pierwszy weekend obrad oraz w sobotę drugiego weekendu, kiedy to płynnie przeszła do deliberacji. Poniżej znajduje się szczegółowy program pierwszych dwóch spotkań edukacyjnych 4 i 5 marca, które miały podobny przebieg:

	PROGRAM	DZIEŃ 1
10:00 - 11:10	Inauguracja Panelu, w tym wystąpienie p. Andrzeja Kuliga, Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa	13:15 - 13:40
11:10 - 11:35	I prezentacja <i>System transportowy</i> Wojciech Szymalski, Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	III prezentacja <i>Wyzwania Transportowe Krakowa i Aglomeracja Krakowska</i> Łukasz Franek, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie i Daniel Wrzosczyk, Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
11:35 - 12:00	przerwa kawowa	13:40 - 14:10
12:00 - 12:20	II prezentacja <i>Transport - oddziaływanie na środowisko</i> Bartosz Piłat, Polski Alarm Smogowy	14:10 - 15:00
12:20 - 12:45	dyskusja w grupach	przerwa obiadowa
12:45 - 13:15	panel ze Stronami <i>Na jakie potrzeby i wyzwania Kraków powinien odpowiedzieć w temacie transportu?</i>	15:00 - 15:20
		IV prezentacja <i>Europejska polityka klimatyczna</i> Paweł Engel, Centrum Unijnych Projektów Transportowych
		15:20 - 15:50
		15:50 - 16:00
		dyskusja w grupach podsumowanie
		  
		ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

10:00 - 10:30	wprowadzenie	12:50- 13:35	VIII prezentacja z dyskusją <i>Zarządzanie ruchem</i> Michał Mikołajczyk, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu
10:30 - 10:55	V prezentacja <i>Przestrzeń i transport</i> Wojciech Szymalski, Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	13:35 - 13:55	Kalejdoskop rozwiązań Stron
10:55 - 11:15	VI prezentacja <i>Obwodnice Krakowa</i> Konrad Chwastek, Politechnika Krakowska	13:55 - 14:25	dyskusja w grupach
11:15 - 11:45	dyskusja w grupach	14:25 - 15:15	przerwa obiadowa
11:45 - 12:05	VII prezentacja <i>Sposoby zarządzania parkowaniem</i> Andrzej Szarata, Politechnika Krakowska	15:15 - 15:30	IX prezentacja <i>Elektromobilność</i> Agata Rzędowska
12:05 - 12:30	dyskusja w grupach	15:30 - 15:50	dyskusja w grupach
12:30 - 12:50	przerwa kanapkowa	15:50 - 16:00	podsumowanie



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

Po kolejnych prezentacjach eksperckich Paneliści i Panelistki dyskutowali w grupach o przedstawionych treściach, zastanawiali się nad pytaniami do osób prezentujących oraz formułowali bardzo wstępne pomysły na wykorzystanie tych informacji w Krakowie. Facylitatorzy i facylitatorki spisywali wszystkie głosy. Ekspertki odpowiadali na forum na wybrane pytania, a do pozostałych odnosili się pisemnie.

Przerwa – 2 tygodnie

Czas przerwy pomiędzy spotkaniami przeznaczaliśmy między innymi na zebranie odpowiedzi na pytania z dyskusji i przekazanie ich Panelistom i Panelistkom. Ponadto poszukiwaliśmy dodatkowych osób eksperckich, odpowiadając na zgłoszoną podczas pierwszego weekendu potrzebę dodatkowej wiedzy z zakresu planowania przestrzennego w Krakowie. Rozpoczęliśmy też prace nad wstępnie proponowanymi rozwiązaniami w poszczególnych kwestiach, grupując je w główne wątki tematyczne.

Przerwa między spotkaniami była również cennym czasem dla Panelistów i Panelistek na to, aby wyposażeni w nowe informacje obserwowali ze świeżej perspektywy, co dzieje się w mieście w kwestii transportu, dyskutowali ze swoimi bliższymi i dalszymi znajomymi i rodziną oraz zbierali dodatkowe punkty widzenia i opinie dotyczące zagadnień poruszonych podczas pierwszego weekendu obrad przez Ekspertów, Ekspertki i Strony.

Edukacja – 18.03.2023

Trzeci dzień obrad stanowił przejście od sesji edukacyjnych do deliberacyjnych. Poniżej szczegółowy program tego dnia:



10:00 - 10:30	wprowadzenie	12:10 - 12:40	XI prezentacja <i>Optymalizacja ruchu w mieście</i> Urszula Duda-Wiertel Wojciech Szymalski
10:40 - 10:55	wystąpienia Stron	12:40- 13:05	dyskusja w grupach
10:55 - 11:15	X prezentacja <i>Transport w planowaniu przestrzennym</i> Agnieszka Barnaś Wydział Planowania Przestrzennego	13:05- 13:40	przerwa obiadowa
11:15 - 11:40	dyskusja w grupach	13:45 - 14:05	wprowadzenie do deliberacji
11:40 - 12:00	przerwa kanapkowa	14:05 - 15:40	deliberacja nad rekomendacjami
12:00 - 12:10	wprowadzenie głosu mieszkańców_ek z konsultacji	15:40 - 16:00	podsumowanie



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

W ostatniej części wprowadziliśmy zasady pracy na kolejne spotkania i omówiliśmy zasady dobrej rekomendacji, gdyż od kolejnego spotkania pomysły na rozwiązania miały być już formułowane w postaci rekomendacji do dalszej pracy Panelu.

Deliberacja – 19.03.2023

Cały czwarty dzień poświęcony był dyskusjom nad siecią rozwiązań, które pojawiały się wcześniej w rozmowach i prezentacjach edukacyjnych. Rozpoczął się od wystąpienia przedstawicielki dzielnicy VII Zwierzyniec, która nie miała swojego przedstawiciela w składzie Panelu (z powodu braku zgłoszeń osób z tej dzielnicy). Podzieliła się ona ważnymi z osobistej perspektywy wyzwaniami transportowymi w Zwierzyńcu, poddając je pod rozagę Panelu. Szczegółowy plan spotkania poniżej:



10:00 - 10:20 wprowadzenie

10:20 - 11:20 zapoznanie z siecią rozwiązań

11:20 - 11:55 praca nad rekomendacjami - osoby

11:55 - 12:15 przerwa kanapkowa

12:15 - 13:30 praca nad rekomendacjami
poziomy optymalizacji

12:00-12:20 - ekologiczność

12:20-12:40 - dostępność

12:40-13:00 - koszty

13:30 - 14:10 przerwa obiadowa

14:10 - 14:45 pierwsza tura dopracowywania
rekomendacji

14:45 - 15:40 druga tura dopracowywania
rekomendacji

15:40 - 16:00 podsumowanie



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

Przerwa – 2 tygodnie

W przerwie obrad i przed ostatnim spotkaniem miała miejsce intensywne prace nad redakcją i grupowaniem rekomendacji przez Zespół Koordynacyjny, a następnie opiniowanie ich przez Zespół Monitorujący. Zgodnie z Regulaminem, Zespół Monitorujący przygotował komentarz dla każdej propozycji rekomendacji zgłoszonej przez Panel, odnosząc się do tego, czy dane działanie mieści się w kompetencjach miasta, czy jest już realizowane i jeśli tak, to w jakim zakresie oraz jakie są ważne informacje stanowiące kontekst, konsekwencje czy też ograniczenia związane z ich wprowadzeniem, istotne dla Panelistów i Panelistek przed ostatecznym podjęciem decyzji w trakcie głosowania. Niektóre z rekomendacji otrzymały

negatywną opinię Zespołu, dla części Zespół przygotował alternatywne propozycje rozwinięcia lub uszczegółowienia. Opinie Zespołu Monitorującego zostały przekazane uczestnikom i uczestniczkom Panelu, a dodatkowo ostatniego dnia część z nich została omówiona na forum.

