



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

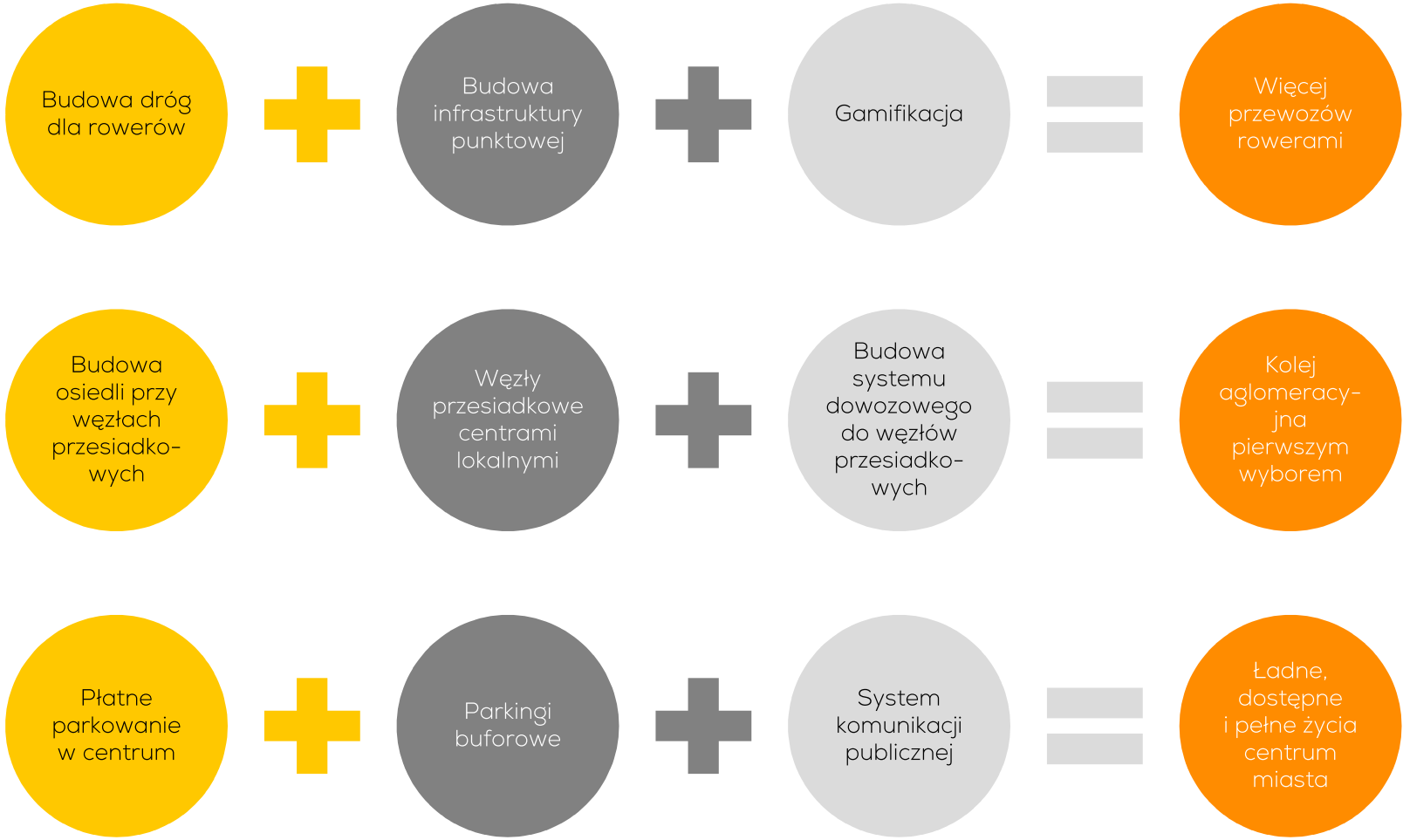
Partycypacyjny

Kompleksowy

Procesowy –  
w wypracowaniu  
i wdrożeniu

# PRZYKŁAD LOGIKI ZMIANY

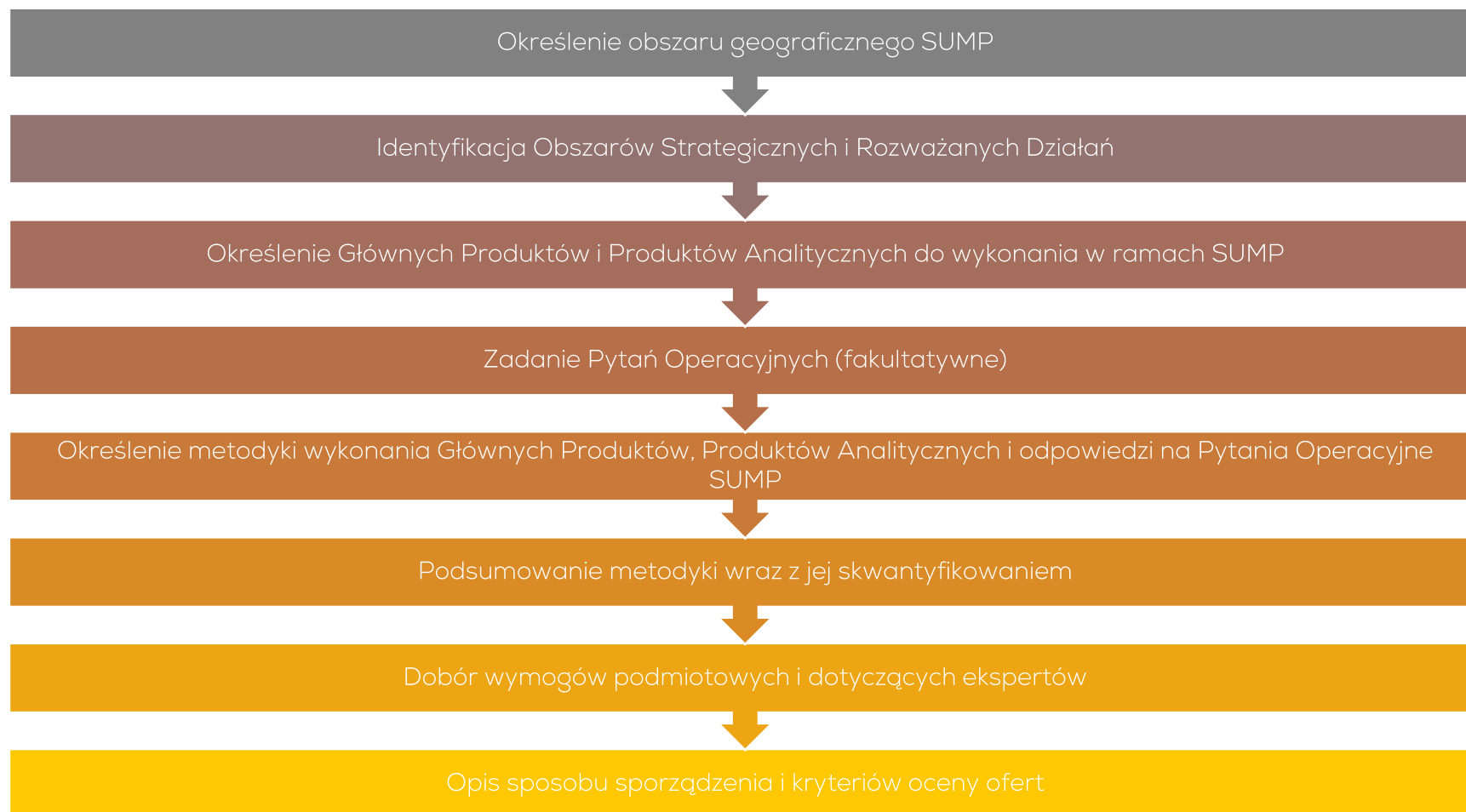
Nowy autobus, nowa droga,  
czy nowy dworzec –  
nie wystarczą, by spowodować  
zmianę



