



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



WARSZTATY DOTYCZĄCE UDZIELANIA
ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO NA SUMP
W OPARCIU O GENERYCZNY OPZ

CZYM JEST SUMP

...odpowieź na narastające problemy środowiskowe i klimatyczne

...odpowieź na nieskuteczność prostych inwestycji infrastrukturalnych

...próba kompleksowej budowy zmian zachowań transportowych, z uwzględnieniem ich genezy

...proces – konstruowanie logiki zmiany i poszukiwanie zaangażowania interesariuszy

CECHY DOBREGO SUMP

Redukujący
wpływ
transportu na
środowisku

Mający pomysły
na
spowodowanie
zmiany

Specyficzny,
akceptowalny,
znany i lubiany

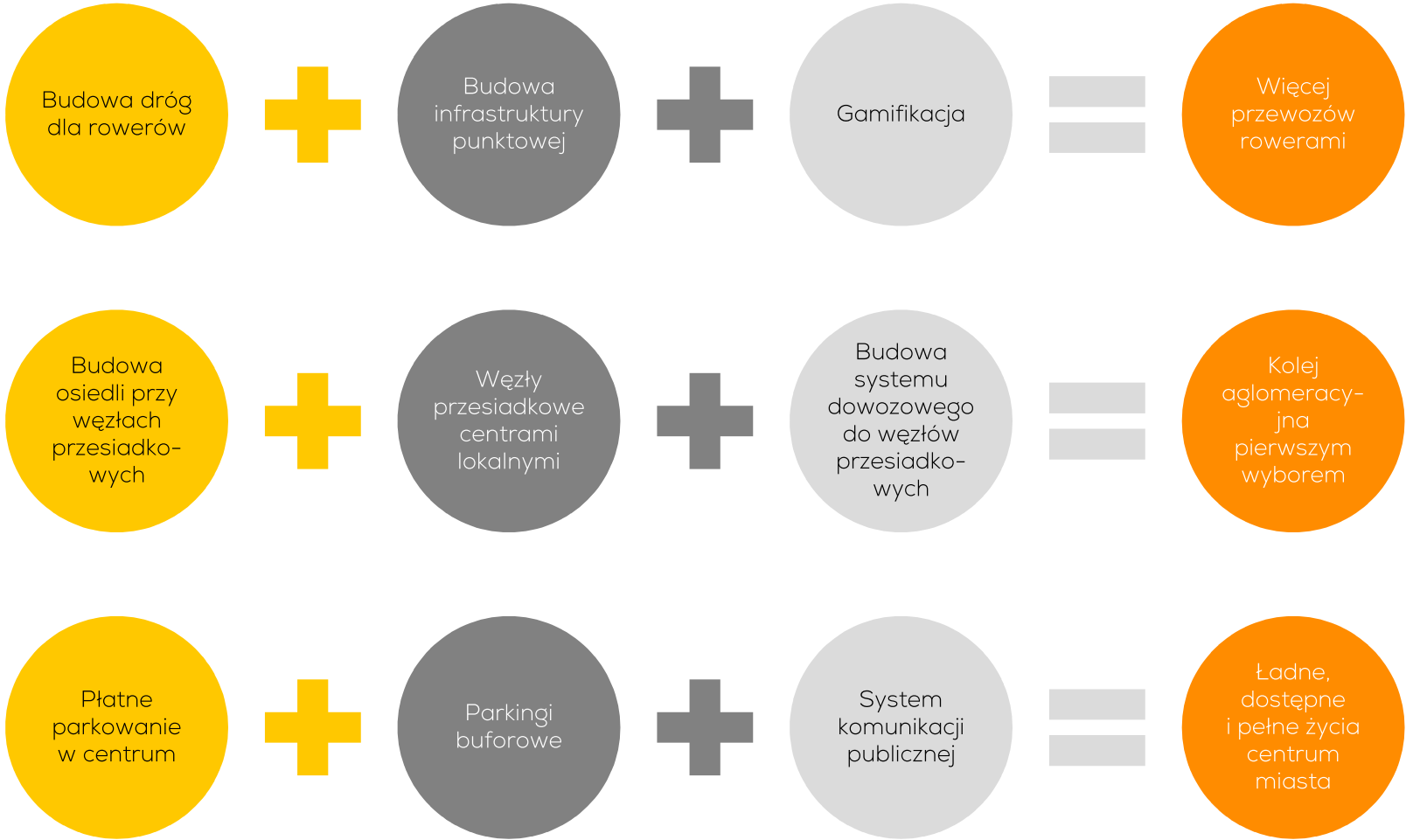
Partycypacyjny

Kompleksowy

Procesowy –
w wypracowaniu
i wdrożeniu

PRZYKŁAD LOGIKI ZMIANY

Nowy autobus, nowa droga,
czy nowy dworzec –
nie wystarczą, by spowodować
zmianę



CYKL SUMP



DO ZROBIENIA PRZED UDZIELENIEM ZAMÓWIENIA



ROLA DORADCY

Diagnoza
aktualnych
dokumentów

Pomoc w
utworzeniu
partnerstwa

Pomoc w
identyfikacji
interesariuszy

Pomoc w
sprecyzowaniu
celów

Wybór modelu
wykonania SUMP
(in-house vs.
zlecenie)

Pomoc dostosowaniu
OPZ / metodyki
(użyteczne również in-house)

PROCES SCOPINGU – MERYTORYCZNY, PEŁNY

Do wykorzystania także
na późniejszych
etapach SUMP

FGI / SD Warsztat
z typowymi
użytkownikami
(typowo - 3 warsztaty)

FGI / SD Warsztat
z NGO
(1-2 warsztaty)