Deliberacja i głosowanie – 1.04.2023

Ostatni dzień obrad ponownie rozpoczął się od wystąpienia przedstawiciela niereprezentowanej dzielnicy Krakowa: XVII Wzgórza Krzesławickie. Następnie zapoznaliśmy Panelistów i Panelistki ze sposobem głosowania i zrobiliśmy próbę, aby przygotować się technicznie do właściwego głosowania zaplanowanego pod koniec dnia. Dalszą część obrad przeznaczylimy na dyskusję nad opiniami Zespołu Monitorującego do sformułowanych propozycji rekomendacji. W oparciu o niektóre opinie wprowadziliśmy zmiany w tekście rekomendacji, a inne wymagały dodatkowego komentarza ze strony Urzędu Miasta Krakowa oraz dyskusji. Szczegółowy plan tego dnia poniżej:



10:00 - 10:15 wprowadzenie i próbne głosowanie

10:15 - 10:25 zapoznanie z pracą Operatora i Zespołu Monitorującego

10:25 - 11:25 praca nad rekomendacjami - I część

11:25 - 11:40 przerwa kanapkowa

11:40 - 13:20 praca nad rekomendacjami - II część

13:20 - 13:35 moje top 5 rekomendacji

13:35 - 14:15 przerwa obiadowa

14:15 - 15:00 głosowanie finalne

15:00 - 15:15 co po Panelu?

15:15 - 15:25 wyniki głosowania

15:25 - 15:40 praca nad wstępem do raportu

15:40 - 15:45 odpowiedź Urzędu Miasta

15:45 - 16:00 podsumowanie



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

Ostatnim oficjalnym punktem obrad Krakowskiego Panelu Transportowego było głosowanie i wysłuchanie komentarzy do wyników głosowania, zarówno ze strony Urzędu Miasta Krakowa reprezentowanego przez dyrektora Łukasza Franka, jak i ze strony doradców merytorycznych Panelu i Zespołu Monitorującego.

Spotkanie z Prezydentem – 28.04.2023

W dniu 28.04.2023 odbyło się spotkanie z Prezydentem Andrzejem Kuligiem, podczas którego przedstawiciele i przedstawicielki Panelu, Zespołu Koordynującego i Zespołu Monitorującego przekazali rekomendacje wraz z przygotowaną w międzyczasie Preambułą na ręce prezydenta.



Grupowe zdjęcie przedstawia 18 osób, które brały udział w spotkaniu z prezydentem Andrzejem Kuligiem, na którym przekazaliśmy mu rekomendacje Panelu.

Rekomendacje

Krakowski Panel Transportowy ostatecznie przyjął 43 rekomendacje większością ponad 80% głosów oddanych w trakcie głosowania ostatniego dnia. To ostateczny produkt Panelu, a prace nad nim rozpoczęły się już pierwszego dnia obrad; to wtedy, podczas prezentacji edukacyjnych, zaczęły padać pierwsze propozycje rekomendacji, zgłaszane przez Ekspertów i Ekspertki oraz Strony. Pomysły na rozwiązania i rekomendacje przysyłali też mieszkańcy i mieszkanki Krakowa spoza Panelu oraz formułowali je sami Paneliści i Panelistki podczas dyskusji.

Po pierwszym weekendzie edukacyjnym zebraliśmy pomysły w różnych obszarach – zarówno te od Ekspertów i Ekspertek, jak i te, które pojawiły się podczas pierwszych dyskusji – i pogrupowaliśmy je w bloki tematyczne. Później, w ramach kolejnych sesji, były one szczegółowo omawiane przez całe grono Panelistów i Panelistek, analizowane pod różnymi kątami, w tym dopasowania do potrzeb różnych grup, oraz uzupełniane o kolejne propozycje uszczegóławiane.

Przed ostatnim spotkaniem propozycje te zostały ostatecznie zredagowane; część z nich połączyliśmy z innymi, jeśli dotyczyły tego samego zagadnienia. Następnie zostały skonsultowane z Zespołem Monitorującym pod kątem ich legalności, kompetencji miasta oraz aktualnych działań miasta w danym obszarze. Podczas ostatniego spotkania, po zapoznaniu się przez osoby uczestniczące z opinią Zespołu Monitorującego, niektóre propozycje zostały przeformułowane w taki sposób, aby lepiej odnosiły się do możliwych działań z poziomu Urzędu Miasta Krakowa lub też wyraźnie nawiązywały do kontynuacji już realizowanych przez miasto działań. Kilka propozycji zostało na tym etapie usuniętych z listy do głosowania, głównie dlatego, że zostały już zrealizowane albo zostały połączone z inną rekomendacją. Paneliści i Panelistki mogli zapoznać się ze szczegółową listą tych propozycji wraz z wyjaśnieniem i opinią Zespołu Monitorującego – lista ta znajduje się w Załączniku nr 4 (droga rekomendacji) do niniejszego raportu.

Ostateczna lista rekomendacji poddanych pod głosowanie poprzez formularz internetowy liczyła 77 pozycji w kilku blokach tematycznych, spójnych z tym, w jaki sposób były omawiane podczas spotkań. Paneliści i Panelistki oceniali każdą propozycję na 5-stopniowej skali określając, w jakim stopniu zgadzają lub nie zgadzają się z tym, że dana rekomendacja powinna zostać zrealizowana: 1 – zdecydowanie się nie zgadzam, 2 – raczej się nie zgadzam, 3 – nie mam zdania, 4 – raczej się zgadzam, 5 – zdecydowanie się zgadzam.

W głosowaniu wzięły udział 63 osoby, które były obecne na min. czterech spotkaniach Panelu. 43 spośród głosowanych rekomendacji osiągnęły próg poparcia rzędu 80% (czyli sumy głosów „4- raczej się zgadzam” i „5- zdecydowanie się zgadzam”), zostały oficjalnie przyjęte przez Panel i przekazane do wdrożenia.

Pełna lista z wynikami głosowania znajduje się w Załączniku 5 do niniejszego raportu. Poniżej znajduje się podsumowanie przyjętych rekomendacji i dyskusji wokół nich w podziale

na pytania Panelu i diskutowane obszary tematyczne, a także innych propozycji, które znalazły się na liście do głosowania, ale zyskały poparcie poniżej 80%.

Przy rekomendacjach podajemy procent poparcia, czyli procent odpowiedzi „zdecydowanie się zgadzam” (5) oraz „raczej się zgadzam” (4). Przy tych, które otrzymały ponad 80% poparcia, podajemy również procent entuzjazmu, czyli procent odpowiedzi „zdecydowanie się zgadzam” (5), a przy tych, które otrzymały poparcie poniżej 50% – również procent sprzeciwu, czyli procent odpowiedzi „zdecydowanie się nie zgadzam” (1) oraz „raczej się nie zgadzam” (2).

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

W trakcie obrad Panelu kierunek dyskusji wyznaczało główne pytanie: jakiego transportu chcemy jako mieszkańcy i mieszkanki dla Krakowa w przyszłości? Pojawiało się tu wiele różnych, ważnych elementów, a spośród nich szczególnie wybijały się: bezpieczeństwo, dostępność i dostosowanie do potrzeb czy ekologia. Paneliści i Panelistki sformułowali trzy obszary priorytetowe, odnoszące się do ogólnych kierunków rozwoju transportu w Krakowie. Istotność tych tematów jest widoczna również w tym, jakie ostatecznie rekomendacje zostały przyjęte przez Panel z min. 80% poparcia. Te trzy główne priorytety to transport publiczny, ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście oraz dialog z szerokim gronem interesariuszy.

