

PROPOZYCJE PROJEKTÓW

SZCZEGÓLNE FISZKI PROJEKTOWE ZOSTAŁY OPRACOWANE PRZEZ GRUPY EKSPERTÓW W RAMACH TEMATYCZNYCH WARSZTATÓW OD LUTEGO DO KWIETNIA 2015 R.

Przedstawione projekty nie są listą zamkniętą, są propozycją pewnych kierunków działań i konkretnych przedsięwzięć, które mają służyć mieszkańcom i administracji. Mogą stać się inspiracją do ich podejmowania. Nie zawsze udało się ekspertom uchwycić rzeczywiste koszty poszczególnych działań, stąd możliwe niedoszacowanie pojedynczych pozycji. Wpisane zakresy odpowiedzialności instytucjonalnej są również propozycją i nie powinny być traktowane jako wiążące czy zobowiązujące.

GRUPA A

Opisy poszczególnych fiszek projektowych:

- str.: 3** 1. Utworzenie Aglomeracyjnej Rady Mobilności
- 6** 2. SMART_BUS
- 10** 3. Mapa Aglomeracji Komunikacji Busowej KOM
- 13** 4. Szkolne Plany Mobilności
- 18** 5. Standaryzacja rozwiązań transportowych w KOM
- 21** 6. Zintegrowany System Informacji o Parkingach
- 25** 7. Wideodetekcja do sterowania ruchem rowerowym w Krakowie
- 29** 8. Kraków Mobility Broker
- 32** 9. Inteligentny Korytarz Czystej Mobilności

GRUPA B

Opisy poszczególnych fiszek projektowych:

- str.: 37** 1. Osiedlowe Centrum Aktywności Lokalnej (OCAL)
- 41** 2. Akademia Aktywności Lokalnej
- 44** 3. Otwarta informacja o mieście
- 48** 4. Partycypacyjne projektowanie przestrzeni zielonych
- 51** 5. Mikropark
- 52** 6. Huby miejskie

GRUPA C

Opisy poszczególnych fiszek projektowych:

- str.: 57** 1. Sieć Centrów Aktywności Seniorów (CAS)
- 60** 2. Jestem blisko
- 63** 3. Senior Info
- 66** 4. Dom aktywnego i zdrowego seniora (Living Lab)

GRUPA D

Opisy poszczególnych fiszek projektowych:

- str.: 69** 1. Otwarcie danych (PILOT) w wybranych instytucjach Krakowskiego Obszaru Miejskiego
- 74** 2. Utworzenie Chief Information Officer (CIO) oraz agencji ds. informacji publicznej dla KOM
- 78** 3. Miejskie Centrum Kontaktów (MCK)
- 83** 4. Karta Mieszkańca KOM
- 87** 5. Aplikacja Apps4Krk





GRUPA A

TRANSPORT MULTIMODALNY, W TYM METROPOLITALNY, ŚRODOWISKO.



2

Eksperci:

Marcin Hyła (Miasta dla Rowerów), Małgorzata Małochleb (Polska Zielona Sieć), dr Rafał Petryniak (LavaVision), Rafał Serafin (Fundacja Partnerstwo dla Środowiska), Daniel Wrzosczyk (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska)

Dodatkowo ze strony partnerów:

- Urząd Miasta Krakowa (UMK) i jednostki podległe UMK:

Wydział Gospodarki Komunalnej UMK: Magdalena Kościelniak-Barcik, Małgorzata Starnowska

Wydział Kształtowania Środowiska UMK: Przemysław Szwałko

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu: Piotr Dera, Marcin Wójcik

moderator ze strony Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieńkowska, C. Ułasiński, J. Szymańska:
Dagmara Bieńkowska

gospodarz tematu: Łukasz Franek (Politechnika Krakowska)

1. TYTUŁ PROJEKTU

A.1

UTWORZENIE AGLOMERACYJNEJ RADY MOBILNOŚCI (ARM)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/KOORDYNATOR

Stowarzyszenie Metropolia Krakowska

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Zestaw głównych problemów społecznych i organizacyjnych, na jakie będzie odpowiadał projekt:

- Występowanie na terenie aglomeracji krakowskiej dużej ilości podmiotów mających w kompetencji działania związane z funkcjonowaniem systemu transportu publicznego.
 - Występowanie trudności w koordynacji działań poszczególnych instytucji.
 - Słaba wymiana informacji na temat przygotowania i realizacji inwestycji transportowych pomiędzy poszczególnymi podmiotami.
 - Ograniczony dostęp do danych, na podstawie których można planować inwestycje transportowe w skali aglomeracji krakowskiej.
 - Brak standaryzacji działań dotyczących realizacji polityk transportowych różnych podmiotów na terenie aglomeracji krakowskiej.
-

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Celem projektu jest określenie zakresu i trybu działań Aglomeracyjnej Rady Mobilności (ARM).

Z uwagi na konieczność koordynacji działań administracji publicznej w projekcie będą uczestniczyły wyłącznie podmioty publiczne i ich jednostki, które w zakresie swoich kompetencji i budżetu mają zadania związane z tworzeniem i utrzymaniem systemów transportu publicznego.

W skład zespołu projektowego ds. utworzenia ARM wejdą przedstawiciele (szczebla decyzyjnego) następujących podmiotów:

Gminy tworzące Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
PKP
Powiaty
Port Lotniczy Balice



Opis działań w projekcie:

- 1. Warsztat 1** – identyfikacja i analiza dokumentów strategicznych dot. transportu przyjętych przez poszczególne podmioty.
- 2. Warsztat 2** – identyfikacja kluczowych inwestycji/działań dotyczących funkcjonowania transportu Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego.
- 3. Warsztat 3** – identyfikacja danych (wskaźników) pozwalających na prowadzenie efektywnej polityki transportowej.
- 4. Warsztat 4** – identyfikacja inwestycji wymagających koordynacji działań różnych podmiotów.
- 5. Warsztat 5** – na podstawie danych wynikających z warsztatów 1-4 określenie standardów działań pozwalających na koordynowanie realizacji polityk transportowych oraz zasad funkcjonowania (regulaminu prac) ARM w tym podstawy prawnej.
- 6. Powołanie ARM** poprzez zawarcie stosownego porozumienia.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy: działanie całoroczne i wieloletnie

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne :

Brak

Uwarunkowania finansowe:

Zakładanym źródłem finansowania projektu są środki własne podmiotów uczestniczących w projekcie lub środki zewnętrzne ze szczególnym uwzględnieniem środków unijnych.

Uwarunkowania techniczne:

Brak

Zasoby ludzkie:

Realizacja projektu będzie wymagała oddelegowania przez każdą z instytucji zaangażowanych w realizację projektu osoby do udziału w pracach zespołu projektowego. Przewiduje się, że spotkania w ramach projektu będą odbywały się w cyklu miesięcznym (jedno całodzienne spotkanie). Ponadto do realizacji projektu konieczne będzie zatrudnienie eksperta, który będzie odpowiadał za przygotowanie materiałów wynikających z pracy warsztatowej oraz moderowanie przebiegu warsztatów. Dodatkowo na etapie finalizacji prac przewiduje się zaangażowanie prawnika, który przygotuje dokumenty (w tym porozumienie) konieczne do funkcjonowania ARM.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Podmiotem odpowiedzialnym za realizację projektu (w tym zarządzanie nim i organizowanie spotkań) będzie Stowarzyszenie Metropolia Krakowska.

8. ODDZIAŁYWANIE

Efektem projektu będzie utworzenie Aglomeracyjnej Rady Mobilności – forum służącego koordynowaniu realizacji polityk transportowych, w tym realizacji inwestycji w ramach strategii ZIT.

Przewiduje się, że ARM będzie odbywać spotkania w cyklu kwartalnym.

Projekt nie oddziałuje na środowisko.

9. GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy KOM



10. PARTNERZY

Partnerami projektu będą podmioty publiczne i ich jednostki, które w zakresie swoich kompetencji i budżetu mają zadania związane z tworzeniem i utrzymaniem systemów transportu publicznego. Ponadto na dalszym etapie prac (po utworzeniu ARM) planuje się włączenie w pracę rady przedstawicieli uczelni wyższych oraz organizacji pozarządowych.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Koszt eksperta/moderatora przygotowującego i prowadzącego warsztaty: 20 000 zł

Koszt organizacji warsztatów: Koszty przygotowania oraz organizacji spotkań rady w wysokości kilkunastu tysięcy złotych rocznie

Obsługa prawna: 3 000 zł

Razem: 33 000 zł

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Głównym ryzykiem jest brak spójności polityk transportowych realizowanych przez podmioty uczestniczące w projekcie. Konsekwencją tego stanu może być brak możliwości osiągnięcia konsensusu i przedkładanie interesów poszczególnych partnerów ponad główny cel jakim jest sprawne funkcjonowanie systemu Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Czynnikiem minimalizującym opisaną wyżej ryzyko jest oparcie procesu konsultacji i podejmowania decyzji na „twardych” danych, które pozwolą na racjonalne zważenie interesów poszczególnych podmiotów i wypracowanie optymalnego rozwiązania.

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Z uwagi na priorytetowe znaczenie koordynacji działań inwestycji służących usprawnieniu funkcjonowania systemów transportowych w Krakowskim Obszarze Funkcjonalnym, ARM będzie stanowiła forum konsultacyjne, na którym będą uzgadniane szczegóły inwestycji służących usprawnieniu systemów transportowych Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego.



1. TYTUŁ PROJEKTU

A.2 SMART_BUS

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

ZIKiT / operator.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Brakuje dostępu do danych z różnych obszarów obejmujących zagadnienia mobilności oraz stanu środowiska naturalnego oraz jakości powietrza w Krakowie. W bieżącym procesie zbierania danych problemem nierozwiązanym w dalszym ciągu jest pozyskiwanie/zbieranie danych w czasie rzeczywistym. Braki na poziomie danych, zbieranych w czasie rzeczywistym, utrudniają podejmowanie właściwych decyzji. Dotyczy to zwłaszcza decyzji krótkoterminowych, bezpośrednich, usprawniających komunikację dla mieszkańców czy choćby podanie informacji o stanie jakości powietrza (nie tylko w miejscach stacjonarnego ich pomiaru w Krakowie).

Realizacja projektu SMART_BUS pozwoli także na monitoring występowania zaburzeń w komunikacji miejskiej – w czasie rzeczywistym.

Mobilny monitoring przestrzegania przepisów ruchu drogowego występuje jedynie poprzez radiowozu Policji. Działania te nie są wystarczające. Tym samym wzmocnienie monitoringu przepisów ruchu drogowego np. zajęcie bus pasów, blokowanie przejazdu poprzez m.in. źle zaparkowane samochody (utrudnianie ruchu np. przejazdu tramwaju czy autobusu na bus pasie), korzystanie z bus pasów przez pojazdy nieuprawnione przyczyni się do usprawnienia ruchu komunikacji miejskiej.

Występuje powszechna, słaba znajomość idei smart city – stąd potrzeba podejmowania działań o charakterze informacyjnym skierowanym do szerokiej grupy mieszkańców Krakowa czy aglomeracji krakowskiej. Działania te, aby były skuteczne i łatwe w odbiorze, wymagają czytelnej formy przekazu, zrozumiałej i akceptowalnej przez mieszkańców. Rozwiązaniem takim może być proponowany inteligentny autobus SMART_BUS, który nie tylko przewozi ludzi (jako środek komunikacji zbiorowej), ale także wykonuje równocześnie wiele innych, równie pożytecznych działań i jest faktycznym miejscem testowania inteligentnych innowacyjnych rozwiązań. Tym samym SMART_BUS jest ciekawym pomysłem na urzeczywistnienie i promowanie Strategii SMART_KOM – na zasadzie widzialnego, medialnego, nowoczesnego, ale także użytecznego rezultatu strategii.

Promowanie idei zrównoważonego transportu – wyświetlacze, prezentowanie informacji na zewnątrz (reklama pro-społeczna).

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, optymalizacja systemów



5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Elementy opisujące projekt:

- typowy autobus miejski wyposażony w uzgodnione z interesariuszami projektu opomiarowanie i czujniki;
- wyposażony w GPS oraz połączenie cyfrowe (ZIKiT/operator on-line może połączyć się z autobusem, autobus wysyła też dane w czasie rzeczywistym);
- kursuje codziennie/zmiennie na innej trasie;
- wyposażony w kamery z przodu i tyłu oraz z boku (cyfrowy sygnał) oraz w środku w wejściu/wyjściu. Kamery w środku – cel: analiza podróży (kodowanie np. twarzy na wejściu i wyjściu z autobusu). Kamery z boku – monitoring wolnych miejsc parkingowych; kamery z przodu – ocena ilości samochodów stojących w korku na skrzyżowaniu – przed SMART_BUS'em);
- możliwość śledzenia tras poruszania się osób/pasażerów w oparciu o wykorzystywanie przetwarzanych informacji (twarzy);
- przetworzenie danych z obrazu video – korelacja pomiędzy prędkością autobusu a wielkością miejsca parkingowego na ulicy (jak wyżej – kamery z boku autobusu);
- np. na dachu moduł służący do pomiaru zanieczyszczenia powietrza;
- pomiar czasu przyjazdu – realny czas poruszania się (dane do innych aplikacji/projektów np. „Jak dojadę”), pomiar odległości wyprzedzania rowerów, wykonywanie zdjęć zajęcia bus pasa, etc.;
- na zewnątrz autobusu panel ledowy z możliwością m.in. wyświetlania czasu dojazdu kolejnego autobusu;
- stół konsultacyjny/infokiosk/panel informacyjny dotykowy zamontowany w przestrzeni autobusu (model tzw. „wrzutni”) – na nim np.: informacje miejskie, możliwość badania mieszkańców – forma ankiety, punkt informacyjny – co dzieje się w mieście, opcjonalnie – informacja o mijanych zabytkach, ważnych dla miasta miejscach, instytucjach, etc.;
- możliwość „pobrania” aplikacji miejskich – w autobusie – na zasadzie hotspot'u;

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Harmonogram realizacji projektu:

3 miesiące – projekt urządzenia (co ma robić) – działania: zaprojektowanie urządzenia, analiza rynku pod kątem dostępności gotowych modułów pomiarowych. Pozyskanie dostępnych na rynku modułów pomiarowych.

6 miesięcy – wyposażenie autobusu w moduły/montaż urządzeń i instalacji oraz test urządzenia i kalibracja systemów.

4 miesiące – wprowadzenie ewentualnych modyfikacji i przygotowanie do wdrożenia.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Z uwagi na fakt, że urządzenie będzie m.in. nagrywało obraz – w tym twarze (uwaga: bez nagrywania dźwięku) to potrzebna jest ekspertyza z zakresu ewentualnych nadużyć w obszarze ochrony danych osobowych – w kierunku niwelowania tychże nadużyć (np. przechowywanie danych tylko do 48 godzin, etc.).

Przekazanie informacji do GIODO, że ma miejsce takie działanie.

Uwarunkowania finansowe:

Przewidywane koszty realizacji projektu: 250.000,00 zł – 300.000,00 zł

Przykładowe koszty szczegółowe:

Koszt modułów pomiarowych – przykład: jakość powietrza: 30.000,00 zł – 50.000,00 zł

Tablice/ekrany ledowe: ok. 10.000,00 zł – 20.000,00 zł

Koszt modułów do zliczania osób wsiadających i wysiadających – kamery nad wejściem do autobusu oraz w środku (koszt do określenia).

Kiosk info (element dotykowy) – do 10.000,00 zł

Okablowanie i montaż urządzeń w autobusie: 10.000,00 zł – 20.000,00 zł

Oprogramowanie dla prototypu: 50.000,00 zł – 150.000,00 zł



Dodatkowo – koszt autobusu miejskiego: 1.200.00,00 zł

Uwarunkowania techniczne:

Wszystkie elementy są możliwe do wykonania, są także dostępne na rynku moduły gotowe.
Oprogramowanie IT integrujące powyższe rozwiązania możliwe do wykonania.

Zasoby ludzkie:

ZIKiT – zlecający ze swoim zespołem pracowniczym oraz podwykonawcy i dostawcy poszczególnych modułów.

AGH jako jednostka badawczo-rozwojowa wspierająca projekt – zalecenia, rekomendacje co do najlepszych rozwiązań.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

ZIKiT – prowadzenie/zarządzanie projektem.

AGH jako jednostka badawczo-rozwojowa wspierająca projekt – zalecenia, rekomendacje co do najlepszych rozwiązań.

8. ODDZIAŁYWANIE

Poprawa jakości komunikacji.

Inne:

- pozyskiwanie danych potrzebnych/integrowanych w innych projektach/rozwiązaniach zapisanych w Strategii SMART_KOM – informacje o zachowaniach w mieście
- posiadanie zintegrowanego systemu zbierania i przetwarzania danych
- zbieranie informacji – mobilne – z miejsc, gdzie się coś dzieje ponadstandardowego (SMART_BUS może przykładowo być oddelegowany na trasy, gdy występuje trudna sytuacja – w celu zbieranie informacji w czasie rzeczywistym, u źródła).
- mobilna stacja pomiaru/rozkładu zanieczyszczeń na trasie przejazdu
- pomysł na test rozwiązania „smart” w Krakowie, czy aglomeracji krakowskiej

Ciekawy pomysł na urzeczywistnienie/promowanie Strategii SMART_KOM – na zasadzie widzialnego, medialnego, nowoczesnego, ale także w pełni użytecznego efektu strategii.

Parametry sukcesu:

- lepsze zarządzanie transportem publicznym, zrównoważonym
- poprawa zarządzania transportem publicznym w mieście
- promowanie idei smart
- rzeczywisty pomiar zachowań ludzi

9. GRUPA DOCELOWA

Grupy docelowe:

- mieszkańcy Krakowa i aglomeracji krakowskiej;
- użytkownicy transportu – rowerzyści, kierowcy, piesi – czyli użytkownicy miasta;
- zarządzający miastem.

10. PARTNERZY

ZIKiT – inicjator projektu.

Partnerzy, dla których gromadzone dane będą przydatne w procesie planowania zrównoważonego transportu multimodalnego lub zapewnienia bezpieczeństwa i poprawy parametrów rozwojowych aglomeracji: ZIKiT, Policja, Straż Miejska, Mieszkańcy (info o zanieczyszczeniu, etc.), gminy – interesariusze (dane o rzeczywistym ruchu, ile osób jeździ na danej trasie, na jakich odcinkach, etc.), Powiatowy Inspektor Ochrony Środowiska (dane o jakości powietrza).

Instytucja naukowo badawcza – np. AGH.



11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

250.000,00 – 300.000,00 zł plus koszt autobusu.

Alternatywne rozwiązanie: zliczanie natężenia ilości podróżujących – zliczanie ręczne (pomiar jednodniowy/jednorazowy) – koszt ok. 750.000,00 zł na terenie aglomeracji, ok. 36 tysięcy roboczogodzin x 20,00 zł.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Ryzyka techniczne – typu: algorytm nie liczy, niska dokładność odczytu (skan twarzy). Działania niwelujące ryzyko: zmiana sprzętu, zmiana metody pomiaru np. kamery zastępujemy zliczaniem ze smartfonów.

Niskiej jakości aplikacja – oprogramowanie/aplikacje złożone, wielość powiązań pomiędzy bazami danych etc. powodujące możliwości zakłóceń.

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Stać

10 lat trwałość autobusu. Trwałość urządzeń – dłuższa. Należy wziąć pod uwagę amortyzację sprzętu, dezaktualizację/starzenie się technologii i konieczność rozwoju/wyposażania pojazdu w nowe technologie.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Możliwość multiplikacji na kolejne pojazdy (autobusy miejskie/aglomeracyjne). Zakłada się w przyszłości multiplikację na np. 10 autobusów oraz wykorzystanie jednostkowych modułów na wiele autobusów miejskich.



1. TYTUŁ PROJEKTU

A.3

MAPA AGLOMERACYJNEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ KOM

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

ZiKiT oraz MobilityHUB (PK)

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

- brak podstawowej informacji o systemie prywatnej komunikacji autobusowej w obszarze aglomeracji krakowskiej (linie, trasy, lokalizacja przystanków, rozkłady jazdy, dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością),
 - negatywny wizerunek systemu wśród mieszkańców KOM niekorzystających z busów,
 - nadmierny udział podróży wykonywanych własnym samochodem z aglomeracji do Krakowa,
 - brak koordynacji przewozów i odjazdów,
 - brak integracji pomiędzy przewoźnikami.
-

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Celem projektu jest inwentaryzacja wszystkich linii prywatnej komunikacji autobusowej operującej na terenie aglomeracji KOM oraz zwizualizowanie i zmapowanie tras w ujęciu aglomeracyjnym.

Opis działań:

- pozyskanie danych o trasach oraz godzinach odjazdów przewoźników prywatnych z ZiKiT oraz Urzędu Marszałkowskiego,
- naniesienie tras na mapę wektorową,
- agregacja podobnego przebiegu tras, odcinków wspólnych różnych linii,
- ustalenie średniej częstotliwości odjazdu autobusów na poszczególnych trasach,
- kontakt z przewoźnikami odnośnie planów dla poszczególnych linii,
- pozyskanie oświadczenia przewoźników odnośnie konieczności poinformowania zarządcy transportu zbiorowego i koordynatora mapy o rezygnacji z operowania na danej trasie lub zmianie warunków zezwolenia,
- analiza możliwego zakresu informacji podawanej na mapie,
- publikacja mapy na wzór stworzonego przez studentów MIT dla Nairobi schematu tras przewoźników prywatnych.



(http://www.digitalmatatus.com/wp-content/uploads/2014/01/Bus-11x17_FINAL_jan27_ver2.pdf)

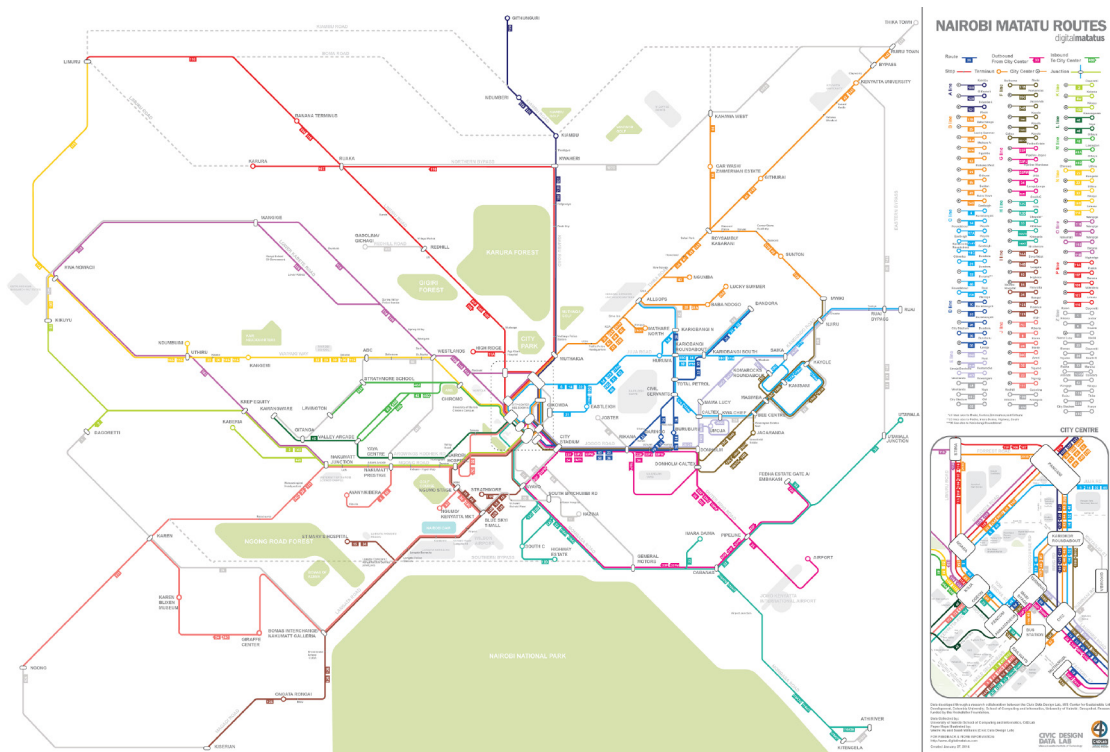


foto: schemat komunikacji busowej w Nairobi.

W przypadku mapy dla aglomeracji krakowskiej schemat zostanie wpisany w mapę topograficzną a wersja online będzie interaktywna



11

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy: działanie wieloletnie

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Brak

Uwarunkowania finansowe:

Koszty:

- pracy 2-3 osób inwentaryzujących przewoźników i nanoszących dane na interaktywną mapę
- pracy grafika tworzącego mapę
- wydruku kilku egzemplarzy mapy w dużym formacie
- okresowej aktualizacji mapy w wersji online

Uwarunkowania techniczne:

Sugerujemy wykorzystanie otwartego narzędzia cartodb.com do zbierania danych o trasach przewoźników.

Zasoby ludzkie:

- 2 przedstawicieli MobilityHUB
- 1 przedstawiciel ZiKiT – koordynator mapy
- 1 przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:
Zgoda na koordynację ze strony ZIKiT

8. ODDZIAŁYWANIE

- poprawa jakości informacji o transporcie zbiorowym w aglomeracji
- poprawa dostępności transportu zbiorowego
- poprawa wizerunku prywatnego transportu zbiorowego
- zasięg geograficzny – Kraków + 14 ościennych gmin

9. GRUPA DOCELOWA

Bezpośrednim odbiorcą projektu są mieszkańcy aglomeracji krakowskiej oraz turyści.

10. PARTNERZY

- MobilityHUB – PK
- ZiKiT
- Urząd Marszałkowski
- Przewoźnicy

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Koszty projektu obejmują następujące elementy:

koszty pracy 2-3 osób inwentaryzujących przewoźników i nanoszących dane na interaktywną mapę
koszty pracy grafika tworzącego mapę
koszt wydruku kilku egzemplarzy mapy w dużym formacie
koszt okresowej aktualizacji mapy w wersji online

Budżet ok. 12 tys. PLN

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

- niechęć przewoźników do przekazywania aktualizacji tras przejazdów i rozkładów jazdy, tym samym ryzyko dezaktualizacji mapy
- brak koordynatorów po stronie podmiotów zarządzających transportem zbiorowym
- kłopoty z przepływem informacji pomiędzy powyższymi podmiotami

W razie braku woli współpracy ze strony ZIKiT oraz UMWM, koordynację przejmie Mobility HUB. Kwestie aktualizacji zostaną wypracowane bezpośrednio pomiędzy zarządzającym mapą a przewoźnikami.

