



**KONFERENCJA
NAUKOWO-TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT
2014**

Tomasz Zwoliński

Urząd Miasta Krakowa

**GŁÓWNE UWARUNKOWANIA I ZAŁOŻENIA WPROWADZENIA
METODOLOGII SUMP W KRAKOWIE, W RAMACH
PROJEKTU CHALLENGE**



ADDRESSING KEY CHALLENGES OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

POLITECHNIKA WARSZAWSKA 27.03.2014

DEFINICJE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) jest planem strategicznym, zaprojektowanym tak, aby spełniać potrzeby mobilnościowe osób oraz gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia. Opiera się on na **dotychczasowych praktykach planistycznych** oraz bierze pod uwagę kwestie integracji, udziału społecznego oraz zasad oceny.

Polityki i działania określone w planie zrównoważonego transportu miejskiego powinny obejmować kompleksowo wszystkie środki i formy transportu funkcjonujące w całej aglomeracji miejskiej, w tym **transport publiczny i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany, w zakresie ruchu jak i parkowania.**

DEFINICJE

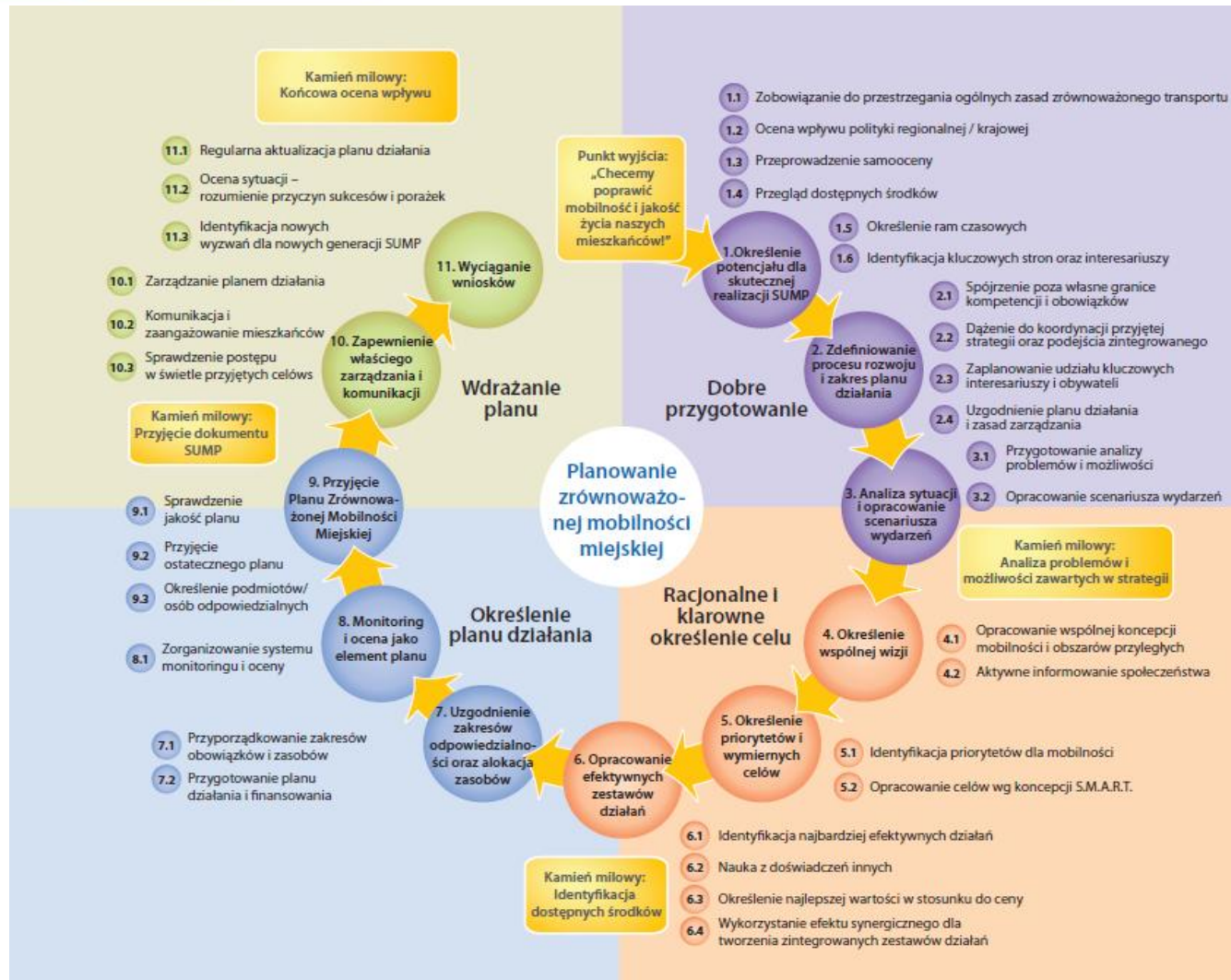
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ma być sposobem na rozwiązywanie zagadnień transportowych w mieście **w sposób bardziej efektywny.**