# 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

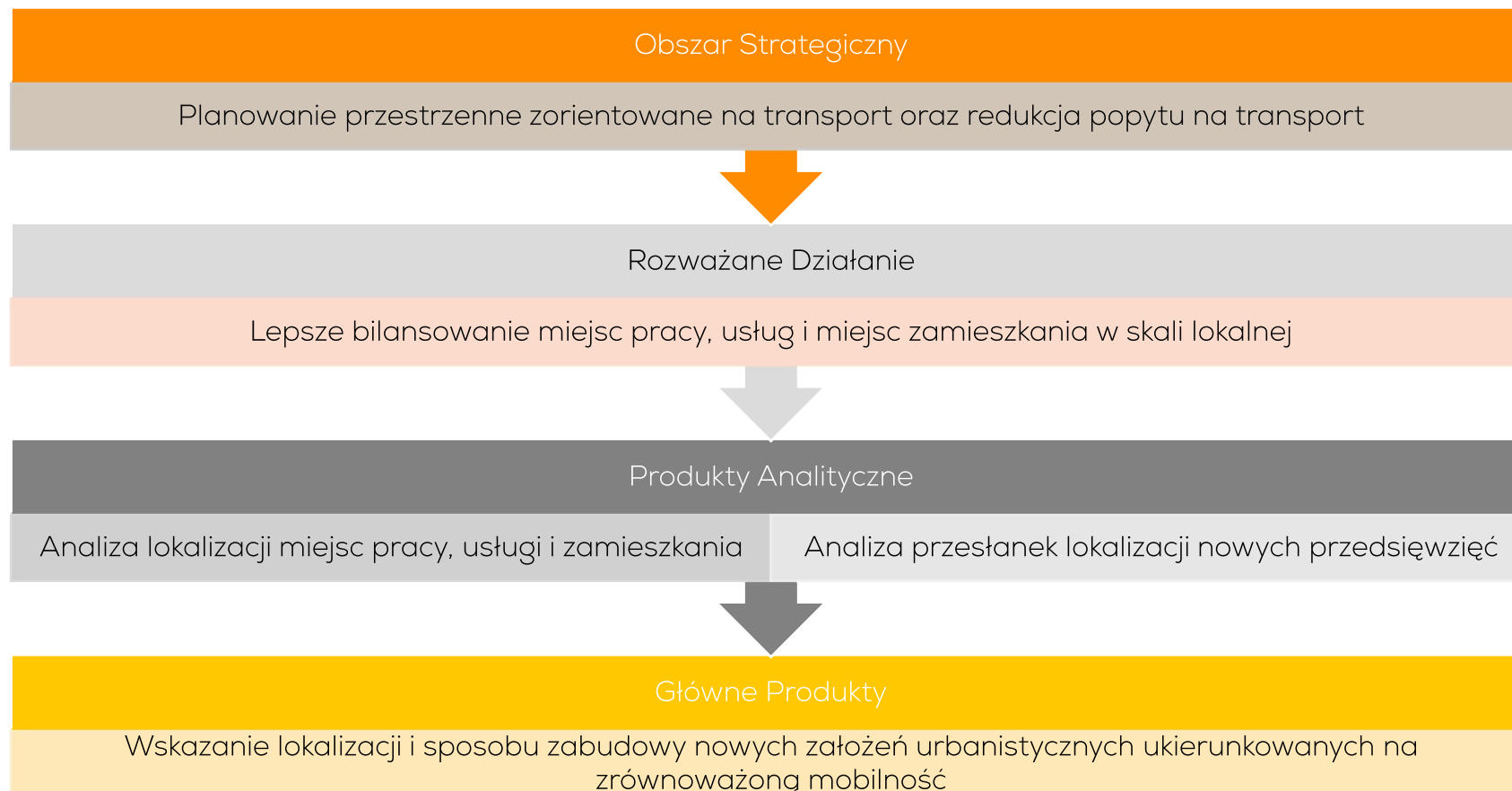
Zmniejszanie wpływu  
transportu na  