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Brak

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Możliwość multiplikacji projektu na całą aglomerację, a następnie Województwo Małopolskie.



A.4 SZKOLNE PLANY MOBILNOŚCI

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/KOORDYNATOR

Fundacja Partnerstwo dla Środowiska (koordynator), Urząd Miasta Krakowa (Wydział Gospodarki Komunalnej), Politechnika Krakowska, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu (ZIKiT), Fundacja Otwarty Plan i inni.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Stajemy przed koniecznością zmiany i kształtowania nowej „kultury transportowej”. Jak powiedział burmistrz miasta Bogota: „Rozwinięty kraj to nie taki, w którym biedni mają samochody, ale taki, w którym bogaci korzystają z transportu publicznego”.

Jeżeli uświadomi się współczesnej młodzieży, jak ważną kwestią jest wykorzystywanie w podróżach alternatywnych do samochodów osobowych środków lokomocji (środków transportu publicznego, komunikacji pieszej i rowerowej), to te poglądy oraz idące za nimi zachowania, mają szansę być kontynuowane w dorosłym życiu.

Szkolne Plany Mobilności budują kulturę mobilności wśród „użytkowników miasta” poprzez pokazanie rodzicom, urzędnikom, pracodawcom jak można stać się współtwórcą systemu transportu miasta.

Proekologiczny transport przyczyni się równocześnie do ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, w szczególności na jakość powietrza.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Zachęcamy społeczność szkolne do opracowywania autorskiego Planu Mobilności dla swojej szkoły – dostosowanego do jej uwarunkowań, potrzeb i możliwości. Plan Mobilności to zbiór działań, współtworzony i wdrażany przez całą społeczność szkolną, mający na celu ograniczenie ruchu samochodowego w mieście, w szczególności w codziennym dojeżdżaniu do szkoły.

Szkolne Plany Mobilności obejmują inicjatywy dotyczące zapewniania informacji, zwiększania świadomości transportowej oraz poprawy organizacji i infrastruktury dla proekologicznych środków transportu. Adresatami Planów Mobilności są uczniowie, rodzice, nauczyciele, a ich cele szczegółowe to:

- zmniejszenie liczby podróży realizowanych samochodem w dojazdach uczniów, nauczycieli i rodziców do szkoły,



- zapewnienie infrastruktury punktowej i liniowej dla rowerzystów oraz pieszych, poprawę jakości usług transportu publicznego,
- poprawa bezpieczeństwa w czasie podróży,
- promocja środków transportu zapewniających codzienną aktywność fizyczną.

Angażujemy uczniów i uczennice w zespół projektowy, liczący ok. 10-15 osób, który ma za zadanie zaprosić do współpracy uczniów, rodziców, nauczycieli, przedstawicieli instytucji publicznych, organizacji społecznych, sąsiadujących przedsiębiorców oraz lokalne media.

Projekt adresowany jest do szkół, do których uczęszcza powyżej 300 uczniów, ponieważ takie są istotnym codziennym „generatorem ruchu” transportowego.

Działanie związane z wypracowaniem Planu Mobilności wymaga 8 tygodni, plan ten następnie jest wdrażany, aktualizowany i doskonalony. Przewidujemy 2 terminy uruchomienia prac nad Planem Mobilności w trakcie roku szkolnego – wrzesień/październik albo kwiecień/maj.

Opracowanie Planu Mobilności to seria systematycznych działań podejmowanych przez zespół projektowy:

Ocena aktualnej sytuacji:

- opracowanie ankiety z wykorzystaniem narzędzi internetowych,
- przeprowadzenie badania ankietowego wśród kolegów, rodziców, nauczycieli,
- opracowanie procentowych wyników badania sondażowego na wykresach kołowym i słupkowym,
- zbadanie warunków dojazdu do szkoły różnymi środkami transportu.

Wypracowanie idealnej (docelowej) sytuacji:

- stworzenie koncepcji rozwiązań usprawniających dojazd do szkoły różnymi środkami transportu.

Wdrażanie i doskonalenie rozwiązań, aby przejść z aktualnej do idealnej sytuacji (w tym małe inwestycje):

- przedstawienie wypracowanych postulatów dyrekcji szkoły, przedstawicielom samorządów wchodzących w skład obszaru metropolitalnego lub przedstawicielom lokalnych organizacji społecznych.

Pozyskanie partnerów dla zapewniania trwałości rozwiązań:

- współpraca ze środowiskiem lokalnym w zakresie wdrażania wypracowanych rozwiązań usprawniających dojazd do szkoły.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Rok szkolny 2015/2016, od września 2015.

Edycja 1 (rok 1)

Faza 1: przygotowawcza

Faza 2: rekrutacja pierwszej grupy szkół (20)

Faza 3: realizacja autorskich planów mobilności

Faza 4: ewaluacja i komunikacja efektów osiągniętych

Edycja 2 (rok 2)

Faza 1: przygotowawcza

Faza 2: rekrutacja drugiej grupy szkół (20) oraz kontynuacja pracy ze szkołami z grupy pierwszej

Faza 3: realizacja autorskich planów mobilności oraz doskonalenie planów z grupy pierwszej

Faza 4: ewaluacja i komunikacja efektów osiągniętych

Edycja 2 (rok 3)

Faza 1: przygotowawcza

Faza 2: rekrutacja trzeciej grupy szkół (20) oraz kontynuacja ze szkołami z grupy pierwszej i drugiej



Faza 3: realizacja autorskich planów mobilności oraz doskonalenie planów z grupy pierwszej i drugiej

Faza 4: ewaluacja i komunikacja efektów osiągniętych

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU:

Uwarunkowania prawne:

1. Kwestia ochrony danych osobowych (potrzebne są informacje o dojazdach uczniów do szkoły – skąd, dokąd, czym)
2. Uregulowania prawne dot. terenu szkoły
3. W przypadku małych inwestycji (np. stojaki rowerowe) na terenach prywatnych wymagane będą uzgodnienia między stronami

Uwarunkowania finansowe:

1. Koszty związane z organizowaniem pracy zespołu projektowego, w tym szkolenia, wizyty studyjne, angażowanie partnerów itp.
2. Koszt ekspertów/doradców zewnętrznych
3. Koszty związane z analizami dojazdów (ankiety, aplikacje IT itp.)
4. Koszty związane z proponowanymi rozwiązaniami, w tym małe inwestycje (np. stojaki rowerowe, zabezpieczenia itp.)
5. Koszty monitorowania efektów
6. Koszty komunikacji & PR

Źródła finansowania:

1. Budżet szkoły
2. Budżet Miasta Krakowa
3. Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie
4. Środki niepubliczne
5. Małopolski Regionalny Program Operacyjny
6. Programy pomocowe UE i inne

Uwarunkowania techniczne:

1. Rozwiązania IT dot. zbierania, gromadzenia, analizowania i raportowania danych dot. dojazdów /docierania uczniów do szkoły.
2. Technologie dot. wizualizacji/mapowania dojazdów/docierania uczniów do szkoły (w czasie rzeczywistym i nie tylko)

Zasoby ludzkie:

1. Zespoły projektowe funkcjonujące w szkole potrzebują nabyć wiedzę, umiejętności i kompetencje w zakresie przygotowania i realizowania planów mobilności (inwestycja w zasoby ludzkie).
2. Eksperti/doradcy w zakresie wspierania procesu przygotowania planów mobilności w szkole.
3. Budowanie klimatu poparcia i zrozumienia dot. rozwiązań generowanych za pośrednictwem planów mobilności w instytucjach publicznych odpowiedzialnych za sprawy transportowe.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

1. Deklaracja Prezydenta Miasta w sprawie zasadności przygotowywania i wdrażania planów mobilności w szkołach dla usprawnienia zarządzania transportem w mieście (realizacja polityki zrównoważonego transportu Miasta Krakowa).
2. Organizowanie i uprawnianie zespołów projektowych w szkole (tworzenie dla nich pól do działania).
3. Zgody i poparcie dyrekcji szkoły.
4. Przychylność/poparcie/współpraca rodziców, opiekunów, nauczycieli.
5. Poparcie/wrażliwość instytucji publicznych odpowiedzialnych za sprawy transportowe.

Uwarunkowania inne:

1. Szkolne plany mobilności muszą być uwzględnione jako podstawowy/niezbędny element polityki transportowej miasta oraz Strategii Rozwoju Krakowa 2030.
2. Uwzględnienie efektów realizowanych planów mobilności w monitoringu oraz w cyklicznych kompleksowych badaniach ruchu w mieście.



8. ODDZIAŁYWANIE

1. Korzyści dla społeczności szkolnych – doskonalenie dojazdów do szkoły.
2. Korzyści dla użytkowników systemu transportowego Miasta (pasażerów, kierowców, rowerzystów), ale także dla planistów i decydentów – usprawnienie przemieszczania się po mieście.
3. Korzyści dla środowiska naturalnego (redukcja ruchu kołowego przekłada się na poprawę jakości powietrza, zmniejszenie hałasu, poprawę bezpieczeństwa na drogach).
4. Korzyści dla zdrowia i jakości życia – bardziej aktywni i odpowiedzialni obywatele (więcej podróży pieszych, rowerowych).
5. Korzyści w postaci dostosowania przestrzeni miejskiej do potrzeby mieszkańców w przeciwieństwie do potrzeb samochodów (planning for people!).
6. Korzyści związane z włączeniem użytkowników miasta (społeczności szkolne) jako współdecydujących w zakresie realizacji polityki transportowej miasta oraz Strategii Rozwoju Krakowa 2030, w szczególności w zakresie efektywniejszego wydatkowania środków z budżetu miasta.

9. GRUPA DOCELOWA

Szkoły mające powyżej 300 uczniów – publiczne i niepubliczne – zlokalizowane na terenie gminy Kraków – jako generatory ruchu w mieście.

Nabór szkół w roku pierwszym będzie bazował na jednej wybranej dzielnicy Krakowa w celu wypracowania wystandaryzowanego, skalowalnego modelu wspierania przygotowania i realizowania szkolnych planów mobilności. W kolejnych latach projektu, kolejne dzielnice będą włączone do projektu tak, aby docelowo dać możliwość przygotowania planu mobilności wszystkim szkołom w Krakowie.

10. PARTNERZY

Partnerzy projektu: Fundacja Partnerstwo dla Środowiska (koordynator), Urząd Miasta Krakowa (Wydział Gospodarki Komunalnej), Politechnika Krakowska, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu (ZIKiT), Fundacja Otwarty Plan i inni – budować zdolności szkół do przygotowania i realizowania szkolnych planów mobilności oraz uwzględniać ich wnioski/proponycje w realizacji polityki transportowej miasta oraz Strategii Rozwoju Krakowa 2030.

Dodatkowi partnerzy: wybrane Rady Dzielnic, Komisje Rady Miasta Krakowa – tworzenie klimatu poparcia dla szkolnych planów mobilności oraz uwzględniania ich efektów w realizacji polityki miasta.

Uczestnicy projektu: szkoły (w sumie 60 placówek) – przygotowują i realizują autorskie szkolne plany mobilności.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

1. Koszty związane z organizowaniem pracy zespołu projektowego, w tym szkolenia, wizyty studyjne, angażowanie partnerów itp.
2. Koszt ekspertów/doradców zewnętrznych.
3. Koszty związane z analizami dojazdów (ankiety, aplikacje IT itp.).
4. Koszty związane z proponowanymi rozwiązaniami, w tym małe inwestycje (np. stojaki rowerowe, zabezpieczenia itp.).
5. Koszty monitorowania efektów.
6. Koszty komunikacji & PR.

Szacunkowy całkowity koszt: 740.000 PLN



12. ANALIZA BARIER I RYZYK

- Pozyskiwanie danych w ciągły i systematyczny sposób może okazać się trudne.
 - Kwestie związane z ochroną danych osobowych będą miały kluczowe znaczenie.
-

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Zapewnienie trwałości efektów wiąże się z wpisaniem priorytetu i metodyki planów mobilności jako stałego elementu programowania rozwoju Miasta Krakowa oraz Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Zakładamy, że w wyniku projektu taki cel zostanie osiągnięty.

Oczekuje się, że poszczególne szkoły realizujące plany mobilności będą je kontynuowały z uwagi na korzyści, które z nich wynikają dla społeczności szkolnej.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Projekt zakłada wypracowanie modelu organizowania i wspierania procesu przygotowania i realizowania szkolnych planów mobilności w skali wybranej dzielnicy Krakowa, który w kolejnych latach będzie mógł być multiplikowany w kolejnych dzielnicach Krakowa. Plan ten w kolejnych latach będzie docelowo objęty szkolnymi planami mobilności wszystkie szkoły w Krakowie.

Wypracowany model może być również powielany w innych miastach w Polsce i zagranicą.



1. TYTUŁ PROJEKTU

A.5

STANDARYZACJA ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH W KOM

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Aglomeracyjna Rada Mobilności (po powołaniu) / Stowarzyszenie Metropolia Krakowska

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Projekt dotyczy czterech podstawowych grup problemów:

- niska jakość infrastruktury komunikacyjnej zwłaszcza na terenie aglomeracji (poza terenem miasta Kraków),
 - występowanie wypadków z udziałem niechronionych uczestników ruchu z uwagi na niedostatki infrastrukturalne w obrębie przystanków, zajezdni etc. (dotyczy to głównie obszaru aglomeracji krakowskiej poza miastem Kraków),
 - zbyt duży udział podróży własnym samochodem z terenu aglomeracji i obrzeży miasta Kraków, do obszaru szerokiego centrum miasta, wynikający z niskiej dostępności i jakości infrastruktury komunikacyjnej,
 - wzmocnienie/koordynacja działań inwestycyjnych pomiędzy partnerami ZIT.
-

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Przygotowanie zwięzłego opracowania standardów infrastruktury komunikacyjnej obszaru KOM będzie obejmować wypracowanie/określenie następujących grup standardów:

- standardy dla infrastruktury rowerowej, w tym dróg dla rowerów, ciągów pieszo-rowerowych, pasów rowerowych, kontrapasów, parkingów rowerowych, w oparciu o standardy rowerowe obowiązujące w Krakowie,
 - standardy dla infrastruktury przystankowej wraz z dojazdami, w tym perony, wiaty, wyposażenie, informacja pasażerska,
 - standardy dla parkingów B+R, P+R, K+R,
 - standardy dla terminali przesiadkowych, w tym odległości pomiędzy peronami, infrastruktura zwiększająca bezpieczeństwo przesiadki,
 - standardy dla linii autobusowych, w tym odległości pomiędzy przystankami,
 - standardy dla infrastruktury drogowej, w tym stanu nawierzchni oraz nośności.
-

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy: 24 miesiące



7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Brak

Uwarunkowania finansowe:

Koszty obejmują: wykonanie opracowania standardów oraz konsultacje dokumentów – ok. 25.000,00 zł.

Źródło finansowania: Stowarzyszenie Metropolia Krakowska ze środków własnych (partycypacja w koszcie realizacji projektu wszystkich członków stowarzyszenia).

Uwarunkowania techniczne:

Brak

Zasoby ludzkie:

Koordinator ze strony Aglomeracyjnej Rady Mobilności / Stowarzyszenia Metropolia Krakowska.

Zespół ekspercki ds. standaryzacji rozwiązań transportowych – przykładowo Politechnika Krakowska.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Zawiązanie Aglomeracyjnej Rady Mobilności.

Wsparcie Stowarzyszenia Metropolia Krakowska.

Zgoda interesariuszy na przygotowanie opracowania.

Przyjęcie przez Rady Gmin aglomeracji krakowskiej oraz Miasto Kraków wypracowanych standardów.

8. ODDZIAŁYWANIE

Oddziaływania projektu obejmą następujące obszary:

- poprawa jakości infrastruktury transportowej w aglomeracji,
- poprawa dostępności do transportu zbiorowego,
- poprawa wizerunku transportu zbiorowego,
- zasięg geograficzny – Kraków + 14 ościennych gmin,
- zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu,
- uproszczenie procedur administracyjnych.

9. GRUPA DOCELOWA

Bezpośrednim odbiorcą projektu są mieszkańcy aglomeracji krakowskiej oraz turyści.

10. PARTNERZY

Aglomeracyjna Rada Mobilności.

Stowarzyszenie Metropolia Krakowska.

Politechnika Krakowska.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Koszty obejmują: wykonanie opracowania standardów oraz konsultacje dokumentów.

Planowany budżet: ok. 25.000,00 zł

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Brak woli politycznej ze strony gmin aglomeracji krakowskiej do przygotowania standardów.



13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Projekt może wyznaczać standardy rozwiązań transportowych w perspektywie do 2020. W trakcie realizacji projekt należy poddać rewizji pod kątem zmieniających się technologii, a także oczekiwań społeczności lokalnych aglomeracji krakowskiej. Możliwe, że w swej formule będzie on aktualny także po roku 2020. Weryfikacja i aktualizacja wprowadzonych zmian będzie już zadaniem nisko kosztowym i łatwym do przeprowadzenia z uwagi na posiadanie punktu odniesienia – wypracowanych standardów.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Poziom multiplikacji: z aglomeracji krakowskiej na województwo małopolskie.



ZINTEGROWANY SYSTEM INFORMACJI O PARKINGACH

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

ZiKiT

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Od kilku lat obserwujemy znaczny wzrost liczby samochodów w przestrzeni miejskiej. Wraz ze wzrostem liczby samochodów nie zwiększa się niestety, przestrzeń do parkowania. Problem, który można zaobserwować, dotyczy wzmożonego ruchu w centrach miast, który generują kierowcy szukający wolnych miejsc parkingowych. Obecnie trudno oszacować skalę tego problemu. Koncern Siemens szacuje, że udział takiego ruchu może sięgać nawet 40% globalnego ruchu pojazdów w centrach miast. Podobne statystyki przedstawia firma StreetSmart, która specjalizuje się w rozwiązaniach telematycznych dla parkingów wskazując, że 30-50% zatłoczenia w mieście powodują kierowcy jeżdżący w kółko w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Projekt przewiduje rozbudowę inteligentnych systemów transportowych o funkcję naprowadzania kierowców na wolne miejsca parkingowe. System powinien obejmować zarówno parkingi prywatne, jak i parkingi miejskie. W przyszłości można rozważyć włączenie do systemu przestrzeni parkingowych znajdujących się w obrębie miejskiej strefy parkowania.

W pierwszej kolejności do systemu można włączyć te parkingi, które gromadzą już informację o zajętości miejsc. Następnie trzeba określić, które parkingi miejskie należy wyposażyć w narzędzia do zliczania wolnych miejsc postojowych i zintegrować je z systemem.

System mógłby przekazywać informację dla kierowcy na kilka sposobów:

- z wykorzystaniem tablic informacyjnych znajdujących się bezpośrednio przy parkingach, jak również w okolicach tych parkingów,
- z wykorzystaniem tradycyjnych miejskich systemów informacji drogowej,
- przy pomocy aplikacji mobilnej zintegrowanej z systemem GPS, która w trybie nawigacji, będzie pokazywać kierowcy na mapie zajętość najbliższych parkingów oraz parkingów w okolicy miejsca, do którego zmierza kierowca,
- kolejnym miejscem, który może podawać informację, jest interaktywna mapa internetowa, która ułatwi kierowcy planowanie podróży,



- możliwe jest wyposażenie systemu w dodatkowe informacje – np. informacja o dostępności rowerów w wypożyczalniach/stacjach (możliwość przesiadania się z samochodu, komunikacji zbiorowej na rower).

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

1 rok na integrację parkingów posiadających system zliczania wolnych miejsc.

1-szy i 2-gi rok na integrację wybranych parkingów, które takiego systemu nie posiadają.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU:

Uwarunkowania prawne:

Planując realizację projektu należy przeprowadzić analizę następujących uwarunkowań prawnych:

- zarządzanie danymi zebranymi w systemie i ich udostępnianie,
- ograniczenia stosowania metod bazujących na wideodetekcji, przy założeniu, że system nie rejestruje informacji wizualnej, a tylko ją przetwarza.

Uwarunkowania finansowe:

Projekt będzie wymagał kilku stopni finansowania:

- finansowanie etapu opracowania architektury systemu oraz budowy bazowych elementów, które pozwolą na łatwe skalowanie systemu w przyszłości,
- finansowanie przyłączenia parkingów, które posiadają system zliczania wolnych miejsc parkingowych,
- finansowanie przygotowania niezbędnej infrastruktury wymaganej do wdrożenia systemów zliczania wolnych miejsc na wybranych parkingach miejskich,
- finansowanie wdrożenia systemu w strefie miejskiej.

Kolejne etapy finansowania mogą być realizowane stopniowo, a środki na realizację mogą być pozyskiwane z różnych źródeł, w tym ze środków unijnych.

Uwarunkowania techniczne:

Z technicznego punktu widzenia podpięcie do systemu parkingów, które posiadają zainstalowane systemy zliczania wolnych miejsc postojowych nie jest skomplikowane. W takim wypadku wymagane jest jedynie połączenie z Internetem i opracowanie oprogramowania, które w czasie rzeczywistym będzie przysyłać informację na serwer. Informacja zgromadzona na tym serwerze może być łatwo udostępniana podmiotom zainteresowanym przetwarzaniem tych danych.

W przypadku braku odpowiedniej infrastruktury na parkingach, wymagane będzie zainstalowanie odpowiednich systemów zliczających:

- na mniejszych parkingach mogą to być systemy bazujące na kontroli wjazdu (szlabany, itp.),
- na parkingach zadaszonych lub wielopoziomowych można zastosować czujniki montowane przysufitowo,
- na małych i średnich parkingach, na których miejsca są ściśle oznaczone zalecaną technologią są czujniki montowane w podłożu,
- na parkingach rozległych i w strefie miejskiej warto rozważyć zastosowanie systemów wideodetekcji.

Istotną kwestią z technologicznego punktu widzenia jest opracowanie metod informowania kierowców o wolnych miejscach. Opcje, z których można tutaj skorzystać zostały wymienione w punkcie 5 – „Opis produktu projektu oraz opis działań głównych”.

Zasoby ludzkie:

Projekt powinien zostać powierzony firmie z doświadczeniem w integracji systemów parkingowych i systemów sieciowo-programowych.

Dodatkowo do realizacji projektu powinien zostać powołany koordynator ze strony zarządcy systemu, którego zadaniem byłaby współpraca zarówno z wykonawcą systemu, jak również komunikacja z podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie parkingami, wybranymi do przyłączenia do systemu.



Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Na etapie włączania parkingów miejskich do systemu, wszelkie uwarunkowania organizacyjno-zarządcze mieszczą się w zakresie decyzyjnych struktur miejskich. Przy włączaniu parkingów prywatnych do systemu należy wypracować model współpracy z zarządcami tych parkingów.

8. ODDZIAŁYWANIE

Systemy naprowadzania kierowców na wolne miejsca parkingowe były testowane już w niektórych miastach w Niemczech. Z testów wynika, że:

- o co najmniej 15% wzrasta zajętość parkingów objętych systemem,
- o 30% skraca się droga do miejsca parkowania,
- blisko o połowę skraca się czas na znalezienie wolnego miejsca do zaparkowania,
- zwiększa się liczba wolnych miejsc do zaparkowania przy ulicach.

Realizując projekt można założyć, że odpowiednie wdrożenie systemu, mogłoby jednocześnie promować korzystanie z komunikacji miejskiej. System poza informowaniem o wolnych miejscach na parkingach może również proponować kontynuację podróży komunikacją miejską.

(Dalsze rozwinięcie w punkcie **9 Grupa docelowa.**)

9. GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy miast – korzyści:

- lepsze planowanie podróży (również w czasie rzeczywistym),
- możliwość podejmowania alternatywnych decyzji w przypadku wzmożonego ruchu na drogach (zostawienie auta na lokalnym parkingu i skorzystanie z komunikacji miejskiej).

Zarządcy parkingów – korzyści:

- efektywniejsze wykorzystanie miejsc,
- w przypadku pełnego wypełnienia parkingu kierowcy będą powiadomieni o tej informacji zanim dojadą na dany parking.

10. PARTNERZY

- zarządcy parkingów miejskich i parkingów prywatnych,
- integrator systemu – firma z doświadczeniem w zakresie integracji systemów parkingowych i systemów telekomunikacyjnych. Rolą integratora będzie zaproponowanie otwartej i skalowalnej architektury systemu wraz z przygotowaniem bazowych komponentów,
- firmy zainteresowane przetwarzaniem danych zebranych przez system i przekazywaniem ich dalej w przyjaznej dla użytkownika formie (aplikacja mobilna, interaktywna mapa internetowa).

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Budżet projektu zależy od zasięgu projektu i od tego, czy kolejne parkingi włączane do systemu posiadają już systemy zliczania wolnych miejsc parkingowych, czy też należy je dopiero wdrożyć.

Opracowanie pierwszego etapu projektu – projekt architektury systemu i budowa komponentów bazowych, to koszt rzędu 200.000,00 zł.

Włączenie parkingów posiadających systemy zliczania wolnych miejsc, to koszt ok. 10.000,00 zł od jednego parkingu. Koszty przyłączenia nowych parkingów wraz z montażem systemów zliczania miejsc to koszt ok. 400,00 zł od jednego miejsca postojowego (orientacyjna cena dla technologii czujników montowanych w podłożu).

Koszty urządzeń informacyjnych:

– tablica informacyjna (1 szt. LCD ok. 30.000,00 zł z montażem, tablice w technologii led to koszt do 70.000,00 zł),

- aplikacja mobilna (przy wykorzystaniu istniejących map np. google) to ok. 100.000,00 zł (na całość).



Uwaga: przedstawione powyżej koszty nie przewidują kosztów włączenia w system ulic np. strefy płatnego parkowania. Wymaga to osobnej kalkulacji.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Potrzebny jest czas i zasoby finansowe na przyłączanie kolejnych parkingów do systemu.

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Projekt po etapie wdrożenia jest w pełni funkcjonalny i może być z powodzeniem stosowany w trybie ciągłym bez ponoszenia większych kosztów na jego utrzymanie.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Multiplikacja projektu może mieć zarówno charakter lokalny jak również rozproszony.