Opierając się na dotychczasowych praktykach i ramach regulacyjnych państw członkowskich, cechami SUMP są:

- ü **podejście partycypacyjne**
- ü **zobowiązanie się do zrównoważonego rozwoju**
- ü **podejście zintegrowane**
- ü **przejrzysta wizja, cele oraz wymierne wskaźniki**
- ü **przeгляд kosztów i korzyści**

TRADYCYJNE PODEJŚCIE DO PLANOWANIA TRANSPORTU	SUMP
SKONCENTROWANE NA RUCHU	SKONCENTROWANE NA LUDZIACH
CEL: PŁYNNOŚĆ I PRĘDKOŚĆ RUCHU	CEL: DOSTĘPNOŚĆ I JAKOŚĆ ŻYCIA
SKONCENTROWANE NA ŚRODKACH TRANSPORTU	ZINTEGROWANE Z PLANOWANIEM PRZESTRZENNYM, ROZWOJEM GOSPODARCZYM, POTRZEBAMI SOCJALNYMI, JAKOŚCIĄ ŚRODOWISKA I ZDROWIA
KRÓTKO- I ŚREDNIO- TERMINOWE	DŁUGOTERMINOWA WIZJA
GRANICE ADMINISTRACYJNE MIASTA	GRANICE FUNKCJONALNE, UWZGLĘDNIAJĄCE OBSZARY DOJAZDÓW DO PRACY
MANDAT POLITYCZNY I PLANOWANIE PRZEZ EKSPERTÓW	WAŻNI INTERESARIUSZE I SPOŁECZEŃSTWO AKTYWNI ZAANGAŻOWANI
DOMENA INŻYNIERÓW RUCHU	PLANOWANIE INTERDYSCYPLINARNE
SKONCENTROWANE NA INFRASTRUKTURZE	KOMBINACJA ROZWIĄZAŃ INFRASTRUKTURALNYCH, RYNKOWYCH, USŁUGOWYCH, INFORMACYJNYCH I PROMOCYJNYCH
OGRANICZONA OCENA WPLYWU	INTENSYWNA OCENA I KSZTAŁTOWANIE PROCESÓW NAUKI I POPRAWY

Różnice pomiędzy tradycyjnym podejściem do planowania transportu, a „metodologią” SUMP.



Schemat – cykl SUMP – z podziałem na 4 główne etapy i 11 kroków

Raport „Aktualny stan wiedzy nt. SUMP w Europie”

W wybranych państwach wskazywano na następujące bariery dotyczące rozwoju SUMP:

- Ø Zorientowanie na samochód, w znaczeniu społecznym, lobbingu oraz istniejących funduszy przeznaczonych na transport;
- Ø Brak odpowiedniej wiedzy wśród kadr urzędów miejskich;
- Ø Potencjalny czas potrzebny na przygotowanie planu;
- Ø Brak zasobów koniecznych do faktycznego wdrożenia zaproponowanych w SUMP działań;
- Ø Brak zainteresowania ze strony polityków – idea SUMP jest często komunikowana w sposób abstrakcyjny.

