

Dobre przygotowanie podstawą  
sukcesu SUMP

# Określanie zakresu (scoping)

Patrizia Fagiani – EBI JASPERS

Warszawa 25 czerwca 2019 r.

1. JASPERS a SUMP
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. SOOŚ i planowanie
7. Zakres geograficzny

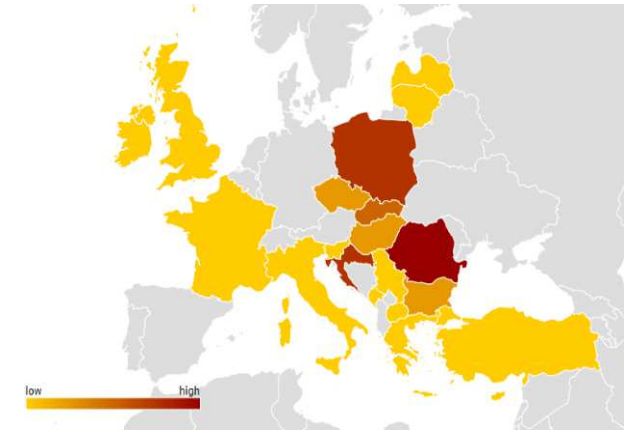


1. **JASPERS a SUMP**
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. SOOŚ i planowanie
7. Zakres geograficzny



## Kompleksowe wsparcie planowania i projektów

- Wspólne przedsięwzięcie KE i EBI
- 100+ ekspertów branżowych zatrudnionych przez EBI
- Niezależne wsparcie techniczne
- Cel: efektywne projekty kwalifikujące się do dofinansowania z UE
- Wytyczne, przegląd i ocena
- Bezpośrednie wsparcie z biur regionalnych
- DG REGIO (2006+), DG MOVE (2015+), IPA



Strategia  
/plany/ha  
rmonogr  
am prac

Koncepcje  
projektów/  
studia  
wykonaln  
ości

Wsparcie  
dla  
wniosków o  
dofinansow  
anie z UE

Końcowa  
ocena  
projektów

Wsparcie  
po złożeniu  
wniosku

← Wytyczne eksperckie + dzielenie się wiedzą +  
budowanie potencjału →

# Działania JASPERS w zakresie SUMP poza Polską

## Wsparcie obszarów funkcjonalnych

Obszary funkcjonalne: Praga (CZ), Zagrzeb i Rijeka (HR), Budapeszt (HU), region funkcjonalny Zachodnie Węgry i Burgenland (HU/AUT), Bukareszt/Ilfov oraz inne ośrodki rozwoju (RO), Bratysława i Koszyce (SK)

## Klasy SUMP

BG, RO, CZ, CY

## Działania horyzontalne

Doradztwo na szczeblu krajowym w CY, CZ, HR, RO, SK, szkolenia w kilku państwach członkowskich UE



# Działania JASPERS w zakresie SUMP poza Polską



## **CY - Nikozja**

Wstępne studium transportu publicznego, SIWZ na SUMP i wsparcie podczas wdrożenia



## **MK – Skopje**

Określenie zakresu technicznego i terytorialnego, SIWZ, budowanie potencjału, działania ochronne, szybkie sukcesy, finansowanie projektu



## **Studia węzłów kolejowych**

Budapeszt, Bratysława, Brno, Zagrzeb



## Bezpośrednie wsparcie wybranych miast/obszarów funkcjonalnych

- Rawicz, śląski Subregion Centralny, region trójmiejski, Białystok, Konin
- Wsparcie doradcze w całym procesie od określania zakresu do zakończenia

## Wsparcie MliR/MI/CUPT w zakresie rozwoju + wdrażania programu SUMP

- Wsparcie cyklicznych dyskusji, organizacja wydarzeń otwartych dla wszystkich zainteresowanych miast
- Dodatkowe doradztwo techniczne, w razie potrzeby

