

ALEKSANDRA FARON\*

INTEGRACJA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO  
I ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU  
W PROCESIE DECYZYJNYMLAND USE PLANNING AND SUSTAINABLE TRANSPORT  
INTEGRATION IN MAKING DECISION PROCESS

## Streszczenie

Planowanie zagospodarowania przestrzennego jest nierozdzielnie związane z rozwojem obszarów zurbanizowanych. Jednocześnie planowanie transportu – układu drogowo-ulicznego i infrastruktury transportu publicznego – jest ważnym elementem w planowaniu przestrzennym, bez którego sprawna i szybka obsługa komunikacyjna obszarów zurbanizowanych nie jest możliwa. Dlatego konieczne jest, aby planowanie zagospodarowania przestrzennego i zrównoważonego transportu przebiegło równoległe, dbając o jednakową rangę i synergię każdego z elementów planowania.

W ramach 6. Programu Ramowego Unii Europejskiej „MAX”, w którym partnerem jest Politechnika Krakowska, realizowane jest zadanie mające na celu poznanie przesłanek procesu decyzyjnego w planowaniu przestrzennym i transportu. Na podstawie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Czyżyny–Dąbie w Krakowie, koncepcji Krakowskiego Centrum Wystawienniczo-Kongresowego oraz projektu obsługi komunikacyjnej dla tego obszaru, dokonano analizy i propozycji dodatkowych rozwiązań komunikacyjnych obszaru Czyżyny–Dąbie, który w przyszłości będzie się bardzo silnie rozwijał.

*Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, zrównoważony transport, zarządzanie mobilnością*

## Abstract

Spatial and transport planning state the base during process of urban structure creation. This process should ensure sustainability in land use planning, improve transport efficiency and minimize transportation needs. All the transport and spatial planning procedures should be integrated, while role of responsible administrative units should be enhance and interactive. Reduce the needs for travel, especially by car and provide better conditions for sustainable transport modes (public transport, non motorized modes) is the main aim of European Union Project MAX. MAX is the latest framework research project on Mobility Management (MM) and Travel Awareness (TA) in transport. One of the main topics concerns the better integration of MM with land use planning (LUP). In Poland, that kind of integration doesn't exist in the strict sense of the word. LUP is almost completely separate from sustainable transport planning and mobility management. This problem is very significant especially in new or rebuild developments situated in the outskirts. In spatial planning of the investments, it should be taken into consideration the possibilities of sustainable transport service and ensuring alternative form of vehicle usage.

*Keywords: land use planning, sustainable transport, mobility management*

\* Mgr inż. Aleksandra Faron, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej, Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska.

### 1. Uwarunkowania integracji planowania przestrzennego i zrównoważonego transportu

Zarządzanie mobilnością i rola kształtowania zrównoważonych zachowań komunikacyjnych (świadomości transportowej) jest elementem strategii „miękkiej” polityki transportowej, która charakteryzuje się przede wszystkim dużą elastycznością kształtowania, łatwością i szybkością ich wdrażania. Priorytetem działania jednostek zajmujących się zagadnieniami transportowymi powinno być dążenie do poprawy warunków ruchu w sieci ulicznej poprzez zwiększanie roli komunikacji zbiorowej w systemie transportowym miasta oraz rozwój sieci dróg rowerowych wraz z parkingami. Jednak w praktyce realizacja tych założeń jest konfliktowa i dosyć trudna. Największe przeszkody we wdrażaniu zasad zrównoważonego transportu to trudności prawne, decyzyjne, organizacyjne, a także związane z brakiem dostatecznej świadomości zrównoważonego podróżowania (komunikacji zbiorowej i rowerowej). Degradujący wpływ komunikacji indywidualnej na środowisko, zwiększające się zatłoczenie komunikacyjne na ulicach miast i powstawanie generatorów ruchu samochodowego (osiedla mieszkaniowe, obiekty handlowe) powoduje, że konieczne staje się dostrzeżenie innych form transportu w codziennych podróżach niż tylko samochód osobowy. W planowaniu przestrzennym i transportu należy integrować działania, które powinny kształtować obszary z priorytetem dostępności dla komunikacji zbiorowej i rowerowej. Trudność integracji tych działań zależy od kilku czynników, m.in. braku chęci i odwagi w podnoszeniu rangi zagadnień ekologicznego transportu w procesie planowania przestrzennego, a także wpływu i sprzeciwu jednostek mających charakter prawny i prywatny na kształtowanie obszaru. Przeszkodą staje się także brak zapisów w dokumentach planistycznych, które zwracają uwagę na konieczność wprowadzania zrównoważonego transportu. Przykładowo, w przypadku gdy brakuje obowiązującego planu miejscowego dla danego terenu, decyzje o wydawaniu pozwoleń na budowę nie rozważają możliwości i konieczności sprawnego obsłużenia komunikacją zbiorową czy rowerową.