Wychodząc od hasła: „Transport publiczny priorytetem”, Paneliści i Panelistki podkreślali wagę tego, że wzmacnianie zbiorowej komunikacji w mieście to zdecydowanie słuszny kierunek rozwoju w stronę zrównoważonego transportu. Podkreślali, że miasto powinno tak kształtować politykę transportową, by podróż transportem zbiorowym była dostępna, wygodna i szybsza niż samochodem, a także że komunikacja publiczna powinna być tańsza niż parking. Szczególnie ważną rolę w tej polityce powinien odgrywać transport szynowy. Zgodnie z opinią Zespołu Monitorującego, kierunek ten wspiera planowane już w mieście koncepcje rozwoju, uwzględniające rozwój transportu szynowego (z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to kolei, gdyż sama kolej jest poza kompetencjami Miasta Krakowa).

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]

Rozbudowując wątek transportu szynowego, rozwój premetra okazał się na tyle istotną kwestią, że została sformułowana oddzielna rekomendacja dotycząca dalszych prac nad tą koncepcją i również zyskała ona ponad 80% poparcia.

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]

Kwestia odpowiedniego planowania przestrzennego i równomiernego rozwoju miasta jako sposobu na ograniczanie konieczności przemieszczania się po mieście pojawiała się zarówno podczas dyskusji o polityce parkingowej (gdyż dzięki temu jest mniej samochodów, które muszą parkować w mieście), optymalizacji przemieszczania się po mieście (mniej osób podróżujących, a także mniej przesiadek, krótsze dystanse), jak i zmniejszania emisji z transportu (mniej uczestników ruchu). Ostateczny kształt tej rekomendacji przyjął ogólny wydźwięk nadający kierunek polityce miejskiej:

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]

Złożyły się na niego różne, bardziej szczegółowe pomysły na rozwiązania, których ideą przewodnią było ograniczanie konieczności korzystania z transportu w mieście jako pierwszy i niezbędny krok do myślenia o jego równoważeniu. Wśród tych pomysłów można wymienić:

- rozwój e-usług urzędowych i wsparcie informacyjne o dostępnych usługach online;
- organizacja i stymulowanie budowy dzielnic wielofunkcyjnych wokół przystanków kolejowych i tramwajowych – tworzenie lokalnych centrów dzielnicowych oraz pasaży pieszych z usługami;
- uzupełnianie brakujących usług publicznych przy osiedlach, które ich nie posiadają oraz wymaganie tego od deweloperów podczas projektowania kolejnych osiedli;
- podnoszenie i wyrównanie poziomu jakości usług publicznych pomiędzy dzielnicami, w tym edukacji, opieki nad dziećmi i służby zdrowia;

- wspieranie rozwoju pracy hybrydowej i organizowania przez pracodawców w swoich budynkach żłobków i przedszkoli.

Wśród przyjętych przez Panel rekomendacji znalazła się jedna, która wprost nawiązuje do realizacji tego priorytetu na poziomie planowania nowych osiedli:

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

Wyznaczając trzeci priorytetowy kierunek w tworzeniu polityki transportowej miasta, Paneliści i Panelistki okazali się być zgodni co do tego, że przedstawiciele i przedstawicielki różnych grup powinni być włączani w procesy decyzyjne dotyczące zrównoważonej mobilności. Rekomendacja przybrała poniższy kształt:

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 uwzględniały głos wszystkich grup społecznych. [90% poparcia, 49% entuzjazmu]

Poniżej zestawiamy szczegółowe propozycje, które pojawiały się w dyskusjach i mogą być wzięte pod rozwagę przy formułowaniu planowanych form dialogu w mieście:

- prowadzenie konsultacji społecznych i wyjaśnianie mieszkańcom i mieszkankom konieczności podejmowania działań w celu zarządzania ruchem samochodowym w obszarach wartościowych;
- spotkania konsultacyjne i informacyjne w spółdzielniach oraz w lokalnych szkołach;
- głos kobiet – specjalne zaproszenie do debaty nad przyszłością miasta z udziałem mieszkank;
- dialog – rozwijanie form dialogowych z różnymi interesariuszami zmian w mieście;
- wykorzystanie biletomatów i parkomatów do zbierania opinii na różne tematy związane z transportem;
- aplikacja do głosowania nad rozwiązaniami (i alternatywna forma dla seniorów);

- konsultacje mailowe i/lub przez profil zaufany;
- informowanie o wydarzeniach i dobrze prowadzony profil na Facebooku z informacjami dla mieszkańców;
- referenda (nawet na poziomie dzielnic) poprzedzone edukacją i głosem ekspertów.

Oprócz ogólnej kierunkowej rekomendacji dotyczącej dialogu, zostały też sformułowane i przegłosowane dwie bardziej szczegółowe rekomendacje w tym zakresie. Pierwsza z nich brzmi następująco:

Powołanie społecznego ciała doradczego złożonego 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 określenie zakresu kompetencji i zasad jego funkcjonowania. [83% poparcia, 46% entuzjazmu]

Rekomendacja w swoim kształcie podkreśla chęć zaangażowania się samych Panelistów i Panelistek w dalszy proces prac nad rozwojem polityki transportowej Krakowa i przekierowywaniem jej w stronę bardziej zrównoważonego transportu. Mieszkańcy i mieszkanki uczestniczący w obradach Panelu dostrzegli dużą wartość w uwzględnianiu różnych perspektyw w procesie decyzyjnym i odnosili się wprost do zaproszenia ich do zaangażowania się w kolejne działania, które padło ze strony Prezydenta podczas otwarcia Panelu. Dyskusja nad tą rekomendacją rozpoczęła się od propozycji eksperckiej zakładającej powstanie Forum Zrównoważonej Mobilności, złożonego z przedstawicieli i przedstawicielek mieszkańców, przedsiębiorców, świata akademickiego, rad gmin i prezydenta. Odpowiadając na pojawiające się wątpliwości co do szczegółowych zasad działania takiego ciała oraz ryzyka związanego ze znaczącym wydłużeniem procesów decyzyjnych, Paneliści i Panelistki pozostawili kwestię szczegółowych zasad funkcjonowania i zakresu kompetencji do ustalenia przez Urząd i podległe mu jednostki. Podkreślone zostały jedynie główne intencje, czyli społeczny i doradczy charakter proponowanego ciała oraz szeroka reprezentacja różnych grup w mieście, ze szczególną rolą uczestników i uczestniczek Krakowskiego Panelu Transportowego.

Druga rekomendacja dopiero ostatniego dnia Panelu została rozszerzona o dialog z mieszkańcami i mieszkankami. Pierwotnie dotyczyła pilotaży różnych innowacyjnych, odważnych rozwiązań, które Kraków, w ślad za innymi miastami, mógłby na początku testować na mniejszym obszarze miasta lub w wybranych punktach. Miało to w szczególności dotyczyć kwestii zamykania niektórych obszarów dla ruchu lub ograniczania ruchu czy zmiany orga-

nizacji ruchu w niektórych miejscach Krakowa. Po opinii Zespołu Monitorującego dotyczącej formalnych i budżetowych ograniczeń związanych z takimi pilotażami i dyskusji wokół tej opinii, ostatecznie rekomendacja przyjęła poniższy kształt, w którym jako alternatywę dla pilotaży dodany został dialog z mieszkańcami i mieszkankami:

Poprzedzanie wprowadzania rozwiązań w zakresie ruchu i parkowania pilotażami na mniejszą skalę i/lub dialogiem z mieszkańcami/mieszkankami danego rejonu. [83% poparcia, 38% entuzjazmu]

W dalszej części przyjrzymy się rekomendacjom odpowiadającym na trzy pomocnicze pytania Panelu, rozwijające główne pytanie o kierunki rozwoju transportu w mieście, oraz dodatkowym rekomendacjom sformułowanym przez Panel w obszarze promocji i edukacji na temat zrównoważonej mobilności.