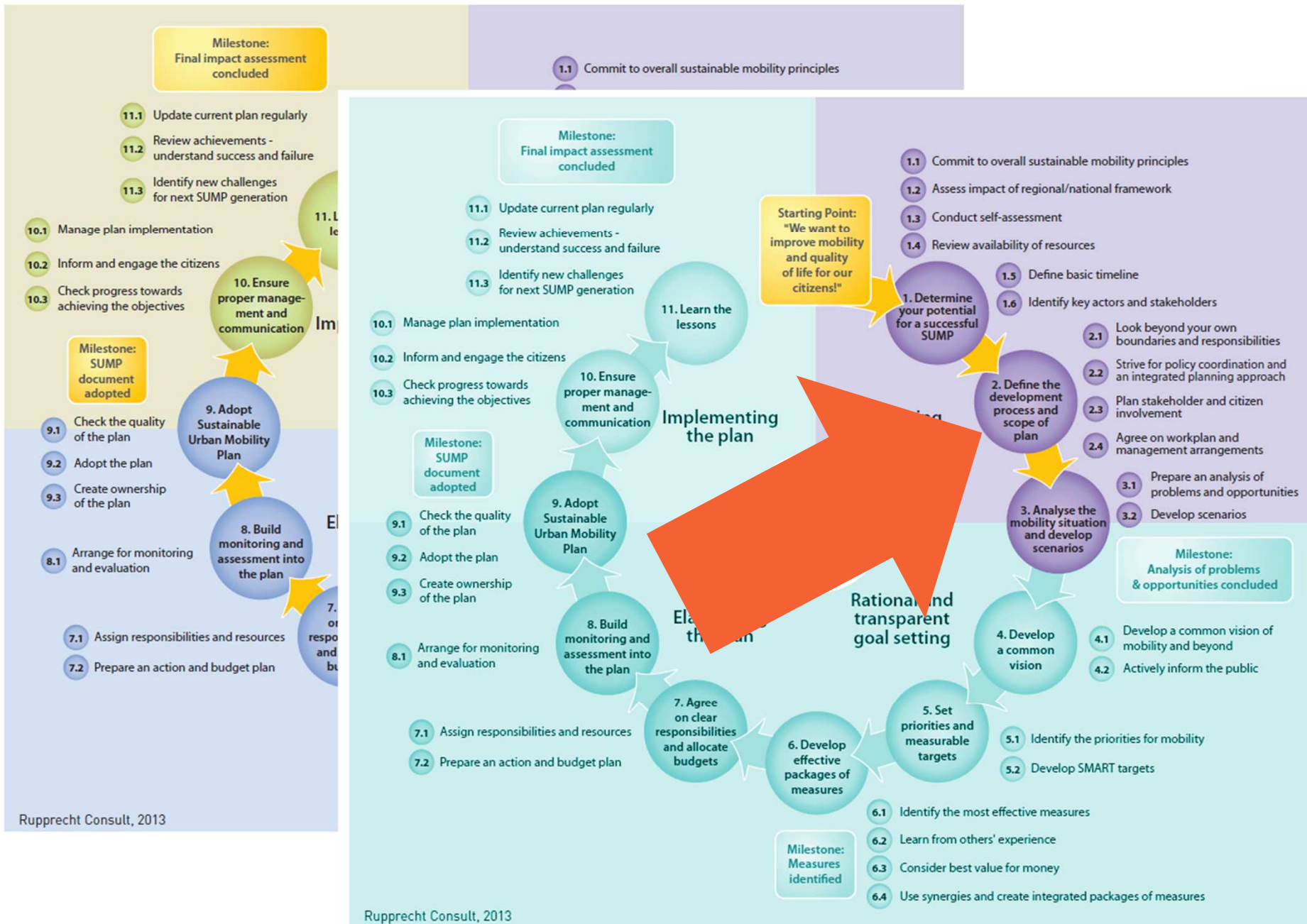


1. JASPERS a SUMP
2. **Cykliczna strategia, planowanie "po co"?**
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. SOOŚ i planowanie
7. Zakres geograficzny





# Cykliczna strategia



# ...i to samo, tylko bardziej szczegółowo...

Aby osiągnąć konkretne wyniki planowanie musi opierać się na starannym zrozumieniu szerszego kontekstu i problemów do rozwiązania. Najważniejsze kroki podczas opracowywania solidnej strategii są następujące:

1. Koncepcja i określenie zakresu (scoping) strategii;
2. Identyfikacja i potwierdzenie (metodą dochodzenia i analiz) problemów w układzie transportowym (np. SWOT);
3. Sformułowanie celów i wizji planu;
4. Sformułowanie, ocena i dobór scenariuszy planu (alternatyw operacyjnych) wraz ze składającymi się na nie działaniami;
5. Ocena środowiskowa i partycypacja obywateli/interesariuszy (w całym procesie).

# Po co nam strategię wyższego szczebla?

Projekt nie może być oceniany w oderwaniu od złożonego środowiska planistyczno-operacyjnego. Na wiele pytań odpowiedzi można udzielić na poziomie strategicznym.

Solidna strategia skutkować będzie działaniami i projektami zwiększającymi:

- **Trwałość:** planowanie pomaga stworzyć systemy transportowe zrównoważone pod względem ekonomicznym, finansowym, środowiskowym i społecznym;
- **Harmonizację:** dzięki której projekty są lepiej dopasowane i korzystniejsze dla rozwoju systemu w szerszym ujęciu (społeczno-ekonomicznym, środowiskowym);
- **Integrację/interoperacyjność:** gwarantującymi integrację poszczególnych elementów systemu transportowego. Ocena musi opierać się na dogłębnym zrozumieniu interakcji pomiędzy projektami powiązаныmi operacyjnie. Aspekty organizacyjno-operacyjne wymagają uważnego rozpatrzenia;
- **Odporność i adaptację:** gwarantując zdolność adaptacji do nieustannie i dynamicznie zmieniających się warunków otoczenia (np. przełomów technologicznych).

Dobre planowanie gwarantuje  
podejmowanie decyzji **konsekwentnych, holistycznych, popartych dobrymi informacjami i ustrukturyzowanych**  
odpowiadających realnym potrzebom.