1. Multiplikacja lokalna, jest związana ze skalowaniem projektu w tym samym mieście, poprzez włączanie do systemu kolejnych parkingów lub też stopniowym włączaniem obszarów w ramach strefy parkowania.
 2. Multiplikacja rozproszona dotyczy stosowania dobrych praktyk, wypracowanych podczas wdrożenia w jednym mieście w kolejnych miastach zainteresowanych wdrożeniem podobnego systemu.
-



1. TYTUŁ PROJEKTU

A.7

WIDEODETEKCJA DO STEROWANIA RUCHEM ROWEROWYM W KRAKOWIE

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/KOORDYNATOR

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie we współpracy z Katedrą Telekomunikacji Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie i ewentualnym inwestorem prywatnym.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Projekt wspiera zmniejszenie hałasu i zanieczyszczeń powietrza emitowanych przez pojazdy oraz zmniejszenie kongestii (zatorów ulic), a także strat czasu poświęcanego na dojazd przez usprawnienie (przyśpieszenie, zwiększenie płynności) ruchu rowerów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Projekt wpływa także na podniesienie jakości życia mieszkańców, m.in. przez obniżenie kosztów prywatnego transportu.

Projekt pozwala również zarządcy drogi poznać realne natężenia ruchu rowerowego na poszczególnych relacjach w czasie rzeczywistym i dzięki temu modyfikować programy sterujące sygnalizacją świetlną, poprawiając jej efektywność.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH:

Zakres/etapy projektu:

- **Etap 1 – badawczy:** stworzenie i kalibracja algorytmu detekcji obiektów ruchomych przy użyciu standardowych metod segmentacji obiektów ruchomych z tła oraz klasyfikacji obiektów (bieżące jest to już realizowane – przed rozpoczęciem de facto projektu),
- **Etap 2 – inwestycyjny:** zakup kamer, integracja z systemem sterowania ruchem,
- **Etap 3 – wdrożeniowy:** w tej fazie projektu nastąpi zdobywanie doświadczenia eksploatacyjnego.

Po zakończeniu projektu będzie on stanowił część systemu sterowania ruchem w Krakowie, projekt będzie mógł być rozszerzany o kolejne skrzyżowania i będzie komercyjnie dostępny dla innych podmiotów (miast).

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU:

- **Etap 1 – badawczy,** miesiące 0-6.
- **Etap 2 – inwestycja,** miesiące 4-8.
- **Etap 3 – wdrożenie,** w tym ocena ex-post, miesiące 8-18 (do 24), z przyczyn technicznych istotne jest, aby projekt obejmował wszystkie pory roku, stąd sześciomiesięczna rezerwa.
- **Etap 4 – eksploatacja,** rozszerzenie, komercjalizacja – jako przedłużenie projektu po jego zakończeniu.



7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Nie dotyczy, ewentualne problemy mogą być związane z ponadstandardowym rozszerzeniem projektu (analiza wypadków na podstawie rejestrów z kamer video).

Uwarunkowania finansowe:

Projekt jest skalowalny, czyli może być realizowany w obszarze jednego skrzyżowania, choć właściwe jest prowadzenie go w możliwie dużym obszarze sieci, tzn. co najmniej 10 skrzyżowań.

Projekt wymaga dofinansowania badań, zakupu sprzętu, jego instalacji, konfiguracji i sprzężenia z istniejącymi systemami sterowania ruchem.

Szacunkowe koszty wynoszą ok. 1.000.000,00 zł – jest to koszt dla 12 skrzyżowań, z czego ok. 50% można potencjalnie pozyskać na rynku jako inwestycja partnera biznesowego (do negocjacji).

Uwarunkowania techniczne:

Aktualne systemy niekiedy mogą powodować fałszywe wzbudzenie przez światła odbijające się w wodzie. Co więcej nie oferuje się oprogramowania, które mogłoby wykrywać rękę sygnalizującą zmianę kierunku jazdy. Są natomiast wyniki badań naukowych, potwierdzających możliwość stworzenia takich systemów.

Idealnie byłoby, gdyby kamera była umieszczona tak, aby rowerzystę widzieć od tyłu lub przodu, a nie z profilu. W przypadku, kiedy rowerzysta będzie widziany z profilu, detekcja ręki sygnalizującej zamiar skrętu będzie utrudniona.

Zasoby ludzkie:

Zespół ekspertów Katedry Telekomunikacji Akademii Górniczo-Hutniczej:

- kierownik zespołu (profesor zwyczajny),
 - trzech adiunktów,
 - dwóch asystentów (patrz pkt. 11)
- Zespół ekspertów Stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów (dwie osoby).
- Inwestor prywatny.
 - Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

AGH: Wymagany kierownik zespołu naukowego (profesor zwyczajny).

ZIKIT: wymagany kierownik projektu, odpowiedzialny za nadzór nad przetargiem i integracją

8. ODDZIAŁYWANIE

Zbieranie statystyk na temat ruchu rowerów (prędkość i kierunek jazdy) w dalszej perspektywie będzie przyczyniać się do poprawienia jakości sterowania sygnalizacją świetlną, jeśli sama wideodetekcja nie będzie idealna. W szczególności może to pomóc w sytuacji, kiedy ruch ten będzie mocno niejednorodny (np. w godzinach 10:00-12:00, 90% rowerzystów jadących w kierunku przeciwnym do kamery skręca w prawo). W takiej sytuacji decyzje co do włączenia świateł mogłyby być odpowiednio modyfikowane w oparciu o te dane statystyczne, korygując przepustowość skrzyżowania i (potencjalnie) zmniejszając straty czasu użytkowników. Jest to przedsięwzięcie innowacyjne w skali globalnej.

Zbieranie całoroczne danych/statystyk ruchu rowerowego (takie działania nie są w Polsce jeszcze prowadzone).

9. GRUPA DOCELOWA

Bezpośrednią grupą docelową są rowerzyści użytkownicy (dojeżdżający do pracy/szkoły), mieszkający lub pracujący w miejscach obsługiwanych obecną lub niebawem powstającą infrastrukturą rowerową (drogami dla rowerów) z sygnalizacją świetlną.

Pośrednią grupą docelową są rowerzyści potencjalni (obecnie niekorzystający z roweru), którzy zaczną korzystać z roweru, kiedy czas przejazdu się skróci wskutek lepszego sterowania sygnalizacją.

Pośrednią grupą docelową jest też ogół mieszkańców Krakowa, którzy będą korzystać z faktu, że wzro-



śnie udział podróży rowerem, zatem zmniejszy się zatłoczenie ulic, spadną emisje zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów oraz hałas i zajęcie terenu.

10. PARTNERZY

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.
Akademia Górniczo-Hutnicza, Katedra Telekomunikacji.
Stowarzyszenie Miasta Dla Rowerów.
Inwestorzy prywatni (dokładne dane – do potwierdzenia).

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

AGH:

Zakłada się pracę 4 pracowników naukowych, przez 6 miesięcy, każdy na 1/2 czasu pracy.
Kierownik zespołu naukowego (profesor zwyczajny): 3 osobomiesiące × stawka 13.000,00 zł = 39.000,00 zł
3 × adiunkt: 3 × 3 osobomiesiące × stawka 6.400,00 zł = 3 × 19.200,00 zł = 57.600,00 zł
2 × asystent/doktorant: 2 × 3 osobomiesiące × stawka 4.060,00 zł = 2 × 12.180,00 zł = 24.360,00 zł
Łącznie: 120.960,00 zł
Stawki zgodne ze stawkami AGH:
http://home.agh.edu.pl/~solidagh/pliki/AGH_porozumienie.pdf

Do tego:

Koszty pracy pracodawcy (według obowiązujących stawek, tj. ok. 20,74%).

Koszty pośrednie AGH (30%).

Łącznie: 189.861,00 zł

Koszty inwestycyjne: ok. 500.000,00 – 800.000,00 zł.

Możliwy wkład prywatnego inwestora.

Projekt w zakresie inwestycyjnym jest skalowalny, przy czym optymalne jest stworzenie systemu, którego koszt oszacowano na ok. 800.000,00 zł.

Koszty nadzoru i koordynacji (ZIKiT) – do ustalenia.

Koszty konsultacji Stowarzyszenia Miasta dla Rowerów: do 30.000,00 zł

Założenie: 1 skrzyżowanie to 8 kamer oraz zestaw wyposażenia dodatkowego to ok. 80.000,00 zł, ale nie wszystkie skrzyżowania będą wymagały aż 8 sztuk kamer.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Ruch rowerzystów w grupie będzie prawdopodobnie problemem znacznie większym niż rozróżnianie rowerzystów i pieszych. W przypadku wykrycia kilku rowerzystów w niewielkiej odległości od siebie, nie będziemy wiedzieć, czy mamy do czynienia z grupą, która zamierza podjąć tę samą decyzję co do dalszego kierunku jazdy, czy z przypadkowym „zagęszczeniem ruchu”. W przypadku grupy, która chce skręcić w tym samym kierunku, zapewne nie wszyscy będą sygnalizować zamiar skrętu – taka sytuacja będzie wyglądać dokładnie tak samo, jak w przypadku, gdy część rowerzystów zamierza jechać prosto, a część skręcić.

Ponadto oceny w trakcie projektu będzie wymagała kwestia rzeczywistego usprawnienia czasu przejazdu rowerzysty przez skrzyżowanie.



13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Projekt po zakończeniu będzie kontynuowany w trybie normalnej eksploatacji urządzeń, gromadzone dane będą wykorzystywane w miarę potrzeby i możliwości do korekt pracy sygnalizacji świetlnej (i będą publikowane w celach informacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych, wskazując rzeczywisty poziom ruchu rowerowego).

Ponadto projekt będzie podstawą do komercjalizacji przedsięwzięcia i wykorzystania know-how (algorytmy, procedury) w innych miastach.

Będzie mógł być również rozszerzany na inne skrzyżowania w Krakowie, w miarę potrzeb i zweryfikowanych w ramach projektu możliwych do uzyskania korzyści.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Projekt będzie mógł być wykorzystywany na zasadach komercyjnych przez innych zarządców dróg, jako oprogramowanie i procedura.



1. TYTUŁ PROJEKTU

A.8 KRAKÓW MOBILITY BROKER

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Urząd Miasta Krakowa

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Obecnie Kraków jest jednym z trzech najbardziej zanieczyszczonych miast w Unii Europejskiej. Bez względu na konieczność jest podejmowanie działań, o różnej skali oddziaływania, jak też wdrażania różnorodnych technologii oddziaływania, które w efekcie przyczyniają się (bezpośrednio lub pośrednio) do obniżania poziomu zanieczyszczenia w mieście Kraków. Proponowany projekt wpisuje się w to zalecenie.

Ponadto Miasto Kraków przygotowało plan urbanistyczny zakładający zrekonstruowanie geometrii pierwszej obwodnicy wokół wpisanego na listę UNESCO Starego Miasta, obejmujący przekształcenie jednego pasa ruchu samochodowego na pas rowerowy, co doprowadzi do stworzenia ulic jednokierunkowych. Strategicznym celem tego planu jest zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza poprzez zmniejszenie ruchu drogowego. Stworzenie Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności planowane jest w ramach innego działania/projektu, natomiast realizacja niniejszego projektu jest wysoce pożądana dla zwiększenia ilości inteligentnego oprogramowania w tym zakresie.

Warto także uzupełnić, że Kraków jest znany na świecie jako tzw. „dolina beaconów”. Popularność technologii wynika z faktu, że została ona opracowana przez kilka lokalnych (krakowskich), nowo powstałych firm i jest obecnie promowana na całym świecie. Sygnalizatory ruchu, czyli beacons to małe chipy, które umożliwiają identyfikację przedmiotów (np. elementów infrastruktury) przy użyciu technologii Bluetooth korzystającej z małej ilości energii. Użytkownicy mogą zobaczyć te przedmioty na swoich smartfonach. Proponowany projekt wykorzystuje wspomnianą technologię. Słabe zaspokojenie potrzeby działania pro bono w obszarach wzbudzających powszechne uznanie.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Od co najmniej roku, Miasto Kraków planuje wdrożenie dedykowanej aplikacji na smartfony dla swoich mieszkańców, która będzie na co dzień wspierać ich mobilność. Projekt zakłada zintegrowanie różnych istniejących aplikacji (np. planowania podróży, kart Krakowskiej Komunikacji Miejskiej, itd.), dla zapewnienia użytkownikom w mieście wszechstronnego narzędzia do planowania i zarządzania podróżą.



Za pomocą kilku kliknięć, użytkownicy będą mogli otrzymać informacje o sposobie podróży (środku transportu, czasie, kosztach, informacji zdrowotnych i środowiskowych), zatwierdzić bilety lub opłaty za wynajem samochodu (w przypadku wspólnie użytkowanych samochodów lub rowerów) i inne. Użytkownicy będą otrzymywali także informację zwrotną z aplikacji dotyczącą ich dotychczasowej mobilności oraz porady, jak zaoszczędzić pieniądze i czas poruszając się po mieście. Zostanie zorganizowany także program lojalnościowy w celu promowania zrównoważonej mobilności.

Aplikacja Mobility Broker będzie dostępna na obszarze miasta i regionu miejskiego Krakowa (KOM), ale integracja różnych usług (Krakowskiej Karty Miejskiej oraz wspólnie wykorzystywane samochody i rowery) będzie możliwa tylko w obszarze Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności w centrum miasta.

Celem projektu jest:

- stworzenie korytarza ulic miejskich z w pełni inteligentnymi narzędziami mobilności w celu poprawy jakości powietrza w zabytkowym centrum Krakowa,
- zintegrowanie infrastruktury,
- zwiększenie potencjału gospodarczego miasta, co powinno prowadzić do utworzenia nowych miejsc pracy w sektorze ICT,
- zwiększenie świadomości obywateli w kwestii wspólnego korzystania z samochodów, rowerów i usług komunikacji miejskiej,
- poszerzenie dostępu do komunikacji miejskiej i innych usług na rzecz mobilności w mieście.

Zakres projektu:

- realizacja montażu 10 tys. nadajników w komunikacji miejskiej (tabor wspólnie wykorzystywanych samochodów i rowerów oraz wszystkich przystanków komunikacji miejskiej),
- wdrożenie aplikacji Mobility Broker na tzw. smartfony, czyli smartfony.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy: projekt wieloletni

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Brak

Uwarunkowania finansowe:

Koszty projektu Mobility Broker zostały oszacowane na około 1, 2 mln złotych przy założeniu wyposażenia całej floty MPK oraz przystanków ZiKiT. Planowane jest poszukiwanie środków unijnych.

Uwarunkowania techniczne:

Projekt możliwy do zrealizowania w oparciu o dostępne technologie.

Zasoby ludzkie:

Proponowany podział działań na poziomie realizacji projektu:

- Urząd Miasta Krakowa, ZiKiT, Politechnika Krakowska i IG – zaplanowanie i przygotowanie założeń architektury aplikacji w oparciu o techniczne możliwości i potrzeby w zakresie mobilności.
- IG zaplanuje i przygotuje architekturę aplikacji.
- UMK będzie koordynować i integrować różne podmioty – ZiKiT (i działających operatorów: MPK, Mobilis), PKP – koleje, operatora wspólnie wykorzystywanych samochodów i rowerów oraz prywatnych właścicieli istniejących aplikacji.

Wskazane podmioty zapewnią zespoły w ramach dotychczas działających posiadanych zasobów ludzkich.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Jak wyżej – pkt. „Zasoby ludzkie”



8. ODDZIAŁYWANIE

Aplikacja Mobility Broker ma stanowić pozytywne narzędzie zwiększające świadomość mieszkańców Krakowa i KOM na temat usług w zakresie mobilności oferowanych przez miasto i firmy prywatne. Powinna ona również umożliwić pełne wsparcie użytkowników w sprawach wszelkich opłat poprzez wybór taryf, która najlepiej odpowiada ich potrzebom mobilności.

Technologia sygnalizatorów ruchu tzw. beaconów będzie wykorzystywana do oznaczenia identyfikacji taboru komunikacji miejskiej (wszystkich tramwajów i autobusów), przystanków komunikacji miejskiej i stacji e-mobilności. Oznakowanie komunikacji miejskiej zapewni możliwość wprowadzenia bardziej elastycznych taryf (opłaty oparte na liczbie przystanków przejechanych przez użytkownika).

Aplikacja Mobility Broker może stać się pierwszą w pełni mobilną aplikacją usługową w Europie.

Wskaźniki realizacji projektu:

- aplikacja na smartfony dostępna dla wszystkich chętnych;
- 10 tys. użytkowników po 3 latach;
- ograniczenie wykorzystania samochodu wśród użytkowników aplikacji o 5%.

9. GRUPA DOCELOWA

Bezpośrednia grupa odbiorców projektu to mieszkańcy Krakowa i KOM, chociaż główna grupa odbiorców jest szacowana jako osoby młode w przedziale wiekowym 20-40 lat, dotychczas podróżujące głównie samochodami osobowymi.

10. PARTNERZY

W sytuacji kiedy projektem będzie kierować Urząd Miasta Krakowa – partnerem będzie Politechnika Krakowska, ZIKiT oraz HG Intelligence.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Koszty projektu Mobility Broker zostały oszacowane na około 1, 2 mln złotych przy założeniu wyposażenia całej floty MPK oraz przystanków ZiKiT. W tym:

- zakup beaconów,
- stworzenie aplikacji,
- zarządzanie aplikacją,
- wynajęcie chmury do gromadzenia i przetwarzania danych.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK


Bariera technologiczna – brak akceptacji mieszkańców do używania smartfonów.

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Wdrożenie projektu z sukcesem gwarantuje jego ciągłość po okresie jego realizacji.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Multiplikacja w innych miastach Polski czy Europy.



INTELIĞENTNY KORYTARZ CZYSTEJ MOBILNOŚCI W KRAKOWIE (PODWALE – DUNAJEWSKIEGO – BASZTOWA)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Urząd Miasta Krakowa

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Kraków jest jednym z miast, w których poziom zanieczyszczenia powietrza jest najwyższy w Europie, głównie ze względu na dużą ilość instalacji ogrzewania węglowego w budynkach w starej części centrum miasta, ale także w wyniku dużej emisji spalin (ruch kołowy). Według badań opublikowanych przez Europejską Agencję Środowiska w 2013 roku, normy zostały przekroczone przez 151 dni w roku, podczas gdy zgodnie z prawem UE okres ten nie powinien przekraczać 35 dni.

Miasto Kraków, wraz z władzami województwa małopolskiego, podjęły działania zapobiegające powyżej opisanemu stanowi środowiska – do działań tych należy m.in. wprowadzony formalny zakaz ogrzewania węglem kamiennym w granicach miasta, który wejdzie w życie w 2017 / 2018 r., pod warunkiem nowelizacji ustawy „Prawo ochrona środowiska”.

Według odczytów stacji pomiarowych, rozmieszczonych na drugiej obwodnicy Krakowa, do 45% zanieczyszczeń powietrza w Krakowie przyczynia się ruch drogowy (kołowy), a zatem powinny być podjęte także działania uzupełniające, w obszarze układu transportowego.

Miasto Kraków przygotowało ambitny plan reorganizacji ruchu na pierwszej obwodnicy, znajdującego się na Liście UNESCO Starego Miasta, co powinno doprowadzić do ograniczenia ruchu samochodowego. Wprowadzone zostaną ulice jednokierunkowe, a pod prąd dozwolony będzie wyłącznie ruch pojazdów komunikacji miejskiej i rowerów. Pierwszy etap przebudowy ulicy rozpoczęto w marcu 2015 roku, drugi planowany jest na czerwiec 2015 r., a ostatni na wiosnę 2016 r.

Pierwsza obwodnica (ulice: Podwale, Dunajewskiego i Basztowa) stanowi jeden z dwóch ostatnich korytarzy komunikacji miejskiej wraz z ul. Pawią wewnątrz drugiej obwodnicy, gdzie oprócz tramwajów kursują jeszcze również linie autobusowe.

Miasto Kraków i operator komunikacji miejskiej (MPK) planują przekształcenie tych linii na elektryczne w celu utworzenia korytarza zerowej emisji, a w rezultacie poprawę jakości powietrza.

Od r. 2014, MPK testuje cztery wypożyczone autobusy elektryczne na linii nr 154, która kursuje wzdłuż ul. Pawiej i części pierwszej obwodnicy – na ul. Basztowej.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.



5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Utworzenie Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności (Podwale – Dunajewskiego – Basztowa) planowane jest w ramach planu urbanistycznego, który zakłada, że po przebudowie infrastruktury transport ma się opierać się na mobilności elektrycznej i stanowić przykład modelu inteligentnej mobilności miejskiej zarówno dla mieszkańców, jak i 10 mln turystów (w tym 2,5 mln turystów zagranicznych), którzy każdego roku odwiedzają miasto Kraków.

Miasto Kraków wraz z MPK planuje przekształcić linie autobusowe kursujące w Inteligentnym Korytarzu Czystej Mobilności na w pełni elektryczne, w stopniowym procesie w latach następnych. Pierwszy etap tego procesu zakłada zakup 20 autobusów elektrycznych w ramach Funduszu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Oczekuje się, że formalne zatwierdzenie wskazanej listy funduszy nastąpi z końcem 2015 r.

W ramach działania Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności w Krakowie zakłada się wykonanie przedstawionych planów w ciągu następnych 4 lat poprzez zakup następnych 4 autobusów elektrycznych, które mają kursować na linii nr 154, która częściowo przebiega w Inteligentnym Korytarzu Czystej Mobilności (ul. Basztowa).

Dla wsparcia przejścia na mobilność elektryczną w centrum miasta planowane jest utworzenie stacji e-mobilności. Będą na nią składać się: dedykowany parking dla wspólnie wykorzystywanych samochodów i rowerów elektrycznych, ładowarki do samochodów elektrycznych (z czasem zlokalizowane blisko przystanków komunikacji miejskiej). Wszystkie stacje mobilności elektrycznej będą zasilane w co najmniej w 50% przez fotowoltaiczne systemy solarne.

Na przystankach komunikacji miejskiej zlokalizowanych w Inteligentnym Korytarzu Czystej Mobilności planuje się produkować energię odnawialną poprzez instalację dziesięciu fotowoltaicznych systemów solarnych, które powinny dostarczyć całej energii niezbędnej dla działania przystanku komunikacji miejskiej (światła, automat biletowy).

Oświetlenie ulic w Inteligentnym Korytarzu Czystej Mobilności będzie konwertowane na bardziej skuteczne systemy LED (potrzeba potwierdzenia z ZIKiT).

Celem tego działania jest:

- stworzenie korytarza ulic miejskich z w pełni inteligentnymi narzędziami mobilności w celu poprawy jakości powietrza w zabytkowym centrum Krakowa,
- zwiększenie wydajności mobilności przy mniejszej emisji,
- zintegrowanie infrastruktury,
- zwiększenie potencjału gospodarczego zdegradowanych ulic w centrum miasta, które powinno prowadzić do utworzenia nowych miejsc pracy w sektorze małych przedsiębiorstw,
- zwiększenie bezpieczeństwa narażonych na niebezpieczeństwo użytkowników dróg w korytarzu,
- zapobieżenie blokowania przejazdu tramwajów przez nieprawidłowo zaparkowane samochody.

Przebudowa infrastruktury ulicznej Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności (ulice: Podwale – Dunajewskiego – Basztowa) powinna zostać zakończona do wiosny 2016 r. Ulice z ruchem obustronnym zostaną zastąpione przez ulice jednokierunkowe, a „pod prąd” dozwolony będzie wyłącznie ruch tylko pojazdów komunikacji miejskiej i rowerów.

Strategia Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności zakłada stworzenie modelowego korytarza ulic w zakresie infrastruktury, taboru i usług mobilności. Potrzeby mobilności zostaną rozwiązane w tym obszarze w sposób inteligentny dzięki inteligentnej infrastrukturze, taborowi inteligentnych autobusów, wspólnemu korzystaniu z samochodów i rowerów oraz aplikacji Mobility Broker App, której stworzenie planuje się w ramach innego działania.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU:

Liczba miesięcy: projekt etapowy, realizacja rozłożona na kilka kolejnych lat.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU:

Uwarunkowania prawne:

Brak



Uwarunkowania finansowe:

Wszystkie prace są w pełni finansowane przez Urząd Miasta Krakowa, ale na część zakresu złożono wnioski o fundusze publiczne z UE .

Uwarunkowania techniczne:

Wykorzystywany w projekcie system bezpieczeństwa zostanie wybrany spośród rozwiązań istniejących na rynku (np. migające światła aktywowane przez nadjeżdżający tramwaj) lub będzie wdrożona nowa koncepcja w oparciu o badania rynku przeprowadzone przez Politechnikę Krakowską i Krakowski Park Technologiczny oraz propozycje nowo powstałych krakowskich przedsiębiorstw.

Zasoby ludzkie:

Brak

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Zespół realizujący projekt będzie złożony z: Urzędu Miasta Krakowa i ZIKiT, MPK (operator), Politechniki Krakowskiej oraz Krakowskiego Parku Technologicznego.

Zakres realizacji w podziale na poszczególnych członków zespołu projektowego (uwaga: zasoby ludzkie dostępne w ramach zespołów poszczególnych instytucji):

Miasto Kraków:

lider działania, odpowiedzialny za koordynację wszystkich działań w celu zapewnienia wysokiego stopnia integracji; wdrożenie systemów wspólnie wykorzystywanych samochodów i rowerów elektrycznych (zakup lub leasing taboru).

ZIKiT:

konwersja oświetlenia ulicznego na systemy LED w celu wprowadzenia oszczędności energii w Korytarzu i wprowadzenia systemu bezpieczeństwa na ulicy dla ostrzegania rowerzystów i pieszych o ruchu tramwaju.

Operator komunikacji miejskiej – MPK:

nadzór nad konwersją taboru autobusowego a także systemem oszczędzania energii na przystankach komunikacji miejskiej, przygotowanie i przeprowadzenie przetargów publicznych niezbędnych dla wykonania tego typu zadań, kursowanie na linii nr 154, pozyskanie elektrycznego taboru autobusowego (4 autobusy), zapewnienie fotowoltaicznej infrastruktury solarnej dla przystanków KM,

Politechnika Krakowska:

badania dotyczące koncepcji systemów wspólnego korzystania z samochodów i rowerów elektrycznych i ostatecznej realizacji systemów bezpieczeństwa, przygotowanie systemów wspólnie wykorzystywanych samochodów i rowerów elektrycznych (koncepcja, biznes plan, współpraca z potencjalnymi partnerami prywatnymi, konsultacje publiczne), koordynacja wdrażania systemów, ocena działania.

Krakowski Park Technologiczny:

rozpowszechnianie, wsparcie ICT.