W jaki sposób możemy optymalizować przemieszczanie się po mieście?

Zgodnie z wcześniej nakreślonymi głównymi kierunkami rozwoju polityki transportowej Krakowa, w obszarze optymalizacji przemieszczania się po mieście rozwiązania przyjęte przez Krakowski Panel Transportowy w dużej mierze koncentrują się na rozwoju transportu publicznego, ale również infrastruktury pieszo-rowerowej i planowania miasta oraz usług publicznych w taki sposób, który pomoże ograniczyć konieczność przemieszczania się po mieście.

Rozwój transportu publicznego

Transport publiczny jako główny priorytet dla rozwoju miasta to temat, w którym Panel wygenerował zdecydowanie najwięcej rekomendacji. Ostatecznie na liście do głosowanie znalazło się ich osiemnaście, z czego dziesięć przekroczyło próg 80% poparcia. Wiele spośród przyjętych rekomendacji dotyczy kontynuacji już realizowanych przez miasto działań, wyraźnie wskazując, że jest to kierunek zgodny z oczekiwaniami uczestników i uczestniczek Panelu oraz że wciąż jest przestrzeń do zwiększania wysiłków w tym kierunku. Rozwój transportu publicznego wspiera optymalizację sposobu przemieszczania się po mieście dzięki temu, że może być on coraz bardziej konkurencyjną alternatywą dla samochodu. W konsekwencji przesiadanie się mieszkańców z samochodów do komunikacji zbiorowej zmniejsza też problem z parkowaniem oraz emisjami zanieczyszczeń. Temat ten pojawiał się więc również w dyskusjach wokół dwóch pozostałych tematów Panelu.

Bardziej atrakcyjny transport publiczny według uczestników i uczestniczek Krakowskiego Panelu Transportowego to transport nowoczesny, dostępny (zarówno na poziomie lokalizacji, jak i dostępności architektonicznej i cenowej), wygodny, szybki oraz zintegrowany w ramach aglomeracji krakowskiej. Tego też dotyczyły ostatecznie przyjęte przez Panel rekomendacje i w takim ujęciu poniżej je przedstawiamy.

Nowoczesny i dostępny transport publiczny

Poniższa rekomendacja łączy w sobie dwa rozwiązania związane z unowocześnianiem i jednocześnie dostępnością transportu: „Inwestycja w udoskonalenie transportu autobusowego i tramwajowego poprzez zwiększenie ich floty oraz dobudowę i modernizację infrastruktury” oraz „Sukcesywna i systematyczna wymiana taboru tramwajowego i autobusowego na pojazdy niskopodłogowe oraz modernizacja przystanków w kierunku większej dostępności”.

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]

Kolejne dwie rekomendacje dotyczą z kolei dostępności transportu w różnych częściach miasta i na jego obrzeżach zgodnie z analizą potrzeb i badaniami przepustowości obecnych kursów. Rozwiązania te podkreślają potrzebę nowych inwestycji w sieć połączeń i infrastrukturę transportową. Im gęstsza i lepiej dopasowana sieć transportu zbiorowego, tym większa szansa, że osoby z dzielnic oddalonych od centrum i miejscowości wokół Krakowa będą rezygnować z samochodu.

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]

Przejawem nowoczesności w myśleniu o krakowskim transporcie jest też wykorzystywanie nowoczesnych technologii w formie aktualizowanych na bieżąco tablic z rozkładem jazdy na przystankach (już realizowanych w niektórych miejscach) oraz jednego źródła danych dotyczących transportu w mieście. Sporym utrudnieniem w planowaniu podróży – a tym samym czynnikiem zniechęcającym do korzystania z transportu zbiorowego – jest obecnie brak takiego zintegrowanego źródła o dostępnych możliwościach komunikacyjnych i kursach, w szczególności na obrzeżach miasta.

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]

Transport dostępny to również dostosowanie oferty cenowej i rodzajów biletów do różnych potrzeb osób podróżujących. W Krakowie są już dostępne różne opcje płacenia za przejazdy, ale w trakcie dyskusji podczas Panelu pojawiały się dodatkowe pomysły i zostały sformułowane w następującą rekomendację:

Dalsze rozszerzanie oferty dostępnych form biletów na komunikację miejską (np. o bilety przystankowe, bilety na kilka przejazdów). [89% poparcia, 60% entuzjazmu]

Zintegrowany transport publiczny

Dostępność geograficzna transportu i nowe inwestycje w sieć są też silnie związane z inną ważną cechą zrównoważonego transportu – jego integracją na terenie miasta i całej aglomeracji. Sprawne działanie transportu publicznego jako całego systemu w dłuższej perspektywie ma szansę doprowadzić do stopniowego zastępowania nim dużo mniej korzystnego dla miasta transportu samochodowego.

Temu służy między innymi mądre i przewidujące planowanie zarówno rozwoju miasta, jak i samej infrastruktury transportowej, co zdaniem Panelistów i Panelistek powinno się odbywać w ścisłej współpracy z sąsiednimi gminami i znalazło odzwierciedlenie w poniższej rekomendacji:

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]

Rekomendacja ta powstała z połączenia kilku rozwiązań zaproponowanych wstępnie przez Ekspertów i Ekspertki i dotyczących różnych kwestii wokół urbanistyki, planowania przestrzennego i zagospodarowania terenu, między innymi:

- tworzenie jak najwięcej planów zagospodarowania dla terenów jeszcze niezagospodarowanych – przede wszystkim na terenie aglomeracji;
- integracja rozwoju układu transportowego z rozwojem urbanistyczno-przestrzennym;
- planowanie i rezerwowanie tras transportu publicznego na tereny dziś niezabudowane (sugerowanie kierunków rozwoju, stymulowanie odpowiedniej gęstości zabudowy);
- koordynacja planów zagospodarowania z terenem aglomeracji – ograniczanie zabudowy poza granicami Krakowa (zakazy zabudowy, ochrona przyrody lub krajobrazu);
- zagęszczanie zabudowy wokół ośrodków gminnych i istniejących miejscowości (w aglomeracji krakowskiej).

W dyskusjach o transporcie zbiorowym oraz o wyzwaniach związanych z dojeżdżaniem do Krakowa z gmin aglomeracji krakowskiej często pojawiał się wątek kolei aglomeracyjnej. Z uwagi na to, że obszar ten pozostaje poza bezpośrednimi kompetencjami Urzędu Miasta Krakowa, rekomendacja przyjęła poniższy kształt:

Zacieśnianie współpracy z Urzędem Marszałkowskim i PKP w kwestii rozwoju kolei aglomeracyjnej. [95% poparcia, 68% entuzjazmu]

Paneliści i Panelistki dostrzegają działania miasta w kierunku integracji transportu publicznego w centrum, na obrzeżach i w miejscowościach aglomeracji krakowskiej, w tym próby wprowadzenia zintegrowanego biletu. Poniższa rekomendacja wspiera te wysiłki w kierunku stworzenia takiego biletu:

Kontynuowanie działań na rzecz stworzenia zintegrowanego biletu na komunikację miejską i aglomeracyjną. [89% poparcia, 67% entuzjazmu]

Kolejnym krokiem w kierunku zintegrowanego transportu pozostaje jeszcze zintegrowanie transportu zbiorowego publicznego i prywatnego, który obecnie uzupełnia sieć połączeń na terenie aglomeracji. Zdaniem Panelu warto stworzyć warunki do wygodnego przesiadania się z transportu prywatnego na transport zbiorowy w Krakowie. Mając na uwadze, że nie jest możliwe narzucenie jakichkolwiek rozwiązań prywatnym przewoźnikom czy gminom ościennym, rekomendacja przybrała charakter dążenia do nawiązania z nimi współpracy w tym zakresie.