- **Łagodzenie zmian klimatu** w transporcie odbywa/rozpoczyna się na etapie planowania - a nie od konkretnego projektu
  - Decyzje/wybory podjęte na etapie planowania mają bezpośrednie implikacje dla zużycia energii i emisji CO<sub>2</sub>
  - Wykorzystanie emisji CO<sub>2</sub> jako kluczowego wskaźnika efektywności (Key Performance Indicator - KPI)
  - Metody wyliczania śladu węglowego mogą zostać rozszerzone na poziomie sieci/planu
- **Adaptacja do zmian klimatu** - ich uwzględnienie ma na celu zapewnić **odporność** systemów transportowych i planów
  - Wstępna ocena podatności na potencjalne zagrożenia klimatyczne i ocena potencjalnego ryzyka
  - Uwzględnianie adaptacji do zmian klimatu na etapie planowania rozwiązań

- Transport jest popytem pochodnym naszej działalności społeczno-ekonomicznej. Planowanie musi opierać się na zrozumieniu zmian społeczno-ekonomicznych;
- Właściwy zasięg geograficzny i sektorowy (wielogałęziowość, przekraczanie granic administracyjnych), zgodnie z zapotrzebowaniem;
- Proces długoterminowy wymagający zaangażowania interesariuszy/obywateli oraz znaczącej ilości czasu i zasobów;

## **Planowanie a plan wdrożenia (krótko/długoterminowy) a programowanie finansowe**

- Celów strategicznych nie może dyktować wyłącznie finansowanie.
- Potrzeby w zakresie programowania nie mogą dyktować zakresu strategii.

1. JASPERS a SUMP
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. **Scoping: kto, co, kiedy i jak**
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. SOOŚ i planowanie
7. Zakres geograficzny



# Scoping: kto, co, kiedy i jak (1)

---

- Integracja ze środowiskiem strategicznym:
  - strategiami transportowymi wyższego/niższego szczebla (integracja pionowa)
  - właściwymi strategiami komplementarnymi (*inteligentne planowanie zintegrowane - integracja pozioma*)
- Zakres geograficzny
- Właściwy horyzont czasowy planu
- Struktura instytucjonalna (w zakresie infrastruktury, organizacji i eksploatacji) identyfikująca właściwych interesariuszy i zakres partycypacji w planowaniu
- Zakres i metodologia diagnozy (również kształtują niezbędne informacje/dane!)
- Plan komunikacji: co i kiedy?
- Aspekty zmian klimatu
- Aspekty środowiskowe (strategiczna ocena oddziaływania na środowisko)

# Scoping: kto, co, kiedy i jak (2)

---

Bazując na powyższych kwestiach:

- Wnioski z przeszłości (jeśli plan już istnieje);
- Określenie potrzeb w zakresie danych, analiz, kluczowych etapów i poziomów oceny, narzędzi, procesów, procedur itd.
- Uwzględnienie i krytyczna ocena wszystkich istniejących informacji/danych i strategii;
- Określenie planu pracy: harmonogramu, kamieni milowych, grupy roboczej (w przypadku złożonych obszarów funkcjonalnych np. grupy zasadniczej + osób zaangażowanych w miarę potrzeby?);
- Planowanie potrzebnych zasobów;
- Identyfikacja zadań zleczanych na zewnątrz i określenie procedury zamówień - podstawa skutecznego OPZ.



# Dzisiaj skupiamy się na następujących sprawach:

- Interesariusze i partycypacja obywateli
- Podejście do analizy problemów i jak kształtuje ono określanie zakresu
- SOOŚ i planowanie
- Zakres geograficzny

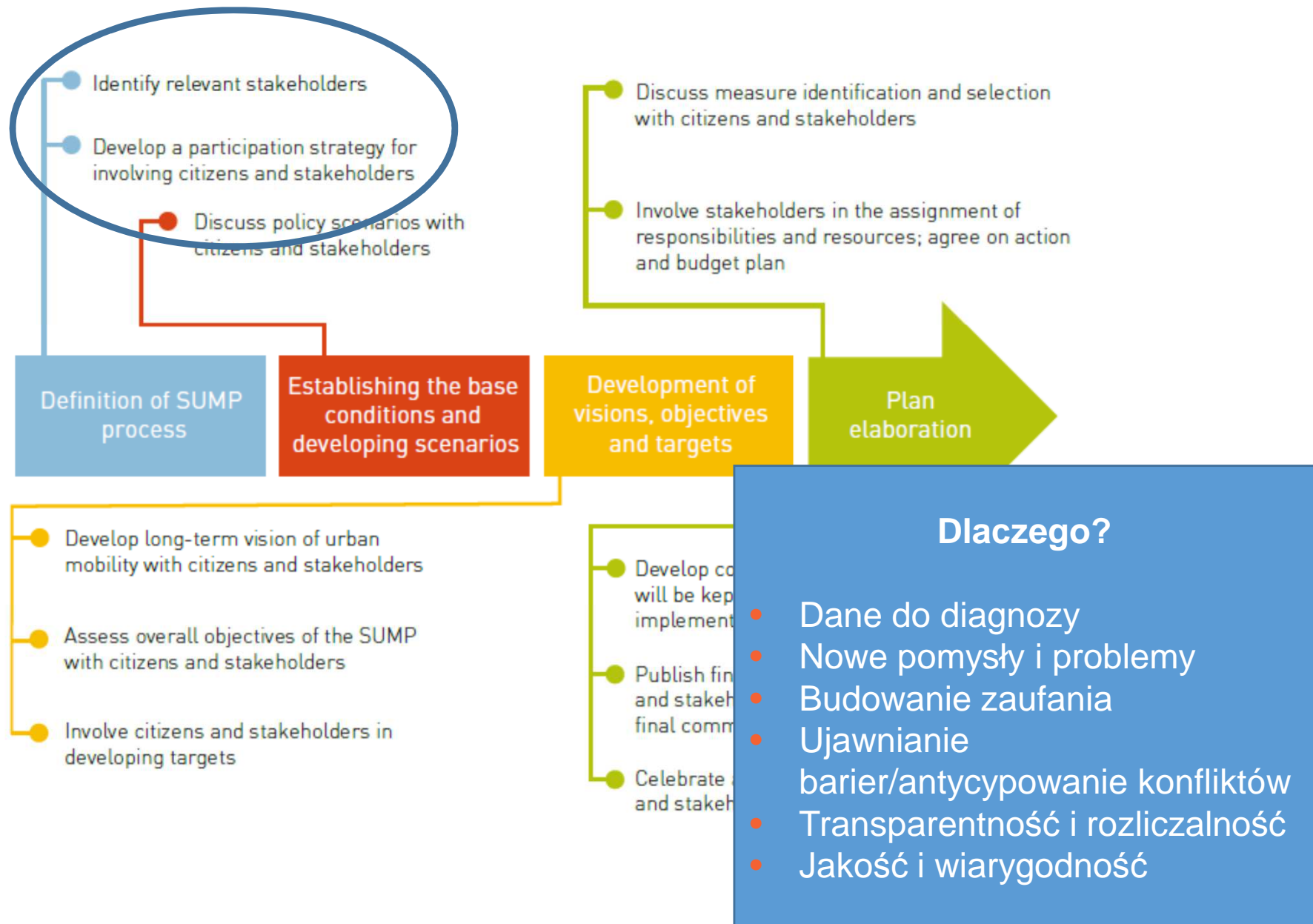
*Pozostałe aspekty  
zostaną omówione  
szczegółowo podczas  
kolejnych warsztatów  
SUMP*