8. ODDZIAŁYWANIE

Sprawdzalne wyniki projektu:

- zakup 4 elektrycznych autobusów,
- zakup 50 elektrycznych samochodów,
- zakup 100 elektrycznych rowerów,
- instalacja 10 stacji mobilności w centrum miasta,
- instalacja 10 przystanków komunikacji miejskiej zasilanych fotowoltaiczną energią solarą,
- zmniejszenie zużycia energii z systemu transportu*
- zmniejszenie liczby wypadków z udziałem narażonych na niebezpieczeństwa użytkowników dróg*
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza PM10 *
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza MP5 *
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza NOx *
- wzrost liczby małych firm działających w obszarze Inteligentnego Korytarza Czystej Mobilności i trzech głównych ulicach handlowych Krakowa,

- poprawa subiektywnej oceny jakości życia mieszkańców i handlowców działających w Inteligentnym Korytarzu Czystej Mobilności.

Inteligentny Korytarz Czystej Mobilności będzie zintegrowany z dzielnicą inteligentną przez linie komunikacji miejskiej (tramwaj linii nr 14 i w miarę możliwości linię autobusową nr 124, która ma zostać zelektryfikowana).

W Inteligentnym Korytarzu Czystej Mobilności będą wykorzystywane rozwiązania ICT, w tym sygnalizatory, systemy bezpieczeństwa i inteligentny sprzęt i oprogramowanie parkingów, i inne.

*Prognozowane wartości powinny być uzgodnione i zweryfikowane z UMK.

9. GRUPA DOCELOWA

Mieszkańcy Krakowa.

Turyści odwiedzający miasto Kraków.

10. PARTNERZY

Zespół realizujący projekt będzie złożony z pracowników:

- Urzędu Miasta Krakowa i ZIKiT,
- MPK (operator),
- Politechniki Krakowskiej
- Krakowskiego Parku Technologicznego.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Szacunkowy budżet projektu: konieczne studium wykonalności



GRUPA B

**WSPÓŁPRACA MIĘDZYSEKTOROWA, PARTYCYPACJA, POLICENTRYCZNE
PODEJŚCIE DO ROZWOJU MIASTA, JAKOŚĆ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ,
W TYM TERENY ZIELONE.**



Eksperti:

dr hab. Andrzej Bukowski (Uniwersytet Jagielloński), Michał Dulak (Ośrodek Studiów o Mieście), Piotr Knaś (Małopolski Instytut Kultury), dr Marta Smagacz-Poziemska (Uniwersytet Jagielloński)

Dodatkowo ze strony partnerów:

- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego:

Departament Polityki Regionalnej: Jerzy Czajzer

- Urząd Miasta Krakowa:

Wydział Kształtowania Środowiska UMK: Jarosław Tabor

Wydział Rozwoju Miasta UMK: Jan Adam Barański, Wojciech Gorczyca

moderator ze strony Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieńkowska, C. Ulasiński, J. Szymańska:
Cezary Ulasiński

gospodarz tematu: Paweł Hałat (Przestrzeń – Ludzie – Miasto)

1. TYTUŁ PROJEKTU

B.1

OSIEDLOWE CENTRUM AKTYWNOŚCI LOKALNEJ (OCAL)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Gmina Miejska Kraków (w tym MOPS) wraz z Forum Rehabilitacji Osiedli Zabudowy Blokowej – społecznym partnerem procesu rehabilitacji – przy współudziale przedstawicieli nauki i NGO-sów.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Wielotysięczne skupiska mieszkańców na osiedlach zabudowy blokowej są obszarem niekorzystnych zmian zachodzących w lokalnych społecznościach w ciągu kilkudziesięciu lat. Do zmian tych należą przede wszystkim:

- niekorzystna sytuacja demograficzna: wysoki wskaźnik średniego wieku, regresja demograficzna, postępujący proces starzenia się mieszkańców, migracje mieszkańców (wynikające z potrzeby poprawy statusu) do innych miejsc w mieście bądź na przedmieścia i do gmin sąsiednich,
 - niekorzystne zmiany w strukturze zamieszkania a skutkujące widocznym wzrostem ilości mieszkańców czasowych (studenci, inni wynajmujący),
 - pogarszanie się w związku z tym kondycji ekonomicznej części mieszkańców powodujące m.in. zanikanie lokalnych instytucji kultury, sportu i wypoczynku,
 - narastające objawy wykluczenia społecznego, zarówno osób starszych, niepełnosprawnych, jak i tych o niższym statusie ekonomicznym,
 - słaba dostępność do edukacji społecznej,
 - pogarszający się stan przestrzeni wspólnych – publicznych sprzyjający wycofywaniu się mieszkańców w sferę prywatną i narastaniu zjawisk patologii społecznych.
-

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzeb.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Przedmiotem projektu jest utworzenie Osiedlowego Centrum Aktywności Lokalnej jako połączenia tradycyjnie rozumianego „domu kultury” świadczącego usługi publiczne w dziedzinie kultury i edukacji kulturalnej w połączeniu z szeroko rozumianą działalnością w zakresie pomocy społecznej i aktywizacji lokalnej społeczności. OCAL stanowić ma ośrodek wszechstronnej integracji społecznej, nie tylko w zakresie działań zinstrumetalizowanych, właściwych dla form instytucjonalnych (typu: gminny dom kultury), ale w znaczący sposób uzupełniony o formułę samoorganizacji społecznej. Przestrzeń OCAL obejmować powinna zarówno określone elementy funkcjonalne, jak i przestrzeń ogólnodostępną, „aranżowalną” w zależności od bieżących potrzeb. Tej idei odpowiadać powinna formuła organizacyjna umożliwiająca realizację działań „kwalifikowanych”, to jest oficjalnych zadań tego rodzaju instytucji równoległe z działalnością „efemeryczną”, opartą na aktywności samoorganizującej się społeczności lokalnej, odpowiadającej formule tzw. „społecznego” domu kultury.



Wymaga to zastosowania formuły organizacyjnej cechującej się znaczną otwartością, wykraczającą poza ramy działania jednostki o charakterze czysto budżetowej. Niezbędne będzie powołanie OCAL w trwałej formie instytucjonalnej, realizującej zadania z zakresu:

1. pomocy społecznej i aktywizacji lokalnej społeczności,
2. działalności kulturalnej i edukacyjnej – zadania powierzone jako instytucji administrującej działalnością (zlecanej/dofinansowanej podmiotom niepublicznym – NGO, SM, podmioty prywatne).

Dla potrzeb OCAL konieczne jest stworzenie odpowiednich warunków do realizacji wymienionego zakresu działania w postaci bazy materialnej i technicznej poprzez:

- analizę lokalizacji siedziby OCAL i potrzeb społeczności lokalnej,
- analizę skali i zakresu działania OCAL na wybranym osiedlu – pilotażowymi osiedlami będą Olsza II i Ugorek,
- analizę sposobów i możliwości finansowania OCAL.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy: od kilku do kilkunastu miesięcy.

Uwaga: dotyczy to I i II Etapu – realizacji projektu – powołania i organizacji OCAL.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Podstawowym problemem formalno-prawnym będzie wybór docelowej formuły finansowania działalności OCAL. Jedną z propozycji może być kontynuacja projektu dotychczas realizowanego przez MOPS – Programu Aktywności Lokalnej (PAL) – w ramach programu operacyjnego UE (POKL) pt. „Pora na aktywność”. Rozważane może być również powiązanie takiej formy z formułą spółdzielni socjalnej (społecznej).

Problem z lokalizacją OCAL polega na istniejących formach własności istniejących obiektów, najczęściej będących własnością spółdzielni mieszkaniowych lub gminnych, lecz oddanych w różne formy użytkowania.

Uwarunkowania finansowe:

Konieczność określenia zasad finansowania udostępnianej siedziby OCAL, a także stałego i płynnego finansowania/dofinansowania jego działalności w oparciu o wcześniejsze zwymiarowanie kosztów i bieżącą ich weryfikację.

Uwarunkowania techniczne:

1. Wielkość i wyposażenie techniczne (w tym dostępność wszystkich mediów) obiektów mogących potencjalnie stanowić siedzibę OCAL.
2. Stan techniczny obiektu/obiektów przewidywanych jako siedziba/siedziby OCAL.
3. Możliwość adaptacji – „adaptowalność” obiektu/obiektów jw. dla potrzeb projektowanych funkcji.

Potencjalnymi siedzibami OCAL (w przypadku osiedli Olsza II i Ugorek) mogą być:

- szkoła przy ul. Macieja Miechowity 6,
- nieużytkowana kotłownia przy ul. Młyńskiej Boczej 11,
- wymiennikownia MPEC przy ul. Janickiego 1,
- budynek b. kina „Ugorek” – ul. Ugorek 14/Fiołkowa 15.

Każdy z wymienionych obiektów wymaga adaptacji (niektóre również ewentualnej rozbudowy), remontu i wyposażenia zgodnie z wyłonionym społecznie programem funkcjonowania OCAL.

Zasoby ludzkie:

Mieszkańcy osiedli, działający na ich terenie przedsiębiorcy i NGO-sy.

Pracownicy MOPS zaangażowani w dotychczasowe działania w ramach PAL.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

1. Powołanie Forum Rehabilitacji osiedli zabudowy blokowej.
2. Powołanie lokalnej społecznej rady ds. rehabilitacji.



3. Powołanie rady OCAL.

4. Formalno-prawne powołanie i rozpoczęcie działalności OCAL w ustalonej wcześniej formule.

Uwarunkowania inne:

Projekt jest powiązany z projektem „Opracowanie standardów partycypacyjnego projektowania przestrzeni zielonych wraz z projektem pilotażowym”, który przewiduje pilotaż na tych samych co niniejszy osiedlach – Olsza II i Ugorek.

Podstawowym problemem może być brak zgody właścicieli/zarządców obiektów spełniających wymogi warunkujące funkcjonowanie OCAL na umiejscowienie tego typu działalności.

Należy również liczyć się z problemem bierności społecznej mieszkańców.

8. ODDZIAŁYWANIE

Rozpoczęcie działalności przez OCAL powinno spowodować:

- w przestrzeni fizycznej – powstanie lokalnego centrum aktywizacji społecznej, mogącego mieć wpływ na prawidłowe i zgodne z potrzebami mieszkańców kształtowanie przestrzeni publicznej, w tym terenów zieleni i rekreacji (wykorzystanie dotychczas istniejących terenów i obiektów, ich zagospodarowanie i możliwość zwiększenia wykorzystywanej powierzchni),
- w przestrzeni społecznej – integrację międzypokoleniową i przeciwdziałanie wykluczeniom, a także aktywizację kulturalną, zawodową i sportową (rekreację) poprzez zróżnicowane formy działalności OCAL,
- w przestrzeni ekonomicznej – zwiększenie szans na zatrudnienie poprzez pozyskiwanie dodatkowych umiejętności i ewentualne zaangażowanie np. w ramach spółdzielni socjalnej.

Zasięg oddziaływania – w przypadku rozwoju i zróżnicowania form funkcjonowania OCAL – może przekroczyć obszar osiedli, na których centrum zostało powołane, a także powinno oddziaływać poprzez pozytywny przykład na powstawanie podobnych ośrodków w innych osiedlach miasta.

9. GRUPA DOCELOWA

Społeczność lokalna i ewentualnie oddziaływanie szersze.

10. PARTNERZY

Partnerami i interesariuszami OCAL będzie przede wszystkim społeczność lokalna, przy udziale której centrum będzie powołane. W ramach tej społeczności wymienić należy wspólnoty i spółdzielnie mieszkaniowe, lokalnych przedsiębiorców, parafie, NGO-sy, wojsko, policję oraz innych partnerów (w tym szkoły, organizacje sportowe).

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Budżet na etapie koncepcji projektu jest trudny do określenia. Należy liczyć się z możliwością skorzystania z MRPO, Budżetu Miasta, a także – jeśli powstaną ku temu warunki – z częściowego współfinansowania przez lokalnych przedsiębiorców.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

1. Trudności z pozyskaniem bazy lokalowej lub niestabilność form współpracy z partnerami instytucjonalnymi będącymi dysponentami bazy lokalowej.
2. Brak lub niedostatek środków finansowych niezbędnych dla realizacji założeń.
3. Brak aktywności (bierność) społeczności lokalnej.

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU

Projekt wieloetapowy poprzedzony fazą konsultacji społecznych

Etap I – powołanie i organizacja OCAL

Etap II – wypracowanie form działania OCAL

Etap III – pozyskanie i adaptacja obiektu



Etap IV – rozwój działalności OCAL moderowany przez GMK

Etap V – GMK przekazuje OCAL do samodzielnego funkcjonowania

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU

Pozytywne doświadczenia GMK w tworzeniu pilotażowego OCAL zostaną wykorzystane przy powoływaniu innych analogicznych ośrodków na innych osiedlach objętych programem rehabilitacji.



1. TYTUŁ PROJEKTU

B.2 AKADEMIA AKTYWNOŚCI LOKALNEJ

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Gmina Miejska Kraków (GMK) jako inicjator, koordynator i zleceniodawca w porozumieniu z innymi jednostkami Miasta, jednostkami samorządowymi Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego oraz podmiotami (firmami, organizacjami pozarządowymi, uczelniami) będącymi partnerami przedsięwzięcia.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Projekt jest odpowiedzią na brak wiedzy z zakresu funkcjonowania nowoczesnych demokracji na szczeblu lokalnym (miejskim). Tego typu wiedza jest niezbędną przesłanką do świadomego i aktywnego angażowania się mieszkańców w sprawy dotyczące społeczności lokalnej, w różne fazy procesu decyzyjnego oraz w obywatelską kontrolę kluczowych instytucji publicznych, działających w mieście. Potrzeba edukacji obywatelskiej jest tym bardziej pilna, że rośnie złożoność współczesnych problemów dotyczących dużych miast, czemu towarzyszy komplikowanie się struktur i procesów administracyjnych oraz politycznych. Bez odpowiedniej wiedzy mieszkańcy nie będą w stanie w sposób kompetentny uczestniczyć w życiu miasta i być równorzędnymi partnerami wobec innych interesariuszy, m.in. decydentów politycznych czy urzędników, a także zorganizowanych grup interesów.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, optymalizacja systemów.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Produktem projektu powinien być program edukacyjny powiązany z całą gamą nowoczesnych metod edukacyjnych (interaktywnych). Treści programowe powinny dotyczyć szeroko rozumianej problematyki samorządności, a w szczególności zasad i kompetencji instytucji samorządowych, technik i narzędzi partycypacji oraz społeczno-gospodarczych konsekwencji określonych decyzji (polityk) władz lokalnych.

Program powinien mieć charakter interdyscyplinarny, a proponowana tematyka – układ modułowo-tematyczny (np. moduł poświęcony uczestnictwu obywateli w procesie planowania przestrzennego, czy korzystaniu z systemów informacji publicznej). Metody dydaktyczne powinny być dostosowane do wieku, wrażliwości i kompetencji różnych grup odbiorców: dzieci, młodzieży (szkoły), dorosłych (jako element towarzyszący w różnego typu inicjatywach i projektach miejskich – budżecie obywatelskim, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) i seniorów (m.in. UTW). Nowoczesne narzędzia edukacyjne powinny być dostosowane do specyfiki grup docelowych (zajęcia warsztatowe, gry komputerowe, symulacje itd., itp.).



6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

18 miesięcy to faza przygotowania i pilotażu projektu. Właściwy projekt byłby realizowany jako stała oferta programowa jednostek samorządu terytorialnego Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

1. Przygotowanie tematyki programu dydaktycznego (4 miesiące)
2. Dobór zespołu dydaktycznego (2 miesiące)
3. Przygotowanie narzędzi i technik dydaktycznych (3 miesiące)
4. Pilotaż projektu (5 miesięcy)
5. Ewaluacja pilotażu (2 miesiące)
6. Promocja projektu i przygotowanie do właściwej realizacji (2 miesiące)

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Ewentualne uwarunkowania prawne dotyczyłyby praw autorskich do treści programu edukacyjnego. Preferowana formuła organizacyjna Akademii to stowarzyszenie.

Uwarunkowania finansowe:

Docelowo program mógłby być finansowany z funduszy unijnych oraz środków fundacji krajowych (np. Fundacja Batorego). Nie wyklucza to konieczności korzystania ze środków GMK (nie tylko finansowych, ale zasobów ludzkich, powierzchni lokalowych, serwerów miejskich).

Uwarunkowania techniczne:

Tym, co odróżniałoby projekt dydaktyczny od obecnie oferowanych byłby zestaw nowoczesnych narzędzi, technik i metod edukacyjnych:

- gry komputerowe
- programy komputerowe
- gry terenowe
- symulatory problemów i konfliktów miejskich
- grywalizacja
- symulator miasta

Projekt funkcjonowałby w powiązaniu z projektem „Otwarta informacja o mieście”.

Zasoby ludzkie:

Za realizację projektu odpowiedzialny byłby specjalnie do tego powołany interdyscyplinarny zespół profesjonalistów reprezentujących różne branże i sektory: dydaktycy (specjalizujący się zarówno w nauczaniu dzieci, dorosłych, jak i seniorów), praktycy samorządowi (radni, urzędnicy), specjaliści (eksperti dziedzinowi np. od transportu miejskiego, systemów informatycznych, urbanisty, architekci, ale także np. geografowie, politolodzy i socjolodzy reprezentujący środowiska akademickie), informatycy.

Dobre praktyki:

Programy edukacyjne oferowane przez Centrum KOPERNIK w Warszawie, Małopolska Chmura Edukacyjna, <http://mistrzowiekodowania.pl/>, <http://www.akademiiaprogramowania.pl/>

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Optymalną formułą organizacyjną dla realizacji projektu byłaby forma stowarzyszenia. Innym rozwiązaniem byłoby afiliowanie projektu przy Muzeum Inżynierii Miejskiej.

Uwarunkowania inne:

Projekt korzystałby z doświadczeń i dobrych praktyk zarówno krajowych jak i międzynarodowych.



8. ODDZIAŁYWANIE

Oddziaływanie bezpośrednie:

- większa świadomość obywatelska mieszkańców i innych zainteresowanych (np. turystów)
- mniej populizmu i demagogii w debacie publicznej
- podniesienie kompetencji komunikacyjnych mieszkańców (negocjacji, mediacji, rozwiązywania konfliktów)
- lepsza znajomość funkcjonowania samorządu terytorialnego
- większe uczestnictwo mieszkańców w strategicznych procesach decyzyjnych na szczeblu lokalnym
- lepsza znajomość potrzeb mieszkańców u miejskich decydentów
- większa kontrola procesów polityczno-administracyjnych ze strony mieszkańców

Oddziaływanie pośrednie:

- silniejsza legitymizacja władz i polityk miejskich
- skuteczniejsze i sprawniejsze zarządzanie miastem
- silniejsza integracja i tożsamość lokalna
- większa identyfikacja mieszkańców z władzami i polityką na szczeblu lokalnym

9. GRUPA DOCELOWA

Bezpośrednimi odbiorcami projektu byłyby osoby, uczestniczące w warsztatach i szkoleniach, organizowanych w ramach krakowskiej Akademii Samorządności (Obywatelskości), natomiast pośrednim odbiorcą projektu byłyby szersze grupy i środowiska, na które oddziaływałyby w przyszłości absolwenci Akademii, a w konsekwencji wszyscy mieszkańcy Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

10. PARTNERZY

Główni partnerzy projektu to:

- jednostki samorządu terytorialnego KOM, w tym UMK
- inne jednostki administracji publicznej
- organizacje pozarządowe, stowarzyszenia zawodowe
- szkoły podstawowe i średnie
- szkoły wyższe
- przedsiębiorstwa z terenu KOM

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Zasadnicze koszty programu powinny obejmować:

- przygotowanie koncepcyjne programu (e-learning)
- wynagrodzenia prowadzących
- przygotowanie ew. pomocy dydaktycznych (np. programów komputerowych)
- wynajęcie sal i inne koszty organizacyjne. Poprzez analogię z innymi podobnymi działaniami można przyjąć, że projekt powinien mieć budżet kilkuset tysięcy złotych, ale wiele zależy od przyjętej skali działania.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

- brak zainteresowania ze strony mieszkańców (zwłaszcza młodzieży)
- zbyt duże koszty powstania programu edukacyjnego
- zbyt duże koszty aktualizowania programu edukacyjnego
- trudność w zorganizowaniu interdyscyplinarnego, wielosektorowego zespołu, tworzącego program
- koszty organizacji warsztatów i szkoleń
- bariery współpracy z partnerami – opór szkół



OTWARTA INFORMACJA O MIEŚCIE KRAKÓW

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Urząd Miasta Krakowa (zespół projektowy odpowiedzialny za przygotowanie i wdrożenie projektu).

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Projekt odpowiada na problem braku dostępu do otwartych, użytecznych, opracowanych danych o mieście pochodzących z różnych źródeł. W mieście nie ma interdyscyplinarnego zespołu, który edukuje, inwentaryzuje, opracowuje, upowszechnia informacje o mieście, dba o kooperację z interesariuszami danych, rozwija projekty opracowywania, wizualizacji danych ze stroną społeczną i ekspertami.

Zadaniem jest stworzenie użytecznej otwartej bazy informacji w konkretnej sytuacji (m.in.):

- tworzenia planów rozwoju,
- informowania o inwestycjach (nie tylko gminnych, ale wszystkich, które mogłyby interesować społeczność lokalne),
- ewaluacji polityk miejskich,
- udostępniania informacji dla strony społecznej w sytuacji potrzeby wykorzystania danych (projekty, konsultacje społeczne, plany inwestycyjne, stan środowiska, itp.)
- tworzenia przyjaznego narzędzia dla zainteresowanych z pełną wizualizacją informacji, dzięki któremu mogą oni sami budować swoją wiedzę o stanie i rozwoju miasta.

Zgodnie z paradygmatem smart city, mieszkańcy, firmy doradcze i eksperckie, strona społeczna, aktywne środowiska związane z prowadzeniem miejskich polityk nie są petentem, a partnerem w działalności miasta. Jednym z narzędzi umożliwiających ich udział w tworzeniu i zarządzaniu politykami miejskimi jest udostępnienie wszelkich możliwych danych pomocnych w zrozumieniu jak funkcjonuje i rozwija się miasto. Dzięki temu może rozwinąć się ewaluacja działań miejskich, partycypacyjne planowanie rozwoju, społeczny obieg informacji. Dzięki zastosowaniu metody design thinking zespół odpowiedzialny za realizację projektu zadba o realną użyteczność i dostępność danych, zapewni reprezentację potrzeb użytkowników i partnerów w urzędzie miasta.

Miasto Kraków, podobnie jak korporacje, powinno rozwijać kulturę obiegu informacji i inteligentne systemy zarządzania wiedzą. Powołanie takiego zespołu i projektu odpowiadałoby na problem silosowych, sektorowych, jednorazowych sposobów gromadzenia danych. Może on być zapalnikiem dla rozwoju systemów informatycznych, systemów gromadzenia i analizy danych. Budowanie takich systemów bez wspierania możliwości ich pełnego wykorzystania jest mało efektywne.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.



5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Głównym produktem projektu będzie funkcjonujący interdyscyplinarny zespół (pracujący przy wsparciu zew. partnerów) przy obsłudze następujących procesów:

- edukacja społeczna,
- inwentaryzacja, opracowywanie, gromadzenie informacji baz danych od różnych podmiotów dysponujących danymi,
- obsługa platformy i portalu z otwartymi danymi o Krakowie (na wzór: <http://www.danepowarszawsku.pl/>)
- prowadzenie szkoleń warsztatów, hackatonów dotyczących wykorzystania danych,
- współpraca z wyspecjalizowanymi podmiotami (sektor nauki, biznes, organizacje społeczne) przy tworzeniu aplikacji i projektów związanych z wykorzystaniem danych.
- wsparcie dla procesów konsultacji społecznych – raporty z analizy sytuacji dzięki kontaktom z partnerami posiadającym kompetencje,
- wsparcie dla procesów planowania rozwoju – raporty z analizami dzięki kontaktom z partnerami posiadającym kompetencje,
- centrum kompetencyjne dla Urzędu przy projektowaniu zadań związanych z gromadzeniem i pozyskiwaniem informacji.

Zadania związane z wdrożeniem projektu:

- plan działania
- przygotowanie wniosku o dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego WM 2014-2020
- powołanie zespołu
- stworzenie partnerstwa projektowego
- inwentaryzacja danych, opracowanie wybranych zbiorów danych
- stworzenie platformy i portalu
- organizacja otwartych konkursów na wykorzystanie danych
- przeprowadzenie programu szkoleń i warsztatów
- przeprowadzenie pilotaży związanych z udziałem tej komórki w istotnych projektach dot. wykorzystania danych.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

48 miesięcy (2016-2019)

- plan działania: **I połowa 2016**
- przygotowanie wniosku o dofinansowanie z MRPO WM 2014-2020: **II połowa 2016**
- powołanie zespołu: **I połowa 2017**
- stworzenie partnerstwa projektowego: **I połowa 2017**
- główne działania projektowe: **II połowa 2017 – I połowa 2019**
- rozliczenie i zamknięcie projektu: **II połowa 2019**

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Kwestie związane z prawnymi aspektami baz danych.

Kwestie związane z otwartym udostępnianiem baz danych innym podmiotom (aplikacje, projekty, itp.).

Kwestie związane z powołaniem partnerstwa publiczno-społeczno-prywatnego.

Uwarunkowania finansowe:

Możliwość sfinansowania projektu daje Regionalny Program Operacyjny Województwa Małopolskiego Poddziałanie 2.1.1 ELEKTRONICZNA ADMINISTRACJA (zapewnienie otwartości dostępu do informacji sektora publicznego)

Uwarunkowania techniczne:

Otwarta platforma internetowa

System bazodanowy

Programy do analiz i opracowywania danych



Zasoby ludzkie:

- Programiści
- Analitycy danych
- Koordynatorzy przedsięwzięć społeczno-technologicznych
- Specjaliści: moderatory (m.in. z wyk. metodologii design thinking), facylitatorzy
- Graficy i projektanci (design informacji)
- Badacze społeczni
- Prawnicy
- Specjaliści różnych branż (wg potrzeb), np. urbaniści

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Działanie powinno mieć status specjalnie powołanego projektu, jako wyodrębnionego zadania w UMK. Projekt powinien mieć charakter partnerstwa społeczno-publiczno-prywatnego. Dla realizacji zadania ważne będzie wsparcie ze strony dostawców rozwiązań technologicznych i zaangażowanie organizacji społecznych.

Projekt jest synergiczny w stosunku do projektu „**Otwarcie danych w Krakowie/Małopolsce PILOT**”.