Jednym z najważniejszych wyzwań w dzisiejszym planowaniu transportu jest poprawa dostępności obszarów dla komunikacji zbiorowej i rowerowej. Inwestycje, które generują dużą liczbę podróży (np. obszary mieszkalne, biurowe, handlowe) powinny być lokalizowane przy węzłach i wzdłuż tras komunikacji zbiorowej i rowerowej lub przynajmniej w obszarach, dla których przewiduje się poprowadzenie tras komunikacji zbiorowej. Jest to wyjątkowo ważne dla inwestycji generujących znaczący dla sieci ulicznej ruch. Integracja i konieczność synergii planowania przestrzennego i transportu powinny uwzględniać obowiązek sporządzania np. planów mobilności dla dużych inwestycji. Przykładowo, jeżeli wpływ nowej inwestycji na układ drogowy jest zbyt duży, deweloper/inwestor powinien obniżyć liczbę miejsc parkingowych i/lub jednocześnie wpłynąć na poprawę obsługi komunikacją zbiorową i rowerową lub znaleźć inny obszar do zainwestowania (etap przyznawania pozwolenia na budowę/warunków zabudowy). W niektórych krajach, np. Anglii i Szwajcarii, sektor publiczny może wpływać na znaczący udział inwestorów w rozbudowie układu drogowego i transportu zbiorowego. Niestety w Polsce takie podejście praktycznie nie jest realizowane albo realizowane tylko w odniesieniu do rozbudowy układu drogowego.

W Polsce proces planowania przestrzennego miast opiera się na sporządzeniu dwóch dokumentów: *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* i *Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego*. W trakcie procesu przygotowy-

wania powyższych dokumentów należy zadbać o zgodność zapisów z zapisami dokumentów planistycznych na szczeblach wyższych, np. Miejscowy plan powinien być zgodny z zapisami Studium uwarunkowań na szczeblu lokalnym, regionalnym/wojewódzkim i krajowym. Istota i zgodność ze sobą tych dokumentów stanowią kluczowy element planowania transportu. Tylko obecność takich dokumentów pozwala w poprawny sposób kształtować formę urbanistyczną i sieć transportową. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego danego obszaru powinien rozstrzygać konflikty wynikające z funkcji terenu, jego charakterystyki i powiązania z układem komunikacyjnym. Ten dokument ma silny potencjał do kształtowania obszarów z dostępem do zrównoważonych form podróżowania. Niestety, sporządzanie miejscowych planów jest bardzo długotrwałe (średni czas wynosi ok. 2 lat) z powodu wielu protestów dotyczących planowanego przeznaczenia terenu w projekcie planu (głównie dla terenów rezerwowanych pod trasy tramwajowe i drogowe). Obecnie, od 2003 r., obowiązujące i sporządzane plany miejscowe dla Krakowa obejmują ok. 14% powierzchni miasta. Plany miejscowe, w odróżnieniu od Studium uwarunkowań, mają formę prawną, a jej zapisy i ustalenia są wiążące z dokumentem Studium. Jednak plany miejscowe nie wymuszają na inwestorze realizowania inwestycji z dostępnością do komunikacji zbiorowej i rowerowej. W myśl ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [1] inwestor powinien zapewnić dojazd do drogi publicznej przy staraniu się o pozwolenie na budowę. Ani ustawa, ani inne przepisy towarzyszące nie wymagają uwzględnienia dostępności inwestycji do komunikacji zbiorowej czy rowerowej.