**KEEP  
CALM  
AND  
STAY  
TUNED**

1. JASPERS a SUMP
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. **Interesariusze i partycypacja obywateli**
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. SOOŚ i planowanie
7. Zakres geograficzny



# Interesariusze i partycypacja obywateli



- Identyfikacja właściwych interesariuszy w odniesieniu do:
  - zakresu geograficznego
  - warstw planu (infrastruktury, eksploatacji, organizacji)
- Opracowanie strategii:
  - *Partycypacja/zaangażowanie*: eksperci, przewoźnicy, instytucje, użytkownicy znają system bezpośrednio, ta wiedza musi stanowić wsad do analizy problemów (np. ankiety, warsztaty, spotkania itd.).
  - *Komunikacja*: informowanie interesariuszy o procesie i jego wynikach.
- Czyje interesy należy uwzględnić?
  - Użytkowników końcowych (obywateli)
  - Jednostek terytorialnych (np. gmin) i odpowiednich branż (np. planowania przestrzennego, edukacji, ochrony zdrowia, informatyki, turystyki, gospodarki odpadowo-ściekowej, energetyki, innych)
  - Innych interesariuszy (np. przewoźników i operatorów z innych branż)



# Partycypacja/zaangażowanie

- Doniosła rola konsultacji z interesariuszami (ekspertami i obywatelami) w identyfikacji potencjalnych problemów → **bezpośrednia wiedza o systemie!**
- Wskazane potencjalne problemy stanowią wsad do diagnozy i powinny zostać poddane analitycznej weryfikacji.
- Użytkownicy końcowi, stowarzyszenia, przewoźnicy (pasażerscy i towarowi) na poziomie lokalnym, regionalnym, a nawet ogólnokrajowym.
- Koordynacja z innymi poziomami planowania, (np. planowaniem przestrzennym) oraz innymi branżami (np. edukacją, ochroną zdrowia, informatyką, turystyką, gospodarką odpadowo-ściekową, energetyką itd.) → inteligentne zintegrowane planowanie może mieć ogromny wpływ na potrzeby w zakresie mobilności!
- Czas: takie zaangażowanie musi mieć miejsce od wczesnego etapu procesu.
- Identyfikacja większości właściwych narzędzi zależy od kategorii: np. ankiety online lub bezpośrednio, warsztaty, spotkania itd.



- Określenie odbiorców
  - Identyfikacja grup odbiorców (użytkownicy TP, osoby niekorzystające z TP, instytucje...)
  - Ustalenie ich znajomości problematyki
- Stworzenie kluczowych komunikatów (w procesie SUMP)
- Dobór narzędzi i kanałów
  - Decyzja, które narzędzia będą najlepiej sprawdzały się dla poszczególnych grup
  - Dobór narzędzi komunikacji (= działań jednokierunkowych) i interakcji
- Planowanie etapów oraz działań komunikacyjnych dla każdego z nich
- Monitorowanie, ocena i adaptacja planu komunikacyjnego