Projekt ten zakłada powstanie trzech głównych produktów:

- zestaw zbiorów otwartych danych (OD), dostępnych dla każdego bez konieczności wnioskowania, zapisanych w otwartych formatach danych umożliwiającym łatwe dalsze przetwarzanie,
- zestaw procedur operacyjnych, które będą porządkować procesy przygotowania, sprawdzenia jakości, aktualizacji, zabezpieczenia oraz publikowania zbiorów OD, tudzież odpowiadania na awarie,
- system informatyczny, złożony ze sprzętu i oprogramowania, który będzie udostępniał zbiory OD jak również usprawniał same procedury publikowania ich i zarządzania nimi.

Projekt **Otwarta informacja o mieście** skupia się na wytworzeniu komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za kooperacje z interesariuszami w zakresie budowania i otwierania informacji o mieście w oparciu o istniejące procedury i zestawy zbiorów. Jego wdrożenie będzie polegało na „przejmowaniu” dostępnych baz danych, źródeł danych i ich upublicznianiu wraz z działaniami dodatkowymi. Projekt „**Otwarcie danych w Krakowie/Małopolsce PILOT**” będzie służył wypracowaniu nowych procedur, nowych zasad tworzenia informacji, nowej infrastruktury technicznej. Jeśli zostanie wdrożony, to program **Otwarta informacja o mieście** (produkt projektu) będzie miał lepsze możliwości działań przy wykorzystywaniu informacji w różnorodnych działaniach wskazanych w punkcie 5.



46

8. ODDZIAŁYWANIE

- wyższa jakość zarządzania politykami miejskimi poprzez efektywniejsze wykorzystanie danych i informacji,
- zwiększenie stopnia zaufania społecznego do administracji samorządowej poprzez otwarcie dostępu do danych publicznych, w tym informacji mogących służyć społecznej ewaluacji działań miasta,
- profesjonalizacja procesów konsultacyjnych i większy udział mieszkańców w partycypacyjnym budowaniu miejskich polityk rozwoju, dzięki lepszej komunikacji stron procesu (dostęp do informacji),
- możliwość tworzenia nowych aplikacji, zarówno biznesowych, komercyjnych jak i społecznych, związanych z funkcjonowaniem miasta.

9. GRUPA DOCELOWA

Interesariusze otwartych danych:

- administracja samorządowa
- projektanci i planiści
- mieszkańcy miasta
- eksperci/naukowcy
- programiści, badacze
- dziennikarze, w tym dziennikarze społeczni

- organizacje społeczne zaangażowane w rozwój miasta/ monitoring polityk miejskich
- firmy zajmujące się obróbką i udostępnianiem danych

10. PARTNERZY

- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego (dysponent wielu istotnych danych)
- Gminy z KOM mogące udostępniać dane
- Ośrodki naukowe i pracownie badawcze
- Firmy, organizacje zapewniające wsparcie technologiczne
- Organizacje zapewniające wsparcie kompetencyjne i projektowe
- Organizacje społeczne zajmujące się tematem polityk miejskich, otwieraniem i udostępnianiem danych

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Główne rodzaje kosztów:

- infrastruktura technologiczna, oprogramowanie, portal
- koordynacja projektu, praca zespołu projektowego
- prace badawcze (inventaryzacja, pozyskiwanie i opracowywanie danych)
- promocja i upowszechnianie projektu
- realizacja warsztatów i szkoleń
- organizacja otwartych konkursów
- udział w projektach miejskich zw. z danymi (konsultacje przedsięwzięć i polityk; ewaluacja planów rozwoju)
- stworzeniu biura projektu (wyposażenie, media, materiały realizacyjne)
- obsługa księgową, prawną, administracyjną projektu

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Głównym wyzwaniem jest metodyczna zmiana ze strony administracji samorządowej dotycząca samego podejścia do zarządzania danymi oraz otwarcie się na partnerstwa ze stroną społeczną, naukową i biznesową dla tworzenia bardziej przyjaznego miasta, dla rozwoju systemu planowania i wdrażania rozwoju.

Bariery i ryzyka:

- dominacja procedur i poprawności administracyjnej realizowanych przed samorządy lokalne zadań
- zamknięcie dostępu do danych z przyczyn prawnych i administracyjnych; obawa przed dzieleniem się danymi
- brak reguł i procedur budowania i przetwarzania danych
- brak motywacji i gotowości do zmiany ustalonych nawyków związanych z partycypacją społeczną i planowaniem inwestycyjnym czy rozwojowym.



PARTYCYPACYJNE PROJEKTOWANIE PRZESTRZENI ZIELONYCH

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Zarząd Zieleni Miejskiej we współpracy z Referatem Rewitalizacji Urzędu Miasta Krakowa

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

- brak wypracowanych standardów procedur projektowania przestrzeni publicznych służących rekreacji i integracji społecznej z udziałem mieszkańców (społeczności lokalnej)
 - niska jakość funkcjonalna, estetyczna i przyrodnicza przestrzeni publicznych na osiedlach poza ścisłym centrum lub wręcz degradacja tych przestrzeni (zaśmiecenie, parkowanie)
 - brak poczucia wpływu mieszkańców na projektowanie wspólnych przestrzeni
 - niski udział terenów zieleni, w szczególności urządzonej w powierzchni całkowitej miasta
-

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzeb.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Produktami projektu będą:

- wypracowane w formie „zielonej książki” standardy procedur projektowania przestrzeni publicznej z udziałem mieszkańców, które będą wykorzystane w praktyce projektowej, zwłaszcza związanej z rewitalizacją,
- pilotażowy projekt (przebieg publiczny) na os. Ugorek i os. Olsza II przygotowany z zastosowaniem narzędzi partycypacyjnego projektowania,
- raport ewaluacyjny powstałej przestrzeni i metodologii uwzględniający stopień partycypacji/uczestnictwa i satysfakcji mieszkańców.

Działania w ramach projektu:

- faza przygotowawcza: określenie obszaru integracji mieszkańców (sąsiedztwa), tworzenie sieci uczestników (metody deliberatywne, prezentacje dobrych praktyk, wywiady z mieszkańcami, ulotki), tworzenie metodologii i narzędzi partycypacji,
- faza projektowania – cykl warsztatów charette z udziałem zaproszonych ekspertów, przedstawicieli społeczności lokalnej oraz przedstawicieli zaangażowanych komórek UMK, pikniki społeczne, prezentacje i konsultacje wypracowanych koncepcji projektowych,
- realizacja zaprojektowanej przestrzeni (opracowanie projektów budowlanych, prace budowlane i ogrodnicze), promocja, działania aktywizacyjne (pikniki, spacer),
- opracowanie raportu ewaluacyjnego i zielonej książki uspołecznionego projektowania przestrzeni publicznych, prezentacja projektu poza osiedlem (np. w formie wystawy na jednym z placów w centrum).



6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy – 24 (zgodnie z cyklem przyrody), w tym:

- jesień-zima – przygotowanie (6 miesięcy)
- wiosna-lato – cykl warsztatów, pikników społecznych (6 miesięcy)
- jesień-zima (2) – prezentacja koncepcji, przygotowanie projektów technicznych, informacja i działania promocyjne (6 miesięcy)
- wiosna-lato (2) – urządzanie zieleni (ewentualnie może zacząć się już jesienią), pikniki, przygotowanie raportu i zielonej księgi, wystawa.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Teren stanowi własność miasta.

Konieczne zarządzenie prezydenta dotyczące realizacji projektu przez właściwe jednostki Gminy Miejskiej Kraków.

Uwarunkowania finansowe:

Konieczność zagwarantowania środków:

- na kampanię informacyjną: ulotki + wywiady z mieszkańcami
- na warsztaty charette
- na realizację pilotażu
- na przygotowanie raportu i zielonej księgi oraz wystawy poprojektowej

Środki w ramach budżetu miasta, możliwe przygotowanie Projektu dla RPO 2014-2020 ze środków na rewitalizację, możliwe włączenie środków prywatnych (od sponsorów, np. firm ogrodniczych).

Uwarunkowania techniczne:

Konieczne zapewnienie możliwości przeprowadzenia kilkietapowych warsztatów projektowych w formule charette, wraz z wizjami lokalnymi.

Możliwe lokale na warsztaty: szkoły, siedziba spółdzielni Ugorek, Wieczysta 4, Zespół Ekonomiki Oświaty.

Zasoby ludzkie:

Gmina Miejska Kraków (Zarząd Zieleni Miejskiej) we współpracy z Referatem Rewitalizacji UMK oraz organizacjami pozarządowymi specjalizującymi się w podobnej tematyce (jako realizatorami warsztatów).

Partnerzy: aktywni członkowie społeczności lokalnych, inne NGO, studenci i środowiska akademickie.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Problemem może być niska świadomość realizowanych działań po stronie mieszkańców. Konieczne jest dotarcie do jak największej i reprezentatywnej grupy mieszkańców (w tym czasowych np. studentów) osiedla oraz podjęcie działań informacyjnych, zarówno w przestrzeni publicznej (plakaty, tablice, Internet, ogłoszenia w szkole czy kościele), jak i bezpośrednio (ulotki do skrzynek, wywiady z mieszkańcami). Możliwe jest włączenie studentów – na zasadzie wolontariatu, praktyk studenckich, w tym także słuchaczy z Uniwersytetów Trzeciego Wieku.

Konieczne jest także przyjęcie wypracowanego modelu działania/projektowania w postaci obowiązującej dla jednostek miejskich (np. zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa).

8. ODDZIAŁYWANIE

Opracowanie standardów współpracy aktywnych członków społeczności lokalnych, NGO-sów i jednostek GMK przy projektowaniu przestrzeni – poprawa jakości lokalnych przestrzeni publicznych.

Wzrost satysfakcji społeczności lokalnych z przestrzeni osiedla – poczucie wpływu na jej kształt.



Parametrami sukcesu będą:

- zrealizowanie projektu pilotażowego – na os. Ugorek i os. Olsza II oraz akceptacja powstałej przestrzeni przez społeczności lokalne,
- realne wdrożenie opracowanej metodologii jako standardów przy projektowaniu innych przestrzeni publicznych w Krakowie (miarą będzie liczba zrealizowanych przestrzeni publicznych lub ocena społeczności lokalnych).

9. GRUPA DOCELOWA:

Społeczności lokalne, w tym głównie obszarów, w którym realizowany będzie pilotaż

10. PARTNERZY:

- społeczności lokalne, w tym głównie z obszarów, w którym realizowany będzie pilotaż
- Zarząd Zieleni Miejskiej (przy ewentualnym współudziale ZIKiT) – główny koordynator projektu
- Inne jednostki związane z zielenią, ochroną środowiska i przestrzenią publiczną (Wydział Kształtowania Środowiska, Wydział Rozwoju Miasta, Biuro Planowania Przestrzennego, Główny Architekt Miasta)
- organizacje pozarządowe zajmujące się przestrzenią miasta, przykładowo:
 - Zielona sieć
 - Napraw sobie miasto
 - Fundacja Sendzimira
 - Fundacja Partnerstwo dla Środowiska
 - Przestrzeń – Ludzie – Miasto
 - Lokalne/dzielnicowe stowarzyszenia
- organizacje branżowe: Stowarzyszenie Architektów Polskich, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu
- uczelnie (Instytut Socjologii UJ, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ)
- Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej
- radni dzielnicowi
- lokalni przedsiębiorcy, ewentualnie przedsiębiorcy z branży ogrodniczej (sponsoring)

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU:

Podział na kategorie kosztów:

- informacja/promocja – informowanie (ulotki, drukowanie) ok. 5 tys. zł
- warsztaty i przygotowanie raportu i zielonej książki: ok. 30 tys. zł
- projekt budowlany i realizacja: w zależności od skali interwencji od kilkudziesięciu do kilkuset tysięcy złotych
- wystawa zrealizowanego projektu: ok. 20 tys. zł

12. ANALIZA BARIER I RYZYK:

- Brak środków finansowych na realizację pilotażu – konieczne zagwarantowanie środków przed rozpoczęciem projektu
- Brak zainteresowania społeczności lokalnych – konieczna szeroka akcja promocyjna w obszarze pilotażu (konflikt interesów: przestrzeń zielona a parkingi)
- Konflikty interesów użytkowników przestrzeni – pojawiające się w trakcie lub po wypracowaniu koncepcji
- Brak zainteresowania po stronie UMK – projekt staje się martwym dokumentem – konieczna zgoda kluczowych jednostek co do sensowności opracowywania standardów i możliwości ich wykorzystania w przyszłości.



1. TYTUŁ PROJEKTU

B.5 MIKROPARK

2. PODMIOT REKOMENDOWANY DO WDROZENIA

Wielu możliwych zamawiających i wykonawców

3. KRÓTKI OPIS PROJEKTU

Projekt polega na utworzeniu mikroparku, czyli modułowego, zielonego stanowiska umożliwiającego punktową poprawę funkcjonalności i estetyki przestrzeni publicznej na placach, skwerach itp. Mikropark jest miejscem reakcji, integracji oraz zabawy dla mieszkańców miasta. Głównym celem powstania wspomnianego rozwiązania jest zapewnienie zróżnicowanych funkcji odpoczynku na małej powierzchni dla użytkowników oraz wprowadzenie estetycznej zieleni w przestrzeni placu lub ulicy.

Projekt Mikropark został zrealizowany w ramach projektu SMART_KOM.



1. TYTUŁ PROJEKTU

B.6 HUBY MIEJSKIE

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/KOORDYNATOR

Bieżące zarządzanie hubami realizować będzie wyłoniony w drodze konkursu NGO przy wsparciu jednostki powołanej w ramach Wydziału Rozwoju Miasta UMK, zajmującej się koordynacją i monitorowaniem inteligentnego rozwoju miasta. Dodatkowo premiowane będzie partnerstwo zawiązane przez kilka NGOs, które mogłoby prowadzić działalność hubu/-ów miejskich.

lub

Trwałe, zinstytucjonalizowane partnerstwo społeczno-publiczne: instytucja powołana przez odpowiednie przedmiotowo jednostki miasta oraz wyłonione podmioty społeczne, z sektora nauki, przedsiębiorczości oraz przedstawicieli władz regionalnych.

Dla realizacji celu niezbędne będzie udostępnienie budynków z zasobu budynków komunalnych Gminy Miejskiej Kraków przez właściwe komórki UMK.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

1. Formalizm w kontaktach z administracją, nadmierna biurokracja w strukturach administracji publicznej i nieefektywność ich działań często hamuje ciekawe inicjatywy oddolne będące odpowiedzią na lokalne potrzeby i aspiracje.
2. Brak rzeczywistej przestrzeni spotkań (w postaci budynku w każdej dzielnicy), która dałaby impuls do tego, aby administracja publiczna, przedsiębiorcy, naukowcy oraz organizacje społeczne zaczęły systematycznie rozmawiać i operacjonalizować swoje pomysły. Dotychczas rozmowy między różnymi grupami odbywały się rzadko, a ich konkluzje nie miały realnego przełożenia na rozwój miasta.
3. Niedoskonałość procesu konsultacji społecznych, który nie zwiększa legitymizacji działań władz miasta. Prowadzone konsultacje społeczne często odbywają się na finalnym etapie decyzyjnym i nie dają mieszkańcom poczucia wpływu na decyzje, często brakuje też informacji o podejmowanych przez władze działaniach. Skutkuje to niskim zainteresowaniem mieszkańców sprawami miasta, które w bezpośredni sposób ich nie dotyczą – tj. nie ingerują w ich sąsiedztwo.
4. Brak w Krakowie miejsca i instytucji, które prezentowałyby w interaktywny sposób przyszłość miasta, a jednocześnie umożliwiającą konstruktywną krytykę i partycypację w nakreślaniu planów.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.



5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Zasadnym byłoby powołanie w Krakowie trzech hubów miejskich, niezależnie od powstającego obecnie Centrum Obywatelskiego, których działalność może być uzupełniana o lokalne (dzielnicowe, osiedlowe) mini huby, specjalizujące się w jednym lub dwóch tematach. Na huby miejskie mogą zostać przeznaczone niewykorzystywane budynki należące do gminy lub, jeżeli będą na to środki, mogą powstać nowe budynki. Huby mogą być zakładane także we współpracy np. z uczelniami, które posiadają duże zasoby lokalowe.

Wstępne propozycje lokalizacji hubów miejskich:

- NCK (Nowa Huta),
- nowy budynek na działce przy ul. Karmelickiej na placu za Wojewódzką Biblioteką Publiczną, zajmujący narożnik ul. Karmelickiej i potężny z dużym ogrodem miejskim na pozostałej części działki,
- użyczony przez UJ budynek na Kampusie UJ na Ruczaju lub lokal w sąsiedniej sse.

Na etapie opracowywania koncepcji (pkt. 6 fiszki), w toku dyskusji z zainteresowanymi podmiotami, możliwe będzie określenie specjalizacji poszczególnych hubów miejskich, np. hub w NCK mógłby zajmować się kwestiami urbanistycznymi. Należy jednak zadbać o to, żeby pozostawić pewną swobodę dla realizacji pomysłów podmiotów korzystających z hubów, co doprowadzić może do naturalnego wykreowania się specjalizacji, której wcześniej nie przewidziano.

Po konsultacjach z UMK możliwe jest rozważenie także innych lokalizacji dla hubów miejskich niż wyżej proponowane.

Pożądanymi cechami, które powinny posiadać huby miejskie to:

- miejsce otwarte – niezależnie od tego, czy przedmiotem działania byłaby aktywność na płaszczyźnie naukowej, kulturowej, opinii, czy wreszcie ideowej, huby miejskie, także te mniejsze w dzielnicach, mogłyby doskonale spełniać rolę miejsca wielosektorowych spotkań. Spotkania umożliwiałyby generowanie nowych pomysłów w procesie nieustającej wymiany poglądów, któremu sprzyjałby sposób zorganizowania przestrzeni w hubach. Dużym atutem hubu miejskiego byłby brak kojarzonego z administracją formalizmu oraz przepływ zainteresowanych ciekawych i aktywnych ludzi.
- centrum innowacji społecznych – mieszkańcy miasta mogliby przedstawić administracji publicznej pomysły na poprawę funkcjonowania miasta. Realizacja tych pomysłów mogłaby być zlecona później organizacjom społecznym lub innym kompetentnym podmiotom, co powodowałoby nie tylko większą efektywność realizacji zadań, ale też włączałoby mieszkańców w podejmowanie decyzji o swojej dzielnicy.
- inkubator przedsiębiorczości i inkubator społeczny – zapewniający skrócenie kontaktu z biznesem oraz podmiotami społecznymi, co jest szczególnie ważne na pierwszym etapie rozwoju koncepcji biznesowej i społecznej. Przestrzeń do pracy w dobrej lokalizacji (biurka, stanowiska komputerowe, sale do spotkań) oraz otoczenie ludźmi, którzy są na podobnym poziomie wdrażania swoich pomysłów wytworzyłoby atmosferę przedsiębiorczości i braku lęku przed porażką, który uniemożliwia twórcze działanie.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Dokładny harmonogram realizacji projektu zależy od woli władz miasta do rozpoczęcia tego procesu. Powinien on być kompatybilny z działaniami związanymi z Centrum Obywatelskim. Przyjąć można, że po powołaniu CO powinny rozpocząć się prace nad wyłonieniem hubów miejskich.

Najważniejsze początkowe etapy procesu:

Etap 1. Opracowanie koncepcji w gronie grupy inicjatywnej złożonej z przedstawicieli UMK, przedstawicieli RMK i rad dzielnic, organizacji pozarządowych zajmujących się różnymi aspektami funkcjonowania miasta, ekspertów akademickich i przedstawicieli biznesu (ok. 3 m-ce).

Ważnym elementem tego etapu będzie opracowanie koncepcji hubów wraz z ich inżynierią finansową. Opierać się ona powinna o środki własne gminy, środki europejskie oraz inne środki zewnętrzne, z których korzystają organizacje pozarządowe.

Etap 2. Identyfikacja potencjalnych miejsc, które mogą pełnić rolę hubów w wybranych dzielnicach (ok. 1 m-c).

Etap 3. Proces konsultacji pomysłu na różnych forach dialogu w Krakowie, np. komisje dialogu obywatelskiego, rada pożytku publicznego itp. (ok. 2 m-ce).

Etap 4. Wyłonienie operatorów hubów.



7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Projekt hubów miejskich wchodzi w zakres kompetencji władz gminy uregulowanych w różnych aktach prawnych, w tym:

- ustawie o samorządzie gminnym,
- ustawie o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie,
- ustawie o konsultacjach społecznych i referendum.

Uwarunkowania finansowe:

Na działanie Centrum Obywatelskiego zaplanowano 750 tys. zł. na półtora roku. Biorąc pod uwagę mniejszą skalę działania hubów można założyć, że ich bieżąca działalność rocznie może kosztować znacznie mniej (wszystko zależy od obszaru, który hub obejmie).

Uwarunkowania techniczne:

Infrastruktura: budynki/pomieszczenia na hub/huby mogą zostać udostępnione z zasobów lokalowych gminy. Nie wyklucza się w uzasadnionych przypadkach wykorzystania innych niż gminne zasobów. Możliwe jest utworzenie hubu w już istniejących przestrzeniach wykorzystywanych np. przez domy kultury, ośrodki młodzieżowe, siedziby organizacji pozarządowych itp. Ze względu na realizowane funkcje konieczne jest zapewnienie następujących powierzchni:

- przestrzeń otwarta/wystawiennicza – na potrzeby wystawy stałej i wystaw zmiennych, pełniąc także funkcje recepcyjne (punkt informacyjny, miejsce składania wniosków),
- elastyczna przestrzeń o zmiennej aranżacji dla spotkań/warsztatów – zaopatrzona w stosowną infrastrukturę (stoły, sprzęt audiowizualny, sieci komputerowe),
- przestrzeń do coworkingu,
- przestrzeń do spotkań mniej formalnych np. część kawiarniana,
- ogród.

Zasoby ludzkie:

Wielkość zasobów ludzkich potrzebnych do realizacji projektu „Huby miejskie” zależy będzie od ostatecznych rozstrzygnięć organizacyjno-zarządczych oraz obszaru, który obejmą huby.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Podstawowym warunkiem jest zapewnienie stałej współpracy między jednostkami UMK i innymi podmiotami. Potrzebny jest koordynator procesu, który ma największy potencjał do współpracy (np. kolegialny organ, w skład którego wejdą przedstawiciele GMK, Urzędu Marszałkowskiego, organizacji eksperckich, naukowców, organizacji społecznych oraz społeczności lokalnych).

Uwarunkowania inne:

Wola działania ze strony władz miasta, w tym radnych dzielnicowych. Władze Krakowa powinny także zainicjować współpracę z gminami ościennymi zachęcając je do włączenia się w projekt. Ważnym wkładem może być zaangażowanie władz regionalnych (Urzędu Marszałkowskiego).

8. ODDZIAŁYWANIE

Oddziaływanie na przestrzeń fizyczną i społeczną:

Huby miejskie miałyby tworzyć z jednej strony przestrzeń zamkniętą (budynek wielofunkcyjny) oraz przestrzeń otwartą, wraz z terenami zielonymi, atrakcyjną do kreatywnej pracy.

Taka wizja hubu pozwalałaby na stworzenie atrakcyjnej przestrzeni nie tylko do kreatywnej pracy, ale i do relaksu. Modelowym miejscem na tego typu hub byłaby działka przy ul. Karmelickiej na placu za WBP, gdzie kiedyś znajdował się parking. Powierzchnia tej działki umożliwiłaby wybudowanie atrakcyjnego wizualnie budynku oraz stworzenie przy nim terenu zielonego. Oddziaływanie przestrzenne hubu przy ul. Karmelickiej wzmocnione byłoby także obecnością w pobliżu biblioteki wojewódzkiej oraz Małopolskiego Ogrodu Sztuki. Funkcje tych trzech budynków mogłyby się uzupełniać tworząc alternatywne do Rynku Głównego miejskie centrum kreatywności technologicznej i społecznej oraz aktywności kulturalnej oferowanej przez bibliotekę i MOS.



Hub miejski zlokalizowany w NCK pozwoliłby na nadanie nowej funkcji Nowohuckiemu Centrum Kultury przy jednoczesnym zachowaniu jego zadań z zakresu kultury lokalnej i miejskiej. Co więcej, naturalne orientowanie się mieszkańców, firm, urzędników z Nowej Huty i pozostałych części miasta na hub miejski w NCK pozwoliłby na odtworzenie na Placu Centralnym życia społecznego i gospodarczego. W dłuższej perspektywie możliwe byłoby wykreowanie kolejnego, obok Rynku Głównego, dużego centrum w Krakowie.

Hub miejski na Kampusie UJ na Ruczaju/sse jest naturalnym miejscem dla wykorzystania potencjału studentów i naukowców ze zlokalizowanych tam wydziałów przyrodniczych i technicznych. Z hubu korzystać mogliby także pracownicy znajdujących się tam firm informatycznych oraz przedsiębiorstw z dziedziny life science. Swoim działaniem hub miejski uzupełniałby funkcję edukacyjną uniwersytetu o przestrzeń sprzyjającą kreatywności i aktywności społecznej. Z czasem hub miejski mógłby zmienić oblicze tej części miasta, która obecnie nie jest atrakcyjnym miejscem do aktywności społecznej innej niż edukacyjna, biznesowa i „mieszkalna”.

9. GRUPA DOCELOWA

Grupą docelową są aktywni mieszkańcy i użytkownicy (m.in. studenci) Krakowa oraz mieszkańcy gmin ościennych.

10. PARTNERZY

Partnerami w projekcie powinni być już na etapie jego realizacji przedstawiciele administracji samorządowej oraz Urzędu Marszałkowskiego, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe, grupy formalne i nieformalne mieszkańców, studenci, naukowcy.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

Źródła finansowania:

Środki własne gminy/gmin (w przypadku, gdyby projektem zainteresowały się samorzady z KOM) z uzupełnieniem o środki europejskie. Możliwe jest rozważenie realizacji projektu w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (część inwestycyjna) lub partnerstwa publiczno-społecznego (bieżące funkcjonowanie).

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Największym ryzykiem jest brak woli ze strony władz samorządowych oraz wydziałów UMK do podjęcia działania wykraczającego swoimi efektami poza obszar zarządzany. Dodatkowo ryzyko to potęguje fakt, że projekt ten oparty jest o wysoką kulturę współpracy i partnerstwa, która nie jest mocno zakorzeniona. Zagrożeniem jest „silosowość” urzędu, zamknięcie się jednostek we własnych ramach organizacyjnych i brak wypracowanych skutecznych form dzielenia się wiedzą z otoczeniem.