środowisko

Działania promocyjne

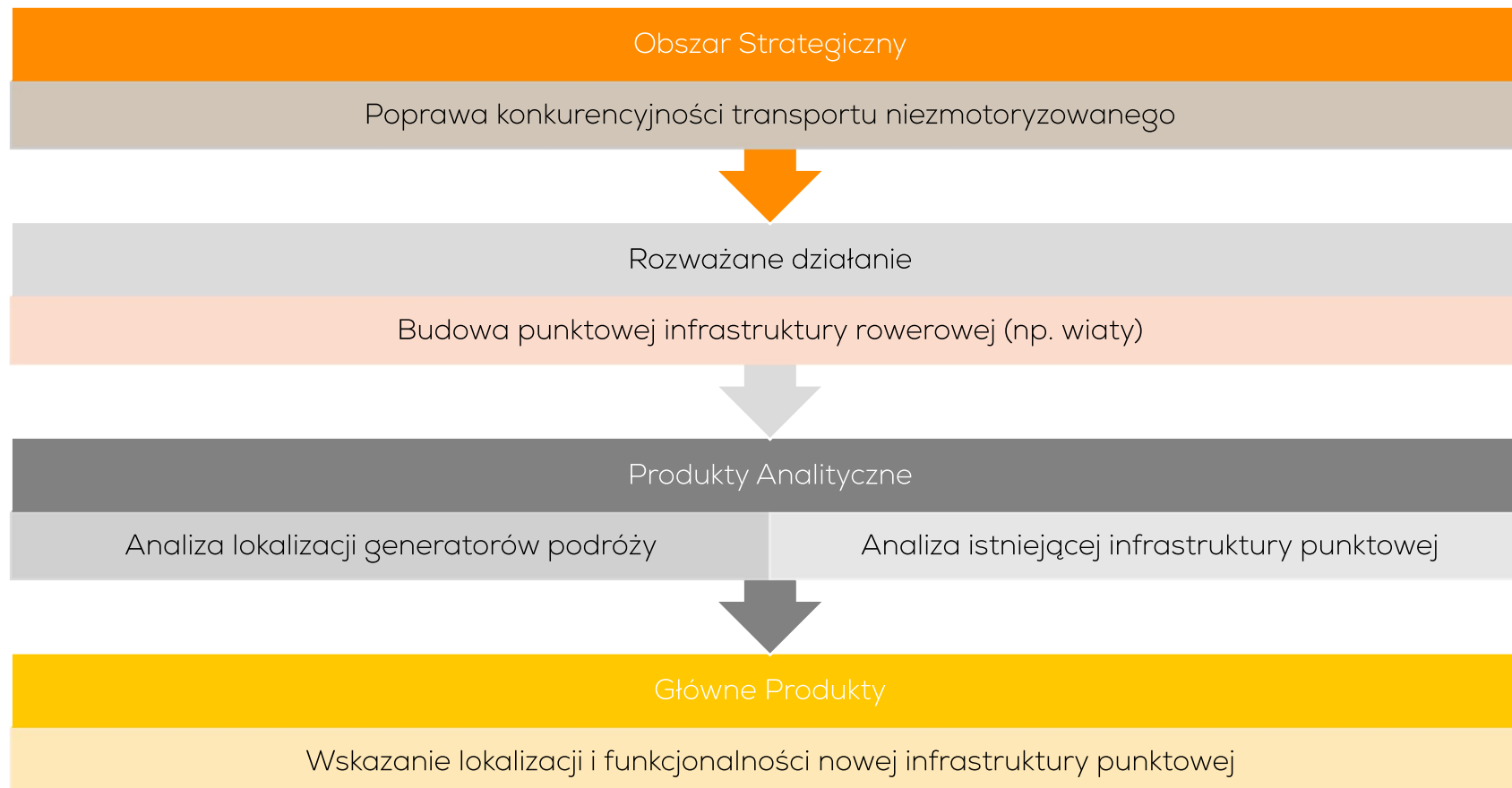
Tworzenie struktur  
zarządzania  
zrównoważoną  
mobilnością