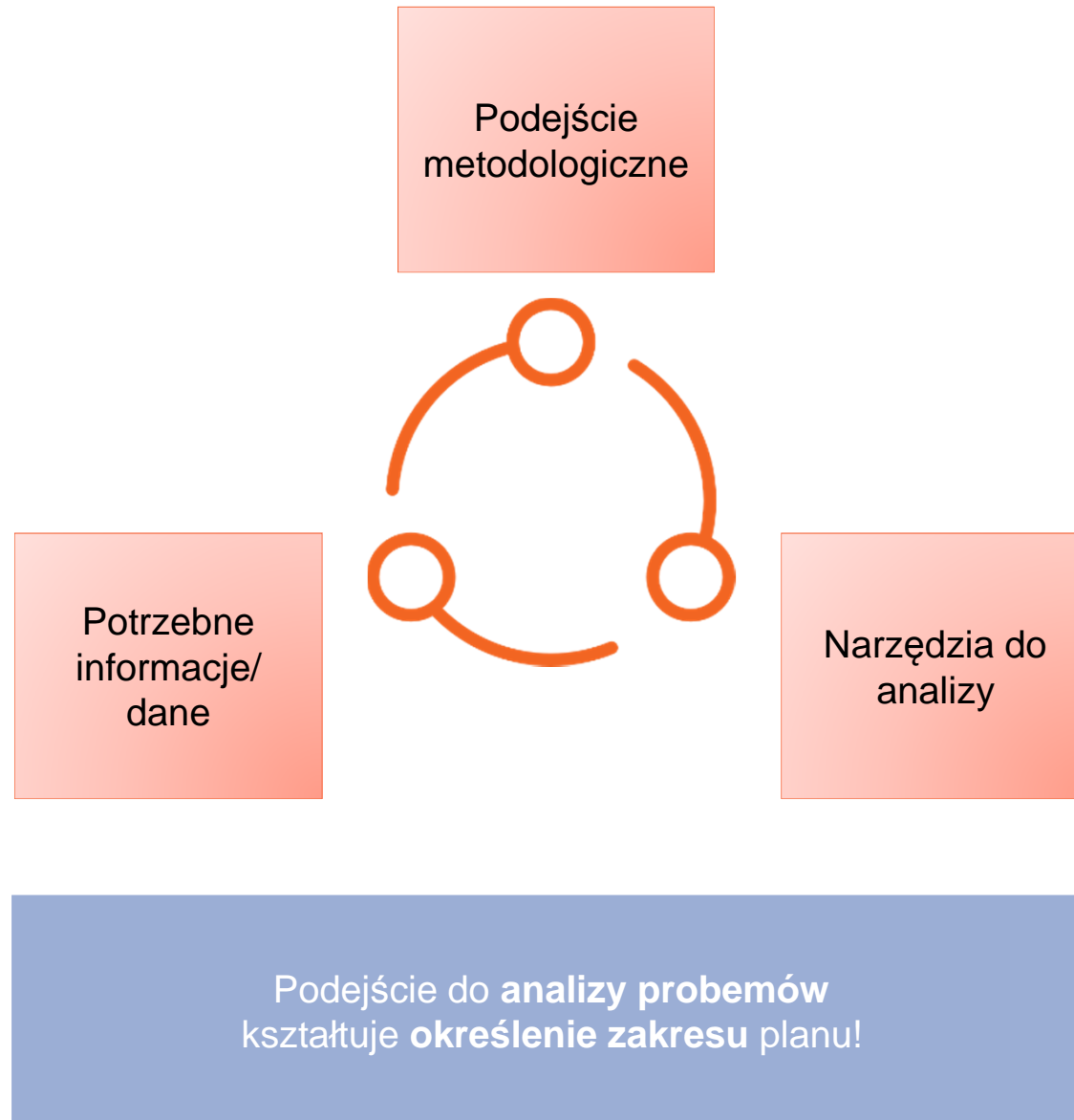


1. JASPERS a SUMP
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. **Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane**
6. SOOŚ i planowanie
7. Zakres geograficzny



# Diagnoza (1)

---





# Diagnoza (2) - podejście

- Zrozumienie wzorców popytu decydujących o dominujących **funkcjach transportu**:
  - Międzynarodowy/krajowy/międzyregionalny przewóz towarów
  - Lokalny/regionalny/metropolitalny przewóz pasażerów
  - Lokalny/regionalny/metropolitalny przewóz towarów
  - Transport sezonowy, związany z rekreacją, w tym turystyczny.
- Identyfikacja środków wielogałęziowych, operacyjnych i organizacyjnych mogących skutecznie rozwiązać problemy (nie jest łatwo to osiągnąć, jeśli diagnoza przeprowadzana jest oddzielnie dla poszczególnych gałęzi transportu).
- Należy rozważyć w jaki sposób zabezpieczane są strategiczne potrzeby transportowe i odpowiadający im potencjał oraz w jaki sposób strategiczne i lokalne systemy transportowe są efektywnie zintegrowane w ruchu pasażerskim i towarowym.
- Należy uwzględnić trwałość/wydajność/efektywność sektora/systemu

Wielogałęziowość

Strategiczne a lokalne

Długoterminowa  
wydajność i trwałość

# Diagnoza (3) - warstwy analizy

- Typowe warstwy analizy w kontekście regionalnym lub lokalnym/miejskim:
  - i. Plany/wzorce **rozwoju demograficznego/zagospodarowania przestrzennego i ekonomicznego** (związane z generowaniem ruchu), inne czynniki wpływające na zachowania transportowe.
  - ii. Ocena aktualnych i przyszłych: **wolumenu popytu ruchu oraz funkcjonalności transportu** (w ujęciu głównie celu/typu, gałęzi i relacji) dla obszaru/korytarza w ruchu pasażerskim i towarowym.
  - iii. **Organizacja/działanie** sektora transportu ogólnie i jego poszczególnych gałęzi (struktura instytucjonalna, reguły integracji, finansowanie, wymagania eksploatacyjno-utrzymeniowe, oferta TP, zarządzanie ruchem/popytem w ruchu pasażerskim i towarowym z uwzględnieniem ITS, parkowania, organizacji miejskiego transportu towarów itd.).
  - iv. **Dostępność** każdej gałęzi transportu (w ujęciu czasu/kosztu/zasięgu obsługi).
  - v. Ilość i jakość **infrastruktury** każdej gałęzi transportu (z uwzględnieniem RAMS - niezawodności, dostępności, utrzymania i bezpieczeństwa oraz, w stosownych przypadkach, zgodności z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności ERA).
  - vi. Ilość i jakość **taboru** w każdej kategorii i gałęzi (z uwzględnieniem RAMS).
  - vii. **Przepustowość, wąskie gardła** oraz **poziom usługi** (ilość i jakość - dostępność a potrzeby).

