

Maciej Michnej¹, Tomasz Zwoliński²

ROLA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ INTERESARIUSZY W PROCESIE PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W GMINIE MIEJSKIEJ KRAKÓW

Streszczenie: W niniejszym artykule przedstawiono proces identyfikacji i wyboru interesariuszy, których rola oraz pozycja ma istotne znaczenie dla osiągnięcia ogólnych celów planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Gminie Miejskiej Kraków. Autorzy zidentyfikowali możliwe konflikty i koalicje pomiędzy interesariuszami oraz zobrazowali jak w efekcie może to wpłynąć na rozwój procesu planowania w kontekście obszaru geograficznego, integracji między planistycznymi dokumentami strategicznymi, dostępności zasobów i ogólnej słuszności.

Wprowadzenie

Planowanie transportu często stanowi kontrowersyjny obszar, gdzie decyzje są szeroko komentowane i wymagają, w świetle demokratyzacji politycznej, społecznej akceptacji. Zaangażowanie zainteresowanych stron i obywateli może legitymizować decyzje, a ponadto prowadzić do nowych, innowacyjnych modeli zarządzania, starających się równoważyć różne stanowiska i interesy. Udział w procesach planistycznych odzwierciedla ogólną integrację obywateli i grup w procesach decyzyjnych, a tym samym udział we władzy.

Pojęciem powszechnie używanym, w kontekście uczestnictwa jest "interesariusz", który może być osobą fizyczną, grupą lub organizacją, na którą jakiś wpływ wywiera proponowany projekt, lub która może mieć wpływ na projekt i jego wdrożenie³. Grupy te obejmują ogólnie opinię publiczną, a także szeroką gamę innych grup (np. przedsiębiorstwa, władze publiczne i grupy interesu). W planowaniu transportu, różne grupy interesariuszy mogą podlegać znacznym wpływom. Rygorystyczne ograniczenie ich rutynowych zachowań transportowych⁴, będzie mieć wpływ na ich codzienną działalność.

¹ dr inż. Maciej Michnej, maciej.michnej@mech.pk.edu.pl, Politechnika Krakowska, Wydział Mechaniczny, Instytut Pojazdów Szynowych

² mgr inż. Tomasz Zwoliński, Tomasz.Zwolinski@um.krakow.pl, Urząd Miasta Krakowa, Wydział Gospodarki Komunalnej, Referat Przedsięwzięć Rozwojowych i Badawczych

³ Fung A. Participation, Deliberation, and Representation in the Policy Process. Civic Engagement in the 21st Century," University of Southern California, October 1-2, 2004.

⁴ Hebel, K. Wolek, M. Perception of modes of public transport compared to travel behaviour of urban inhabitants in light of marketing research, Zeszyty Naukowe. Transport / Politechnika Śląska, z.92/2016

1. Identyfikacja interesariuszy

W celu wypracowania odpowiednich sposobów postępowania z dominującymi lub słabymi interesariuszami oraz z tymi zajmującymi pośrednie pozycje, zgodnie z wytycznymi podręcznika⁵ wyróżniono trzy główne grupy interesariuszy w zależności od określonej pozycji jaką zajmują w procesie podejmowania decyzji:

- **Podstawowi interesariusze:** Na kogo ostatecznie będą mieć wpływ (pozytywny lub negatywny) nowe działania transportowe (na przykład: na mieszkańców w ramach różnych grup społecznych lub zawodowych, na poszczególne dzielnice miasta, branże biznesowe, poszczególne podmioty)?
- **Strategiczni interesariusze:** Na kim spoczywa odpowiedzialność polityczna (prezydentach, burmistrzach, radnych, innych poziomach władzy)? Kto posiada zasoby finansowe (fundusze publiczne i prywatne)? Kto sprawuje władzę (w danej sferze lub na danym terytorium)? Kto posiada umiejętności i wiedzę (administracja publiczna, uczelnie, sektor prywatny) w dziedzinie transportu i dziedzinach z nim związanych (zagospodarowanie terenu, ochrona środowiska, edukacja, zdrowie, turystyka, itp.)?
- **Pośrednicy:** Kto realizuje politykę transportową (operatorzy transportu zbiorowego i infrastruktury, administracja publiczna, policja, itp.)? Kto realizuje główne działania transportowe (dostawcy towarów, porty, lotniska, itp.)? Kto reprezentuje istotne grupy interesu (stowarzyszenia, izby gospodarcze, spółdzielnie, sieci)? Kto prowadzi działania informacyjne i raportuje na temat transportu (władze, operatorzy, lokalne media)?