# PRZYKŁAD OKREŚLANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW I PRODUKTÓW ANALITYCZNYCH – ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

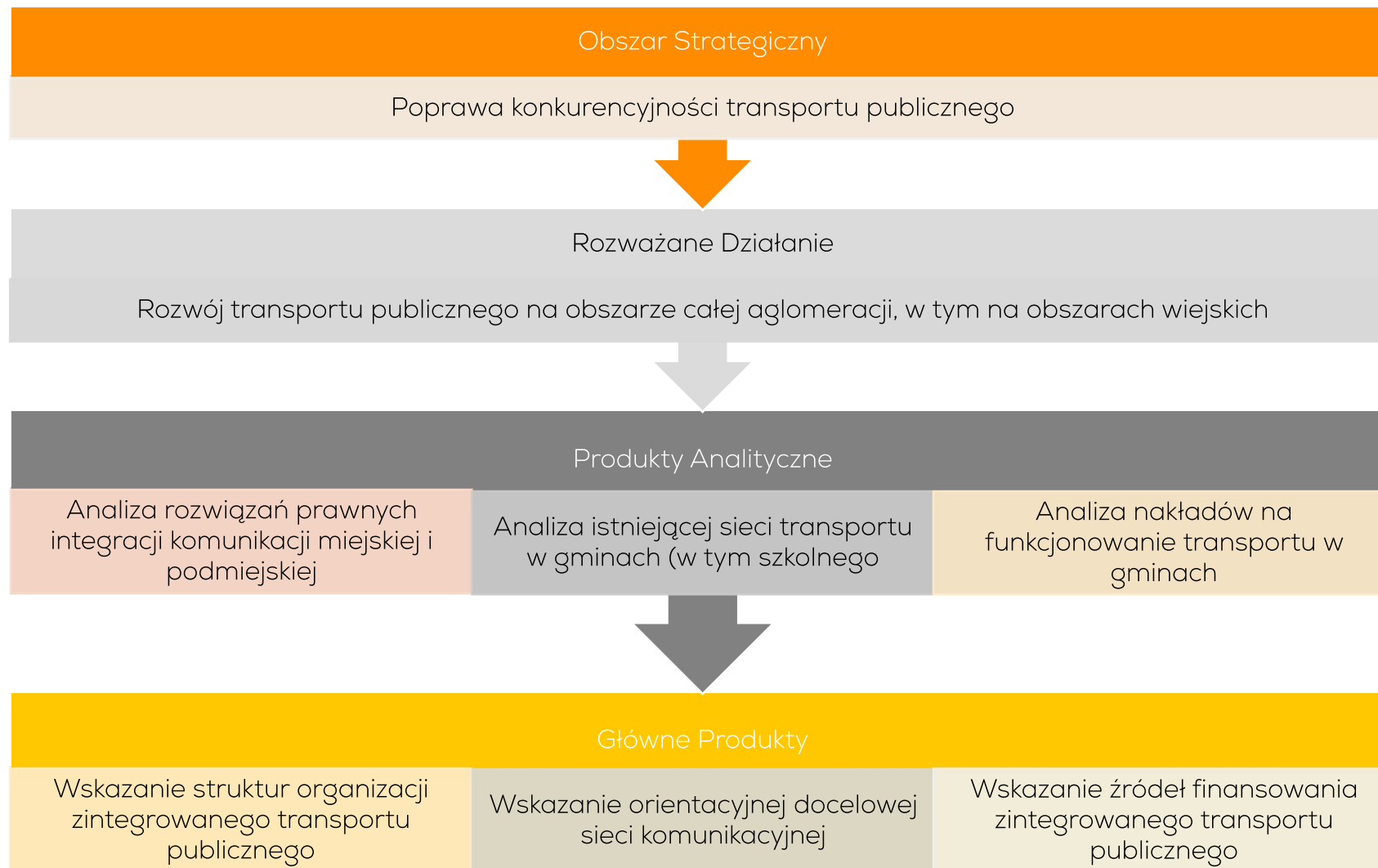
Możliwa różna kolejność  
określania Produktów  
Analitycznych i  
Głównych