## Slajd 26

---

**RP14**

These are layers of analysis rather

RILEY Paul; 2019-06-21

- Typowe warstwy analizy oddziaływań w kontekście regionalnym lub lokalnym/miejskim:
  - viii. Bezpieczeństwo** systemu transportu.
  - ix. Równy dostęp** dla pasażerów, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności oraz z uwzględnieniem przesłanek włączenia społecznego.
  - x. Emisje, hałas/wibracje, energia** - źródła/wydajność.
  - xi. Łagodzenie oddziaływania na środowisko** (ogólnie i konkretnie na obszary chronione prawem UE, np. obszary Natura 2000, obszary chronione na mocy przepisów o ochronie wód, powietrza i w zakresie hałasu).
  - xii. Zmiany klimatu** - łagodzenie/adaptacja, podatność/odporność.



## Slajd 27

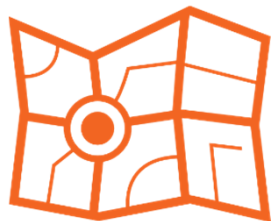
---

**RP15**

These are layers of analysis which require data

RILEY Paul; 2019-06-21

- Zbieranie danych o wzorcach popytu jest niezbędnym elementem wszystkich planów, ale zapotrzebowanie na bardziej kompleksowe modele transportu rośnie wraz z wielkością obszaru funkcjonalnego oraz stopniem skomplikowania systemu transportu.
- Dla miast powyżej 50 000 mieszkańców wielogałęziowy model sieciowy zaczyna być użytecznym narzędziem planowania, a powyżej 100 000 najczęściej jest nieodzowny.
- Jeżeli zachodzi potrzeba oceny przyszłych zmian zagospodarowania terenu (w związku z trendami demograficznymi lub strategią zagospodarowania), modele muszą uwzględniać etap generowania podróży i ich rozkładu w oparciu o dane demograficzne i ankiety zachowań transportowych.
- Budowa kompleksowego modelu od zera z uwzględnieniem ankiet najczęściej trwa co najmniej rok.
- Konsultacje z interesariuszami (ekspertami i obywatelami) - następnie etap weryfikacji analitycznej.



# Diagnoza (6) - badania szczegółowe

- W niektórych przypadkach może zająć potrzeba przeprowadzenia badań ad hoc w celu przeanalizowania konkretnych okoliczności i zidentyfikowania właściwych rozwiązań.
- Np. analiza przeciwstawnych potrzeb w zakresie wykorzystania infrastruktury na potrzeby strategiczne i lokalne: **studium węzła**
- Określenie zapotrzebowania na dane i procesów wymaga zaangażowania interesariuszy (operatorów strategicznych węzłów - np. kolejowych, portów, lotnisk - i władz lokalnych).
- Zaleca się zidentyfikowanie potrzeby badań ad hoc na wczesnym etapie procesu celem właściwego uwzględnienia ich w zakresie planu oraz zaplanowania czasu i zasobów.
- Wyniki muszą zostać uwzględnione w strategii.