W Polsce istnieją jednak takie instrumenty planistyczne, których odpowiednie użycie może przyczynić się do integracji planowania przestrzennego i zrównoważonego transportu. Są nimi np. plany transportowe, które zawarte są w następujących dokumentach: *Polityka transportowa*, *Strategie rozwoju*, *Studium uwarunkowań*, *Zintegrowane plany rozwoju transportu publicznego*. Te dokumenty, choć niezbyt często, wykorzystuje się na krajowym, regionalnym lub lokalnym poziomie. O ile istnieje obowiązek przygotowania Studium uwarunkowań w miastach, to przygotowanie Polityki transportowej, czy Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego nie jest wymagane. Polityka transportowa stanowi kluczowy dokument, który bierze kompleksowo pod uwagę problematykę transportową i pełni kluczową rolę w planowaniu transportu w obszarach zurbanizowanych. Główne założenia rozwoju transportu w Krakowie są przedstawiane w *Strategii rozwoju Krakowa* [2], *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa* [3], a także w *Polityce transportowej dla miasta Krakowa* [4] i *Zintegrowanym planie rozwoju transportu publicznego dla Krakowa* [5]. Polityka transportowa w Krakowie kładzie nacisk na rozwój transportu publicznego z zapewnieniem mu priorytetów i zwiększeniem dostępności, zwłaszcza do terenów rozwijających się. Duży nacisk kładzie się także na obniżenie zatłoczenia w ścisłym centrum miasta (głównie przez przejście ruchu tranzytowego przez zewnętrzne obwodnice miasta) i poprawę dostępności komunikacją zbiorową do dworców, przystanków i parkingów typu Park & Ride. Dużą wagę przykładają także do rozwoju infrastruktury rowerowej. Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla miasta Krakowa skupia uwagę na konieczności znaczącej poprawy obsługi komunikacją zbiorową i przedstawia sposoby tej poprawy. Ze względu na swoją specyfikę dokument ten może w pełni współpracować z założeniami zadań zarządzania mobilnością jako wsparcie zadań związanych z kształtowaniem transportu publicznego. Jednym z ważnych instrumentów planistycznych w kierunku integracji planowania prze-

strzennego i zrównoważonego transportu jest Polityka parkingowa w mieście. Jednak dokument ten w wielu miastach nie istnieje (np. taki dokument mają Kielce i Poznań) jako odrębny akt prawny, a najczęściej jedynie włączany jest w dokument Studium uwarunkowań. Zapisy tego dokumentu odgrywają zasadniczą rolę w definiowaniu minimalnej i maksymalnej liczby miejsc parkingowych w nowych i zainwestowanych obszarach.