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]

Szybki transport publiczny

Konkurencyjność transportu tkwi również w szybkości przemieszczania się z jednego miejsca w mieście do drugiego. Łączy się to ze wspomnianą już siecią połączeń i infrastrukturą przystanków, ale pojawiły się też inne rekomendacje, które w konsekwencji sprawią, że podróż transportem publicznym będzie szybsza niż samochodem, na przykład tworzenie buspasów, dzięki którym autobusy nie stoją w korkach, oraz dbanie o infrastrukturę tramwajową, aby utrzymywać wysoką prędkość i minimalizować ryzyka awarii:

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]

Szybszy transport, to również transport, który ma pierwszeństwo na skrzyżowaniach, czego dotyczy kolejna rekomendacja:

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]

Powyższa rekomendacja mówi też o dostosowaniu rozkładów jazdy i intensywności kursów do potrzeb podróżnych, co łączy się z wygodą podróżowania komunikacją zbiorową, gdyż w ten sposób można optymalizować liczbę osób w tramwajach i autobusów.

Wygodny transport publiczny

Wygodą jest kolejną ważną cechą transportu zbiorowego, która jest konieczna, aby był on konkurencyjny dla samochodu i która pojawiła się w rekomendacjach Panelu. Składają się na nią różne elementy:

Dalsza poprawa komfortu podróży w komunikacji miejskiej z dbałością o odpowiednią wentylację, klimatyzację, czystość oraz zapach. [98% poparcia, 84% entuzjazmu]

Szczególnym wyzwaniem, o którym w tym kontekście wspominały osoby korzystające z transportu publicznego w Krakowie, jest zapach – szczególnie zimą, kiedy w tramwajach i autobusach schronienia przed mrozem szukają osoby w kryzysie bezdomności, które nie mają możliwości zadbania o czystość i świeżość. Choć Paneliści i Panelistki nie znaleźli rozwiązań na takie sytuacje, to przyznawali, że są one uciążliwe dla innych pasażerów i w konsekwencji zniechęcają do korzystania z komunikacji miejskiej.

Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej

Ruch pieszy i rowerowy to kolejne ważne alternatywy dla samochodu i im również poświęcono wiele dyskusji podczas obrad Krakowskiego Panelu Transportowego. Rekomendacje dotyczące bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, jak również modernizacji i rozbudowy infrastruktury pieszo-rowerowej zostały przyjęte przez Panel niemal jednogłośnie.

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]

Bardzo wysoki poziom poparcia uzyskała również rekomendacja, która odnosi się wprost do tego, aby uwzględniać potrzeby pieszych w planowaniu przestrzeni miejskiej i infrastruktury transportowej, tj. przejść dla pieszych, przystanków czy tras pieszych.

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]

Z kolei dla bezpieczeństwa oraz komfortu osób podróżujących po mieście rowerem niezwykle ważna jest gęsta sieć tzw. ścieżek rowerowych, którymi mogą przemieszczać się z punktu A do punktu B. Biorąc pod uwagę opinię Zespołu Monitorującego i ograniczenia wynikające z gęstej zabudowy śródmiejskiej, Paneliści i Panelistki ostatecznie uwzględnili w sieci rowerowych połączeń specjalnie wydzielone pasy rowerowe i drogi o uspokojonym ruchu, nadając rekomendacji poniższe brzmienie:

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 uspokojonego z dowolnego punktu w Krakowie. [87% poparcia, 57% entuzjazmu]

Innym tematem związanym przede wszystkim z bezpieczeństwem pieszych są hulajnogi, rolki i inne urządzenia transportu osobistego (tzw. UTO), które jednocześnie stanowią również atrakcyjną alternatywę dla samochodu – szczególnie na krótkich odcinkach w centrum miasta. Żywo dyskutowane były kwestie konieczności uregulowania ich obecności na chodnikach oraz drogach rowerowych. Po opinii Zespołu Monitorującego, że takie przepisy już istnieją, tylko nie są jeszcze powszechnie znane samym użytkownikom UTO oraz innym mieszkańcom, w rekomendacji Paneliści i Panelistki podkreślili informowanie i egzekwowanie tych przepisów

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]

Inne rozwiązania, poniżej progu 80%

Propozycje dotyczące powyższych zagadnień, które znalazły się na liście do głosowania, ale nie przekroczyły progu 80%:

- Rozważenie różnych sposobów uelastycznienia korzystania z biletów okresowych, w tym możliwości zawieszenia biletu okresowego. [78% poparcia]
- Podniesienie budżetu przeznaczonego bezpośrednio na finansowanie kursów transportu miejskiego i podmiejskiego w ciągu najbliższych lat tak, aby liczba kilometrów przejeżdżanych przez krakowski transport miejski i podmiejski sukcesywnie rosła. [76% poparcia]
- Utrzymywanie wysokiej gęstości i różnorodności zabudowy na terenach planowanych do zabudowy (np. unikanie tworzenia wieloprzestrzennych parkingów w poziomie terenu i sklepów wielkopowierzchniowych izolowanych od osiedli). [75% poparcia]
- Opracowanie planu finansowego, umożliwiającego podniesienie możliwości przewozowych krakowskiego transportu miejskiego (z wyłączeniem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej) o 30% do roku 2028. Należy na bieżąco prowadzić ewaluację tego planu oraz podawać do wiadomości publicznej informacje o jego realizacji. [70% poparcia]
- Powołanie specjalnego zespołu, którego celem będzie badanie potrzeb, barier i motywacji użytkowników/ użytkowniczek transportu zbiorowego. Szczególnym zadaniem dla zespołu może być sprawdzenie, na ile bezpłatna komunikacja publiczna jest narzędziem promocji zrównoważonego transportu. Na podstawie wyników tych badań zespół powinien m.in. opracować system zachęt do korzystania z transportu zbiorowego. [70% poparcia]

Innym tematem związanym przede wszystkim z bezpieczeństwem pieszych są hulajnogi, rolki i inne urządzenia transportu osobistego (tzw. UTO), które jednocześnie stanowią również atrakcyjną alternatywę dla samochodu – szczególnie na krótkich odcinkach w centrum miasta. Żywo dyskutowane były kwestie konieczności uregulowania ich obecności na chodnikach oraz drogach rowerowych. Po opinii Zespołu Monitorującego, że takie przepisy już istnieją, tylko nie są jeszcze powszechnie znane samym użytkownikom UTO oraz innym mieszkańcom, w rekomendacji Paneliści i Panelistki podkreślili informowanie i egzekwowanie tych przepisów

- Wspieranie różnych form współdzielonej mobilności. Decyzja o tym, jakie konkretnie środki transportu oraz w jakiej formule (np. abonamenty na wyłączność na określony czas czy specjalne benefity dla mieszkańców, dostosowanie infrastruktury zwłaszcza w punktach przesiadkowych) będą wspierane, powinna być poprzedzona badaniami potrzeb mieszkańców/ mieszkank. [67% poparcia]