FGI / SD Warsztat
z samorządowcami
(typowo - 1 warsztat)

Zaangażowanie personelu merytorycznego Odbiorcy



OBSZARY STRATEGICZNE SUMP

Dla każdego obszaru
OPZ zawiera
przykładowe działania

Planowanie
przestrzenne
zorientowane na
transport oraz redukcja
popytu na transport

Poprawa
konkurencyjności
transportu
niezmotoryzowanego

Poprawa
konkurencyjności
transportu publicznego

Uspakajanie i poprawa
bezpieczeństwa ruchu
drogowego

Polityka parkingowa

Logistyka miejska

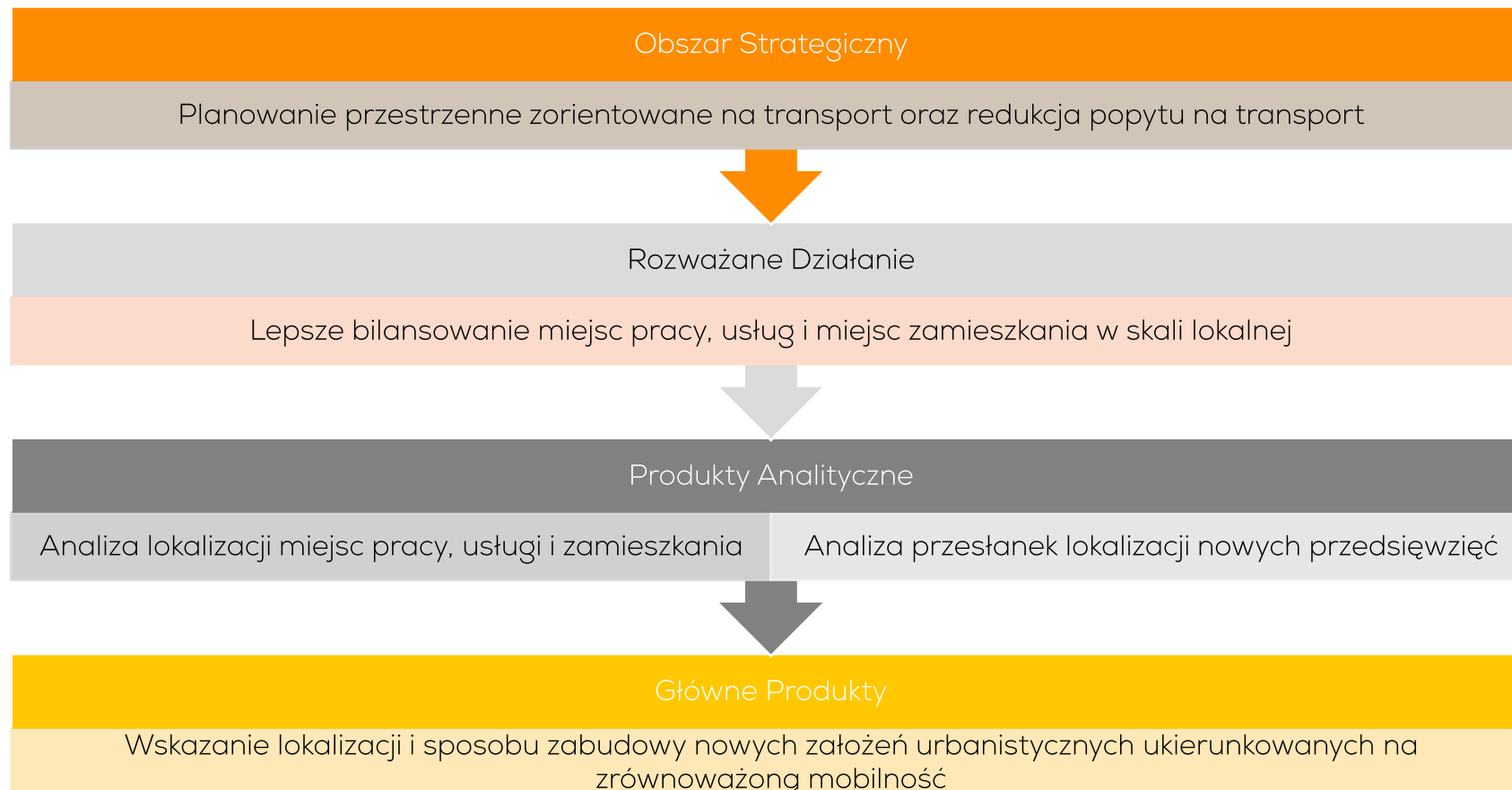
Zmniejszanie wpływu
transportu na
środowisko