Kolejnym ryzykiem jest stanowisko radnych dzielnicowych. Dzielnice, które są przyzwyczajone do tego, że są jedynie technicznym wykonawcą decyzji magistratu, bez realnej władzy, mogą nie zrozumieć korzyści społecznych jakie płyną z hubów.

Aby zminimalizować ryzyko braku zrozumienia dla koncepcji hubów miejskich, niezbędne jest poważne przedyskutowanie pomysłu wśród aktorów wpływu (grupa inicjatywna). Dzięki ich poparciu zaufanie do projektu może się zwiększyć. Dyskusja nie może jednak toczyć się w nieskończoność. Konieczne jest ustalenie daty granicznej, kiedy musiałaby zapaść decyzja – albo pozytywna albo negatywna.



GRUPA C

**PROFILAKTYKA ZDROWIA, POLITYKA SENIORALNA, SREBRNA GOSPODAR-
KA, BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA PRYWATNOŚCI.**



56

Eksperci:

Wojciech Chechelski (Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie), Wojciech Kowalik (Akademia Górniczo Hutnicza), Kazimierz Murzyn (Klaster Lifescience Kraków), Anna Pawlina (Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie), Dominik Rogóż (Stowarzyszenie „Siemacha”), Piotr Sowizdraniuk (Szkoła Aspirantów Państwowej Straży Pożarnej w Krakowie)

Dodatkowo ze strony partnerów:

- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego:

Departament Rozwoju Gospodarczego: Małgorzata Ziarkowska

- Urząd Miasta Krakowa:

Doradca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Polityki Senioralnej – Anna Okońska-Walkowicz

Biuro ds. Ochrony Zdrowia UMK: Maria Piętań-Frączek

Wydziału Spraw Społecznych UMK: Jan Żądło, Szymon Gatlik

Wydział Sportu UMK: Monika Flis, Janusz Grabiasz

moderator ze strony Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieńkowska, C. Ulasiński, J. Szymańska:
Jakub Żywiec

gospodarz tematu: dr Rafał Garpiel (Codework)

1. TYTUŁ PROJEKTU

C.1 SIĘĆ CENTRÓW AKTYWNOŚCI SENIORÓW W KOM (CAS)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Urzędy Gmin z KOM, koordynatorami kierownicy pionów związanych z polityką społeczną/polityką senioralną

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

- brak miejsc spotkań osób starszych nieaktywnych zawodowo,
 - izolacja społeczna seniorów,
 - zbyt niska aktywność seniorów,
 - brak możliwości zaspokajania potrzeb psychicznych wobec rozluźniania się więzi rodzinnych, zawodowych i społecznych,
 - bardzo niski wskaźnik zaangażowania w wolontariat osób starszych,
 - niskie kompetencje w zakresie technologii informacyjnej,
 - niskie kompetencje i małe zaangażowanie umożliwiające korzystanie z możliwości kształcenia ustawicznego (live long learning),
 - ograniczony dostęp do informacji o działalności na rzecz seniorów, słaba koordynacja działań pro-senioralnych finansowanych z różnych źródeł, brak bazy takich działań, brak sieci współpracy,
 - potrzeba testowania i konsultowania rozwiązań technologicznych dla seniorów oraz działań samorządów na ich rzecz,
 - słaba integracja środowiskowa osób starszych, brak tradycji i przestrzeni do integracji międzypokoleniowej poza rodziną.
-

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH:

Systemowe rozwiązanie w zakresie aktywizacji integracji społecznej seniorów w KOM. Sieć lokalnych/dzielnicowych CAS, których działanie koordynowane jest przez Gminne Centrum Seniora we współpracy z osobą odpowiedzialną za politykę senioralną Gminy oraz we współpracy z Gminną Radą Seniorów. Działania opierać się mają na partnerskiej współpracy jednostek samorządu terytorialnego i NGO.

Nowym rozwiązaniem działań na rzecz Seniorów będzie utworzenie na terenie Krakowa lokalnych Centrów Aktywności Seniorów, zwanych dalej CAS. Zostały one pomyślane jako miejsca integracji oraz aktywizacji społecznej i prozdrowotnej osób starszych.

Organami prowadzącymi CAS-y będą organizacje pozarządowe lub podmioty wymienione w art. 3 ust. 3 ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie, wyłonione w drodze konkursu ofert, miejskie jednostki organizacyjne, spółdzielnie mieszkaniowe i uniwersytety trzeciego wieku.



Zadaniem lokalnych Centrów Aktywności Seniorów będzie podejmowanie działań i tworzenie warunków do społecznej i prozdrowotnej aktywizacji i integracji osób w wieku starszym. Docelowo są to miejsca spotkań, edukacji i aktywności.

CAS-y oferować będą różnego rodzaju zajęcia, które pozwolą ich członkom na rozwijanie zainteresowań i nabywanie nowych umiejętności. Oferowane przez Centra zajęcia edukacyjne i sportowe oraz integrujące społeczność pozwolą osobom starszym uniknąć alienacji społecznej, zerwać z nudą oraz modelem biernego spędzania wolnego czasu.

CAS-y będą dostępne od poniedziałku do piątku, przynajmniej sześć godzin dziennie. Godziny zostaną dostosowane do potrzeb seniorów w danym Centrum. O przynależności do CAS decydować będzie osobiste zgłoszenie uczestnika, a członkowie Centrum otrzymają kartę członkowską, która będzie ważna we wszystkich CAS-ach na terenie KOM. Oferta CAS-ów zostanie wystandaryzowana i szczegółowo określona przez Prezydenta Miasta Krakowa/władze JST na terenie KOM. Jej zakres ma obejmować cykliczne szkolenia, warsztaty, treningi, różnego rodzaju kursy dla osób starszych, a także wycieczki turystyczno-krajoznawcze oraz propozycje kulturalno-towarzyskie.

Każdy CAS jest:

- miejscem działań łączyjących pokolenia,
- centrum wolontariatu,
- miejscem współpracy z biznesem np. w obszarach teleopieki i telemedycyny tzw. living labem,
- miejscem zgłaszania potrzeb i inicjatyw senioralnych,
- miejscem konsultacji inicjatyw administracji publicznej przez seniorów – miejscem partycypacji społecznej i procesów deliberacyjnych z udziałem seniorów,
- miejscem lobbowania wśród władz JST na rzecz uwzględniania polityki senioralnej w głównym nurcie rozwoju JST.
- oraz miejscem przekazywania informacji o możliwościach zatrudnienia seniorów i związanych z tym szkoleń.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU:

Opracowanie koncepcji, zapewnienie finansowania, upowszechnianie informacji, szkolenia dla zainteresowanych NGO, przeprowadzenie konkursów, szkolenie koordynatorów poszczególnych CAS, stały monitoring, ewaluacja uczestnicząca.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU:

Uwarunkowania prawne:

Kwestie seniorów nie są regulowane prawnie, konieczne jest opracowanie stosownego programu i przyjęcie go uchwałą Rady Gminy.

Uwarunkowania finansowe:

Realizacja projektu wymaga środków finansowych zapisanych w budżecie gminy. Opracowany system (sieć, NGO jako realizatorzy) pozwala także pozyskiwać środki ze strony biznesu zainteresowanego odbiorcą/konsumentem – seniorem oraz inne środki zewnętrzne, w tym środki z budżetów obywatelskich.

Uwarunkowania techniczne:

NGO zainteresowane prowadzeniem CAS będą musiały dysponować lokalem, usytuowanym nie dalej niż 400 metrów od terenów zielonych (takich jak parki, planty, bulwary, błonia etc.), w pobliżu przystanków tramwajowych lub autobusowych, dostępne dla osób mających problem z poruszaniem się (parter lub winda) oraz wyposażone w węzeł sanitarny i miejsce przeznaczone do przygotowania ciepłych napojów).

Wyposażenie CAS (minimum, propozycja Gminy Kraków):

CAS wyposażone powinno być w sprzęt sportowy dostosowany do możliwości osób starszych oraz w komputery z dostępem do internetu oraz rzutniki umożliwiające nabycie nowych umiejętności

Narzędzie informatyczne do zarządzania siecią CAS.



Zasoby ludzkie:

Wpisanie w zakres obowiązków decyzyjnych osób w urzędzie gminy, troski o zaspokajanie potrzeb seniorów. Głównymi wykonawcami projektu są NGO. Koordynatorami CAS powinny być osoby rozumiejące potrzeby osób starszych, gotowe na współpracę i pełne włączenie seniorów w tworzenie poszczególnych centrów.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Potrzebne narzędzie informatyczne do zarządzania siecią.

8. ODDZIAŁYWANIE:

Plany zagospodarowania przestrzeni publicznej będą konsultowane z członkami lokalnych CAS. Poprawa dostępności miejsc aktywizacji i integracji społecznej seniorów, zwiększenie szans na współpracę międzypokoleniową, aktywizację społeczną, świadomość obywatelską, ekonomiczną. Budowanie wizerunku seniora jako „mędrca”, mentora, doradcę, autorytet, eksperta. Zmniejszenie deficytu rodzin wielopokoleniowych. Łatwiejsze dla samorządu konsultowanie projektów programów, strategii etc. z najbardziej doświadczoną grupą społeczną. Podniesienie jakości życia seniorów w związku z doświadczeniem przyjemności z działania na rzecz innych, doświadczenia poczucia sprawstwa. CAS jako miejsce nawiązanie kontaktu ze środowiskiem biznesu pomogą przetestować ofertę kierowaną do osób starszych czyniąc ją bardziej dostosowaną do potrzeb oraz dadzą szansę na zatrudnienie chętnych seniorów oraz zwiększenie sprzedaży w branży usług i produktów adresowanych do osób starszych – rozwój usług tzw. srebrnej gospodarki.

9. GRUPA DOCELOWA

Grupa mieszkańców KOM w wieku 60+ chętnych do współpracy i integracji społecznej, uczenia się od siebie nawzajem oraz działalności wolontaryjnej, w tym na rzecz dzieci i młodzieży.

10. PARTNERZY

NGO, szkoły wyższe, jednostki pomocnicze gminy, parafie, szkoły i przedszkola.

11. ANALIZA BARIER I RYZYK

- Brak zainteresowania NGO ogłoszonym przez Gminy konkursem na prowadzenie CAS.
- Brak zainteresowania i zaufania ze strony potencjalnych beneficjentów.
- Brak zainteresowania i porozumienia w KOM w sprawie budowania wspólnej sieci.



1. TYTUŁ PROJEKTU

C.2 APLIKACJA „JESTEM BLISKO”

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Jednostki ratownictwa medycznego na poziomie województwa.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Brak możliwości podjęcia skutecznych działań ratunkowych przez zespoły ratownictwa medycznego w przypadku nagłego zatrzymania układu krążenia w czasie krótszym niż 4 minuty (osoba nieprzytomna i nie oddycha). Organizator systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne zakłada, że zespół dotrze do pacjenta w mieście w czasie 8-12 minut, poza miastem 5-20 minut, podczas gdy od czasu zatrzymania krążenia do osiągnięcia zerowego stężenia tlenu w tkance mózgowej, mijają zaledwie 2 minuty.

Wyniki prowadzonych badań wskazują na to, że wykonanie wczesnej defibrylacji (w czasie 3-5 minut od utraty przytomności) może skutkować wzrostem przeżywalności nawet do 75%.

Stabe zaspokojenie potrzeby działania pro bono w obszarach wzbudzających powszechne uznanie.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Aplikacja „Jestem blisko” umożliwia przestanie przez operatora numeru ratunkowego 112 (opcjonalnie innego dysponenta służb ratowniczych i ratunkowych) informacji o zaistnieniu stanu nagłego zagrożenia zdrowotnego u osób znajdujących się w miejscu publicznym. Informacja będzie przekazywana na urządzenia multimedialne osób, które dobrowolnie się na to zgodziły. Warunkiem funkcjonowania produktu jest współpraca z operatorami numerów ratunkowych. Użytkownicy aplikacji zgłaszają swoją gotowość i podejmują działania zmierzające do skutecznego udzielenia pomocy osobie znajdującej się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Liczba miesięcy: 18

- opracowanie koncepcji,
- opracowanie aplikacji mobilnej Jestem blisko,
- powiązanie aplikacji z oprogramowaniem Centrum Powiadamiania Ratunkowego i Skoncentrowanej Dyspozytorni Medycznej Krakowskiego Pogotowia Ratunkowego,
- kampania reklamowa,



- pozyskiwanie wolontariuszy,
- testy i wdrożenia aplikacji,
- badanie skuteczności realizowanego projektu, monitorowanie, administrowanie, bieżący nadzór nad realizacją projektu.

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU:

Uwarunkowania prawne:

Zachodzi konieczność zabezpieczenia danych osobowych użytkowników aplikacji. Należy rozważyć ewentualne zmiany w prawie Ustawa o Systemie Powiadomiania Ratunkowego i Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym w przypadku upowszechnienia projektu.

Uwarunkowania finansowe:

Projekt zakłada duży udział wolontariuszy. Jednak niezbędne są środki na zaprogramowanie aplikacji, administrowanie systemem, testowanie funkcjonalności aplikacji, zintegrowanie aplikacji z istniejącym systemem ratownictwa, kampanię upowszechniającą projekt, doskonalenie produktu.

Uwarunkowania techniczne:

Projekt wymaga: aplikacji, serwerów do obsługi aplikacji, zabezpieczenia danych osobowych, archiwizowania informacji, włączenia produktu do systemu Powiadomiania Ratunkowego i Państwowego Ratownictwa Medycznego.

Zasoby ludzkie:

Autorzy i promotorzy projektu, twórca aplikacji, administrator, pracownicy służb ratowniczych włączający aplikację do swojego systemu powiadamiania, wolontariusze – użytkownicy aplikacji.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Zachodzi konieczność włączenia produktu do systemu powiadamiania ratunkowego lub dysponowania zespołami ratownictwa medycznego.

8. ODDZIAŁYWANIE:

Projekt zwiększy przeżywalność osób dotkniętych nagłym zatrzymaniem układu krążenia i poprawi jakość ich późniejszego życia. Sprawność fizyczna i intelektualna osób odpowiednio zadbanych w czasie zatrzymania krążenia zmniejsza koszty późniejszej rehabilitacji i leczenia oraz koszty wypłacania rent i zasiłków z tytułu niepełnosprawności. Projekt ma szansę bardzo korzystnie oddziaływać na przestrzeń społeczną. Znacznie zwiększy się liczba osób gotowych do udzielania pierwszej pomocy. Wzrośnie zaangażowanie społeczne w ratowanie życia, wzrośnie liczba osób odczuwających satysfakcję z działań związanych z ratowaniem zdrowia i życia. Zwiększy się wykorzystywanie sieci „Impuls Życia” (publicznie dostępne defibrylatory AED).

9. GRUPA DOCELOWA:

Grupą docelową są wszyscy obywatele, a także służby ratownicze, które otrzymują wsparcie. Można się spodziewać korzyści dla budżetu państwa w związku ze zmniejszeniem potencjalnych beneficjentów zasiłków i rent inwalidzkich.

10. PARTNERZY:

Partnerami projektu są jednostki ratownictwa medycznego na poziomie województwa, szkoły, uczelnie, korporacje, CAS-y, Polska Rada Resuscytacji, PCK, ZHP, ZHR (HOPR).



11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU:

- utworzenie aplikacji – 70 000 zł
- utrzymanie serwerów, łącz i administracja – 50 000 zł
- zmiany w oprogramowaniu CPR i dyspozytorni medycznej – 50 000 zł
- wynagrodzenie dla koordynatorów projektu – 50 000 zł

Razem: 220 000 zł

12. ANALIZA BARIER I RYZYK:

Zerwanie współpracy z partnerami.

Bariery administracyjne po stronie systemu ratownictwa medycznego.



1. TYTUŁ PROJEKTU

C.3

SENIOR INFO – PLATFORMA INFORMACJI O OFERTACH DLA SENIORÓW

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

JST, NGO na drodze konkursu ofert

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Problemem jest brak aktualnych informacji, ew. ich rozproszenie oraz trudności w ich odnajdywaniu. Większość informacji jest umieszczana w internecie, co ogranicza ich dostępność dla seniorów. Brak także pełnego obrazu oferty kierowanej do seniorów.

Sytuacja ta może zniechęcać do podejmowania aktywności i w związku z brakiem wiedzy, powodować ograniczanie się seniorów do sprawdzonych sposobów spędzania czasu.

Celem ma być zwiększenie aktywności samych seniorów i podmiotów oferujących usługi dla nich poprzez udostępnienie narzędzi pozwalających na dostęp do oferty dającej możliwość szerszej integracji seniorów.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

- stworzenie bazy danych o działaniach realizowanych na rzecz osób starszych na terenie KOM (aktualna baza danych dostępna na stronie krakowdlaseniore.pl nie uwzględnia wielu działań podejmowanych w różnych organizacjach i nie wykracza poza administracyjny obszar miasta),
- integrowanie informacji o działaniach ciągłych, projektowych i jednorazowych akcjach organizowanych przez GMK, NGO i podmioty prywatne,
- powstała baza powinna mieć charakter otwarty i być administrowana przez osobę mającą odpowiednie umiejętności i uprawnienia w systemie (usługodawcy wprowadzają samodzielnie dane w oparciu o ustalony formularz, a informacje są dostępne dla użytkowników platformy dopiero po akceptacji przez koordynatora),
- w każdym zgłoszeniu oferty powinien być zawarty czas jej trwania, przed upływem terminu ważności system powinien wysłać automatycznie monity do usługodawcy o zbliżającym się terminie zakończenia oferty, oferty automatycznie powinny być usuwane z systemu po upływie terminu ich zakończenia,
- stworzenie platformy internetowej dostosowanej do potrzeb i umiejętności osób starszych (ergonomia, intuicyjność itp.),
- każda oferta zamieszczona na platformie powinna zawierać informację o kosztach uczestnictwa,
- stworzenie infolinii, której operatorzy będą udzielać informacji o ofercie, która zawarta jest na platformie internetowej) dla seniorów nie korzystających z internetu).



6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

- pozyskanie środków na realizację projektu
- konsultacje z seniorami dot. kształtu i funkcjonalności platformy – 2 miesiące
- opracowanie niezbędnej dokumentacji technicznej (SIWZ) – 3 miesiące
- wyłonienie wykonawcy – 4 miesiące
- prace nad budową platformy (w tym zaimportowanie i zaktualizowanie danych z platformy Kraków dla seniora) – 8 miesięcy
- uruchomienie call center (równoległe do prac nad budową platformy) – 4 miesiące
- działania promocyjne i szkoleniowe wśród usługodawców – 2 miesiące
- zbieranie informacji w gminach przez Koordynatorów (równoległe do działań promocyjnych) – 3 miesiące
- działania promocyjne projektu (nacisk nakierowany na seniorów) – 2 miesiące

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Należy zwrócić uwagę na ustawę o ochronie praw autorskich i prawach pokrewnych (np. opatentowane programy sportowe itp.).

Uwarunkowania finansowe:

- budżet gminy
- sponsorzy – w zamian za reklamę na platformie
- finansowanie zewnętrzne – programy unijne, ASOS (szkolenie pracowników a nie samo rozwiązanie techniczne)
- środki Województwa Małopolskiego (ROPS)

Uwarunkowania techniczne:

- aplikacja porządkująca i rozszerzająca bazę danych wykorzystywaną na portalu <http://www.dla-seniora.krakow.pl> (nowa baza, do której można zaimportować dane już zgromadzone na portalu krakowdla-seniora.pl)
- aplikacja powinna mieć funkcjonalności, które są usystematyzowane według określonych kategorii (sport, zdrowie, kultura itp.)
- zadbać o to, żeby na innych stronach było przekierowanie do portalu – identyfikacja graficzna
- call center na potrzeby uruchomienia infolinii – zadbać o upowszechnianie numeru w mediach tradycyjnych
- konieczne dla realizacji platformy technologie są ogólnodostępne (open source i/lub komercyjne – w zależności od dostępnych środków)

Zasoby ludzkie:

Pracownicy instytucji i organizacji zaangażowanych w realizację projektu. Podmiot zewnętrzny – wykonawca.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Koordinator na poziomie gminy (15 koordynatorów z gmin wchodzących w skład KOM).

Kierownik projektu na poziomie KOM.

8. ODDZIAŁYWANIE

Przestrzeń fizyczna – brak oddziaływań, projekt osadzony w rzeczywistości wirtualnej.

Przestrzeń ekonomiczna – poprzez rozwój informacji o ofercie dla seniorów rozwój sektora srebrnej gospodarki, większa konkurencyjność dzięki większej informacji, większa dostępność ofert komercyjnych poprzez system zniżek.

Przestrzeń społeczna – walka z wykluczeniem społecznym, zwiększenie poziomu aktywności seniorów i NGO.



9. GRUPA DOCELOWA

- osoby starsze i ich rodziny
- usługodawcy – firmy i instytucje posiadające ofertę dla seniorów

10. PARTNERZY

JST, NGO, organizacje seniorskie (kluby seniora, CAS, itp.)

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

- **przygotowanie platformy:** infrastruktura IT, oprogramowanie
- **obsługa:** serwis platformy, koordynatorzy w gminach, kierownik projektu, pracownicy call center
- **działania promocyjne:** kampania w gazetach lokalnych i dedykowanych dla seniorów, promocja platformy po stronie usługodawców – druk ulotek. Warunkiem koniecznym właściwego przygotowania projektu do realizacji jest wcześniejsze opracowanie studium wykonalności.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

- brak zgody właścicieli portalu krakowdlaseniora.pl na udostępnienie danych
- zdobycie danych w oparciu o własny desk research
- brak zainteresowania usługodawców
- działania zachęcające – znak jakości oferty dla seniorów, kampania informacyjna (JST, punkty obsługi przedsiębiorcy, maile do NGO i instytucji kultury, pismo od prezydenta, wójta)
- problemy z uzyskaniem pożądanej przejrzystości platformy zarówno dla użytkowników jak i usługodawców
- włączenie seniorów w proces opracowywania platformy (user experience, usability)
- brak zainteresowania grupy docelowej
- ponawianie kampanii informacyjnej, szukanie nowych dróg dotarcia do użytkowników
- problem z aktualnością zamieszczanych informacji w formularzu zgłoszeniowym zawarcie informacji o czasie trwania oferty
- problem z aktualnością danych
- zapewnienie sprawnego i szybkiego zatwierdzania zgłaszanych ofert przez koordynatora – wyznaczenie maksymalnego czasu na akceptację oferty (2 dni robocze) – w przypadku braku akceptacji automatyczny monit do kierownika projektu.



1. TYTUŁ PROJEKTU

C.4

DOM AKTYWNEGO I ZDROWEGO SENIORA (W FORMULE LIVING LAB)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Fundacja Klaster LifeScience Kraków

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Potrzeba rozwoju technologii (medycznych, sensorycznych, opiekuńczych) umożliwiających jak najbardziej samodzielne, godne i bezpieczne życie seniorów.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Projekt dotyczy uruchomienia „domu aktywnego i zdrowego seniora”, jako funkcjonalnej placówki opieki nad osobami starszymi i niepełnosprawnymi, pełniącej równocześnie rolę laboratorium rozwijania i testowania innowacyjnych technologii i rozwiązań umożliwiających niezależne i aktywne życie (Independence Solutions).

Rola laboratorium realizowana będzie we współpracy z użytkownikami Domu tj. pensjonariuszami i personelem, którzy świadomie będą uczestniczyć w projektach, w tym w opiniowaniu lub testowaniu proponowanych rozwiązań. Funkcja laboratorium będzie umożliwiać demonstrowanie, testowanie i monitorowanie działania i pozyskiwanie opinii zwrotnych nt. nowych rozwiązań, zapewniając jednocześnie standardy w zakresie bezpieczeństwa, prywatności i etyki.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU:

Liczba miesięcy: projekt wieloletni

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU::

Uwarunkowania techniczne:

- Budynek z przeznaczeniem i wyposażeniem funkcjonalnym typowego „domu spokojnej starości”:
 - przystosowany/zaadoptowany dodatkowo do funkcji „kreatywnego laboratorium” (pomieszczenie warsztatowe),
 - wyposażenie do sesji i spotkań warsztatowych nie ingerujące w strefy odpoczynku użytkowników,
 - wyposażenie prezentacyjne,
 - infrastruktura tele-informatyczna itp.



Zasoby ludzkie:
Partnerzy merytoryczni

8. ODDZIAŁYWANIE

Dom – Laboratorium pozwoli skupić w jednym miejscu kompetencje, doświadczenie i zasoby niezbędne dla stymulowania i wspierania rozwoju innowacyjnych projektów. Zastosowanie metod szybkiego projektowania, prototypowania i testowania rozwiązań przyspieszy wprowadzanie na rynek innowacji, na które rosną potrzeby i rynek na całym świecie.

Laboratorium będzie pełnić również rolę punktu demonstracyjnego i szkoleniowego, w którym zainteresowane osoby będą mogły poznać i nauczyć się korzystania z nowoczesnych technologii wprowadzanych do powszechnego użytku – zapobiegając wykluczeniu technicznemu ze względu na wiek lub niepełnosprawność.

W części pobytowej – dom będzie pełnił również funkcje aktywizujące, edukacyjne i integracyjne, w tym w relacjach pomiędzy pokoleniami.

9. GRUPA DOCELOWA

Laboratorium będzie zapleczem badawczo-rozwojowym dostępnym dla środowisk naukowych i biznesowych.

Dom opieki będzie specjalizowaną placówką opieki nad osobami starszymi oferującą swoje usługi na rynku. Będzie również jednostką referencyjną i szkoleniową dla personelu zajmującego się opieką nad osobami starszymi w domu lub w placówkach medycznych.

10. PARTNERZY

Partnerzy instytucjonalni i prywatni, organizacje NGO zajmujące się polityką senioralną i zdrowotną

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU

W zależności od zawiązanych partnerstw oraz skali przedsięwzięcia koszty realizacji projektu mogą wahać się od kilkunastu do kilkudziesięciu tysięcy złotych.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

Wyzwania:

- zebrać konsorcjum zainteresowanych instytucji
 - zdecydować o formie organizacyjnej i prawnej
 - zabezpieczyć funkcjonowanie od strony prawnej i etycznej
 - trwały model biznesowy
-



GRUPA D

LEAN MANAGEMENT AND UX W PUBLICZNYCH E-USŁUGACH, ORAZ MONITORING I CONTROLLING USŁUG PUBLICZNYCH, OPEN DATA I BIG DATA DLA NOWYCH KONCEPCJI MIASTA I BIZNESÓW, BEZPIECZEŃSTWO DANYCH.