W bardziej skonkretyzowanym ujęciu w oparciu o podręcznik projektu GUIDEMAPS⁶ interesariuszy można sklasyfikować siedmiu głównych grupach:

- **Władze samorządowe** - działania będą inicjowane przez władze lokalne lub regionalne, z uwagi na posiadane kompetencje i dostępność zasobów ludzkich i finansowych.

⁵ GUIDELINES - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"- Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonia, Niemcy), opracowane w ramach projektu ELTISPLUS, nr kontraktu EACI/IEE/2009/05/S12.558822

⁶ GUIDEMAPS - Gaining Understanding of Improved Decision Making and Participation Strategies, European (5th RTD Framework Programme)

- **Mieszkańcy** – jako ostateczni odbiorcy rezultatów prowadzonej polityki zarządzania mobilnością, w poszczególnych grupach osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, kierowców, rowerzystów i pieszych.
- **Przedsiębiorstwa działające na lokalnym rynku** – ze względu na możliwość zwiększenia ich potencjałów rozwojowych związanych z lepszą dostępnością dla klientów oraz lepszymi warunkami funkcjonowania na rynku.
- **Operatorzy lokalnego transportu zbiorowego** – skuteczne wdrożenie PZMM zwiększy atrakcyjność transportu publicznego, jako głównego podsystemu przyczyniającego się do równoważenia całego układu transportowego.
- **Przewoźnicy towarów, firmy kurierskie i logistyczne.**
- **Organizacje pozarządowe** - w szczególności te działające na rzecz zrównoważonego transportu, stowarzyszenia rowerzystów, fundacje pro-ekologiczne, organizacje działające na rzecz osób o ograniczonej mobilności, na rzecz pieszych, etc.
- **Inne podmioty** (np. instytucje kultury, sportowo-rekreacyjne, świadczące usługi edukacyjne, szkoły, uczelnie, inkubatory przedsiębiorczości, etc.).

Po zidentyfikowaniu interesariuszy poddano analizie ich wzajemne relacje. Analiza opierała się na liście czterech kryteriów dotyczących: zainteresowania procesem planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz poziomem wpływu na podejmowane w tym procesie decyzje. Celem systematycznej analizy relacji pomiędzy interesariuszami jest uzyskanie jasnego obrazu konfliktów interesów lub potencjalnych koalicji oraz określenie grona interesariuszy, którzy mogą wykazywać różny udział, możliwości i zainteresowania w danej kwestii.

Proces mapowania interesariuszy w Macierzy wpływ-zainteresowanie, której celem jest zgrupowanie interesariuszy na podstawie poziomu wpływu i/lub znaczenia, został przedstawiony w tabelach 1 i 2.

Tab. 1. Macierz WPŁYW vs. ZAINTERESOWANIE⁴

	Niewielki poziom wpływu	Wysoki poziom wpływu
Niewielkie zainteresowanie	Grupa interesariuszy o najniższym wpływie	Przydatne do formułowania opinii i decyzji
Duże zainteresowanie	Ważna grupa interesariuszy, może wymagać zwiększenia uprawnień	Najbardziej krytyczna grupa interesariuszy

Tab. 2. Zestawienie wszystkich potencjalnych interesariuszy w macierzy WPLYW vs. ZAINTERESOWANIE dla miasta Krakowa.