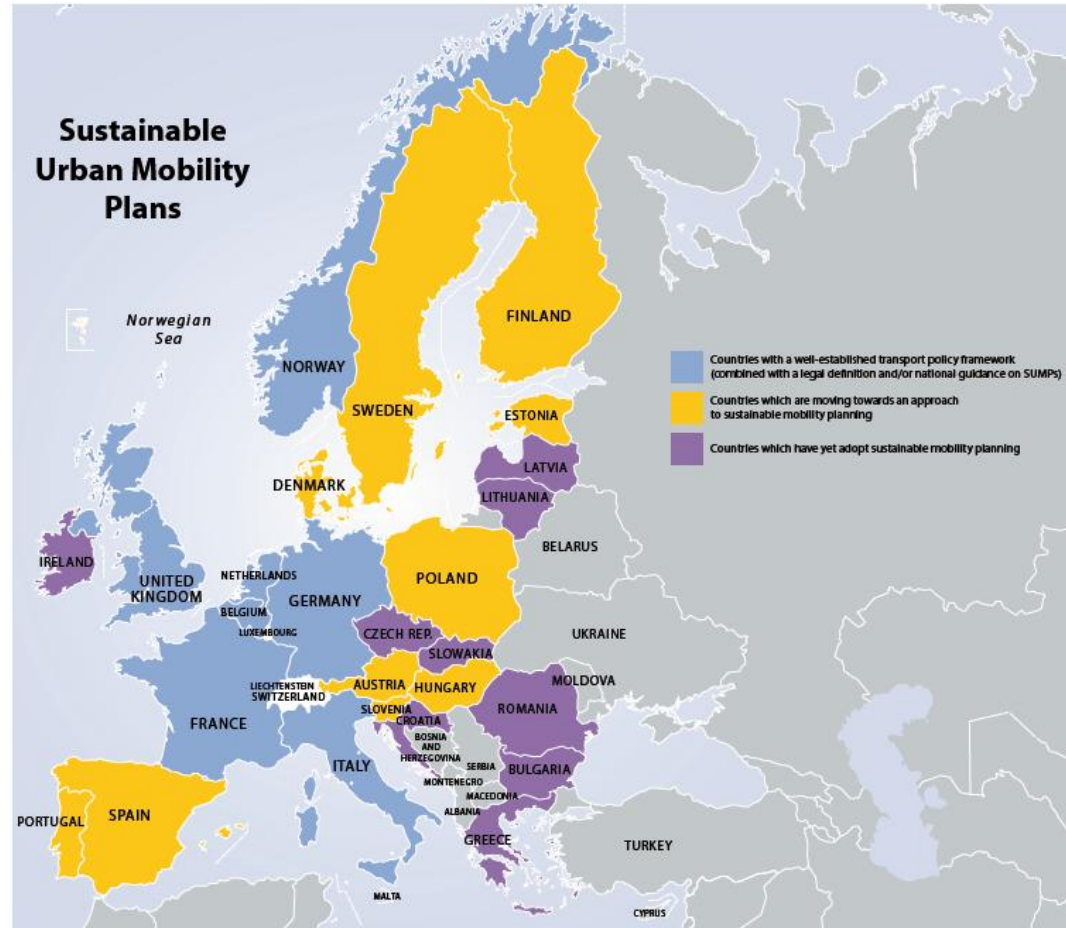
Istotna kwestia w przypadku legislacji w Polsce:

Przewodnik na poziomie krajowym: od 2011 roku dla miast powyżej 50.000 mieszkańców istnieje obowiązek przygotowania Planów Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego.

Z uwagi na ich ograniczony zakres, nie kwalifikują się one jako SUMP.