## **2. Metody symulacyjne w planowaniu przestrzennym i transportu jako element decyzji planistycznych**

Metody symulacyjne w planowaniu stosowane są jako element gry strategicznej, która swoje początki ma w strategiach wojennych. Strategie te, w kontekście militarnym, polegały na dokładnym przygotowaniu rozgrywki wojennej, ustaleniu szczegółów i bardzo wnikliwej dyskusji na temat zaproponowanych działań. W konsekwencji podejmowane były decyzje strategiczne, które pozwalały na zwyciężone sukcesem działania militarne. Na podstawie teorii i wysokiej skuteczności gier wojennych w latach 40. i 50. XX w. powstał model planowania symulacyjnego, który obecnie wykorzystywany jest w teorii gry strategicznej w strategiach firm, ale także jako jedna z metod nauczania na uniwersytetach. Od lat 50. XX w. elementy teorii gry strategicznej i planowanie przestrzenne zostały połączone w metody symulacyjne w planowaniu jako element edukacji i norm naukowych. Zarówno mieszkańcy, planiści, jak i jednostki administracyjne mogą skorzystać z założeń metody poprzez tworzenie przemyślanych rozwiązań, merytorycznych dyskusji, które poprawnie przeprowadzone i modulowane pomogą w podjęciu najlepszej decyzji. Metody symulacyjne w planowaniu opierają się na rzeczywistych rozwiązaniach, które przedstawione są w jak najprostszy sposób poprzez opisywanie, definiowanie i konkretyzowanie założeń. Metoda ta polega na przeprowadzeniu dyskusji pomiędzy osobami, które zaangażowane są bezpośrednio i pośrednio w zagadnienie. Uczestnicy dyskusji (eksperti) powinni wcześniej zapoznać się z założeniami zagadnienia, które podlegać będzie symulacji. Pozwoli to na wcześniejsze zastanowienie się, przemyślenie rozwiązania i przygotowanie się do dyskusji. Podczas spotkania wszystkie pomysły, rozwiązania i stanowiska uczestników są przedstawiane, argumentowane i dyskutowane. Głównym celem metody symulacyjnej jest uzyskanie jak największej liczby informacji o przesłankach, wpływie na decyzje, etapach myślenia i przebiegu dochodzenia do decyzji ludzkich (np. dla konkretnej inwestycji). Głównym punktem dyskusji nie jest identyfikacja najlepszego rozwiązania, ale pokazanie barier i ograniczeń w podejmowaniu konkretnych decyzji. Jednocześnie metoda symulacyjna w planowaniu dąży do wyklarowania, wyjaśnienia relacji pomiędzy uczestnikami spotkania oraz do niezależnego i odpowiedzialnego podjęcia decyzji.

## **3. Metody symulacyjne dla obszaru Czyżyny–Dąbie w Krakowie w ramach projektu MAX**

Integracja planowania przestrzennego i zrównoważonego transportu nie jest łatwa do zrealizowania. Powinny być podejmowane takie działania, które chociaż w pewnym stopniu zwrócą uwagę na tę problematykę. Z tego względu w 2006 r. zainaugurowano w 6 Programie Ramowym projekt Unii Europejskiej o nazwie „MAX – Kampania na rzecz

świadomych i uwiecznionych powodzeniem strategii zarządzania ruchliwością” [6]. MAX jest programem, który powinien wpływać na poprawę świadomości bardziej ekologicznego podróżowania, edukować jednostki planistyczne i decyzyjne na temat konieczności kształtowania przestrzeni urbanistycznej, także pod względem rozwoju zrównoważonego transportu. Głównym celem projektu MAX jest rozprzestrzenianie wiedzy w zakresie świadomego, zrównoważonego podróżowania i zarządzania mobilnością, opartej na doświadczeniach innych państw, opracowanie innowacyjnych strategii transportowych, przyszły rozwój istniejących modeli zmiany zachowań i narzędzi oceny, rozwój projektów, planów dla zarządzania mobilnością w mniejszych miastach, opracowanie sposobów integracji zarządzania mobilnością i planowania. Jednym z partnerów w projekcie jest Politechnika Krakowska z Katedrą Systemów Komunikacyjnych pod kierownictwem prof. dr. hab. inż. Andrzeja Rudnickiego.

W przypadku metody symulacyjnej dla obszaru Czyżyny–Dąbie nie jest ważne, czy zaproponowane rozwiązania i decyzje zostaną wprowadzone w życie. *Plan miejscowy dla obszaru Czyżyny–Dąbie* [7] został uchwalony uchwałą Rady Miasta w dniu 19 grudnia 2007 r., zatem zmiana założeń planu jest dosyć trudna. Efektami metody symulacyjnej w planowaniu i przeprowadzonej dyskusji miały być obserwacje, zwrócenie uwagi uczestników na zależności pomiędzy jednostkami planistycznymi i decyzyjnymi, pokazanie możliwości dyskusowania przyszłych rozwiązań w większej grupie osób, które mają wpływ na kształt i charakter inwestycji. Możliwość dyskusji i rozmowy na temat konkretnego rozwiązania pozwoli na szybsze, sprawniejsze i zintegrowane podejmowanie decyzji, przy jednoczesnym przedyskutowaniu wszystkich „za” i „przeciw”, które przedstawiają poszczególne jednostki mające związek z inwestycją. Spotkanie takie odbyło się w czerwcu 2008 r. Wzięli w nim udział m.in. urzędnicy miasta Krakowa, projektanci, planiści, deweloperzy, przedstawiciele mieszkańców.