Działania promocyjne

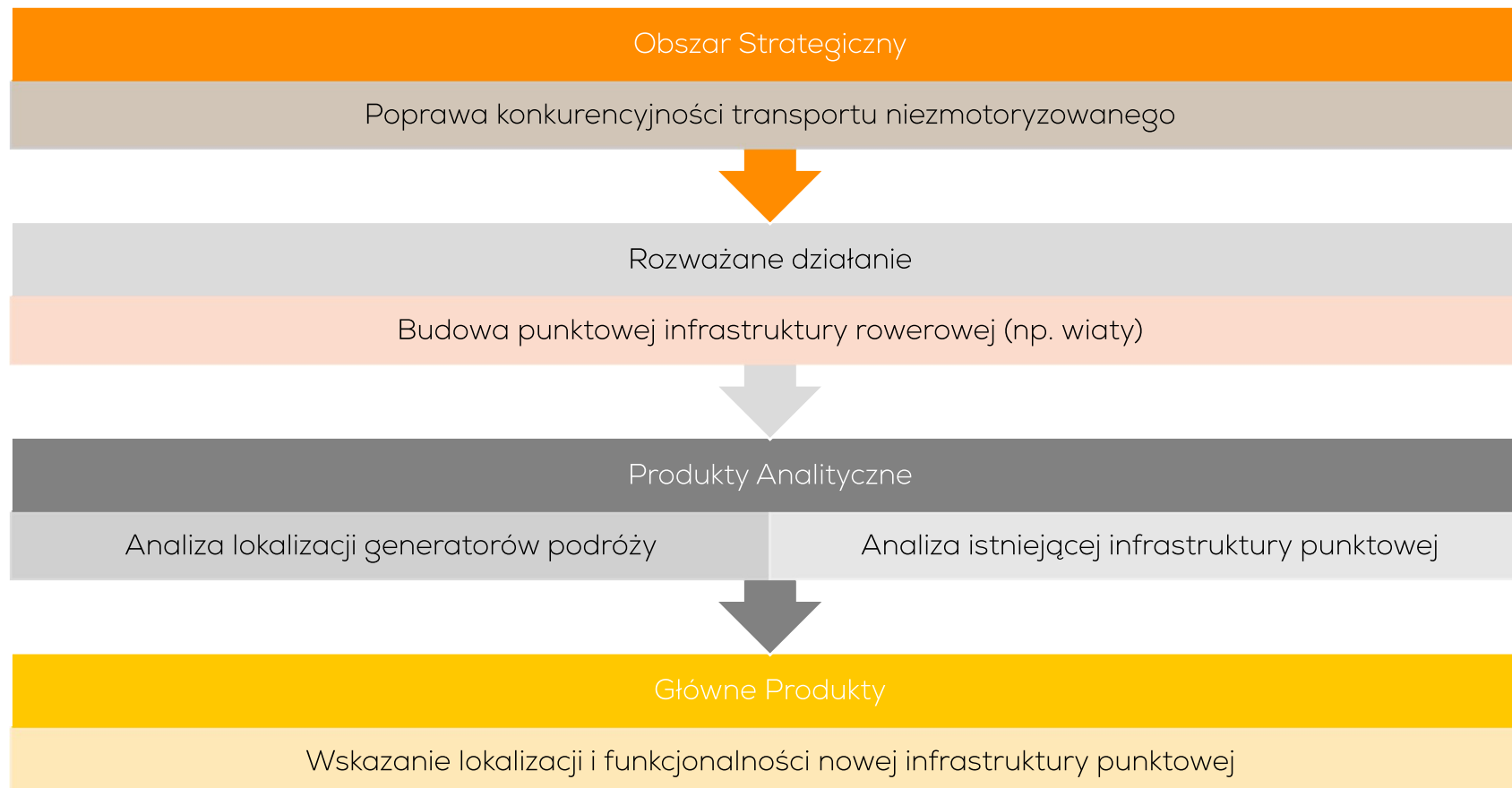
Tworzenie struktur
zarządzania
zrównoważoną
mobilnością

PRZYKŁAD OKREŚLANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW I PRODUKTÓW ANALITYCZNYCH – ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

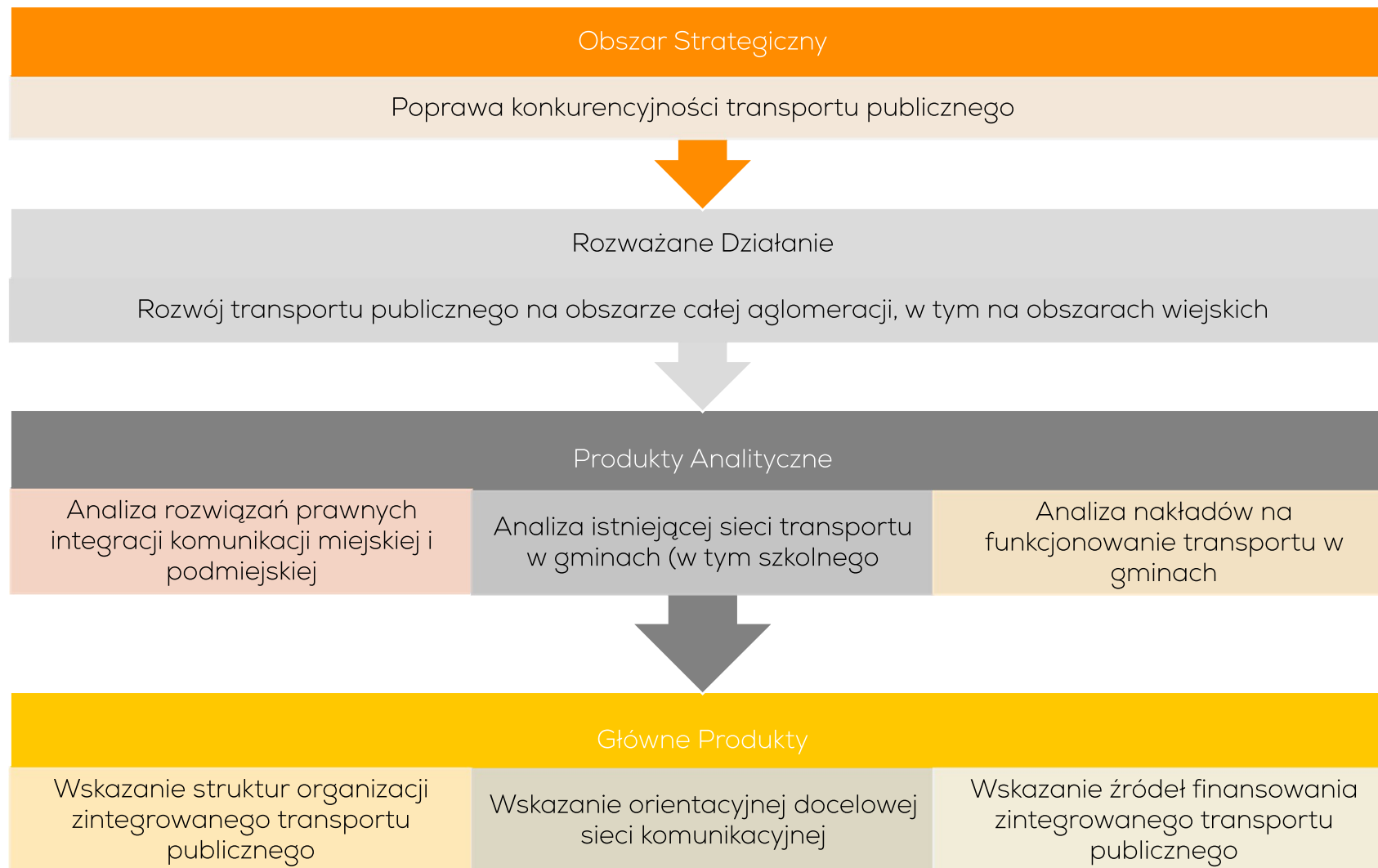
Możliwa różna kolejność
określania Produktów
Analitycznych i
Głównych