	Niewielki poziom wpływu	Wysoki poziom wpływu
Niewielkie zainteresowanie	Sekretarz Miasta	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie
	Skarbnik Miasta	Mobilis sp z o.o.
	Instytuty badawcze	Media lokalne
	Operator sytemu roweru miejskiego - Wavelo	Główni pracodawcy
	Operator Car-sharing - Traficar	Osoby o ograniczonej mobilności
	Szkoły podstawowe i średnie	Rodzice i dzieci
	Media miejskie	Osoby starsze
	Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Operatorzy busów
	Krajowe organizacje pozarządowe	Port Lotniczy – Kraków Balice
	PKP Przewozy Regionalne	Mieszkańcy gmin sąsiadujących
	Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.	Polskie Koleje Państwowe S.A.
	Komenda Miejska Policji w Krakowie	Uczelnie –publiczne i prywatne
	Straż Miejska M. Krakowa	Władze gmin sąsiadujących, gminy powiatu krakowskiego
	Polski Związek Motorowy	Lokalne firmy
Duże zainteresowanie	Miejska Infrastruktura sp. z.o.o.	Prezydent Miasta Krakowa oraz Zastępcy, Pełnomocnicy i Doradcy PMK
	Fundacje i stowarzyszenia	Mieszkańcy Krakowa
	Turyści – krajowi i zagraniczni	Urząd Miasta Krakowa
	Krakowski Park Technologiczny sp. z o.o.	Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
	Kierownicy projektów w UMK w ramach Systemu Zarządzania Projektami	Rada Miasta Krakowa
	Centra badawczo-rozwojowe firm	Krakowski Holding Komunalny
	Centra Transferu Technologii	Trasa Łagiewnicka S.A.
	Lokalne inkubatory przedsiębiorczości	Agencja Rozwoju Miasta S.A.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	Zarządy i Rady Dzielnic I-XVIII
	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	Zarząd Inwestycji Miejskich
	Małopolski Urząd Wojewódzki	
	Ministerstwo Infrastruktury	
	Ministerstwo Rozwoju	

W tabeli 2 pogrupowano interesariuszy z uwagi na ich potencjalny poziom wpływu na proces planistyczny oraz stopień zainteresowania udziałem w tym procesie. Kluczowi są interesariusze reprezentujący wysoki poziom wpływu i duże zainteresowanie. Powinni oni mieć największe możliwości wpływania na kształt dokumentu PZMM, a w wielu przypadkach będą stanowić o możliwych do przyjęcia w dokumencie konkretnych rozwiązaniach infrastrukturalnych i organizacyjnych.

2. Interesariusze strategiczni

Proces przyjęcia, a następnie realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wymaga szerokiej akceptacji na poziomie politycznym, co w Krakowie jest równoznaczne z uchwałą organu kontrolnego i stanowiącego Gminy Miejskiej Kraków jakim jest Rada Miasta Krakowa. Przyjęcie i realizacja PZMM wymaga podjęcia działań zmierzających do wywarcia wpływu na radnych w celu uzyskania akceptacji większości spośród czterdziestu trzech członków Rady Miasta Krakowa.

Podejmowane wobec samorządowców działania powinny polegać na wykorzystaniu strategii i technik działania opartych m.in. na marketingu, bazującym na racjonalnej, popartej faktami argumentacji prezentowanej wg. przyjętego planu działania.

Według W. Ofmańskiego⁷ skuteczność podejmowanych działań nie zależy jedynie od pozytywnych relacji z decydentami, ale uzależniona jest od umiejętności wyboru właściwej strategii komunikowania argumentów. Ponieważ nie istnieje zamknięty katalog technik i narzędzi wywierania wpływu na przedstawicieli samorządu miejskiego, stale pojawiają się nowe instrumenty, które zostały scharakteryzowane w tabeli 3. opracowanej na podstawie publikacji poświęconej zagadnieniom „public relations” w procesie opiniotwórczym⁸.