Metoda symulacyjna w planowaniu dla wybranego obszaru dotyczyła możliwości wprowadzenia zrównoważonego transportu dla obszaru, który będzie ulegał rozwojowi. Dyskusja ta poruszała także zagadnienie związane z procesem przyznawania pozwoleń na budowę dla inwestycji na obszarach, dla których nie jest zapewniona obsługa zrównoważonym transportem (komunikacją zbiorową, rowerową). Wybrany obszar do procesu planowania symulacyjnego obejmuje część obszaru objętego obowiązującym planem miejscowym Czyżyny–Dąbie. Obszar symulacyjny jest ograniczony ulicami Bora Komorowskiego, Stella Sawickiego i al. Jana Pawła II oraz granicą z Muzeum Lotnictwa Polskiego w Czyżynach. Na analizowanym obszarze planowane jest m.in. powstanie Krakowskiego Centrum Kongresowo-Wystawienniczego (KCKW) [8] i obiektów mieszkalnych przy akademikach Politechniki Krakowskiej. Spotkanie polegało na przedyskutowaniu możliwości obsługi obszaru komunikacją tramwajową z alternatywnymi przebiegami trasy oraz zwiększenia roli roweru w obszarze. W planie miejscowym i koncepcji Centrum zaproponowano rozwiązania przebiegu trasy tramwajowej [9], która wydaje się w sposób niewystarczający obsługiwać istniejące i planowane obiekty. W koncepcji Centrum proponowana jest liczba miejsc parkingowych, która wydaje się być zbyt duża, rozważając możliwości układu drogowego w przenoszeniu ruchu. Dyskusja dotyczyła także możliwości ograniczenia liczby miejsc parkingowych z realizacją założeń zarządzania mobilnością dla obszaru, m.in. zwiększenie roli komunikacji autobusowej i tramwajowej oraz możliwość dojazdu rowerem. Poniżej przedstawione zostaną dane techniczne dotyczące analizowanego obszaru, propozycja zadań spełniających założenia zarządzania mobilnością oraz propozycja trzech

alternatywnych tras tramwajowych przebiegających przez obszar Krakowskiego Centrum Kongresowo-Wystawienniczego:

Dane techniczne:

- prognozowana liczba mieszkańców – 2784; liczba mieszkańców w Domach Studenckich PK – 2100,
- prognozowana liczba pracowników w obszarze – 800,
- liczba odwiedzających: Krakowskie Centrum Wystawiennicze – 15 000, Krakowskie Centrum Kongresowe – 12 000; Centrum Usługowe – 2000, Hotel – 460,
- liczba miejsc parkingowych – obszar mieszkalny – 2000 miejsc, Domy Studenckie – 150, KCKW – maks. 5000 miejsc, Politechnika Krakowska – 250, sklep samochodowy – 250 miejsc, obszar rozwojowy, m.in. firmy informatyczne – 5300 miejsc.