Eksperti:

Piotr Chomczyk (Cisco Systems Poland Sp. z o.o.), Tomasz Gubała (Akademia Górniczo-Hutnicza), Jarosław Królewski (HG Intelligence), Jakub Machyński (Comarch S.A.), Tomasz Malinowski (Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie), Katarzyna Sokołowska-Mączek (Comarch S.A.), Rafał Sowiński (Instytut Logistyki i Magazynowania), Jan Filip Staniłko (Warszawski Instytut Studiów Ekonomicznych), Joanna Szewczyk (Pełna nazwa firmy Cisco Systems Poland Sp. z o.o.), Michał Szkodziński (Koduj dla Polski), Michał Ślaski (Lambda Academy)

Dodatkowo ze strony lidera i partnerów projektu:

- Krakowski Park Technologiczny:

Bartosz Józefowski

- Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego:

Departament Rozwoju Gospodarczego: Paweł Świercz

- Urząd Miasta Krakowa:

Spółeczny Doradca Prezydenta Miasta Krakowa ds. E-administracji i Smart City – Paweł Węgrzyn

Wydział Organizacji i Nadzoru UMK: Tomasz Żurek

moderator ze strony Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieńkowska, C. Ulasiński, J. Szymańska:
Justyna Szymańska

gospodarz tematu: Paweł Świercz (Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego)

OTWARCIE DANYCH W WYBRANYCH INSTYTUCJACH KRAKOWSKIEGO OBSZARU MIEJSKIEGO – PILOT

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Jednostki zainteresowane otwarciem danych, którymi dysponują. Projekt może być koordynowany przez agencję do spraw informacji publicznej, której jednym z głównych zadań byłaby realizacja planu otwarcia danych w obszarze KOM przez różne instytucje.

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Różne instytucje, organizacje publiczne przetwarzają na potrzeby swojej działalności zasoby informacyjne, które gromadzą w rejestrach. Problem polega na tym, że nie są one dostępne szerszemu gronu odbiorców, pomimo że podlegają udostępnieniu w myśl prawa o dostępie do informacji publicznej.

Często dane te przechowywane są w zamkniętych systemach, bądź też formatach plików, które nie stanowią formy otwartej, czyli nie mogą być ponownie przetwarzane do celów komercyjnych lub niekomercyjnych.

Korzyści udostępnienia otwartych danych:

- wygenerowanie oszczędności w dłuższej perspektywie czasu (dane pomogłyby stworzyć przydatne aplikacje, które powstawałyby w sferze prywatnej, a służyłyoby obywatelom bez angażowania środków publicznych),
- zwiększenie transparentności procesów oraz wiedzy o stanie miasta/regionu (dane służyłyby naukowcom, badaczom, instytucjom pozarządowym do analizy aktualnej sytuacji miasta/regionu),
- zwiększenie wydajności (raz opublikowane otwarte dane znacznie zmniejszą wolumen oficjalnych próśb o udostępnienie informacji publicznej, których rozpatrywanie jest obowiązkiem urzędów);
- poprawa jakości usług publicznych (w wyniku realizacji wniosków płynących z analiz otwartych oraz poprzez umożliwienie podmiotom prywatnym wykorzystania danych publicznych w celu dostarczenia nowych usług dla mieszkańców),
- rozwój przedsiębiorczości (możliwość ponownego użycia otwartych danych prowadzi do powstania nowych przedsiębiorstw, dostarczających usługi dla obywateli, biznesu, a także samej administracji publicznej),
- wzmocnienie kultury zbierania, publikowania, współdzielenia i analizy danych, jako dobra wspólnego.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Produktami projektu będą:

- zestaw zbiorów otwartych danych (OD),
- zestaw procedur operacyjnych, które będą porządkować procesy przygotowania, sprawdzenia jakości, aktualizacji, zabezpieczenia oraz publikowania zbiorów OD, tudzież odpowiadania na awarie,
- system informatyczny, złożony ze sprzętu i oprogramowania, który będzie udostępniał zbiory OD jak również usprawniał same procedury publikowania ich i zarządzania nimi.

Powyższe produkty składają się na główny efekt projektu: stworzenie i uruchomienie usługi OD, dostarczającej w sposób ciągły zbiory Otwartych Danych Krakowa i Małopolski.

Dostarczenie tych produktów i uruchomienie usługi nastąpi w wyniku wykonania następujących zadań:

Z1. Dane: inwentaryzacja, kategoryzacja i priorytetyzacja (pod względem różnych kryteriów: popytu, potencjału oddziaływania, wrażliwości, trudności technicznej otwierania etc.) istniejących zbiorów danych publicznych; ustalenie, w komunikacji z Z4, kolejności zbiorów podlegających procesowi otwarcia oraz wytycznych odnośnie formatów/protokołów oraz licencji udostępniania; aktywna współpraca z dysponentami danych w technicznym, prawnym i operacyjnym wymiarze udostępniania zbiorów OD (w tym ew. zaangażowanie potrzebnych zewnętrznych ekspertów) – także szkolenie pracowników administracji w proponowanych sposobach udostępniania OD; Z1 odpowiada za dostarczenie zestawu zbiorów otwartych danych.

Z2. System: zdefiniowanie wymagań technicznych projektu oraz dostarczenie spełniających te wymagania infrastruktury i oprogramowania (łącznie rozumianych jako system OD) służących publikowaniu zbiorów OD; utrzymanie wdrożonego systemu w rozumieniu poprawiania usterek i dostarczaniu rozszerzeń, w ścisłej współpracy z Z3; Z2 odpowiada za dostarczenie produktu systemu informatycznego.

Z3. Usługa: stworzenie procedur operacyjnych (technicznych, organizacyjnych, komunikacyjnych etc.) składających się na usługę OD; utworzenie zespołu operacyjnego świadczenia usługi OD; wykonywanie działań operacyjnych w celu podtrzymania sprawnie działającej usługi OD; Z3 odpowiada za dostarczenie produktów P2 i P4.

Z4. Oddziaływanie: komunikacja ze społecznością grup docelowych, promocja idei OD na zewnątrz, pozyskiwanie partnerów chętnych wykorzystać OD do stworzenia nowej wiedzy i usług (tzw. early adopters, pioneers) oraz pomoc tym partnerom w efektywnym wykorzystaniu zasobów udostępnianych przez projekt oraz wnioskowaniu (we współpracy z Z1) o nowe zbiory OD; umożliwienie ścisłej współpracy tych partnerów z dostawcami Systemu OD i Usługi OD (Z2, Z3); rozpowszechnianie wyników projektu, a zwłaszcza dobrych praktyk i tzw. success stories wykorzystania OD, oraz szkolenie w sposobach ponownego użycia OD; Z4 nie dostarcza głównych produktów, ale działa na rzecz spełnienia wskaźników oddziaływania projektu.

Z5. Zarządzanie projektem: zarządzanie zasobami ludzkimi i materialnymi projektu, raportowanie postępów instytucji nadzorującej, monitorowanie wskaźników projektu, zarządzanie ryzykiem, praca nad zapewnieniem trwałości efektów projektu; ewentualnie sugerowanie prawodawcom istotnych z punktu widzenia OD zmian prawnych; Z5 nie dostarcza bezpośrednio produktów projektu.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Podział na trzy podstawowe etapy:

Przygotowanie projektu (6 miesięcy): fiszka, partnerzy, role, koordynator/lider.

Faza wstępna (12 miesięcy): zidentyfikowanie zbiorów OD o największym popycie i potencjale, identyfikacja pierwszych kluczowych konsumentów danych; efektem fazy wstępnej powinno być upublicznienie pierwszych zbiorów otwartych danych na (potencjalnie tymczasowej) platformie.

Faza zasadnicza (18 miesięcy): praca z zainteresowanymi nad ponownym użyciem opublikowanych OD, rozpowszechnianie idei OD w środowisku, otwieranie kolejnych zbiorów.



7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU:

Uwarunkowania prawne:

Otwarcie dotyczy jedynie tych danych, które podlegają udostępnieniu na podstawie ustawy o dostępie do informacji publicznej. Dane te, to każda informacja wytworzona przez szeroko rozumiane władze publiczne oraz osoby pełniące funkcje publiczne, a także inne podmioty, które tę władzę realizują lub gospodarują mieniem komunalnym lub majątkiem Skarbu Państwa w zakresie tych kompetencji.

Dodatkowo na otwarcie danych wpływa kształt Ustawy o Ponownym Wykorzystaniu Informacji Sektora Publicznego, która obecnie poddawana jest nowelizacji. Poczynione w niej zapisy będą istotnym czynnikiem w procesie otwierania danych.

Ustawa o Ochronie Danych Osobowych z kolei będzie determinować proces anonimizacji danych publicznych, aby udostępnianie zbiorów OD nie naruszały dóbr wzmiankowanych w nich osób fizycznych.

Uwarunkowania finansowe:

Mając na uwadze różnorodność podmiotów, które mogą być zaangażowane w proces otwierania danych oraz kwestie związane z ich autonomią konieczne jest uwzględnienie samofinansowania. Oprogramowanie służące do udostępniania danych może zostać udostępnione przez partnera projektu bezkosztowo. Natomiast niezbędne są nakłady finansowe na platformę sprzętową oraz prowadzenie procesu otwierania danych (koszty osobowe, koszty dostosowania zasobów danych itp.).

Uwarunkowania techniczne:

Ze względu na różnorodność rejestrów, które podlegałyby otwarciu, mamy do czynienia z całym zestawem potencjalnych technologii informatycznych, w których te dane obecnie są przetwarzane. Wstępnie planowane jest wykorzystanie trzech rodzajów technologii do publikacji zbiorów OD:

- rejestru plików, udostępniającego statyczne zbiory OD w formatach umożliwiających przetwarzanie,
- serwisów GIS do udostępniania danych przestrzennych (w postaci map i warstw),
- serwerów baz danych, które udostępniałyby całe bazy danych instytucji publicznych, po uprzedniej anonimizacji danych, jeśli taka będzie wymagana,
- dedykowanych kolejek do udostępniania strumieni zdarzeń czasu rzeczywistego.

W ramach projektu zaproponowany zostanie pewien zestaw otwartych formatów/standardów zapisu OD.

Zasoby ludzkie:

Poniższa lista wymienia istotne funkcje/kompetencje w ramach zespołu realizującego projekt (funkcje mogą być łączone w obrębie etatu pracownika, pod warunkiem posiadania przez niego odpowiednich kompetencji).

- **lider/kierownik projektu**, spełniający również rolę głównego punktu kontaktowego dla dostawców danych,
- **kluczowe osoby w urzędach/jednostkach** (dostawców danych), które rozumieją istotę oraz potencjał projektu, rozumieją procesy w wyniku, których dane są wytwarzane (tzw. process owners) oraz są w stanie skutecznie oddziaływać na własnych współpracowników w celu efektywnego przeprowadzania procesu otwierania wskazanych zbiorów danych publicznych,
- **osoba kontaktowa ze środowiskiem lokalnych NGO** – pracuje nad wykorzystaniem udostępnionych OD przez NGO (analizy, raporty, zgłaszanie nieprawidłowości) oraz zbiera zapotrzebowanie na kolejne OD,
- **osoba kontaktowa ze środowiskiem lokalnych przedsiębiorców** (zwłaszcza MŚP, startupy) – pracuje nad wykorzystaniem udostępnionych OD przez biznes (nowe aplikacje, usługi) oraz zbiera zapotrzebowanie na kolejne OD,
- **koordynator komunikacji projektu**, odpowiadający za politykę komunikacyjną (w tym wizerunek i kanały społecznościowe), rozpowszechnianie wyników projektu, budowanie i administrowanie społecznością osób zainteresowanych projektem, organizację szkoleń; współpracuje ściśle z osobami kontaktowymi dla NGO i przedsiębiorców,
- **główny operator usługi OD** – osoba biorąca udział w definiowaniu wstępnych procedur operacyjnych usługi OD, a następnie odpowiedzialna za realizację tych procedur (w tzw. zespole operacyjnym) w trakcie projektu i po jego zakończeniu,



- **kurator danych**, odpowiedzialny za zapewnienie wysokiej jakości publikowanych zbiorów OD; główny inżynier, zarządzający środkami technicznymi projektu oraz odpowiedzialny za dostarczenie infrastruktury sprzętowej i oprogramowania dla otwartych danych, osoba kontaktowa do puli dalszych ekspertów; odpowiada za współpracę techniczną z konsumentami danych, w celu ułatwienia im dostarczenia produktów bazujących na OD; reaguje na sytuacje awaryjne i zgłoszenia w ramach usługi OD,
- **administrator systemu OD**.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Powodzenie projektu zależy od legitymizacji działań ze stron władz Miasta Krakowa i Małopolski. Obowiązująca uchwała w sprawie Prowadzenia Polityki Otwartych Danych zdefiniowała działania kierunkowe. Konieczne jest wzmocnienie zespołu realizującego projekt poprzez wyposaże-
nie go w konkretne zarządzenie (lub inny oficjalny dokument) Prezydenta MK oraz Marszałka WM, pozwalające na otwieranie zbiorów danych, we współpracy z jednostkami urzędów posiadającymi pieczę nad tymi danymi.

Zasadne również byłoby wprowadzenie (np. w postaci rozporządzenia lub uchwały) zapisu prawnego, w myśl którego wszystkie dane agregowane w systemach/rejestrach w przyszłości, o ile na to pozwalałby stan prawny, były przygotowane do ponownego wykorzystania, w formacie OD.

Uwarunkowania inne:

Ze względu na interdyscyplinarny charakter projektu ważne jest faktyczne zaangażowanie dysponentów danych (urzędów, administracji), środowisk organizacji pozarządowych oraz świata biznesu.

8. ODDZIAŁYWANIE

Przewidywane następujące oddziaływanie projektu:

- zwiększenie powszechnej dostępności publicznych danych miejskich i wojewódzkich,
- zwiększenie partycypacji obywateli w sprawowaniu nadzoru nad sferą publiczną,
- zwiększenie wiedzy o mieście/regionie i przejrzystości procesów w nim zachodzących,
- poprawa jakości usług publicznych,
- poprawa jakości danych publicznych, w wyniku wdrożenia procesu uporządkowania i ustrukturyzowania danych wg określonej architektury informatycznej (kuracji) i monitorowania sprawdzania jakości udostępnionych OD,
- generowanie oszczędności administracji publicznej poprzez lepszy nadzór nad procesami,
- zwiększenie wydajności pracy administracji publicznej, w wyniku lepszej wymiany wiedzy pomiędzy poszczególnymi jednostkami władz samorządowych,
- rozwój przedsiębiorczości, spowodowany możliwością wprowadzenia na rynek innowacyjnych usług opartych na OD, których wprowadzenie uprzednio nie było możliwe.

9. GRUPA DOCELOWA

Są cztery grupy docelowe, które skorzystają, bezpośrednio bądź pośrednio, z efektów projektu:

- 1. Administracja publiczna** (dostawcy danych):
 - bezpośrednio:** oszczędność, zwiększenie wydajności pracy;
 - pośrednio:** polepszenie wiedzy nt. procesami zarządzanymi w mieście i regionie, zwiększenie wpływów z lokalnych podatków.
- 2. Badacze** (przetwórcy danych/pośrednicy), w których poczet zaliczamy pracowników naukowych nauk społecznych, analityków danych, pracowników organizacji pozarządowych;
 - bezpośrednio:** zwiększenie powszechnej dostępności danych publicznych, poprawa jakości danych publicznych;
 - pośrednio:** zwiększenie zainteresowania działalnością badawczą w zakresie zjawisk społecznych.
- 3. Przedsiębiorcy** (przetwórcy danych/pośrednicy):
 - bezpośrednio:** zwiększenie powszechnej dostępności danych publicznych, poprawa jakości danych publicznych, rozwój przedsiębiorczości dzięki nowym możliwościom użycia OD.
- 4. Mieszkańcy** (konsumenty wyników przetworzenia danych):
 - bezpośrednio:** zwiększenie powszechnej dostępności danych publicznych, zwiększenie partycypacji obywateli;
 - pośrednio:** zwiększenie wiedzy o mieście/regionie, poprawa jakości usług publicznych, zmniejszenie wydatków na administrację publiczną.



10. PARTNERZY:

Partnerzy:

- Urząd Miasta Krakowa wraz z wybranymi krakowskimi jednostkami i spółkami miejskimi, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego; gminy wchodzące w skład Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego – jako dostawcy zbiorów OD; biorą istotny udział w formowaniu/definiowaniu usługi OD oraz, docelowo, delegują wybrane osoby (tzw. process owners) jako członków zespołu
- operatorów;
KPT/Kraków Living Lab – „siedziba” (w sensie nieformalnym – jako miejsce spotkań, organizacji prezentacji etc.) zespołu wykonującego projekt; analogicznie „siedziba” zespołu operatorów usługi OD; partner odpowiedzialny za kontakty ze środowiskiem NGO i biznesu oraz komunikację/
- promocję projektu i jego rezultatów;
firmy prywatne dostarczające bezpłatne oprogramowanie do wystawiania danych typu OD.

Role partnerów:

- dostawcy zbiorów OD: instytucje będące dysponentami danych publicznych, otwierające te dane jako zbiory OD,
- dostawca platformy OD: zapewnia adekwatne oprogramowanie, spełniające wymogi projektu, dzięki któremu zbiory OD można zanonimizować, replikować i udostępniać.
- twórca i operator usługi OD: zespół operacyjny, który wykorzystuje infrastrukturę.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU:

Koszt projektu ok. 3 mln zł.

- portal otwartych danych miejskich (wykorzystywany już przez danepowarszawsku.pl) – bezkosztowo udostępnionych przez różne firmy
- infrastruktura sprzętowa
- koszty związane z przekształceniem wybranych zbiorów danych
- promocja projektu
- koszty osobowe

12. ANALIZA BARIER I RYZYK:

Brak



UTWORZENIE CHIEF INFORMATION OFFICER (CIO) W UMK ORAZ AGENCJI DO SPRAW INFORMACJI PUBLICZNEJ DLA KOM

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

1. Utworzenie CIO – Prezydent Miasta Krakowa
2. Agencja do spraw informacji publicznej

- CIO – koordynacja procesu tworzenia agencji,
 - podmioty wchodzące w skład agencji m.in.: Urząd Miasta Krakowa, miejskie jednostki organizacyjne zarządzające i wykonawcze oraz spółki i fundacje miejskie, Małopolski Urząd Wojewódzki, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, gminy Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, GUS, uczelnie wyższe, izby gospodarcze.
-

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Potrzeba utworzenia CIO w UMK:

- brak odpowiedniej koordynacji działań na poziomie Urzędu Miasta Krakowa i miejskich jednostek organizacyjnych związanych z budowaniem miejskich zasobów informacyjnych, utworzeniem jednolitego systemu informacyjnego oraz zapobieganiem tworzeniu silosowych rozwiązań. Od 2013 roku funkcjonuje zarządzenie nr 123/2013 Prezydenta Miasta Krakowa w sprawie przyjęcia kierunków rozwoju Systemu Informatycznego Gminy Miejskiej Kraków na lata 2013-2014, stanowiące uchwałę kierunkową w zakresie budowania stabilnego, efektywnego jakościowo, technologicznie i ekonomicznie oraz funkcjonalnego systemu informacyjnego. Niestety akt ten nie jest skutecznie egzekwowany;
- potrzeba silnego wzmocnienia projektów Smart City w Krakowie – CIO jest osobą kluczową dla skuteczności realizacji wielu spośród projektów Smart City dla Krakowa;
- potrzeba dobrego zarządzania w obszarach gigantycznych zbiorów danych (big data) będących w posiadaniu urzędu i miejskich jednostek organizacyjnych pod kątem wykorzystywania ich do podejmowania bardziej efektywnych decyzji w zakresie świadczenia usług publicznych i rozwoju miasta (zarządzanie informacją w mieście);
- brak działającego sprawnego systemu informacji miasta powoduje niewłaściwe funkcjonowanie/ nieefektywne działanie służb miejskich i niższy standard świadczonych usług (m.in. dotyczy to usług związanych z odbiorem śmieci), chaos organizacyjny w szkołach, mniej sprawną i gorzej dopasowaną do potrzeb mieszkańców komunikację miejską, niepotrzebne kolejki w urzędach, itp.;
- potrzeba dalszego rozwoju Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej (Obserwatorium Miejskie) poprzez umieszczanie dodatkowych warstw informacji, kategorii danych, których obecnie brakuje np. informacji o szkołach i uczelniach, informacje o transporcie miejskim (komunikacja miejska, infrastruktura drogowa, plany remontów), bezpieczeństwie oraz umożliwienie zbierania opinii mieszkańców.

Potrzeba powołania agencji do spraw informacji publicznej:

- potrzeba zbudowania płaszczyzny porozumienia pomiędzy kluczowymi instytucjami i podmiotami funkcjonującymi w obszarze KOM służącego szerszej koordynacji i współpracy wszystkich jednostek włączanych w budowanie jednolitego systemu informacji publicznej o mieście/KOM;
- realizacja planu otwarcia danych w obszarze KOM przez różne instytucje,
- ułatwienie realizacji wspólnych projektów Miasta Krakowa z innymi partnerami instytucjonalnymi poprzez szybszy obieg informacji i lepszy do niej dostęp,
- konieczność zapewnienia lepszego dostępu do interesującej informacji publicznej – pełnej, aktualnej i odpowiednio przetworzonej dla wszystkich zainteresowanych użytkowników miasta.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Powołanie, w drodze zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa lub uchwałą Rady Miasta Krakowa, w strukturach UMK osoby pełniącej funkcję Chief Information Officer (umocowana bardzo silnie w randze zastępcy prezydenta) oraz stworzenie stałej komórki/zespołu roboczego pod CIO posiadającego odpowiednie kompetencje merytoryczne: prawne, organizacyjne (znajomość funkcjonowania Urzędu Miasta Krakowa i Gminy Miejskiej Kraków) i informatyczne (znajomość systemów i baz danych funkcjonujących w urzędzie i jednostkach organizacyjnych). Ponadto tworzone byłyby doraźne/dynamiczne zespoły dla realizowanych przez miasto projektów inwestycyjnych oraz wykonywania zadań związanych z tworzeniem, gromadzeniem, przetwarzaniem i przesyłaniem danych (np. jedna osoba z zespołu CIO, po jednej osobie z wydziałów realizujących projekt i jedna osoba z działu planowania – zespół kompetencji dla konkretnego projektu).

Do głównych zadań CIO należeć będzie:

- koordynacja wdrożenia aktów kierowania w zakresie tworzenia jednolitego systemu informatycznego,
- inwentaryzacja zasobów informacyjnych UMK i miejskich jednostek organizacyjnych,
- realizacja planu otwierania danych w UMK i miejskich jednostkach organizacyjnych,
- opracowanie strategii zarządzania informacją w mieście oraz koordynacja w zakresie wdrażania projektów wpływających na generowanie informacji o mieście (określenie i budowa jednolitego systemu danych – MSIP jako dobry załączek, docelowo powinien działać jak Internet i wyszukiwarki),
- planowanie i organizacja wewnętrznych szkoleń dla urzędników miejskich oraz wsparcie merytoryczne dla innych jednostek,
- akceptacja, opiniowanie wszelkich działań mających wpływ na funkcjonowanie zasobów informacyjnych (dbanie o spójność działań).

Nawiązanie porozumienia międzyinstytucjonalnego pomiędzy wszystkimi jednostkami podległymi Prezydentowi Miasta, UMWM, MUW i innymi podmiotami na rzecz utworzenia agencji do spraw informacji publicznej o mieście, w skład której powinno wejść po jednym przedstawicielu z tych jednostek posiadających kompetencje do projektowania konkretnych rozwiązań. Do zadań głównych agencji należeć powinno:

- integrowanie danych z baz danych będących w posiadaniu poszczególnych instytucji i podmiotów,
- realizowanie planu otwarcia danych w obszarze KOM przez różne instytucje,
- monitorowanie i analiza statystyk zapytań mieszkańców pod kątem stałego dostosowywania systemu informacyjnego oraz analizy zapotrzebowania na dane wskazywane przez użytkowników miasta,
- postulowanie, jakie informacje powinny być poszerzone, częściej aktualizowane, lepiej weryfikowane,
- podejmowanie działań medialnych służących popularyzacji już funkcjonujących rozwiązań w mieście,



- inicjowanie i przygotowywanie projektów pilotażowych smart cities w ramach living labs.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Utworzenie CIO w UMK: **6 miesięcy**

Utworzenie agencji do spraw informacji publicznej: **12 miesięcy**

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

W odniesieniu do CIO – konieczność wydania aktu kierowania o powołaniu CIO oraz zespołu roboczego pod CIO.

W przypadku agencji – nie ma, dlatego, że agencja pełni tylko funkcje monitorujące i doradcze, nie ma żadnych kompetencji wykonawczych.

Uwarunkowania finansowe:

Koszty utrzymania etatów i stanowisk pracy nowej komórki organizacyjnej.

Agencja – bilansowo bezkosztowe.

Uwarunkowania techniczne:

Konieczność umieszczenia CIO w istniejących procedurach podejmowania decyzji na szczeblu UMK i miejskich jednostek organizacyjnych.

Zasoby ludzkie:

CIO – zastępca Prezydenta

Agencja – oddelegowane osoby odpowiedzialne w poszczególnych instytucjach za przestrzeganie ładu informacyjnego, posiadające wiedzę merytoryczną (w aspekcie organizacyjnym, prawnym, informatycznym) pozwalającą na projektowanie rozwiązań, nowych propozycji.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Utworzenie CIO wraz z zespołem roboczym wiązać się będzie z koniecznością zmiany struktury organizacyjnej UMK oraz przesunięciem niektórych osób z istniejących stanowisk w wydziałach do nowej komórki/zespołu przy CIO. To będzie powodowało trudności organizacyjne i konieczność uzupełnienia „uwolnionych” kompetencji w wydziałach/jednostkach i dociążenia pozostałych pracowników.

8. ODDZIAŁYWANIE

- CIO:
powstanie jednolitego systemu informacyjnego pozwoli na lepsze funkcjonowanie służb miejskich oraz w wyraźny sposób ulegnie poprawie jakość świadczonych usług dla mieszkańców, lepsze zarządzanie wszelką informacją w urzędzie w obszarach gigantycznych zbiorów danych (big data).
- Agencja:
Powołanie agencji do spraw informacji publicznej jest kluczowe dla realizacji lepszego dostępu do informacji publicznej sprawi, że zbudowany przez miasto system będzie wzbogacany danymi innych podmiotów i instytucji oraz że będą mogli korzystać z niego również mieszkańcy sąsiednich gmin (KOM). Ponadto pozwoli na łatwiejszą koordynację i sprawniejszą realizację wspólnych projektów pomiędzy różnymi urzędami i instytucjami. Istnienie systemu informacyjnego pozwoli na szybsze przekazywanie informacji, a tym samym podejmowanie decyzji i wdrażanie działań.