Działania bezpośrednie polegające w tradycyjnej formie na bilateralnych spotkaniach stanowią najskuteczniejszą formę oddziaływania na decydentów. Z kolei działania pośrednie skupiają się na kształtowaniu opinii publicznej w celu uzyskania w pierwszej kolejności jej poparcia⁹. Działania pośrednie będą wymagały od Urzędu Miasta zaangażowania w swoją aktywność tzw. trzeciej strony, którą mogą być media lub organizacje

⁷ Ofmański, N. Public affairs and lobbying, w: Sztuka public relations. Z doświadczeń polskich praktyków, Warszawa 2011, s. 281.

⁸ Kuśmierski, S. Public relations w procesie opiniotwórczym, Warszawa 2006, s. 47

⁹ Mołęda-Zdziech, M., Od lobbingu klasycznego ku cyberlobbingowi, Grupy interesu i lobbying. Polskie doświadczenia w unijnym kontekście, Warszawa 2011, s. 179-180.

pozarządowe (NGO) i stowarzyszenia popierające ideę przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Tab. 3. Katalog działań wywierania wpływu na przedstawicieli samorządu miejskiego

DZIAŁANIA BEZPOŚREDNE		DZIAŁANIA POŚREDNE
Personalne	Pisane	
<ul style="list-style-type: none"> • spotkania, • rozmowy, • konferencje prasowe, • przyjęcia, • wystąpienia publiczne, • prezentacje, • wizyty, • dyskusje w komisjach, • sieci kontaktów towarzyskich (networking) 	<ul style="list-style-type: none"> • listy, • e-maile, • badania, • dane statystyczne, • artykuły, • broszury, • książki, • wpisy w mediach społecznościowych 	<ul style="list-style-type: none"> • osoby trzecie (autorytety środowiskowe, znajomi, przyjaciele), • aktorzy publiczni (liderzy organizacji społecznych), • mobilizowanie opinii publicznej (petycje, demonstracje, wywiady w mediach), • nauka i eksperci (sponsoring, konferencje, publikacje stanowisk)

Duże znaczenie będzie miało odwoływanie się do aktualnych kampanii społecznych z obszaru ochrony środowiska i zdrowia pozwalających na podkreślenie grupowego kontekstu zagadnienia oraz uzyskanie atmosfery sprzyjającej podjęciu uchwały w sprawie PZMM.

Skuteczność działań podejmowanych wobec polityków wymaga taktu, dyplomacji i wyczulenia na aspekty socjotechniczne. Ze względów etycznych nie powinno się używać szantażu czy też wymiany korzyści, jednakże za każdym razem decyzja dotycząca sposobu podejścia do konkretnej grupy samorządowców powinna być poprzedzona analizą kosztów i korzyści.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania dotyczące metod wywierania wpływu na przedstawicieli samorządu w kontekście miasta Krakowa rekomenduje się przede wszystkim bezpośrednio spotkania przedstawicieli władz Miasta z Radnymi, w celu przedstawienia argumentów za przyjęciem PZMM. W rozmowach należy kłaść nacisk na takie efekty przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jak poprawa jakości powietrza oraz zmniejszeni zatłoczenia dróg, które w ostatnim czasie są bardzo aktualne.

3. Podział ról i zakres odpowiedzialności interesariuszy

W tabeli, w podziale na 4 różne grupy (pod kątem bezpośredniego wpływu na proces planistyczny), zestawiono głównych interesariuszy procesu, mając na uwadze ich rolę w kształtowaniu polityki zrównoważonej mobilności – od inicjatorów/decydentów, poprzez

obserwatorów aż po odbiorców końcowych usług powstałych w wyniku podejmowanych decyzji.

Tab. 4. Zestawienie potencjalnych interesariuszy w kontekście podziału ról i odpowiedzialności.