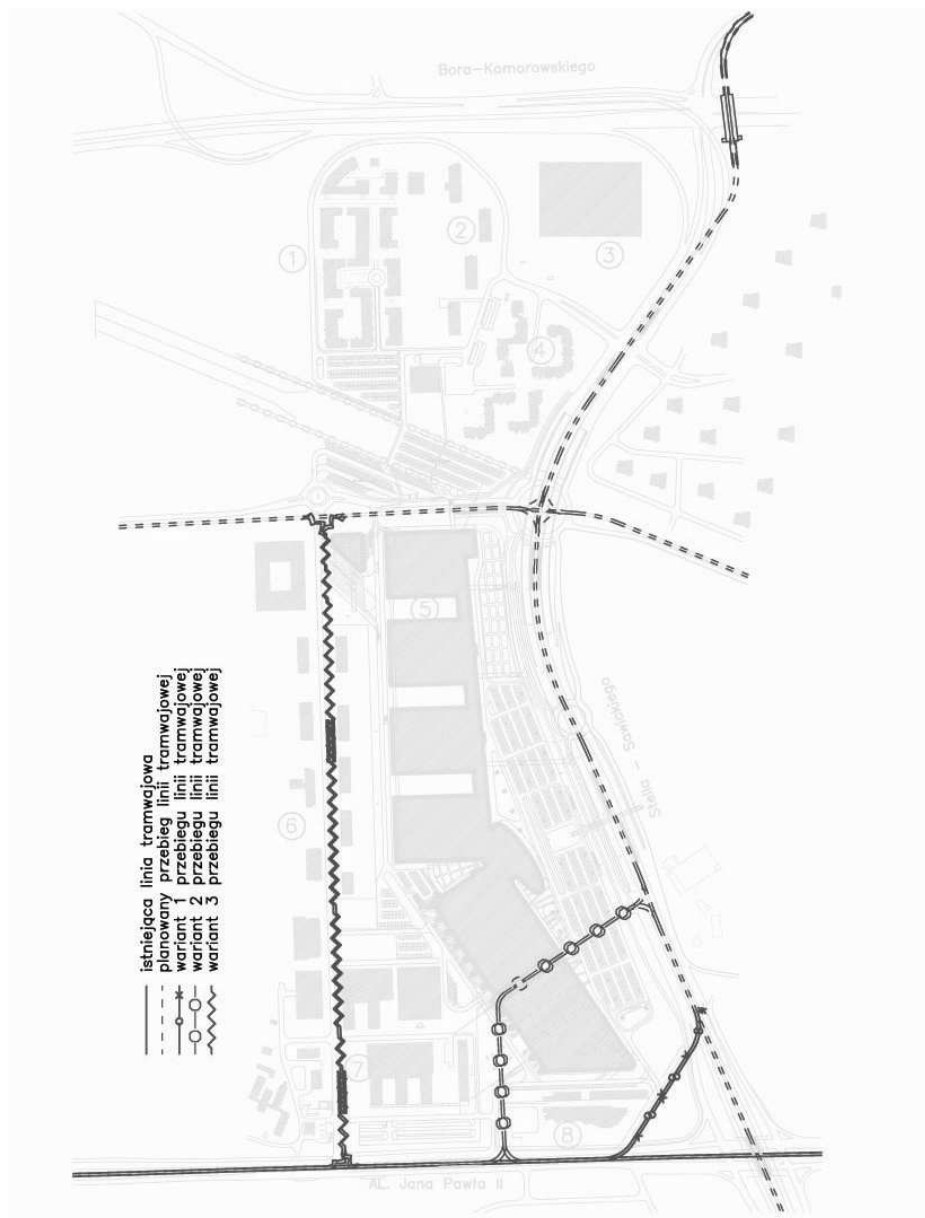
Propozycja zadań zarządzania mobilnością:

- plan mobilności (podróżowania) dla pracowników, studentów oraz odwiedzających Centrum,
- system *carpooling* z rezerwowanymi miejscami do parkowania,
- informacje o możliwości podróżowania – elektroniczny system informacji na przystankach i w obiektach – konsultant mobilności (rozkłady jazdy, wyszukiwanie najlepszych połączeń),
- propozycja zintegrowanego biletu autobusowy/tramwajowy z biletem wstępu na targi, konferencje, koncerty,
- lokalizacja ścieżek i parkingów dla rowerów oraz instalacji pryszniców dla rowerzystów,
- możliwość przechowywania bagaży dla niezmotoryzowanych użytkowników obiektów,
- ograniczenia parkowania dla osób pracujących na obszarze KCWK (zmniejszenie liczby miejsc parkingowych i wprowadzenie opłat za parkowanie).

Wariantowe przebiegi linii tramwajowych w obszarze przedstawione zostały na rys. 1.