Jednak poza obligatoryjnymi wymogami, zakres takiego planu może być poszerzony o inne niż transport publiczny, podsystemy transportu w mieście.

Raport „Aktualny stan wiedzy nt. SUMP w Europie”



Raport „The state-of-the-art of sustainable urban mobility plans in Europe”, wrzesień 2012, Rupprecht Consult oraz Edinburgh Napier University, www.mobilityplans.eu, projekt EltisPlus

Projekt CHALLENGE

6 głównych zadań projektu:

1. Opracowanie możliwych do transferowania rozwiązań służących wyzwaniom związanym z **angażowaniem interesariuszy** w procesie opracowywania i wdrażania SUMP.
2. Wypracowanie możliwych do transferowania strategii dla pokonywania wyzwań związanych ze **współpracą instytucjonalną** w procesie opracowywania i wdrażania SUMP.
3. Wypracowanie solidnych podstaw i podejścia do **identyfikowania efektywnych działań technicznych** oraz pakietów takich działań.
4. Zaprezentowanie rozwiązań dla pokonywania wyzwań związanych z **monitorowaniem i oceną działań** zaproponowanych w SUMP.
5. Aktywne wspieranie dalszego **rozpowszechniania idei SUMP** w miastach europejskich.
6. **Budowanie potencjału** wśród interesariuszy dla wdrażania wypracowanych w projekcie materiałów dotyczących SUMP.

Projekt CHALLENGE

WP2: Udział społeczny w rozwoju SUMP (lider – Miasto Gandawa)

*W jaki sposób mogę
doprowadzić do
konsensusu różnych
punktów widzenia
i oczekiwań?*



Główne zadania Urzędu Miasta Krakowa w WP2:

- ∅ Ocena istniejących procesów i doświadczeń związanych z udziałem społecznym
- ∅ Rozwój strategii dotyczących udziału społecznego
- ∅ Udział w lokalnym pilotażu
- ∅ Wkład w opracowanie materiałów wyjściowych projektu
- ∅ Opracowanie dokumentu D2.1 Lokalne strategie udziału społecznego w SUMP
- ∅ Opracowanie dokumentu D2.2 Dokumentacja pilotażu dot. angażowania interesariuszy

Projekt CHALLENGE

WP3: Współpraca instytucjonalna w rozwoju SUMP (lider – WYPTE, Leeds)

*„O czym ona mówi?
Wzajemne rozumienie
punktów widzenia to
klucz do sukcesu, ale też
prawdziwe wyzwanie.”*



Główne zadania Urzędu Miasta Krakowa w WP3:

- Ø Zrozumienie lokalnych problemów, sytuacji i modeli dot. współpracy instytucjonalnej w celu przygotowania strategii
- Ø Opracowanie dokumentu D3.1 Lokalne strategie dot. współpracy instytucjonalnej w ramach opracowania SUMP
- Ø Opracowanie dokumentu D3.2 Dokumentacja pilotażu dot. współpracy instytucjonalnej
- Ø Wkład w opracowanie materiałów wyjściowych projektu.

Projekt CHALLENGE

WP4: Identyfikowanie najbardziej efektywnych działań wdrożeniowych (lider – Uniwersytet w Leeds)

*„Chciałbym aby trujące
samochody usunięto z
centrum miasta. Ale czy to
jest część planu mojego
miasta? A jeśli tak, to jak
wygląda taka koncepcja?”*



Główne zadania Urzędu Miasta Krakowa w WP4:

- Ø Opracowanie dokumentu D4.1 Raporty nt. lokalnej sytuacji transportowej
- Ø Opracowanie i pre-test generatora działań, ze szczególnym naciskiem na potrzeby Nowych Państw Członkowskich
- Ø Definicja katalogu działań
- Ø Wkład w opracowanie materiałów wyjściowych projektu

Projekt CHALLENGE

WP 5: Monitorowanie i ocena postępów (lider – Miasto Drezno)