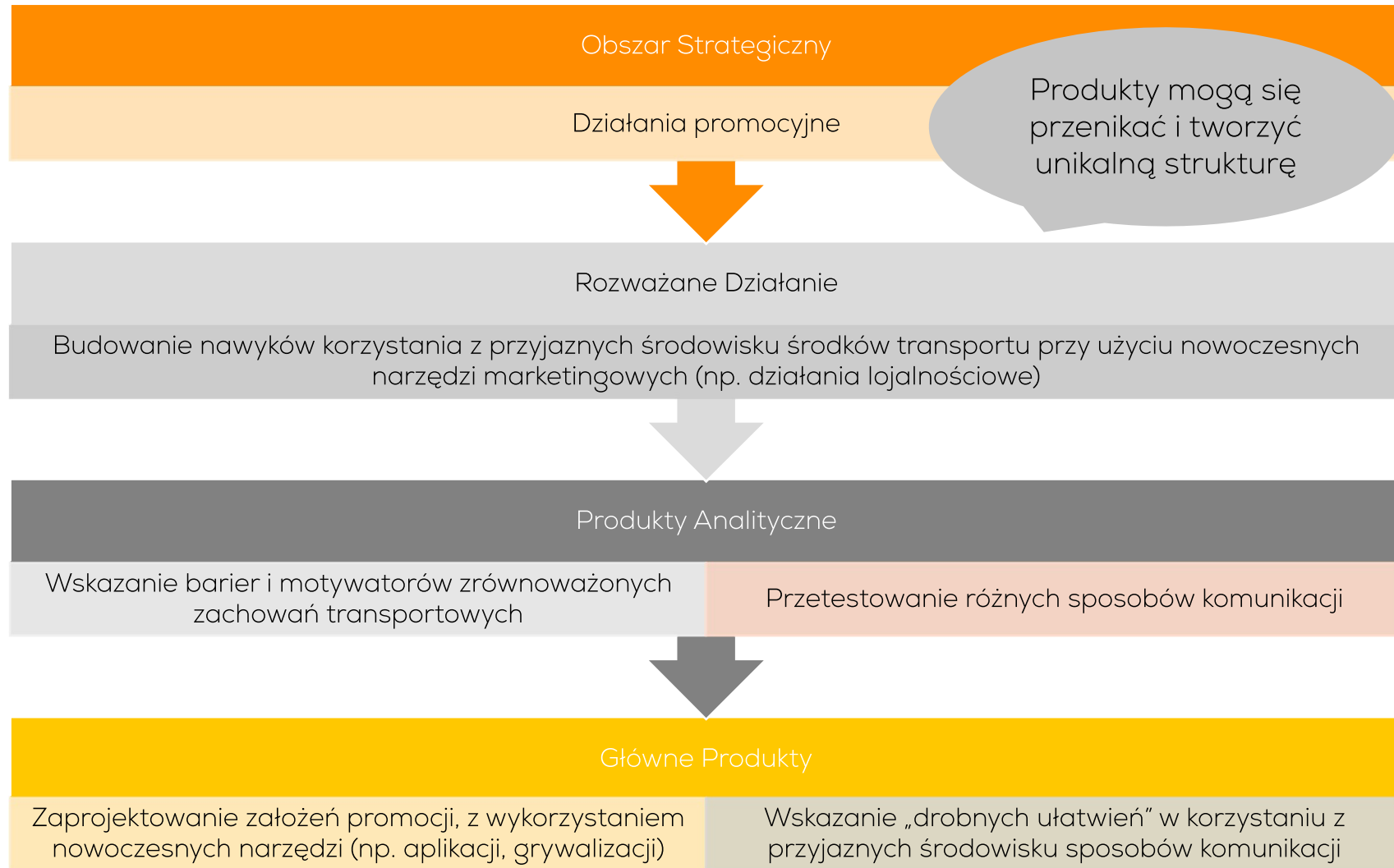
PRZYKŁAD OKREŚLANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW I PRODUKTÓW ANALITYCZNYCH – INFRASTRUKTURA ROWEROWA



PRZYKŁAD OKREŚLANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW I PRODUKTÓW ANALITYCZNYCH – TRANSPORT PUBLICZNY



PRZYKŁAD OKREŚLANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW I PRODUKTÓW ANALITYCZNYCH – KOMPLEKSOWA ZMIANA ZACHOWAŃ



PYTANIA OPERACYJNE SUMP

Element
fakultatywny

Dobry SUMP to
realna pomoc w
zarządzaniu

Uszczegółowienie,
ale nie wskazanie
zakresu

Co zrobić, żeby developerzy budowali nowe osiedla w rejonach budowanych przystanków kolejowych?