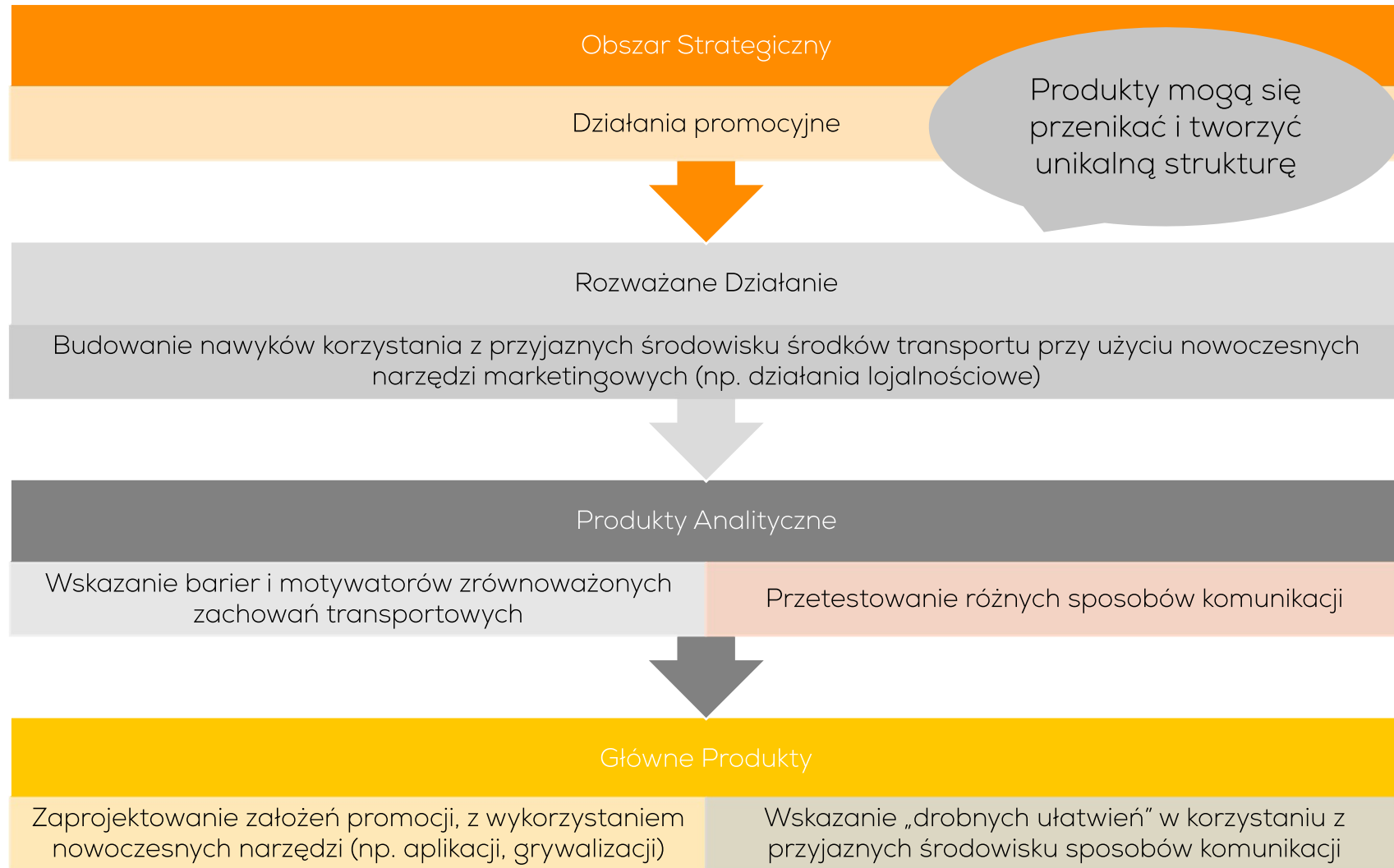
# PRZYKŁAD OKREŚLANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW I PRODUKTÓW ANALITYCZNYCH – INFRASTRUKTURA ROWEROWA



# 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

- Forma poszukiwania wniosków i analizy

Modelowanie ruchu

- Możliwość symulacji zachowań systemu transportowego i analizy danych

Analiza kosztów i  
korzyści

- Nie może być głównym kryterium SUMP, ale jest w stanie wskazać inwestycje nieefektywne