*„Jak mam zdobyć dane, których
potrzebuję i co one mi
powiedzą? Czy jestem na dobrej
drodze? Czy moje działania są
tak efektywne, jak to możliwe?”*



Główne zadania Urzędu Miasta Krakowa w WP5:

- Ø Opracowanie dokumentu D5.1 Programy oceny SUMP
- Ø Wkład w opracowanie materiałów wyjściowych projektu w kontekście nabytych doświadczeń związanych z monitorowaniem i oceną

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta Polityka Transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2007 – 2015

- ü Doskonała baza dla opracowania SUMP
- ü Poza przyjęciem generalnej zasady zrównoważenia systemu transportowego i założenia podjęcia zadań i wykorzystania narzędzi sprzyjających ochronie środowiska przy jednoczesnym rozwoju systemów transportowych, **przewiduje się podjęcie działań w zakresie planowania i zarządzania, zgodnych z metodologią SUMP**
- ü Dobrze zarysowane kwestie:
 - ü koordynacji przestrzennej rozwoju
 - ü integracji instytucjonalnej
 - ü rozwoju gospodarczego i społecznego
 - ü wzmocnienia udziału społecznego w procesie planowania
 - ü monitorowania, oceny zgodności oraz sparametryzowania celów
- ü Polityka jest dokumentem kierunkowym, nie należy jej traktować jako dokument SUMP (brak planu działań inwestycyjnych wraz z ich finansowaniem, horyzontem czasowym.)
- ü Wykorzystanie dokumentu jako określenie wizji i celów ogólnych rozwoju systemu transportowego Krakowa

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez GMK z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015

Zakres oceny:

- 1) planowanie przestrzenne
- 2) transport publiczny
- 3) układ drogowy
- 4) parkowanie
- 5) drogi rowerowe
- 6) organizacja i zarządzanie
- 7) polityka ekonomiczno – finansowa
- 8) ochrona środowiska
- 9) monitorowanie podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowanie się z mieszkańcami i edukacja społeczna

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Procedura oceny zgodności działań podejmowanych przez GMK z Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015

Etapy oceny:

I etap (ocena poszczególnych instrumentów):

Dla każdego w wymienionych zagadnień, dla oceny skutków realizacji zapisów polityki transportowej zastosowana zostanie metoda ekspercka oceniająca łączny stopień realizacji polityki w danym obszarze. 3 stopnie realizacji poszczególnych instrumentów polityki z ocenami:

- 1 - niski,
- 2 - średni,
- 3 - wysoki.

2) II etap (ocena zagadnienia):

W II etapie oceny określona zostanie skumulowana wartość wskaźnika oceny realizacji danego zagadnienia. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości oceny do maksymalnie możliwej wyrażonej w %.

3) III etap (ocena realizacji polityki):

W III etapie oceny określona zostanie skumulowaną wartość wskaźnika oceny realizacji polityki transportowej. Realizowane to będzie poprzez obliczenie stosunku rzeczywistej wartości sumy ocen wszystkich zagadnień do sumy maksymalnie możliwych ocen wyrażonego w %. W związku z tym zaproponowano następującą interpretację skumulowanego wskaźnika oceny polityki transportowej:

- 1) 0 – 30 % polityka transportowa nie realizowana,
- 2) 31 – 50 % zagrożenie realizacji polityki transportowej,
- 3) 51 – 70 % polityka transportowa realizowana wystarczająco,
- 4) > 71 % polityka transportowa realizowana właściwie

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

W procedurze przyjęto szereg wskaźników podlegających ocenie, dla każdego z **9 obszarów tematycznych**:

- Ø 8 wskaźników w zakresie planowania przestrzennego rozwoju miasta;
- Ø 15 wskaźników w zakresie transportu zbiorowego;
- Ø 12 wskaźników w zakresie układu drogowego i organizacji ruchu;
- Ø 10 wskaźników w zakresie parkowania;
- Ø 8 wskaźników w zakresie dróg rowerowych i ciągów pieszych oraz urządzeń dla osób niepełnosprawnych;
- Ø 4 wskaźniki w zakresie organizacji i zarządzania;
- Ø 5 wskaźników w zakresie polityki ekonomiczno – finansowej i fiskalnej;
- Ø 5 wskaźników w zakresie ochrony środowiska i jakości życia mieszkańców;
- Ø 7 wskaźników w zakresie monitorowania podróży, oddziaływania na zachowania transportowe oraz komunikowania się z mieszkańcami i edukacji społecznej.

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

W ramach Studium podjęto analizę szeregu kontekstów i uwarunkowań.

Ø Kontekst regionalny:

- Ø Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście krajowym
- Ø Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście rozwoju Województwa Małopolskiego
- Ø Pozostałe uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście ponadlokalnym

Ø Związki funkcjonalne z otoczeniem

Ø Obszary problemowe na styku z gminami sąsiednimi

Ø Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście europejskim

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

SUIKZPMK stanowi bardzo istotny element strategicznej wizji rozwoju przestrzennego miasta.

W zakresie systemu transportowego definiuje jego przestrzenny i funkcjonalny układ oraz w wielu miejscach stanowi uzupełnienie przyjętej polityki transportowej.

Ważne elementy dokumentu:

- ü istotność warunków życia mieszkańców,
- ü deklaracja zrównoważonego rozwoju,
- ü jasne określenie celów i wizji rozwoju,
- ü uwzględnienie kontekstów przestrzennych i instytucjonalnych na różnych poziomach,
- ü objęcie analizą różnych podsystemów transportowych, w tym wodnego i lotniczego,
- ü zaplanowanie zadań związanych z oceną i aktualizacją Studium.

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Strategia Rozwoju Krakowa

SRK stanowi bardzo istotny dokument, możliwy do wykorzystania przy projektowaniu Planu Zrównoważonego Mobilności Miejskiej, w szczególności w następujących aspektach:

- ü długofalowa wizja rozwoju,
- ü jasne określenie 3 podstawowych celów strategicznych oraz ogólnej wizji,
- ü okresowa aktualizacja i zakładana „dynamiczność” dokumentu,
- ü przyjęte mechanizmy udziału społecznego,
- ü ocena szans, zagrożeń i oczekiwań,
- ü podjęcie analizy SWOT,
- ü zdefiniowanie narzędzi wdrażania Strategii,
- ü zaprojektowanie procesu monitorowania i oceny,
- ü przyjęcie wskaźników jakościowych i ilościowych.

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Program sektorowy „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Krakowa na lata 2007-2013”

Zgodnie z wieloletnią tendencją podziału zadań przewozowych w mieście, transport publiczny stanowi najczęściej wybierany środek transportu w Krakowie.

ü Bardzo kompleksowy sposób podejścia do planowania rozwoju tego podsystemu

ü Może niejako stanowić jeden z „rozdziałów” Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Krakowa, przy założeniu wykorzystania potencjału Planu w następujących aspektach:

ü spójność z polityką transportową miasta,

ü analiza międzysektorowa (kwestie społeczne, ekonomiczne, rozwoju przestrzennego, rozwoju gospodarczego, środowiska naturalnego i kulturowego),

ü tematyka udziału społecznego,

ü przyjęcie systemu monitorowania,

ü częściowa analiza innych podsystemów (np. rowerowego),

ü istotność kontekstu regionalnego i powiązań z gminami ościennymi.

Dokumenty planistyczne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Kraków oraz gmin sąsiadujących (...)