W jakich relacjach i grupach osób istnieje potencjał do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego?

Czy obniżanie cen biletów przyniesie jakiegokolwiek skutki?

Jakie są rekomendowane, realne programy funkcjonalne dla 20 kluczowych węzłów Kolei Miejskiej?

Czy można w pełni zastąpić komunikację miejską związkiem powiatowo-gminnym?

METODYKA SUMP (1/2)

Analizy eksperckie

- Warto korzystać ze specjalistycznej wiedzy i istniejących dokumentów

Badania jakościowe

- Dogłębne poznanie mieszkańców – również nie uczestniczących w konsultacjach

Konsultacje społeczne

- Kompleksowy sposób komunikacji z interesariuszami na wszystkich etapach procesu

Badania ilościowe

- Pełny obraz aktualnej sytuacji

Analizy statystyczne

- Tezy należy weryfikować danymi, a jeśli nie można – tworzyć systemy monitoringu

METODYKA SUMP (2/2)

| | |
|---|--|
| Analizy geoprzestrzenne | <ul style="list-style-type: none">• Forma poszukiwania wniosków i analizy |
| Modelowanie ruchu | <ul style="list-style-type: none">• Możliwość symulacji zachowań systemu transportowego i analizy danych |
| Analiza kosztów i korzyści | <ul style="list-style-type: none">• Nie może być głównym kryterium SUMP, ale jest w stanie wskazać inwestycje nieefektywne |
| Ocena oddziaływania na środowisko (OOS) | <ul style="list-style-type: none">• Kompleksowa ocena i optymalizacja środowiskowa całości SUMO, a nie działanie ex-post |
| Pilotáže, eksperymenty, quick-wins | <ul style="list-style-type: none">• Metoda przekonywania i zbierania danych, wymaga elastyczności |