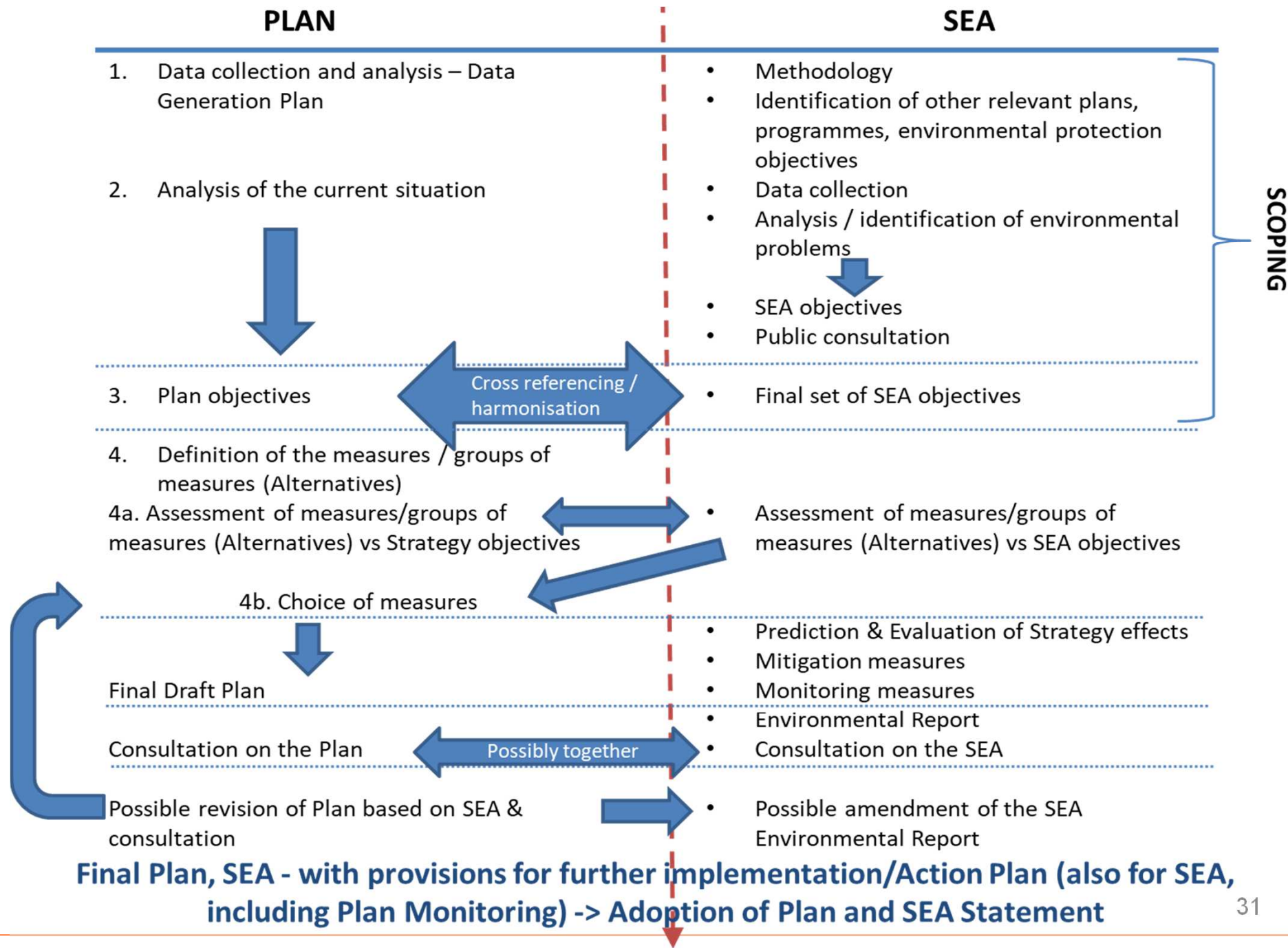
Przykładowe studium: Budapeszteński Węzeł Kolejowy

1. JASPERS a SUMP
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. **SOOŚ i planowanie**
7. Zakres geograficzny





# SOOŚ i planowanie



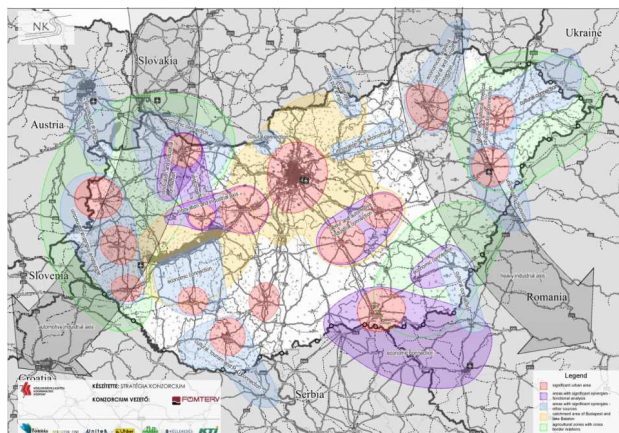
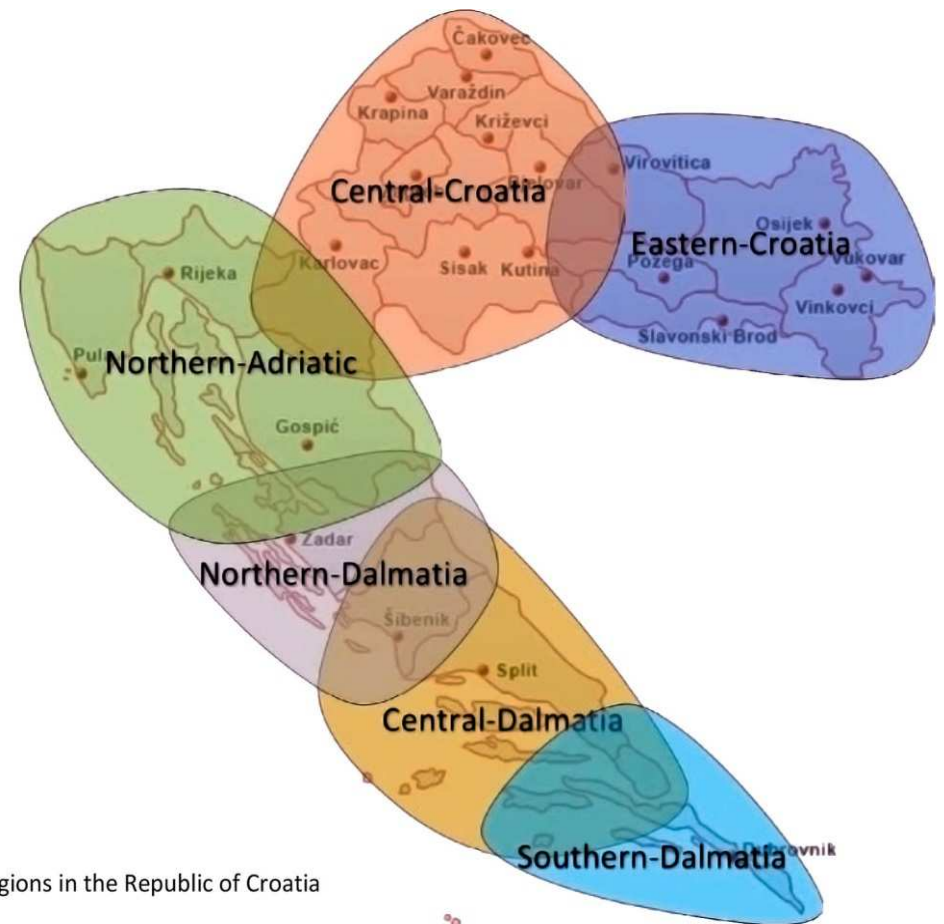
1. JASPERS a SUMP
2. Cykliczna strategia, planowanie "po co"?
3. Scoping: kto, co, kiedy i jak
4. Interesariusze i partycypacja obywateli
5. Diagnoza: metodologia, narzędzia, dane
6. SOOŚ i planowanie
7. **Zakres geograficzny**