Główne elementy tzw. **Planu Transportowego**, istotne przy wykorzystaniu dokumentu w procesie opracowywania SUMP:

- Ø Spójność z polityką transportową miasta,
- Ø Analiza sytuacji społeczno-gospodarczej,
- Ø Wpływ transportu na środowisko,
- Ø Zwrócenie uwagi na potrzeby osób niepełnosprawnych,
- Ø Analiza czynników demograficznych, społecznych, gospodarczych,
- Ø Propozycje form finansowania usług komunikacyjnych,
- Ø Analiza preferencji i postulatów mieszkańców w zakresie transportu publicznego,
- Ø Propozycje organizacji systemu informowania pasażerów,
- Ø Analiza integracji przestrzennej, intermodalnej i taryfowej.

Struktury organizacyjne GMK dotyczące systemu transportowego miasta

ü **Wiodąca rola** => Wydział Gospodarki Komunalnej UMK. Główny wydział odpowiedzialny za opracowywanie polityki transportowej, opracowań studialnych dotyczących systemu transportu jak i prognoz ruchu.

ü **Integracja międzysektorowa:** duże zaangażowanie w sprawy planowania rozwoju systemu transportu Wydziału Rozwoju Miasta oraz Biura Planowania Przestrzennego.

ü Rozważenie przyjęcia **znacznie szerszego spojrzenia** i zaangażowanie pozostałych wydziałów „branżowych”, jako członków interdyscyplinarnego zespołu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej:

- Ø *Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego* – bezpieczeństwo społeczne (nie związane z samym uczestnictwem w ruchu drogowym),
- Ø *Wydział Kształtowania Środowiska* – sprawy jakości środowiska i negatywnych wpływów transportu miejskiego,
- Ø *Wydział Spraw Społecznych* – sprawy potrzeb socjalnych i jakości życia mieszkańców,
- Ø *Biuro Funduszy Europejskich* – analiza możliwości absorpcji funduszy unijnych na rozwój systemu transportowego miasta,
- Ø *Biuro ds. Ochrony Zdrowia* – integracja z polityką dot. zdrowia mieszkańców

Mocne i słabe strony procesu planistycznego w GMK

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
Dostępność danych, szeroka i szczegółowa prezentacja danych jakościowych i ilościowych	Tradycyjna koncentracja na warunkach ruchu, a nie jakości życia ludzi
Dobre powiązania polityki transportowej z planowaniem przestrzennym	Dominujące kwestie warunków (płynność, prędkość) ruchu nad sprawami dostępności systemów transportowych
Dobre powiązania z kwestiami gospodarczymi i ekonomicznymi	Niewystarczające powiązania z innymi politykami sektorowymi (zdrowie, potrzeby socjalne, jakość środowiska)
Długoterminowa wizja rozwoju, obejmująca wyraźną wizję i definicję celów	Niewystarczające zaangażowanie interesariuszy i społeczeństwa (dominujące kwestie informacji i ew. konsultacji nad aktywnym udziałem społecznym)
Planowanie w kontekście regionalnym i funkcjonalnym (np. dojazdy do pracy)	Domena inżynierów ruchu, zbyt słabe powiązania interdyscyplinarne
Dogłębne analizy stanu istniejącego, podejmowanie analiz typu SWOT	Koncentracja na rozwoju infrastruktury (dominująca nad rozwiązaniami „miękkimi”, informacyjnymi, usługowymi, etc.)
Projektowanie wieloletnich nakładów finansowych	Ograniczona ocena wpływu podejmowanych działań

Diagnoza procesu angażowania społeczeństwa w GMK w sprawy związane z planowaniem strategicznym.

Komunikacja Społeczna

- Ø Brak jednostki promującej działania obywatelskie, systemowego podejścia do promocji działań obywatelskich
- Ø Trudność w identyfikacji liderów w społeczności lokalnej
- Ø Trudność w utrzymaniu relacji z grupami wyłaniającymi się ze społeczności dla realizacji konkretnych celów
- Ø Brak spotkań różnych środowisk (grup interesów), które mogą realizować podobne cele społeczne (kibice i nauczyciele).
- Ø Słaby transfer informacji.
- Ø Niski poziom mediów lokalnych.
- Ø Nastawienie mediów na negatywny przekaz (wandalizm, chuligaństwo, patologie) zamiast na pokazywanie pozytywnych wzorów.
- Ø Brak dostępu NGO do internetowych serwisów miejskich ale również telewizji tramwajowej.
- Ø Niewystarczająca ilość spotkań, debat dla mieszkańców i władz miasta.