RAPORTY

+ Raporty Pośrednie

Kamień milowy:
ustalona wizja, cele i wskaźniki
do osiągnięcia

Raport
Metodyczny
21 dni

Raport
Diagnostyczno-
Strategiczny
5 m-cy

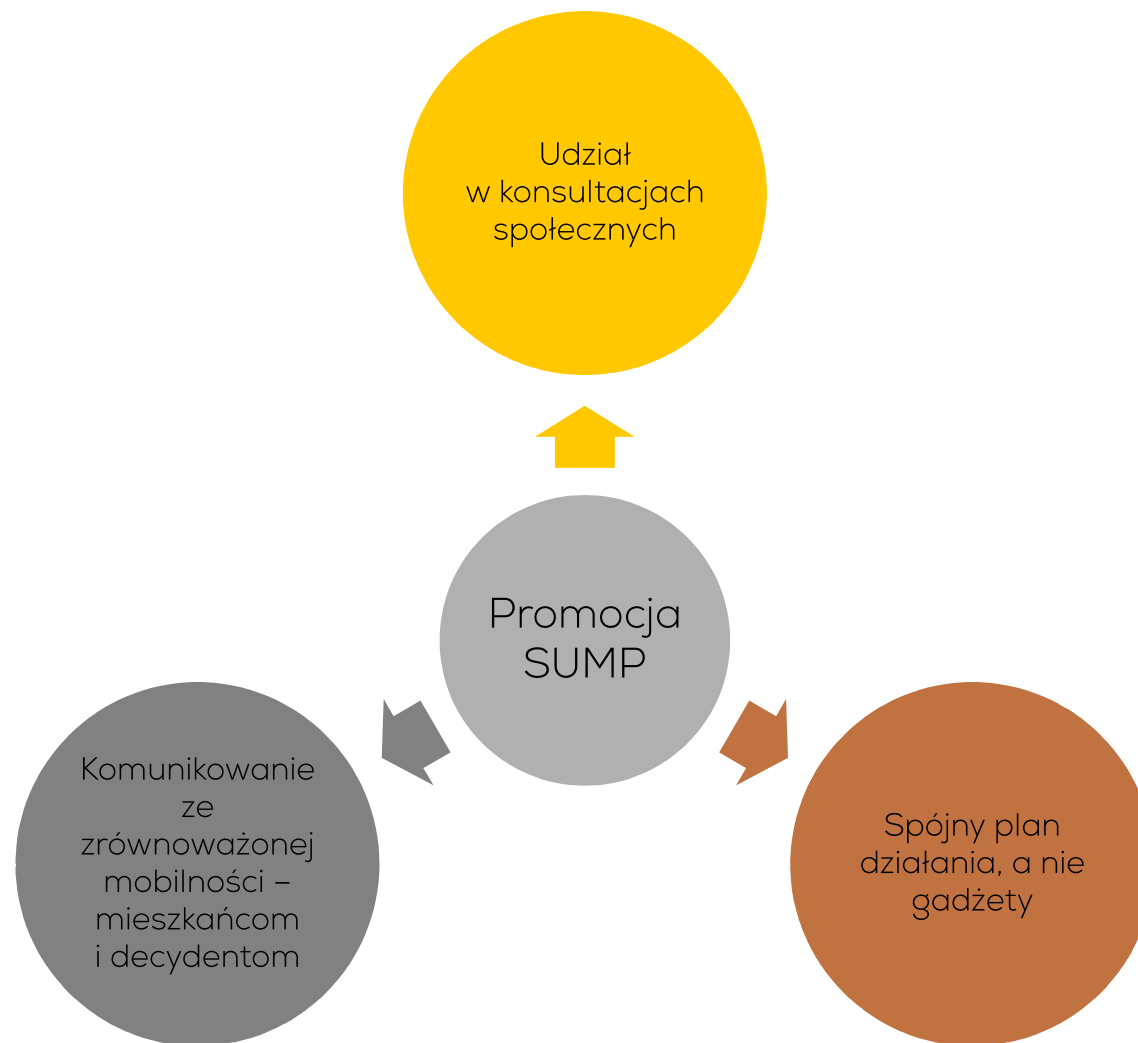
Projekt SUMP
9 m-cy

ZAWARTOŚĆ OFERTY – KRYTERIA JEJ OCENY

Otwarcie się na pomysły
i doświadczenie wykonawców



PLAN PROMOCJI SUMP



KRYTERIA PODMIOTOWE I W STOSUNKU DO EKSPERTÓW

Kryteria podmiotowe

- Odpowiadające głównym cechom zamawianego SUMP i Obszaru SUMP
- Bez nietypowych metod
- Podobna ilościowo główna metodyka + konsultacje społeczne
- Doświadczenie w zakresie transportu i zagospodarowania przestrzennego
- Nie plany transportowe i AKK dla pojazdów zeromisyjnych

Wymagani eksperci

- Pokrywający wszystkie istotne metody badawcze – np. modelowanie ruchu, warsztaty, konsultacje społeczne, OOS
- Konieczne staranne przepracowanie

A CO W MAŁYCH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH?

Przenikanie się obszarów zurbanizowanych i o niskiej gęstości zabudowy

Brak formalnej współpracy w obrębie obszarów funkcjonalnych

Bardzo silne powiązania w skali powiatu (dojazdy do szkół średnich)

Brak spójnej reakcji na dominację transportu indywidualnego

Brak polityki pieszej i rowerowej

Częsty brak publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez jst

Przewozy szkolne jako namiastka / zaczyn publicznego transportu zbiorowego

Brak inwentaryzacji podstawowych danych

Często duża rola turystyki – wymóg dobrej mobilności i ochrony środowiska

KLUCZOWE PUNKTY DO ANALIZY

Relacje między
interesariuszami
w obszarze
funkcjonalnym

Stacje i przystanki
kolejowe wraz
z otoczeniem

Dworce autobusowe

Strefy piesze / główne
ciągi przemieszczania
się pieszo

Sieć dróg rowerowych
(możliwe łączenie
typowych funkcji
transportowych z
rekreacją)

Szkoły wraz
z najbliższym
otoczeniem – dojazdy
z całego powiatu

„Białe plamy
komunikacyjne”

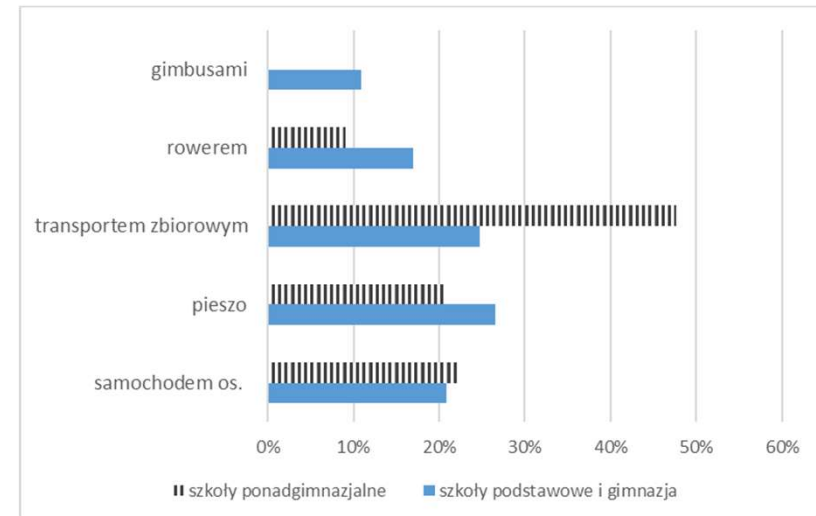
Problemy z „ostatnią
milką”

Główni pracodawcy
(często – jeden-dwa
zakłady)

ROLA SEKTORA EDUKACJI

- W skali kraju, liczba uczniów i nauczycieli sięga niemal 18% ogółu populacji.
- Podróże związane z oświatą mają istotny wpływ na strukturę i rozmiar przemieszczeń wewnątrz i międzygminnych.
- Podróże do i z placówek oświatowych posiadają pewne cechy szczególne, które nadają tym przemieszczeniom charakter odrębnego segmentu rynku mobilności miejskiej
- Wyższemu szczeblowi nauczania towarzyszy malejący udział przemieszczeń pieszych i rowerowych w podróżach do i ze szkoły, a rosnący transportu zbiorowego
- W mniejszych gminach szkoły to ważne generatory ruchu, mogące istotnie determinować całą więźbę podróży danej JST
-

Podział podróży do szkół w sześciu gminach Nowosolskiego subObszaru Funkcjonalnego wiosną 2016



IM MNIEJSZY OBSZAR, TYM...