Ocena oddziaływania  
na środowisko (OOŚ)

- Kompleksowa ocena i optymalizacja środowiskowa całości SUMO, a nie działanie ex-post

Pilotaże, eksperymenty,  
quick-wins

- 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

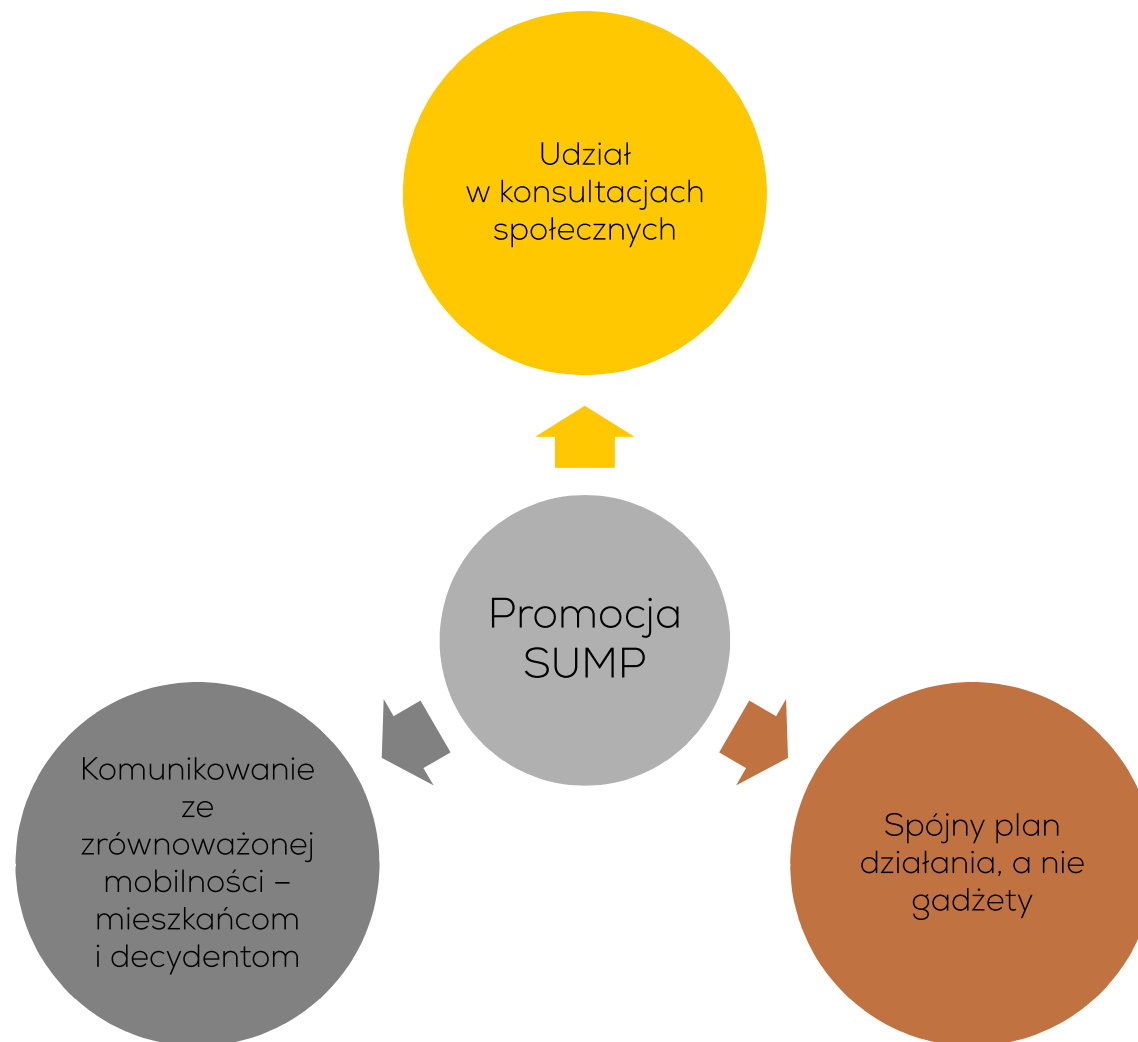
Projekt SUMP  
9 m-cy

# 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”

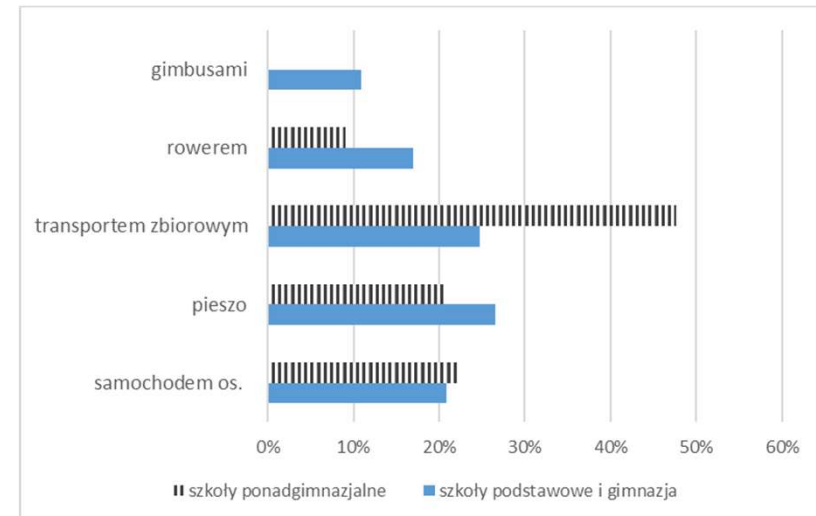
Problemy z „ostatnią  