Dyskusja objęła szerokie spektrum zagadnień warunkujących realizację idei zrównoważonego transportu podejmujących kwestie ogólnoplanistyczne, transportowe i środowiskowe. Poniżej przedstawiono najważniejsze wnioski:

Obecne obowiązujące uregulowania prawne, co prawda nie uniemożliwiają realizacji zadań zarządzania mobilnością, lecz nie wymuszają takich rozwiązań. Pomimo woli jednostek administracyjnych dążących do wymuszania przestrzegania zasad zrównoważonego rozwoju transportu, deweloperzy i inni inwestorzy, dążąc do ponoszenia jak najmniejszych kosztów przy realizacji inwestycji, wykorzystują luki prawne, aby uchylać się od realizacji tych zasad. Obecnie obowiązujące uregulowania ustawowe wymagają jedynie konieczności zapewnienia dostępu inwestycji do drogi publicznej, natomiast w praktycznie żaden sposób nie obligują do zapewniania dostępności obszaru i inwestycji do komunikacji zbiorowej, a także rowerowej. Jednak istnieją dokumenty, które mogą pomóc w wymuszeniu realizacji takiego zadania. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, pomimo że nie jest prawem lokalnym, a jedynie aktem kierownictwa wewnętrznego, pozwala egzekwować wymogi dotyczące realizowania zadań zarządzania mobilnością. Dokument ten, jako polityka przestrzenna gminy, stanowi wytyczną przygotowywania planów miejscowych. W planach można zawrzeć wymagania zasady realizacji zadań zarządzania mobilnością, np. sporządzenia planów mobilności dla obszarów problemowych ze względu na obsługę komunikacyjną. Drugim dokumentem jest ustawa – Prawo ochrony środowiska. W dokumencie tym istnieje zapis obligujący przeprowadzenie oceny



Rys. 1. Warianty przebiegu linii tramwajowych w obszarze Czyżyny–Dąbie. Legenda rysunku:  
 1 – teren mieszkalny, 2 – Domy Studenckie, 3 – planowany teren mieszkalny i usługowy,  
 4 – teren mieszkalny (także dla pracowników PK), 5 – Krakowskie Centrum Kongresowo-  
 -Wystawiennicze, 6 – budynki firm, biura, np. COMARCH, 7 – budynki PK (Wydział  
 Mechaniczny) z planowaną budową pływalni, 8 – salon samochodowy

Fig. 1. Tram lines variants in Czyżyny–Dąbie area

wpływu inwestycji na środowisko. Dzięki takiemu zapisowi i jego interpretacji, można wymagać od inwestora przygotowania planu mobilności, w tym spełnienia wymogu dostępu planowanej inwestycji do komunikacji zbiorowej i rowerowej wraz z propozycją jej poprawy. Obecnie w przygotowaniu do uchwalenia przez Sejm znajduje się ustawa o transporcie publicznym, w której zawarte będą zapisy dotyczące roli komunikacji zbiorowej w obsłudze transportowej obszaru i sposobu jej organizowania. Ważne jest także, aby w ustawodawstwie krajowym pojawiły się zapisy, które definiują standardy dla komunikacji zmotoryzowanej i niezmotoryzowanej. Konieczne są także zmiany dotyczące wymagań do przeprowadzanych ocen środowiskowych dla planowanej inwestycji.

Realizacja zadań zarządzania mobilnością możliwa jest także na etapie negocjacji dotyczących przedsięwzięć w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Stwarzałyby to szanse partycypacji inwestorów w tworzenie sieci transportowej, której elementy obsługiwałby te inwestycje.

W trakcie dyskusji zaproponowano kilka kwestii, które powinny pojawić się w uregulowaniach prawnych:

- propozycja standardów parkingowych dla poszczególnych obszarów miasta, odnoszących się do maksymalnej dopuszczalnej i minimalnej liczby miejsc postojowych,
- możliwość wykorzystywania dużych placów parkingowych przy inwestycjach do dodatkowych zadań (np. dla potrzeb systemu Park & Ride), w sytuacji występowania w różnych okresach doby bądź tygodnia rezerw w ich napełnieniu (np. hipermarkety),
- konieczność opracowania planów mobilności (podróżowania) dla inwestycji, które będą miały znaczący wpływ na zwiększanie się natężenia ruchu w sieci ulicznej (już obecnie żądają takich opracowań od inwestorów zarządcy dróg i transportu, powołując się na zapisy ustawy o zagospodarowaniu i planowaniu przestrzennym),
- konieczność określenia algorytmu (a przynajmniej zasad) ustalania wysokości partycypacji inwestora przedsięwzięcia komercyjnego w kosztach inwestycji transportowych związanych z obsługą tego przedsięwzięcia.