# Zakres geograficzny (1)

Granice administracyjne a właściwy zakres geograficzny strategii transportowej: dlaczego jest to istotne?

- Właściwa analiza = właściwa wiedza nt. systemu transportowego, czynników go determinujących oraz ewolucji w czasie.
- Właściwa identyfikacja rozwiązań (działań), przydział odpowiedzialności za nie i ich wdrażanie.



- Kiedy/dlaczego granice administracyjne i właściwy zakres geograficzny mogą się nie pokrywać? Przykłady:
  - Analiza ruchu wskazuje na wyraźne nakładanie się funkcji transportowych pomiędzy jednostkami administracyjnymi - np. miastami/większymi miejscowościami lub złożonymi grupami powiązanych gmin o dużej interakcji funkcjonalnej.
  - Mniejsze miejscowości (do ok. 50 000 mieszkańców), gdzie zachowania transportowe determinuje przemieszczanie się poza miasto: najlepiej, gdyby plany opracowano na poziomie większej agregacji (np. obszaru metropolitalnego, funkcjonalnej aglomeracji miast, regionów/regionów funkcjonalnych).
- Powinien opierać się na analizie strumieni ruchu jako homogeniczny obszar określony poprzez wysoki poziom interakcji ruchowych - np. na podstawie analizy modelu ruchu, 80% podróży dojazdowych lub podróży źródło/cel w granicach obszaru.
- Geograficzny zakres obszaru funkcjonalnego może zostać oszacowany na etapie scopingu bazując na wiedzy lokalnych ekspertów, jeżeli dane o popycie nie są dostępne, a następnie uszczegółowiony na podstawie dokładnej oceny wzorców popytowych na początku opracowywania planu po zebraniu i ocenie danych popytowych.

- Ze względów praktycznych strategie są często zamawiane i zarządza się nimi w granicach administracyjnych (regionów lub miejscowości) z uwzględnieniem współpracy ponad granicami.
- Możliwości zaangażowania miejscowości leżących poza granicami administracyjnymi:
  - Zaangażowanie czynne: np. instytucjonalizacja regionu funkcjonalnego, oficjalne porozumienie o współpracy, itp.
  - Zaangażowanie bierne: studium ruchu uwzględnia popyt zainteresowanych regionów/miejscowości.
- W procesie przygotowania strategii należy aktualizować listę najważniejszych interesariuszy oraz członków grupy roboczej/sterującej dla odzwierciedlenia poszerzonego zakresu geograficznego.
- Porozumienia zawarte na tym etapie mogą stanowić bazę dla dalszej integracji systemów (lub ich części) i usług (np. wspólny zarząd transportu) transportowych.
- Zapewnienie pełnej spójności i koordynacji pomiędzy wszelkimi planami wyższego/nizszego szczebla oraz krajowymi/lokalnymi planami zagospodarowania przestrzennego.

- Koncepcja obszarów funkcjonalnych w polskich przepisach i praktyce
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 – stolice województw, ośrodki subregionalne i lokalne.*
- *Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, 2013)*
- Kryteria:
  - Wskaźniki funkcjonalne (podróżni, mieszkańcy);
  - Wskaźniki społeczno-ekonomiczne (zatrudnienie, podmioty gospodarcze);
  - Wskaźniki morfologiczne (gęstość zaludnienia, obszary zabudowane).
- Koncepcja szeroko stosowana przy wdrażaniu strategii ZIT



- Szersza integracja wymiaru transportowego w definicji obszarów funkcjonalnych do celów definicji strategii transportu.
- Np. zalecenie porównania zdefiniowanych obszarów funkcjonalnych z najświeższymi danymi źródło/cel: czy jakieś istotne obszary znalazły się poza OF (tzn. miejscowości stanowiące źródło/cel znaczącej liczby podróży dojazdowych)? Czy obszar geograficzny strategii transportu powinien zostać poszerzony/zredukowany?
- O ile to ma znaczenie, uwzględnienie możliwości/wykonalności czynnego/biernego zaangażowania powiązanych miejscowości sąsiadujących.
- W przypadku nowozdefiniowanych obszarów funkcjonalnych należy rozważyć dodanie szczegółowej analizy strumieni ruchu do kryterium delimitacji.



Więcej informacji:  
<http://jaspers.eib.org/>