milką”

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

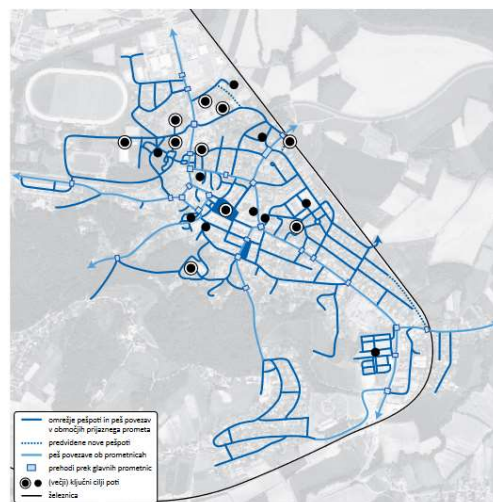
## PRZYKŁAD: LJUTOMER (SŁOWENIA – 1/2)

- 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

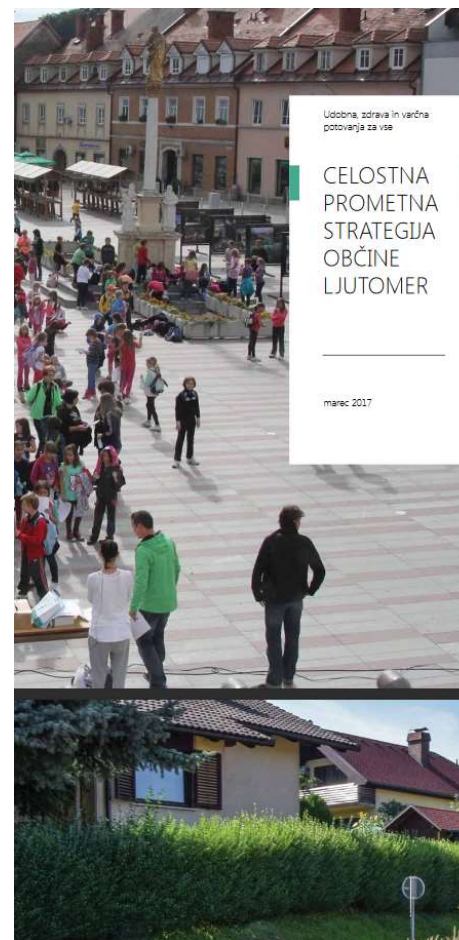


## PRZYKŁAD: LJUTOMER (SŁOWENIA – 2/2)

- 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 potovaru  
(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)