Uczestnicy warsztatów zgodzili się, że korzystnym rozwiązaniem w zakresie obsługi komunikacją zbiorową, w tym poprawą dostępności obszaru Krakowskiego Centrum Wystawienniczo-Kongresowego, byłby wariant trasy tramwajowej, który przechodzi pomiędzy budynkami KCWK, z możliwością lokalizacji przystanku przy wejściu do obiektu. Poważnym utrudnieniem w realizacji zadań zarządzania mobilnością i zasad zrównoważonego rozwoju transportu jest brak świadomości problemu nie tylko w kręgu użytkowników systemu transportowego (zwłaszcza posiadaczy i kierowców samochodów), lecz również wśród niektórych polityków samorządowych, w tym członków Rady Miasta Krakowa. Ma to m.in. konsekwencje w decydowaniu o rozdziale środków finansowych z budżetu miasta bez brania pod uwagę skutków (pozytywnych i negatywnych) dla zrównoważonego rozwoju transportu. Zatem ważne i pilne jest podnoszenie świadomości rozumienia zrównoważonego transportu wśród kręgów decyzyjnych. Uczestnicy warsztatów zwrócili uwagę:

- aby w różnego rodzaju analizach i ocenach wyeksponować korzyści środowiskowe płynące z proponowanych rozwiązań, spełniających wymogi zarządzania mobilnością oraz zasady zrównoważonego rozwoju transportu,
- na potrzebę opracowania i uchwalenie uszczegółowionej polityki parkingowej z regulacjami odnoszącymi się do poszczególnych obszarów miasta,



- na ważną rolę pokazywania dobrych przykładów obsługi komunikacyjnej dla znaczących inwestycji, w których postulat zapewnienia zrównoważonego transportu odgrywał kluczową rolę.

Podczas dyskusji wskazywano nie tylko na celowość, ale wręcz na konieczność organizowania takich spotkań, w których uczestniczyliby przedstawiciele urzędów i zarządów infrastruktury transportowej oraz gospodarki przestrzennej, a także przewoźników, a przede wszystkim użytkownicy (kierowcy samochodów, pasażerowie komunikacji zbiorowej, rowerzyści) oraz protestujący mieszkańcy, narażeni na uciążliwości transportu. Wszyscy powinni razem dyskutować o konkretnym rozwiązaniu inwestycyjnym lub organizacji ruchu. Spotkania takie stwarzają szanse na przedstawienie i zrozumienie różnych punktów widzenia oraz zbliżenie stanowisk, które mogą doprowadzić do osiągnięcia porozumienia.

#### Literatura

- [1] Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. wraz z poprawkami (Dz. U. z dnia 10 maja 2003 r.).
- [2] Rada Miasta Krakowa – Uchwała Nr LXXV/742/05: Strategia rozwoju Krakowa, 2005.
- [3] Rada Miasta Krakowa – Uchwała Nr XII/87/03: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, 2003.
- [4] Rada Miasta Krakowa – Uchwała Nr XVIII/225/0: Polityka transportowa dla miasta Krakowa uchwalona przez Radę Miasta z dnia 4 lipca 2007 r.
- [5] Rudnicki A. z zespołem, *Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego dla Krakowa*, 2004.
- [6] Projekt MAX – dokument pl. „Comprehensive State of the Art”, Unia Europejska, 2007.
- [7] Rada Miasta Krakowa – Uchwała Nr XXXI/398/07 (2007): Plan miejscowy dla obszaru Czyżyny–Dąbie, 2007.
- [8] Celadyn W. z zespołem, *Projekt koncepcji Krakowskiego Centrum Wystawienniczo-Kongresowego*, 2007.
- [9] Rudnicki A., Kulpa T., *Weryfikacja i propozycja rozwiązań komunikacyjnych związanych z projektem Krakowskiego Centrum Wystawienniczo-Kongresowego*, 2007.