Lp.	Podmiot/Grupa	Rola i zakres odpowiedzialności interesariusza
Władze/Zarządy		
1	Prezydent Miasta Krakowa oraz Zastępcy, Pełnomocnicy i Doradcy PMK	Główni inicjatorzy procesu PZMM, odpowiedzialność polityczna
2	Sekretarz Miasta	Koordinacja uzgodnień z wybranymi jednostkami
3	Skarbnik Miasta	Plan finansowy PZMM, budżet poszczególnych działań
4	Urząd Miasta Krakowa – wybrane wydziały	Wydział GK – odpowiedzialny za opracowania i konsultacje całości PZMM, pozostałe wydziały – wkład merytoryczny, uzgodnienia, etc.
5	Rada Miasta Krakowa	Główne ciało polityczne przyjmujące dokument na poziomie politycznym w drodze uchwały RMK
6	Zarządy i Rady Dzielnic I-XVIII	Uczestnicy uzgodnień na poziomie lokalnym/dzielnicowym
7	Władze gmin sąsiadujących, gminy powiatu krakowskiego	Uczestnicy uzgodnień na poziomie obszaru funkcjonalnego m. Krakowa
8	Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie	Realizator większości działań wdrożeniowych zakładanych w PZMM
9	Zarząd Inwestycji Miejskich	Realizator większości działań wdrożeniowych zakładanych w PZMM
10	Miejska Infrastruktura sp. z.o.o.	Realizator części działań wdrożeniowych zakładanych w PZMM
11	Trasa Łagiewnicka S.A.	Realizator części działań wdrożeniowych zakładanych w PZMM
12	Krakowski Holding Komunalny	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
13	Agencja Rozwoju Miasta S.A.	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
14	Komenda Miejska Policji w Krakowie	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym, odpowiedzialny w wybranym zakresie za monitorowanie efektów wdrożenia PZMM
15	Straż Miejska M. Krakowa	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym, odpowiedzialny w wybranym zakresie za monitorowanie efektów wdrożenia PZMM
16	Kierownicy projektów w UMK w ramach Systemu Zarządzania Projektami	Uczestnicy uzgodnień na poziomie lokalnym (np. kwestie organizacyjno-informatyczne)
17	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	Uczestnik uzgodnień na poziomie regionalnym
18	Małopolski Urząd Wojewódzki	Uczestnik uzgodnień na poziomie regionalnym
19	Ministerstwo Transportu i Budownictwa	Uczestnik uzgodnień na poziomie krajowym, zapewnia ramy i wytyczne dla planów na poziomie regionalnym/miejskim
20	Ministerstwo Rozwoju	Uczestnik uzgodnień na poziomie krajowym, zapewnia ramy i wytyczne dla planów na poziomie regionalnym/miejskim
Firmy/Operatorzy		
1	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
2	Mobilis sp z o.o.	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym

3	Operatorzy busów	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
4	Port Lotniczy – Kraków Balice	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
5	Operator Car-sharing - Traficar	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
6	Operator sytemu roweru miejskiego - Wavelo	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
7	Główni pracodawcy	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
8	Lokalne firmy	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
9	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
10	PKP Przewozy Regionalne	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
Spoločności lokalne		
1	Mieszkańcy Krakowa	Uczestnicy uzgodnień na poziomie lokalnym, kluczowi odbiorcy produktów PZMM
2	Media lokalne	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
3	Media miejskie	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
4	Polski Związek Motorowy	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
5	Turyści – krajowi i zagraniczni	Kluczowi odbiorcy wybranych produktów PZMM
6	Mieszkańcy gmin sąsiadujących	Kluczowi odbiorcy produktów PZMM
7	Rodzicie i dzieci	Kluczowi odbiorcy produktów PZMM
8	Osoby starsze	Kluczowi odbiorcy produktów PZMM
9	Osoby o ograniczonej mobilności	Kluczowi odbiorcy produktów PZMM
Inne		
1	Uczelnie –publiczne i prywatne	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
2	Instytuty badawcze	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
3	Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
4	Szkoły podstawowe i średnie	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
5	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
6	Fundacje	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
7	Fundacje i stowarzyszenia	Uczestnik uzgodnień na poziomie lokalnym
8	Krakowski Park Technologiczny sp. z o.o.	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
9	Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A.	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
10	Centra badawczo-rozwojowe firm	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
11	Centra Transferu Technologii	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
12	Lokalne inkubatory przedsiębiorczości	Rola obserwatora i dostawcy wybranych usług
13	Krajowe organizacje pozarządowe	Rola obserwatora