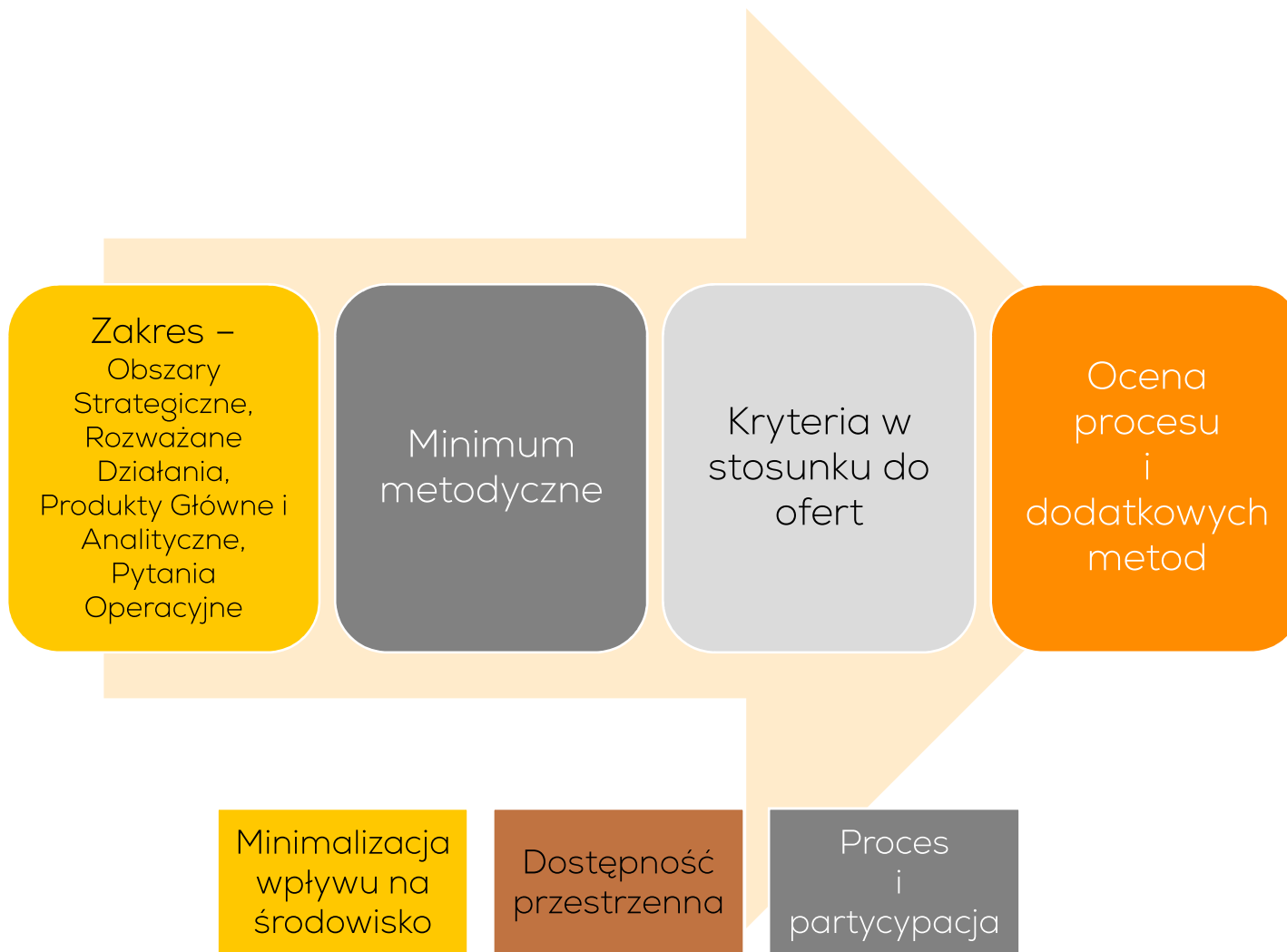
Konieczne znacznie większe wsparcie eksperckie (nie tylko sam transport, ale również planowanie przestrzenne – mniejsze samorządy nie posiadają zespołu urbanistów i innych ekspertów pracujących na ich potrzeby)

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

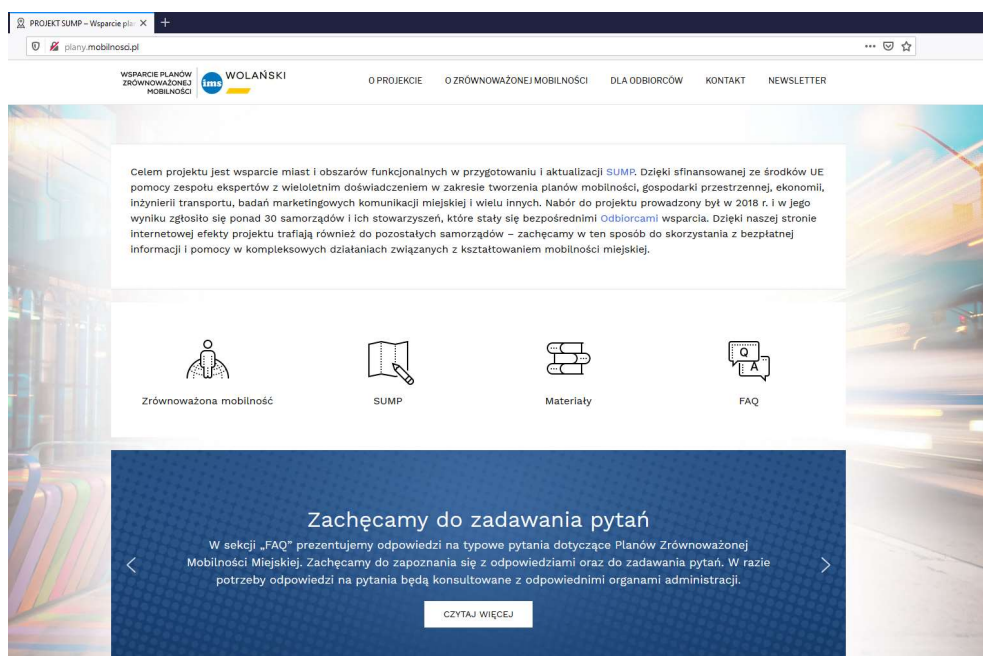
## ZAMIAST PODSUMOWANIA





# 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



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