Diagnoza procesu angażowania społeczeństwa w GMK w sprawy związane z planowaniem strategicznym.

Partycypacja społeczna

- Ø Aktywność mieszkańców w sytuacji protestu
- Ø Brak identyfikowania się ze społecznością lokalną
- Ø Brak miejsc do wspólnych spotkań
- Ø Atomizacja społeczeństwa
- Ø Brak narzędzi włączających mieszkańców (spotkania, warsztaty, panele obywatelskie, sądy obywatelskie)
- Ø Brak wsparcia dla liderów „pozytywnej zmiany społecznej” - przez to aktywizowanie się liderów „negatywnych”, „szaleńców”, którzy odstraszaają od podejmowania działań
- Ø Niewystarczająca wiedza mieszkańców o zaangażowaniu obywatelskim, przez to strach i brak wiary w skuteczność działań
- Ø Brak wspólnych programów dla szkół i NGO promujących aktywność obywatelską.
- Ø Słaba tożsamość lokalna.

Diagnoza procesu angażowania społeczeństwa w GMK w sprawy związane z planowaniem strategicznym.

Partycypacja obywatelska

- Ø Brak kompetencji kadry menedżerskiej
- Ø Brak możliwości wspierania inicjatyw obywatelskich
- Ø Dyrektywny sposób zarządzania zamiast partycypacji
- Ø Brak wiążących konsultacji społecznych. Mieszkańcy nie mają wpływu, na to co się dzieje w ich okolicy
- Ø Brak publikowania istotnych informacji w zrozumiałym, nieurzędniczym języku (uchwał, rozporządzeń).
- Ø Brak przewodników po dokumentach miejskich
- Ø Brak pełnomocnika ds. organizacji pozarządowych
- Ø Brak narzędzia interpelacji obywatelskiej z obowiązkiem odpowiedzi
- Ø Trudna nawigacja w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Krakowa.
- Ø Brak edukacji komunikacyjno-obywatelskiej.
- Ø Brak „miejsca” skupiającego inicjatywy partycypacyjne.

Diagnoza procesu angażowania społeczeństwa w GMK w sprawy związane z planowaniem strategicznym.

Organizacje NGO

- Ø Niestabilność finansowa NGO, grantozna
- Ø Uprzywilejowanie organizacji związanych z Kościołem Katolickim
- Ø Niewystarczająca pomoc lokalowa dla NGO ze strony władz Krakowa.
- Ø Niewystarczająca rola Miejskiego Ośrodka Wspierania Inicjatyw Obywatelskich.
- Ø Brak wsparcia dla NGO, które nie współpracowały dotychczas z UMK- osobnego konkursu preferującego te organizacje.
- Ø Władze Krakowa nie potrafią czerpać z pomysłów organizacji na funkcjonowanie miasta. Nie odbywają się kongresy NGO, podczas których odbywałaby się wymiana idei.
- Ø Brak promocji przez UMK działalności krakowskich NGO.
- Ø Niewystarczające wsparcie dla nieformalnych inicjatyw kulturalnych.

Dobre przykłady angażowania społeczeństwa w rozwój systemu transportowego Krakowa

- Forum Mobilności
- Krakowski Dialog Cykliczny
- Zespół Zadaniowy ds. polityki rowerowej
- Zespół Zadaniowy ds. audytów rowerowych

Dziękuję za uwagę



www.sump-challenges.eu

Tomasz Zwoliński
Wydział Gospodarki Komunalnej
Urząd Miasta Krakowa
Tel. 12 616 87 48
tomasz.zwolinski@um.krakow.pl