...większa szansa na identyfikację potrzeb pieszych i rola ruchu pieszego oraz rowerowego

...tym większa skala oddziaływania relatywnie niewielkich projektów „miękkich” (zmiany organizacji ruchu, niewielkie projekty infrastrukturalne, zieleń)

...tym większa skala oddziaływania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (pod warunkiem, że jest dobrze opracowany)

...tym droga do wójta/burmistrza jest krótsza, a proces decyzyjny – mniej skomplikowany

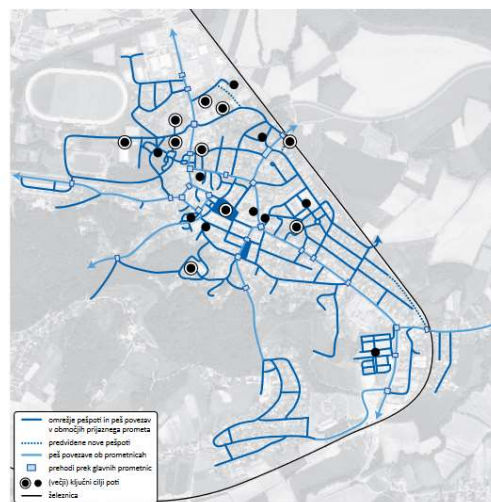
PRZYKŁAD: LJUTOMER (SŁOWENIA – 1/2)

- 12 tys. mieszkańców. Samo miasto liczy ok. 3,5 tys. mieszkańców.
- Działania równoważenia mobilności polegały na wdrażaniu działań bezinwestycyjnych, adresowanych do uczniów i osób dojeżdżających do pracy (2011)
- Dzięki współpracy w ramach projektu międzynarodowego Ljutomer zyskał wsparcie eksperckie dla opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej
- Mała liczba mieszkańców umożliwiła realizację badań marketingowych w formie tzw. badania wyczerpującego, które objęło wszystkich mieszkańców
- Badania te miały na celu ocenę sytuacji w zakresie transportu i pozyskanie sugestii w celu jego poprawy. Stanowiły one również formę promocji, informującą lokalną społeczność o istocie planu zrównoważonej mobilności miejskiej

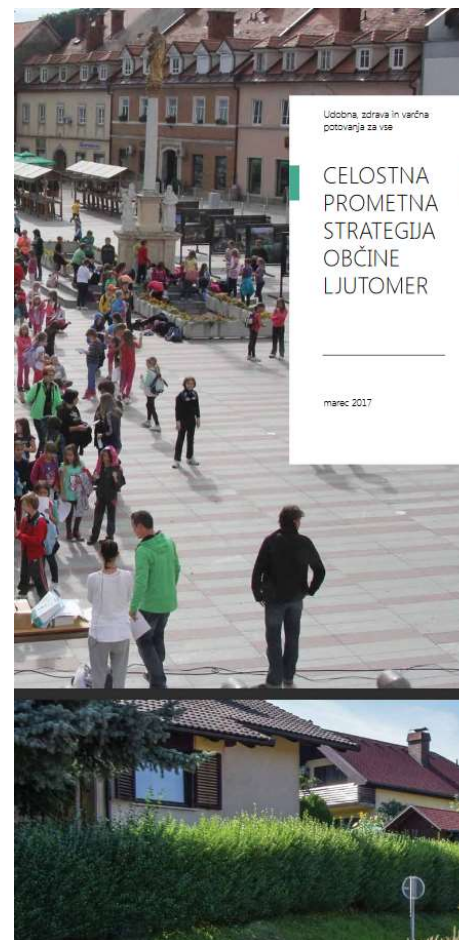


PRZYKŁAD: LJUTOMER (SŁOWENIA – 2/2)

- Ważnym elementem planowania mobilności była edukacja wszystkich mieszkańców. Jednym z jej narzędzi stała się mapa pieszo-rowerowa, na której zaznaczono izochrony czasu dojścia pieszo i dojazdu rowerem w celu wykazania, że niemal całe miasto dostępne jest w zasięgu piętnastominutowej podróży pieszej
- Łączny nakład mapy wyniósł 12 tys. egzemplarzy, co oznacza, że jeden egzemplarz przypadł na każdego mieszkańca gminy



Shema omrežja peš potovarj
(Vir: Zasnova prometnih površin v mestu Ljutomer, 2015).



WYZWANIA DLA MAŁYCH OF

Kompromis między budżetem a kompleksowością analizy

Zaangażowanie różnych interesariuszy (sektor edukacji, gminy ościennie i powiat lub subregion – bardziej decyduje skala dojazdów do szkół średnich, niż pracy)