Podsumowanie

Przykłady planowania transportu w Europie, gdzie kontrowersyjne projekty rozwoju obszarów miejskich doprowadziły do masowych protestów pokazują, że procesy planowania bez legitymacji publicznej mogą być zablokowane, a w najgorszym przypadku nawet zaniechane. Takie przypadki pokazują też, że odrzucenie zamierzeń przez społeczeństwo, zainicjowało szeroką dyskusję na temat planowania. Idea zrównoważonej mobilności miejskiej powinna zachęcać lokalne samorządy, instytucje oraz organizacje do wyjścia poza własne granice i obowiązki w dążeniu do zapewnienia spójności i komplementarności ze strategiami w powiązanych sektorach (transportu, planowania przestrzennego i zagospodarowania terenu, zdrowia, energii, usług komunalnych, szkolnictwa, ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego, itp.). Taka koordynacja stanowi duże wyzwanie dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, ale jest również głównym źródłem dla wdrażania innowacji i doskonalenia procesów planowania.

Literatura

- Hebel, K. Wolek, M. *Perception of modes of public transport compared to travel behaviour of urban inhabitants in light of marketing research*, Zeszyty Naukowe. Transport / Politechnika Śląska, z.92/2016
- Górniak J., Kołdras S., Mazur S., Paszkowska R. *Komunikacja i partycypacja społeczna - Poradnik pod redakcją J. Hausnera*. Kraków, 1999 r.
- Arnstein S. R. *A Ladder of Citizen Participation*. JAIP, Vol. 35, No. 4, 1969: 216-224.
- Fung A. *Participation, Deliberation, and Representation in the Policy Process*. Civic Engagement in the 21st Century, University of Southern California, October 1-2, 2004.
- GUIDELINES – *Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* - Rupperecht Consult – Forschung und Beratung GmbH (Kolonia, Niemcy), opracowane w ramach projektu ELTISPLUS, nr kontraktu EACI/IEE/2009/05/S12.558822.
- Downar, W. *System transportowy : kształtowanie wartości dla interesariusza*. Rozprawy i Studia. Uniwersytet Szczeciński nr 624 (316) 2006.
- Ofmański, N. *Public affairs and lobbying*, w: *Sztuka public relations. Z doświadczeń polskich praktyków*, Warszawa 2011, s. 281.

Kuśmierski, S. *Public relations w procesie opiniotwórczym*, Warszawa 2006, s. 47

Mołęda-Zdziech, M., *Od lobbingu klasycznego ku cyberlobbingowi*, Grupy interesu i lobbing. Polskie doświadczenia w unijnym kontekście, Warszawa 2011, s. 179-180.

THE ROLE AND RESPONSIBILITY OF STAKEHOLDERS IN THE PLANNING PROCESS OF THE SUSTAINABLE MOBILITY IN THE CITY OF KRAKOW

(Summary)

This article presents the process of identification and selection of stakeholders whose role and position is important for the achievement of the overall planning objectives for sustainable urban mobility in the City of Krakow. The authors identified possible conflicts and coalitions between stakeholders and illustrated how this could affect the development of the planning process in the context of geographical area, integration between strategic planning documents, availability of resources and general equity. This is necessary in order to develop appropriate ways of dealing with dominant or weak stakeholders, as well as those in intermediate positions. In order to get a complete picture, three main groups of stakeholders were distinguished, depending on their specific position in the context of decision making in the process: Stakeholder selection was made on the basis of a proprietary matrix "impact vs. interest". As a result of the process, 52 stakeholders were identified in three groups and roles and responsibilities were assigned in the planning process of sustainable urban mobility in the City of Krakow.