- Zmniejszać ryzyko opóźnień autobusów poprzez skracanie ich linii, ale tylko pod warunkiem poprawiania punktów przesiadkowych i synchronizowania linii. Takie rozwiązanie nie powinno być stosowane w całym mieście, lecz w tych punktach, gdzie taka synchronizacja przesiadek jest osiągalna i przyniosłaby korzyść. [65% poparcia]
- Poszukiwanie możliwości przyspieszenia ruchu tramwajów, np. poprzez podnoszenie dopuszczalnej prędkości, podnoszenia prędkości w godzinach porannych i w miarę możliwości technicznych wprowadzanie przyspieszonego tramwaju czy systemu umożliwiającego wykorzystanie przeciwległego toru tramwajowego. [63% poparcia]
- Dążenie do redukcji odległości pomiędzy przystankami tam, gdzie taka potrzeba wynika z badań ruchu lub jest zgłoszona przez mieszkańców/ mieszkanki, np. poprzez zwiększenie liczby przystanków na żądanie. [57% poparcia]
- Tworzenie nowych zatoczek autobusowych na tych przystankach, na których jest to możliwe. Nowe przystanki powinny być tworzone od razu z zatoczkami. [54% poparcia]
- Rozdzielenie przystanków komunikacji miejskiej od przystanków dla prywatnych busów tam, gdzie komunikacja prywatna zakłóca działanie publicznej. [51% poparcia]
- Przeprowadzenie w wybranych miejscach uspokojonego ruchu, gdzie nie ma możliwości poprowadzenia drogi rowerowej, pilotażu udostępnienia buspasów dla rowerów. [27% poparcia, 51% sprzeciwu]

Na liście znalazły się też cztery rekomendacje z negatywną opinią Zespołu Monitorującego, które po dyskusji podczas obrad Panelu znalazły się na karcie do głosowania z odpowiednią adnotacją. Regulamin nie przewidywał możliwości usunięcia ich z listy. Nie uzyskały one jednak poparcia głosujących:

- Miasto powinno wdrażać nowatorskie rozwiązania, takie jak bilety komunikacji miejskiej za recykling, bilet za butelki plastikowe oraz inne bezgotówkowe możliwości „zakupu” biletów, powiązane z priorytetami miasta. [40% poparcia, 33% sprzeciwu]
- Priorytetem miasta powinna być bezpłatna komunikacja miejska dla posiadaczy Karty Mieszkańca. [27% poparcia, 65% sprzeciwu]
- Wprowadzenie przywilejów dla samochodów, które przewożą większą liczbę osób. [22% poparcia, 70% sprzeciwu]
- Miasto powinno wprowadzić bezpłatną komunikację miejską dla wszystkich. [17% poparcia, 76% sprzeciwu]

W jaki sposób powinno zapewniać się miejsca parkingowe w mieście?

Dyskusje wokół tematu polityki parkingowej były szczególnie intensywne i to zarówno na etapie konsultacji społecznych, jak i później, podczas samego Panelu. Rekomendacji, które dotyczą polityki parkingowej, przyjętych zostało jednak niewiele. W toku dyskusji widać było, że parkowanie stanowi realne i duże wyzwanie dla mieszkańców i mieszkank, którzy dostrzegają też ograniczenia przestrzenne miasta – w szczególności w zabytkowym centrum. Ostatecznie więc wiele z tych rozmów poszło w kierunku tego, jak zmniejszać ilość samochodów w mieście i w ten sposób zmniejszać problem parkowania. W związku z tym rozwiązania problemów związanych z parkowaniem zasiły pulę rekomendacji dotyczących rozwoju transportu zbiorowego i rowerowego czy idei miasta 15-minutowego. Główną rekomendacją dotyczącą parkowania było ponownie działanie na rzecz dalszej integracji polityki parkingowej z priorytetem dla transportu publicznego w mieście i całej aglomeracji:

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]

Ważnym dla Panelistów i Panelistek wątkiem w dyskusji o parkowaniu było również egzekwowanie już istniejących przepisów, w tym tych dotyczących nielegalnie zaparkowanych samochodów na chodnikach, trawnikach czy w innych niewyznaczonych do tego miejscach oraz wraków przez długi czas zalegających na ulicach miasta i zajmujących przestrzeń, o czym mówi poniższa rekomendacja:

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

Jednym ze szczególnie odczuwalnych parkingowych utrudnień w mieście jest dostępność komunikacyjna szpitali i placówek ochrony zdrowia. Z opinii Zespołu Monitorującego wiadomo, że w obecnym porządku prawnym miasto nie może wyznaczać miejsc parkingowych dedykowanych klientom poszczególnych instytucji, w tym szpitali. Ponadto sami Paneliści i Panelistki przyznawali, że poprawa dostępności komunikacji miejskiej w wielu sytuacjach byłaby wystarczająca i zmniejszyłaby trudność z parkowaniem w pobliżu takich miejsc. Wysoki wynik tej rekomendacji wskazuje na realną wagę tego zagadnienia:

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 dostępności poszczególnych placówek, prowadzącą do określenia kluczowych obszarów interwencji. [92% poparcia, 65% entuzjazmu]

Paneliści i Panelistki, widząc podczas procesu Krakowskiego Panelu Transportowego dużo szerszą perspektywę informacji dotyczących transportu w mieście, dostrzegają ważność edukacji i informacji, również w zakresie Strefy Płatnego Parkowania, jako elementu, który może pomóc innym mieszkańcom i mieszkankom lepiej ją zrozumieć.

Kampania informacyjna wyjaśniająca cele strefy płatnego parkowania oraz sposób wydatkowania środków z opłat parkingowych. [84% poparcia, 52% entuzjazmu]

Inne rozwiązania, poniżej progu 80%

Inne propozycje, które w tym temacie znalazły się na liście, ale z uwagi na większe kontrowersje lub mniejszą pilność nie zyskały poparcia min. 80% Panelu, mogą stanowić cenną inspirację do planowania działań w zakresie polityki parkingowej. Wśród nich znajdują się:

- Przeanalizowanie zasadności i możliwości technicznych wdrożenia aplikacji ułatwiającej znalezienie wolnego miejsca w strefie płatnego parkowania oraz wdrożenie takiej aplikacji, jeśli okaże się to zasadne z uwagi na możliwości techniczne oraz bilans kosztów i korzyści. [70% poparcia]
- Zakupienie specjalnego samochodu do automatycznej kontroli pojazdów parkujących w strefie płatnego parkowania. [68% poparcia]
- Prowadzenie działań stymulujących rotację miejsc parkingowych w strefie płatnego parkowania. [67% poparcia]
- Nawiązanie współpracy z krakowskimi uczelniami wyższymi na rzecz stworzenia długoterminowych parkingów przy kampusach dla studentów/ studentek przyjezdnych, którzy/ które na co dzień poruszają się komunikacją miejską. Miasto rozpoznaje swój obowiązek promowania komunikacji publicznej wśród tej grupy. [59% poparcia]