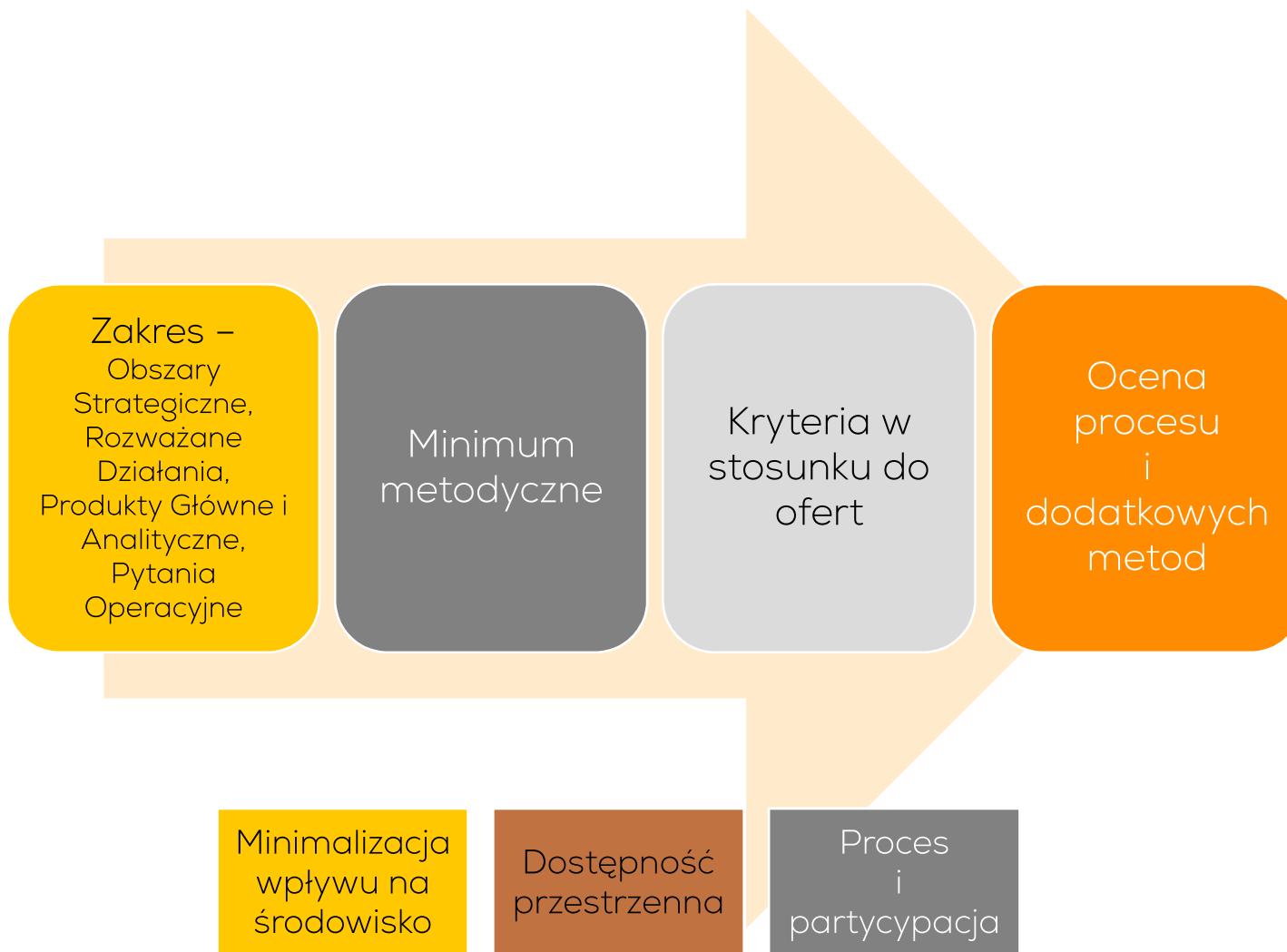
Konieczne znacznie większe wsparcie eksperckie (nie tylko sam transport, ale również planowanie przestrzenne – mniejsze samorządy nie posiadają zespołu urbanistów i innych ekspertów pracujących na ich potrzeby)

Precyzyjny dobór obszarów interwencji i narzędzi planowanych do wykorzystania (mniejsze środki do dyspozycji, bardziej bolesne konsekwencje podjęcia błędnych decyzji)

Nakładanie się na siebie różnych programów i projektów, mających różne źródła finansowania, tempo i zakres realizacji (np. SUMP i program rewitalizacji)

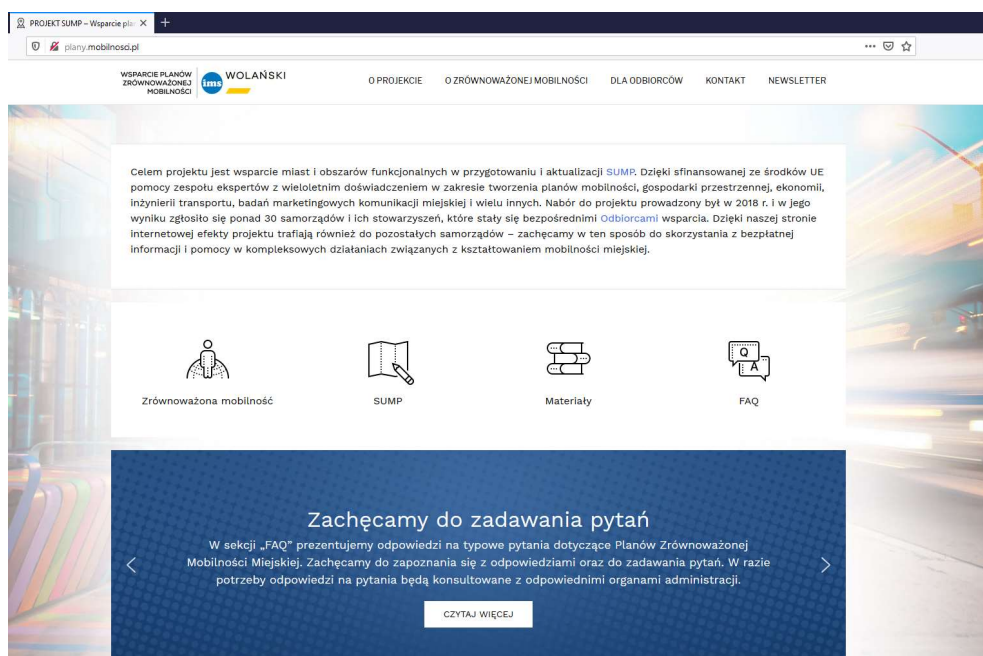
Budowa kompetencji kadr

ZAMIAST PODSUMOWANIA



PRZED UŻYCIEM OPZ SPRAWDŹ AKTUALNĄ WERSJĘ I ZADAJ PYTANIA NA:

- [PLANY.MOBILNOSCI.PL](https://plany.mobilnosci.pl)
- [PLANY.MOBILNOSCI.PL/OPZ](https://plany.mobilnosci.pl/opz)



Wkrótce:
Przykłady
zastosowań



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