9. GRUPA DOCELOWA:

- CIO:
Gmina Miejska Kraków (UMK, jednostki miejskie, spółki miejskie, fundacje).
- Agencja:
mieszkańcy, lokalni przedsiębiorcy, zewnętrzni interesanci (turyści, inwestorzy, inne instytucje, gminy i organy publiczne), MUW, gminy KOM.

10. PARTNERZY:

- CIO:
Prezydent Miasta Krakowa oraz jego zastępcy, pełnomocnicy i doradcy – określenie ogólnych celów i ogólnego zakresu kompetencji CIO oraz ogólnego kształtu zespołu roboczego.
Wydział Rozwoju UMK, Wydział Geodezji UMK, Wydział Informatyki UMK, Wydział Organizacji i Nadzoru UMK oraz przedstawiciele miejskich jednostek organizacyjnych i spółek miejskich -do-precyzowanie zakresu kompetencji CIO i składu zespołu roboczego, określenie listy zadań dla CIO związanych z realizacją ogólnych celów.
Zespół roboczy pod CIO – proponowanie sposobów realizacji zadań oraz nadzór nad przebiegiem ich realizacji i raportowanie dla CIO.
- Agencja:
CIO – koordynacja działań agencji.
Urząd Miasta Krakowa, miejskie jednostki organizacyjne zarządzające i wykonawcze oraz spółki i fundacje miejskie, Małopolski Urząd Wojewódzki, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, GUS, uczelnie wyższe, izby gospodarcze – udział w pracach agencji.

11. SZACOWANE KOSZTY PROJEKTU:

- Agencja:
bilansowo bezkosztowe.

12. ANALIZA BARIER I RYZYK:

- CIO:
Trudności związane z działaniami poziomymi w strukturach Gminy Miejskiej Kraków, partykularne strategie i praktyki poszczególnych jednostek sprzeczne lub nie całkiem zgodne z ogólnymi zasadami odnoszącymi się do jednolitego i spójnego systemu informacyjnego.
- Agencja:
Trudności związane ze współpracą międzyinstytucjonalną.



MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU (MCK)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Urząd Miasta Krakowa, Chief Information Officer (CIO), we współpracy z agencją do spraw informacji publicznej

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Kluczowym problemem, na który odpowiada projekt są trudnienia w komunikacji mieszkańców/klientów z Urzędem Miasta i jednostkami miejskimi. Nie są dostępne nowoczesne formy komunikacji, brakuje możliwości szybkiego sprawdzenia statusu zgłoszonej sprawy oraz szybkiego uzyskania informacji w najwygodniejszej dla mieszkańca formie, zaś czas pomiędzy wystąpieniem zdarzenia a podjęciem informacji i konkretnym działaniem przez urząd jest często długi.

Powoduje to obniżenie zaangażowania mieszkańców w tradycyjne formy konsultacji i aktywności społeczeństwa obywatelskiego, tworzy i utrwała negatywne opinie o nieprzystępności urzędu, negatywnie wpływa na wizerunek urzędu oraz generuje tzw. „martwe pole” spraw publicznych (pozornie błahych, niewidocznych spraw, niezgłaszanych do urzędu z powodu wysokiego kosztu zgłoszenia i stosunku kosztu do korzyści).

MCK stanowić będzie platformę komunikacji mieszkańców z Urzędem Miasta, posiadającą takie interfejsy jak m.in.: telefon (integracja wszystkich infolinii miejskich w jednym miejscu), portal samoobsługi www z hurtownią informacji oraz formularzem zgłaszania problemu, aplikacja mobilna, „okienko” w UMK. Za pośrednictwem stworzonych interfejsów mieszkańiec będzie miał możliwość zgłoszenia interwencji, wolnego wniosku, a także oceny pracy jednostek oraz uzyskania informacji.

Komunikacja, którą będziemy się zajmować została podzielona na trzy obszary:

- uzyskanie informacji,
- zgłoszenie problemu,
- przekazanie propozycji i sugestii.

Rozwiązaniem będzie stworzenie platformy centralizującej napływające od mieszkańców uwagi, zgłoszenia i pytania.

Nie uwzględniamy tutaj komunikacji związanej z obsługą spraw i procedur administracyjnych oraz komunikacji aktywnej ze strony urzędu do mieszkańców.

Struktura urzędu z racji sektorowego podziału kompetencji ma charakter silosowy, wpływa to negatywnie na poziom przepływu informacji i komunikacji wewnątrz urzędu, a także na jakość kontaktu urzędników z mieszkańcami (brak pełnej informacji o powiązanych ze sobą inwestycjach, przedsięwzięciach, konieczność osobistego rozwiązywania prostych problemów/zgłoszeń, które mogłyby być rozwiązane pół automatycznie lub automatycznie). Dodatkowo rozpowszechnienie informacji o zmianach organizacyjnych, aktualizacja procedur jest czasochłonna oraz kosztowna.

Rozwiązaniem będzie usprawnienie procedur wewnątrz urzędu oraz stworzenie bazy wiedzy (FAQ) w wersji rozszerzonej do wewnętrznego zastosowania w urzędzie wraz z częścią dostępną również dla mieszkańców.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.



Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH

Produkty:

P1. Miejskie Centrum Kontaktów (MCK), najprawdopodobniej w formie wydziału do spraw kontaktów z mieszkańcami w UMK. Do nowego wydziału przeniesieni zostaliby pracownicy innych wydziałów zajmujący się kontaktem z mieszkańcami. Nowy wydział poza obsługą komunikacji od strony mieszkańców mógłby zajmować się również innymi działaniami związanymi z szeroko pojętą komunikacją wewnętrzną i międzyinstytucjonalną. Ważne jest wykorzystanie różnych form komunikacji, takich jak: telefon (integracja wszystkich infolinii miejskich w jednym miejscu), portal samoobsługowy www z hurtownią informacji oraz formularzem zgłaszania problemu, aplikacja dla urzędów mobilnych, stacjonarny punkt przyjęć wniosków w urzędzie, live chat, poczta elektroniczna.

P2. Baza wiedzy dla urzędników i mieszkańców (FAQ) zawierająca materiały tekstowe i wideo podzielona na część przeznaczoną tylko dla urzędników oraz ogólnie dostępną dla mieszkańców. FAQ zawierać będzie odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania, opisy stosowanych procedur do rozwiązywania spraw, kolejne kroki konieczne do podjęcia w załatwianiu spraw urzędowych, wzory dokumentów i pism. Informacje te będą udostępnione na platformie informacyjnej, a w przypadku bardziej skomplikowanych spraw urzędowych będzie przekierowanie do innych miejsc (np. BIP czy strony WWW wydziałów/instytucji, z konkretnymi osobami do kontaktu).

Działania główne:

- przygotowanie i projekt zmian organizacyjnych,
- powołanie nowego wydziału i stopniowa relokacja pracowników,
- stworzenie wymagań dotyczących oprogramowania, przeprowadzenie przetargu, wybór wykonawcy,
- przygotowanie platformy (głównego systemu informatycznego do zarządzania komunikacją z mieszkańcami i statusami spraw, np. typu CRM),
- przygotowanie narzędzi do wsparcia różnych form komunikacji – call center, portal WWW, aplikacje mobilne itd.,
- opracowanie procedur obsługi dla najpopularniejszy spodziewanych zgłoszeń w postaci kart informacyjnych opisujących sposoby ich rozwiązywania, podejmowanych działań, jednostki odpowiedzialne za realizację, dane konieczne do uzyskania od zgłaszającego itd. oraz bazy wiedzy FAQ,
- stopniowe wdrażanie, na start pilotaż,
- ostateczne uruchomienie systemu (pryncypia funkcjonowania: 80% zgłoszeń automatyczne katalogowanie, 20% zgłoszeń bardziej złożonych, trudnych do analizy przez osoby obsługujące system),
- aktualizacja procedur, kart informacyjnych i bazy wiedzy (P2. FAQ).

Za pośrednictwem stworzonych interfejsów dajemy mieszkańcom możliwość uzyskania informacji, zgłoszenia problemu, wolnego wniosku czy oceny pracy jednostek. Zgłoszenia (najczęściej za pomocą telefonu) odbierają pracownicy tak zwanej pierwszej linii kontaktu. Są to konsultanci, którzy każde zgłoszenie wprowadzają do systemu z odpowiednim poziomem szczegółowości. System prowadzi pracownika przez proces identyfikacji sprawy krok po kroku tzn. parametryzuje i podpowiada pytania, które pracownik powinien zadać mieszkańcowi. W zależności od typu zgłoszenia, odpowiedź zostaje udzielona od razu, lub następuje przekierowanie sprawy do jednostek, które odpowiedzialne są za obsługę zgłoszenia (np. spółek miejskich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, stan techniczny czy porządek). Do systemu powraca informacja zwrotna o zakończeniu obsługi zgłoszenia i następuje automatyczne przekazanie informacji do mieszkańca o zamknięciu jego zgłoszenia (wybraną drogą kontaktu). Jeżeli pojawią się zgłoszenia, dla których nie został opracowany sposób obsługi, przekazywane są one do tak zwanej drugiej linii kontaktu. Pracownikami tej linii są osoby posiadające duże doświadczenie w pracy w administracji publicznej. Ich zadaniem jest przygotowanie odpowiedniej procedury obsługi tego typu zgłoszeń i wspólnie z pierwszą linią, obsługa zgłoszenia i sprawdzenie przygotowanej procedury w praktyce.



6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

- powołanie zespołu koordynującego i przeprowadzającego prace projektowe – 1-3 msc.
- opracowanie specyfikacji, ogłoszenie postępowania, wybór wykonawcy – 6-9 msc.
- opracowanie procedur i zmiana organizacji UMK – 12 msc
- przygotowanie bazy wiedzy FAQ – 3 msc
- sekwencyjne uruchamianie projektu – 12 msc+
- aktualizacja i rozbudowa – w ramach trwałości

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Przygotowanie i wdrożenie:

zmiana organizacji pracy urzędu wymagająca uchwał i zarządzeń prezydenta miasta.

Funkcjonowanie:

uwzględnienie kwestii ochrony prywatności i danych osobowych zawartych w zgłoszeniach od mieszkańców.

Uwarunkowania finansowe:

Główne wydatki:

- powołanie nowego wydziału urzędu miasta,
- stworzenie i utrzymanie kanałów komunikacji i narzędzi, oprogramowania,
- reorganizacja pracy urzędu, szkolenia.

Uwagi:

- rekomenduje się wykorzystanie potencjału i kompetencji obecnych pracowników z innych wydziałów (ograniczenie wzrostu zatrudnienia)

Źródła finansowania:

- budżet miasta,
- środki centralne oraz regionalne programy operacyjne.

Uwarunkowania techniczne:

- wyposażenie biura i siedziby wydziału
- oprogramowanie dla platformy zarządzania zgłoszeniami i kompendium wiedzy
- wsparcie techniczne dla kanałów komunikacji
 - infolinia + call center
 - aplikacje mobilne i webowe

Zasoby ludzkie:

- pracownicy wydziału, w tym pierwsza i druga linia wsparcia
- osoby merytoryczne wspomagające tworzenie bazy wiedzy i funkcjonowanie wydziału, pracujące w innych jednostkach
- wsparcie techniczne

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

- Powołanie nowego wydziału Urzędu Miasta, wykorzystanie już zatrudnionych pracowników w istniejących wydziałach.
- Koordynacja komunikacji między jednostkami UMK, COI, spółkami miejskimi i innymi organizacjami, których udział będzie niezbędny w obsłudze zgłoszeń.



8. ODDZIAŁYWANIE

Mieszkańcy:

- łatwiejszy kontakt z Urzędem Miasta,
- większy wpływ na życie miasta oraz zwiększony poziom satysfakcji,
- wiedza na jakim etapie realizacji znajduje się zgłoszona sprawa.

Urzednicy:

- baza wiedzy,
- sprawniejsza, bardziej efektywna praca,
- standaryzacja procedur,
- optymalizacja procesu obsługi,
- poprawa jakości komunikacji.

Urząd Miasta / KOM:

- sprawniejszy urząd,
- tworzenie rozwiązań systemowych.

Wskaźniki sukcesu:

- liczba obsłużonych zgłoszeń,
- średni czas obsługi zgłoszenia,
- zadowolenie mieszkańców z interakcją z miastem,
- poczucie wpływu mieszkańców na życie miasta mierzone zmianą odsetka osób deklarujących poczucie wpływu.

9. GRUPA DOCELOWA

- mieszkańcy („użytkownicy”) KOM
- urzednicy
- dla innych jednostek, przy założeniu że oprogramowanie będzie można przekazywać innym JST

10. PARTNERZY

Uczestnicy:

- mieszkańcy,
- urzednicy.

Partnerzy:

- wydziały UM,
- jednostki i spółki miejskie,
- inne instytucje np. Policja,
- Małopolski Urząd Wojewódzki i system 112,
- NGO i grupy społeczne – analiza zgłoszeń, sugestii, pomysłów, wyszukiwanie rozwiązań i analiza problemów społecznych.

11. SZACOWANY BUDŻET PROJEKTU

4,5 mln pln

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

- koszty
- procesy decyzyjne
- reorganizacja pracy urzędu oraz spółek miejskich
- inercja wewnętrzna urzędu
- trudność oceny efektywności
- wydzielenie odpowiedniego miejsca lokalowego do funkcjonowania Centrum
- brak możliwości w utworzenia zespołu koordynującego i przeprowadzającego prace projektowe



- problem ze spółkami miejskimi, dla których zysk jest najważniejszy
- polityka
- strategia zarządzania ryzykiem

13. TRWAŁOŚĆ PROJEKTU:

Istotą projektu jest powstanie spójnego narzędzia do kontaktu mieszkańców z Urzędem Miasta oraz jednostkami samorządu terytorialnego gmin wchodzących w skład Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Początkowo projekt może być finansowany ze środków Unii Europejskiej, natomiast później w okresie trwałości może stanowić to działanie własne UMK.

14. WSKAZANIE NA MOŻLIWOŚĆ MULTIPLIKACJI PROJEKTU:

Skalowanie wg zakresu, kolejnych obszarów życia miasta, wydziałów, metod komunikacji itd.
Skalowanie na inne JST.



KARTA MIESZKAŃCA KOM (CENTRUM AUTORYZACJI KLIENTA)

2. PODMIOT ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ/ KOORDYNATOR

Właścicielem projektu powinna być wyspecjalizowana metropolitalna agencja ds. informatyzacji – podlegająca bezpośrednio ciału skupiającemu prezydentów, burmistrzów i wójtów jednostek administracyjnych wchodzących w skład KOM. Powstanie i funkcjonowanie tej agencji jest konieczne dla sprawnego przeprowadzenia trudnego procesu:

- opracowania procedur dostępu do danych niezbędnych do korzystania z usług,
 - koordynacji minimalnego standardu usług,
 - integracji systemów i baz danych JST i optymalnie powinno być powodem zawiązania ściślejszej formy koordynacji np. w formie związku gminnego,
 - przeprowadzenia optymalnych kosztowo procedur zakupowych i wdrożeniowych.
-

3. PROBLEM, NA KTÓRY ODPOWIADA PROJEKT

Mieszkańcy Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego zmagają się obecnie z brakiem jednolitego interfejsu dostępowego do usług instytucji publicznych oraz innych wybranych jednostek. Załatwienie szeregu spraw życia codziennego wymaga osobistego stawiennictwa, wypełniania wniosków, powoduje marnotrawienie czasu obywateli na oczekiwanie w kolejkach i dojazd do instytucji. nieskoordynowane działania instytucji mające na celu organizację obsługi klientów powodują mnożenie rozwiązań służących autoryzacji do ich systemów. Istnieje możliwość wydzielenia grupy spraw, które można realizować bez osobistego stawiennictwa, nawet bez składania wniosków autoryzowanych podpisem kwalifikowanym czy profilem zaufanym ePUAP.

Wprowadzenie jednego rozwiązania, które mogłoby być wyposażone w dodatkowe funkcje, pozwoliłoby przede wszystkim skrócić czas obsługi klienta oraz w znaczący sposób podnieść poziom satysfakcji z korzystanych usług. Karta mieszkańca KOM stanowiłaby cyfrowy dokument przynależności osoby do Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Jej posiadanie byłoby tożsame z byciem uznanym za mieszkańca KOM – co częściowo przynajmniej rozwiązuje problem rozróżnienia pomiędzy znaczeniami *users*, *inhabitants*, *residents* i *citizens*. Kartę posiadać mogliby wszyscy ci, którzy będą chcieli być uznawanymi za mieszkańców KOM, czyli także liczne grono studentów lub regularnych gości.

4. STOPIEŃ REALIZACJI PRZEZ PROJEKT MISJI 4 ELEMENTOWEJ STRATEGII SMART_KOM:

Domena 1. Dobrze zaplanowana, zorganizowana i funkcjonująca przestrzeń do życia dla mieszkańców KOM.

Domena 2. Inteligentne podejście do zarządzania procesami miejskimi.

Węzeł nr 1. Ja – mieszkaniec zgłaszam potrzebę.

Węzeł nr 2. Technologia gromadzenia, strukturyzowania i udostępniania danych.

Węzeł nr 3. Reakcja systemów w czasie rzeczywistym.

Węzeł nr 4. Ewaluacja reakcji + strategia działania/polityki.

Węzeł nr 5. Reakcja systemowa, zmiana systemu, dostosowanie, optymalizacja.

5. OPIS PRODUKTU PROJEKTU ORAZ OPIS DZIAŁAŃ GŁÓWNYCH:

Karta Mieszkańca KOM stanowiłaby cyfrowy dokument przynależności osoby do Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego oraz swoiste centrum autoryzacji klienta. Kartę posiadać będą mogli wszyscy ci, którzy będą chcieli być uznawani za mieszkańców KOM, czyli także liczne grono studentów lub regularnych gości.



Karta mieszkańca KOM:

- stanowiłaby nośnik biletów aglomeracyjnych w transporcie zbiorowym – zarówno publicznym jak i prywatnym (bilety okresowe MPK, kolej aglomeracyjna, zrzeszone w systemie prywatne przedsiębiorstwa przewozowe),
- stanowiłaby cyfrową kartę parkingową w ramach aglomeracji,
- poświadczałaby ewentualne ulgi i zniżki oferowane przez placówki kulturalne, oświatowe lub przedsiębiorstwa komercyjne,
- służyłaby jako karta niemedyceńskich danych pacjenta w placówkach zarówno ZOZ, jak i NZOZ (bez danych wrażliwych),
- stanowiłaby swoisty klucz dostępu do danych niezbędnych do załatwienia sprawy administracyjnej w ramach KOM.

Główne działania:

- organizacja grupy instytucji zainteresowanych podniesieniem jakości i dostępności usług,
- powołanie zespołu projektowego,
- identyfikacja najbardziej popularnych spraw dot. organizacji życia codziennego przez mieszkańców, do których dostęp byłby możliwy za pośrednictwem Karty Mieszkańca KOM,
- kategoryzacja zinwentaryzowanych spraw oraz określenie popytu na usługi,
- opracowanie metod integracji z systemami dziedzinowymi instytucji, które chciałyby skorzystać z interfejsu dostępowego Karty Mieszkańca KOM,
- ustalenie wzorcowych procedur postępowania dla obsługi klienta z uwzględnieniem bezpieczeństwa danych,
- opracowanie planu szkoleń dla pracowników instytucji publicznych, które wyraziły chęć integracji,
- udzielanie pomocy dla instytucji w przyłączeniu do systemu,
- przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa w instytucjach włączonych do systemu,
- kampania informacyjna skierowana do mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego dot. zalet płynących z posiadania Karty Mieszkańca KOM,
- włączanie do systemu nowych podmiotów – również prywatnych.

6. CZAS REALIZACJI PROJEKTU

Projekt wieloletni, realizacja etapami

7. ZASOBY NIEZBĘDNE DO REALIZACJI PROJEKTU/UWARUNKOWANIA REALIZACJI PROJEKTU

Uwarunkowania prawne:

Ze względu na ryzyko nieautoryzowanego dostępu do systemu konieczna jest szczegółowa analiza kwestii bezpieczeństwa danych oraz dostępu do nich w odniesieniu do integrowanych usług. Konieczność podpisania umów powierzenia przetwarzania danych osobowych oraz umów podpowierzenia.

Uwarunkowania finansowe:

Realizacja projektu przewidywana jest przy wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej, a w szczególności ze środków MRPO 2014-2020 – OŚ PRIORYTETOWA 2 – CYFROWA MAŁOPOLSKA przy współudziale środków z budżetów danych jednostek.

Uwarunkowania techniczne:

Ze względu na konieczność budowy mechanizmów integracji z różnymi systemami dziedzinowymi instytucji konieczne będzie tworzenie dedykowanych rozwiązań. Wymagane będzie stworzenie jednolitego mechanizmu komunikacji z Kartą Mieszkańca KOM, które następnie będzie należało indywidualnie dopasowywać do wybranej usług świadczonych przez daną instytucję publiczną. Konieczność doboru rozwiązań technicznych gwarantujących wysokie bezpieczeństwo techniczne.

Zasoby ludzkie:

Zespół projektowy – dwie opcje (minimalne zasoby):

- 1. Zespół koncepcyjno-nadzorujący** – 6 osób (kierownik, finanse, promocja, osoby techniczne do testowania a produkcja oprogramowania zlecone na zewnątrz).
- 2. Zespół projektowy** – 11 osób (w tym 7 osobowy zespół deweloperów oprogramowania).



Ze względu na integrację wielu usług w jednym interfejsie dostępowym wymagana będzie współpraca z osobami z zaangażowanych instytucji.

Uwarunkowania organizacyjno-zarządcze:

Konieczne jest podpisanie porozumienia z instytucjami, które wyrażą chęć integracji swoich usług z Kartą Mieszkańca KOM.

Możliwe są dwa alternatywne modele funkcjonowania organizacji:

- Pierwszy model zakłada przeniesienie ciężaru wytworzenia aplikacji na firmę zewnętrzną. Zespół projektowy odpowiedzialny jest natomiast za określenie wymagań merytorycznych, wybór wykonawcy systemu oraz dostawcy infrastruktury, monitoring postępu prac, promocję, rozliczenie projektu, pozyskanie i włączanie nowych użytkowników do systemu.
- Drugi model zakłada pełne wykonanie systemu w ramach jednostki, łącznie z pracami programistycznymi.

W każdym z przypadków należy zadbać o stworzenie struktury projektowej pozwalającej na efektywne, transparentne zarządzanie, w tym przestrzeganie wybranej metodyki zarządzania (np. PRINCE2) lub dobrych praktyk zalecanych przez organizacje PMI lub IPMA.

Uwarunkowania inne:

Do uruchomienia projektu niezbędna jest wola polityczna. W pierwszej fazie – tworzenia systemu – ponoszone koszty nie będą kompensowane przychodami. Okres ten będzie trwał do momentu osiągnięcia masy krytycznej odpowiedniej liczby użytkowników (instytucji) oraz klientów tych instytucji. Odpowiednia liczba użytkowników sprawi, że system stanie się uznany społecznie i potrzebny.

Wówczas możliwe byłoby opcjonalnie zastosowanie modelu biznesowego pozwalającego na utrzymanie systemu np. poprzez opłaty wnoszone przez instytucje.

8. ODDZIAŁYWANIE

Występuje wysoki stopień oddziaływania społecznego. Integracja wielu usług życia codziennego w ramach karty Mieszkańca KOM oraz opracowanie jednolitego modelu dostępu do nich wpłynie na szybszy czas obsługi oraz podniesienie poziomu zadowolenia klienta.

9. GRUPA DOCELOWA

Obywatele aglomeracji krakowskiej, klienci instytucji publicznych.

10. PARTNERZY

- jednostki administracji samorządowej (gminnej, powiatowej i wojewódzkiej)
- spółki komunalne
- jednostki administracji centralnej (Urząd Wojewódzki, Urzędy Skarbowe, muzea, teatry itp.)
- ZOZ i NZOZ
- przedsiębiorstwa transportu zbiorowego
- spółdzielnie
- instytucje publiczne realizujące zadania publiczne
- przedsiębiorstwa z udziałem Skarbu Państwa

11. SZACOWANY BUDŻET PROJEKTU

Szacowany koszt projektu: 4 mln zł.

- opracowanie dokumentacji projektowej (studium wykonalności) stanowiące załącznik do wniosku o dofinansowanie
- dostawa niezbędnej infrastruktury sprzętowej na potrzeby projektu
- dostawa, wykonanie i wdrożenie oprogramowania systemu



- promocja projektu
- koszty organizacyjne

12. ANALIZA BARIER I RYZYK

- brak wsparcia finansowego na realizację projektu,
- brak poparcia władz politycznych lub ich małe zaangażowanie,
- zmiana mentalności obywateli i osób obsługujących system.

Sposoby obniżenia ryzyka:

- odpowiednio prowadzona kampania promocyjna,
- merytokratyczne decyzje personalne w projekcie.

Przedstawiony szacunkowy budżet nie uwzględnia kosztu opracowania studium wykonalności.



1. TYTUŁ PROJEKTU

D.5

APLIKACJA APPS4KRK

2. PODMIOT REKOMENDOWANY DO WDROŻENIA

Projekt Apps4Krk został zrealizowany w ramach projektu SMART_KOM przez krakowskie studio deweloperskie Noname Agency sp. z o.o. przy współpracy merytorycznej Krakowskiego Parku Technologicznego.

3. KRÓTKI OPIS PROJEKTU

Projekt Apps4Krk polega na przygotowaniu samodzielnego serwisu internetowego, który prezentował będzie aplikacje mobilne i webowe skierowane do mieszkańców Krakowa oraz aplikacje pochodzące z Krakowa (wykonane przez deweloperów mających siedzibę w Krakowie). Głównym celem jest stworzenie bazy/katalogu aplikacji, która w długim okresie, będzie zwiększała popyt na aplikacje o tematyce miejskiej poprzez ułatwienie użytkownikom wyszukiwanie takich właśnie aplikacji. Drugim celem jest afirmacja i wzmocnienie lokalnej społeczności deweloperów tworzących w Krakowie. Elementem spajającym cele jest stworzenie przestrzeni do interakcji między twórcami a konsumentem aplikacji. Projekt Apps4Krk został zrealizowany w ramach projektu SMART_KOM pod adresem apps4krk.pl