- Zaproponowanie łączonego semestralnego biletu na postój samochodu na dedykowanych parkingach długoterminowych z semestralnym biletem MPK na wszystkie linie w strefie I. [57% poparcia] (rekomendacja przeformułowana podczas ostatniego spotkania Panelu 1 kwietnia, bez opinii ZM)
- Dalsze rozwijanie infrastruktury miejsc do krótkiego postoju (do 15 min.), z ang. Kiss&Ride. [57% poparcia]
- Szukanie możliwości porozumienia z placówkami i centrami handlowymi w celu wykorzystania miejsc parkingowych dla mieszkańców poza godzinami pracy tych placówek i centrów. [57% poparcia]
- Stopniowe zmniejszanie liczby miejsc parkingowych w centrum. [48% poparcia, 38% sprzeciwu]
- Wprowadzenie opłaty za parkowanie w niedziele w Śródmiejskiej Strefie Parkowania. [44% poparcia, 46% sprzeciwu]

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

Wiele z wcześniej omówionych rozwiązań, w tym w szczególności te dotyczące transportu publicznego, zmniejszania liczby samochodów w mieście czy rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej, jednocześnie adresuje kwestię zmniejszania emisji z transportu. Dodatkowym obszarem, który szczególnie dotyczy kwestii zanieczyszczeń, jest zieleń miejska. Paneliści i Panelistki byli zgodni co do tego, że nowe inwestycje transportowe powinny chronić istniejącą zieleń, a tam, gdzie tylko to możliwe, wprowadzać nową. Tego też dotyczyły dwie rekomendacje Panelu:

Zapewnienie, by nowe inwestycje transportowe w maksymalnym zakresie zachowywały istniejącą przyrodę oraz tam, 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]

Innym wątkiem, który szczególnie wybrzmiał przy okazji rozmów o emisjach z transportu, była elektromobilność. Spośród różnych pomysłów, które były omawiane, ostatecznie z poparciem ponad 80% spotkała się tylko jedna rekomendacja, która nawiązuje ponownie do rozwoju transportu zbiorowego – w stronę czystszej i bardziej ekologicznego transportu.

Miasto powinno dążyć do stopniowego zwiększenia udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi (szczególnie energią elektryczną) we flocie krakowskiej komunikacji miejskiej. [90% poparcia, 49% entuzjazmu]

Zmniejszeniu emisji oraz natężenia ruchu w mieście służyć też mogą rozwiązania dotyczące ograniczeń dla samochodów ciężarowych na terenie miasta. Paneliści i Panelistki nie formułują szczegółowych rozwiązań, zdając się w tym zakresie na analizy eksperckie, ale wyraźnie wskazują kierunek:

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]

Ostatnim obszarem, który przewijał się też we wcześniejszych rekomendacjach, jest egzekucja już istniejących przepisów – zarówno dotyczących emisji spalin, jak i hałasu generowanego przez pojazdy, co wpływa na komfort życia i poruszania się po mieście pieszo lub na rowerze. A, jak często podkreślali Paneliści i Panelistki, nie chodzi tylko o dobre przepisy, ale też o to, by rzeczywiście były przestrzegane:

Skuteczna egzekucja przestrzegania norm hałasu generowanego przez pojazdy. [90% poparcia, 75% entuzjazmu]

Dążenie do eliminacji pojazdów niespełniających norm emisji spalin w taki sposób, aby koszty utylizacji takich pojazdów nie były przerzucone wyłącznie na mieszkańców/ mieszkanki. [84% poparcia, 51% entuzjazmu]

Inne rozwiązania, poniżej progu 80%

Propozycje dotyczące powyższych zagadnień, które znalazły się na liście do głosowania, ale nie przekroczyły progu 80%:

- Wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych w oparciu o dane i realne zapotrzebowanie. [76% poparcia]
- Dążenie do realizacji wysokiej jakości korytarza transportu zbiorowego w Alei Trzech Wieszców (oraz na dalszym przedłużeniu w al. Konopnickiej), z uwzględnieniem możliwości realizacji inwestycji tramwajowej. Decyzje o wdrażaniu wybranych rozwiązań muszą wynikać z wiarygodnych analiz transportowych wykazujących efektywność danego wariantu. [71% poparcia]
- Zwiększanie udziału specjalistycznych pojazdów o napędzie elektrycznym w ogólnej liczbie pojazdów użytkowanych do wykonywania zadań publicznych (np. śmieciarek, piaskarek, odśnieżarek). [70% poparcia]
- Zmniejszanie liczby pojazdów w obrębie III obwodnicy. Należy zachować rozróżnienie na główne arterie o dużej przepustowości oraz mniejsze drogi, na których ruch powinien być uspokajany przez odpowiednie ograniczenia, np. progi wyspowe (nie spowalniające rowerzystów), wyniesione skrzyżowania, punktowe przewężenia, wizualne zawężenie przekroju drogi poprzez ustawienie słupków czy małej architektury blisko drogi. [67% poparcia]
- Dążenie do ograniczania lub wyłączenia ruchu na wybranych ulicach w ramach II obwodnicy tam, gdzie jest to możliwe w kontekście obowiązujących przepisów. [63% poparcia]
- Zabieganie o stworzenie na poziomie centralnym ram prawnych umożliwiających zobowiązanie firm kurierskich i taksówkowych do wymiany floty samochodowej na auta elektryczne. [60% poparcia]
- Dążenie do wyprowadzania ruchu tranzytowego z centrum miasta poprzez zwiększenie liczby ulic jednokierunkowych lub ślepych. [60% poparcia]
- Podnoszenie płynności ruchu poprzez wprowadzenie usprawnień w sygnalizacji świetlnej, takich jak sekundniki, zielona fala czy wyłączenie świateł w nocy. [44% poparcia, 44% sprzeciwu]

Jak edukować, informować o zrównoważonym transporcie i jak go promować w Krakowie?

Poszukując odpowiedzi na główne pytania dotyczące kierunków rozwoju transportu w Krakowie, Paneliści i Panelistki doceniali wartość informacji, które uzyskali w trakcie spotkań edukacyjnych i podkreślali, że wiele z tych informacji nie jest powszechnie znanych mieszkańcom i mieszkankom Krakowa. Stąd pojawiły się też przekrojowe rekomendacje dotyczące informowania o działaniach miasta, edukacji na temat zrównoważonej mobilności i jej szerokiej promocji. To w dobrej edukacji i zrozumieniu zasad zrównoważonego transportu tkwi klucz do stopniowej zmiany nawyków transportowych mieszkańców i mieszanek. Do tego potrzebna jest więc spójna bieżąca komunikacja miasta, czego dotyczy poniższa rekomendacja:

Zapewnienie skutecznego przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta oraz prowadzenie przez jednotransportowymstki miejskie spójnej i jasnej komunikacji o procesie zarządzania systemem , wyjaśniającej mieszkańcom/ mieszkankom cele podejmowanych działań. [89% poparcia, 59% entuzjazmu]

Paneliści i Panelistki jednocześnie podkreślali, że tak jak różne są zwyczaje transportowe, tak i różne są miejsca i sposoby, w jakich można dotrzeć do mieszkańców i mieszanek z informacją. Stąd poniższa rekomendacja, która zawiera w sobie kilka możliwych pomysłów do rozważenia, ale przede wszystkim nakreśla kierunek zróżnicowanych i szeroko zakrojonych działań edukacyjnych:

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]

Wszyscy mieszkańcy i mieszkanki powinni mieć dostęp do informacji o zrównoważonej mobilności i decyzjach miasta w tym zakresie, ale istnieje grupa, która wymaga szczególnej uwagi w tej kwestii – a mianowicie osoby, które poruszają się po mieście głównie samochodami. Wszelkie działania zmierzające do rozwijania transportu publicznego, infrastruktury pieszo-rowerowej czy wręcz ograniczania konieczności przemieszczania

się po mieście zmierzają do tego, aby ostatecznie zmniejszyć liczbę samochodów w mieście i zmieniać nawyki transportowe mieszkańców i mieszkanek. Większość osób przynajmniej czasami korzysta z samochodu w mieście i w dyskusjach słyszalny był głos, że nie chodzi o to, żeby tego zakazywać albo jeszcze bardziej utrudniać, a przede wszystkim tworzyć atrakcyjne alternatywy dla korzystania z samochodu oraz o nich informować:

Opracowanie i wdrożenie kampanii informacyjno-promocyjnej na temat transportu zbiorowego, w szczególności skierowanej do kierowców/ kierowczyń. [86% poparcia, 46% entuzjazmu]

Mając na uwadze, że szczególnie duże wyzwanie (jak w każdym dużym mieście) stanowi dojeżdżanie do dzielnic śródmiejskich z obrzeży oraz z miejscowości ościennych, Paneliści i Panelistki sformułowali również rekomendację nawiązującą do tego, żeby wspólnie wypracowywać podejście do promowania transportu zbiorowego w ramach aglomeracji:

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]

Ciekawym wątkiem w dyskusji o zachęcaniu do bardziej zrównoważonego transportu byli krakowscy pracodawcy i różne rozwiązania, które ze swojej strony mogliby wprowadzać, aby dążyć do zmniejszania liczby samochodów w godzinach szczytu w Krakowie:

Dalsze zachęcanie pracodawców, aby promowali 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 korpo-busów (czyli autobusów dowożących ludzi do pracy w dużych zakładach). [87% poparcia, 65% entuzjazmu]

Inne warte uwagi pomysły, które padały w toku dyskusji wokół tego tematu, poza powyższymi, ujętymi w ostatecznym kształcie rekomendacji, dotyczyły: zorganizowania panelu lub innej formy konsultacji dla dużych pracodawców w Krakowie, różne tury rozpoczęcia pracy, partnerstwa miasta z firmami i biurowcami z jednej strony w kierunku zachęt dla pracowników w postaci kart miejskich, a z drugiej lokalizowania przystanków w pobliżu biurowców, aby korzystanie z transportu zbiorowego było prostsze i wygodniejsze niż z samochodu.

Paneliści i Panelistki rozważali też transportowe zachowania turystów, którzy, szczególnie w sezonie letnim, stanowią istotną grupę osób poruszających się po centrum Krakowa. Z braku wiedzy o tym, w jaki sposób poruszają się oni po mieście, ale jednocześnie z chęcią uwzględnienia ich w działaniach informacyjnych, poniższa rekomendacja została sformułowana w sposób, który wychodzi od diagnozy tej grupy; podkreśla również możliwe wsparcie informacyjne w temacie zrównoważonej mobilności i tego, w jaki sposób turyści mogą z niej korzystać podczas swojego pobytu w Krakowie:

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]

Co po Panelu?

Na zakończenie obrad zapytaliśmy też Panelistów i Panelistki: co dalej? Co powinno się teraz stać z rekomendacjami oraz raportem z całego procesu, jakie są oczekiwania samych uczestników i uczestniczek co do promocji i widoczności efektów KPT? To niezwykle ważne, żeby tak duży i intensywny proces deliberacyjny, który doprowadził do wspólnego wypracowania wielu rozwiązań dla miasta, nie zakończył się na samym raporcie i politycznej obietnicy wdrożenia przegłosowanych rekomendacji. Zależy nam, żeby był to kolejny krok na drodze do budowania dialogu wokół tworzenia miejskich polityk i decydowania o kierunkach rozwoju dla Krakowa. Jednocześnie zależy nam – podobnie jak uczestnikom i uczestniczkom KPT – na promowaniu i upowszechnianiu samego narzędzia panelu obywatelskiego do włączania mieszkańców i mieszkanek do współdecydowania – i to zarówno na szczeblu lokalnym, jak i ogólnopolskim.

Wyraźnym oczekiwaniem Panelistów i Panelistek było to, że miasto przede wszystkim dotrzyma obietnicę i zrealizuje przegłosowane przez Panel rekomendacje, informując jednocześnie na etapie wdrażania, że są to działania będące wynikiem KPT. Pojawiały się głosy o tym, że powinno powstać społeczne ciało monitorujące wprowadzenie rekomendacji.

Sam raport zaś (który staraliśmy się napisać możliwie przystępnym językiem) powinien być rozesłany do Panelistów i Panelistek oraz do różnych grup interesariuszy polityki transportowej w mieście (w tym deweloperów, spółdzielni mieszkaniowych, urzędów gmin oraz Urzędu Marszałkowskiego), a następnie promowany wszystkimi kanałami informacyjnymi Urzędu Miasta Krakowa i dostępny na stronie internetowej miasta.

Paneliści i Panelistki zdecydowanie chcieli mieć możliwość przekazania rekomendacji Panelu Prezydentowi Miasta (co już się wydarzyło) oraz wspominali również o tym, aby temat Panelu i jego rekomendacji pojawił się na posiedzeniu Rady Miasta oraz Rad poszczególnych dzielnic. Biorąc pod uwagę zbliżające się wybory samorządowe Paneliści i Panelistki wyrazili też nadzieję, że rekomendacje i wypracowane przez Panel rozwiązania, czyli wspólny głos mieszkańców i mieszkanek Krakowa, zostaną wzięte pod uwagę w programach wyborczych i przedwyborczych dyskusjach o tym, jaki ma być Kraków przyszłości.

Operatorzy projektu



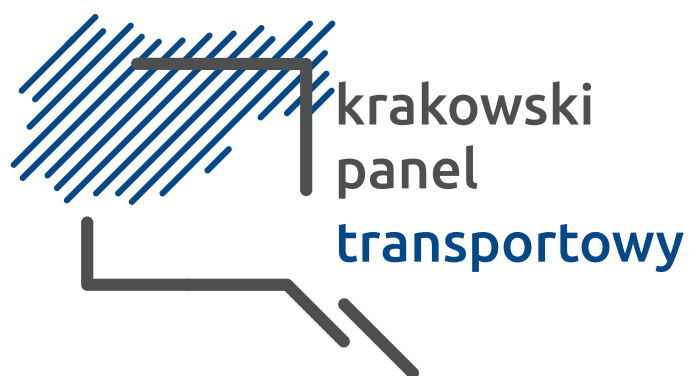
Fundacja Pole Dialogu:

Fundacja Pole Dialogu powstała w 2011 roku, aby wspierać udział obywateli i obywaterek w życiu publicznym oraz tworzyć narzędzia ułatwiające prowadzenie dialogu. Napęd do działania dają nam ważne społecznie cele oraz radość wynikająca ze wspólnej pracy. Wartości towarzyszące nam w codziennej pracy to zaangażowanie, spójność, odwaga, wrażliwość społeczna, sprawczość, jakość. Sięgamy po nie prowadząc zajęcia i szkolenia, realizując badania społeczne, wspierając dialog i animując współpracę między instytucjami i obywatelkami / obywatelami.



Fundacja Optimum Pareto:

Fundacja Optimum Pareto powstała, aby szukać systemowych ścieżek rozwoju społecznego i cywilizacyjnego, który odbywa się w sposób pokojowy z poszanowaniem interesów każdego. Patrząc na procesy historyczne i cywilizacyjotwórcze w szerokiej perspektywie, rozpoznajemy dobry dialog jako fenomen, który świadczyć będzie o długoterminowym sukcesie ludzkości. Opowiadamy po stronie demokratycznego i racjonalnego dyskursu publicznego, który wytwarza rozwiązania zasilane wspólnymi wartościami i mądrością pokoleń.



ZADANIE PUBLICZNE FINANSOWANE ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA