



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 10/2018

PAŹDZIERNIK 2018 R.

TEMATY MIESIĄCA:

ITS-2-FUTURE

Plan Zrównoważonej mobilności miejskiej
Ocena miejskich i aglomeracyjnych projektów transportowych
z POLiŚ 2014-2020

AKTUALNOŚCI



Zwiększenie kwoty na dofinansowanie projektów w konkursie Nr POIiŚ.3.2/1/16

Decyzją Instytucji Zarządzającej POIiŚ 20140–2020 nowa pula dofinansowania w ramach Konkursu Nr POIiŚ.3.2/1/16, wyniesie ponad 1 mld 133 mln złotych.

[Czytaj więcej...](#)



Terminy na składanie ofert w zamówieniach sektorowych

Informacja na temat minimalnego terminu na złożenie oferty w przypadku zamówień sektorowych, o wartości niższej niż kwota określona w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Prawo zamówień publicznych.


[Czytaj więcej...](#)



Delegacja gruzińska z wizytą w CUPT

W dniu 24 października 2018 r. CUPT gościło delegację z Gruzji, w tym przedstawicieli gruzińskiej administracji rządowej i samorządowej odpowiedzialnych za przygotowywanie i realizację projektów infrastrukturalnych.

[Czytaj więcej...](#)



SAVE THE DATE:
12 grudnia 2018 r., Warszawa

SAVE THE DATE | konferencja CUPT | TRANSPORT NA MIARĘ 12.12.2018 r.

Celem konferencji pn. "TRANSPORT NA MIARĘ: w poszukiwaniu najlepszych standardów oceny wpływu miejskich projektów transportowych realizowanych z POIiŚ" jest analiza najnowszych trendów w metodach badań ewaluacyjnych sektora transportu oraz w podnoszeniu jakości zbierania danych.

[Czytaj więcej...](#)



Aktualizacja dokumentacji konkursowej dla działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach

Upzejmie informujemy, że Centrum Unijnych Projektów Transportowych 11 października 2018 r. dokonało aktualizacji dokumentacji dotyczącej Konkursu Nr POIiŚ.6.1/1/18 dla działania 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach.

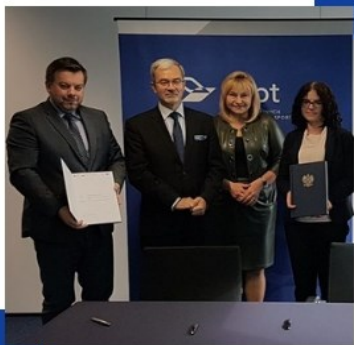
[Czytaj więcej...](#)



Materiały szkoleniowe dla Beneficjentów POIiŚ – uczestników szkolenia CUPT

W dniach 1–2 października 2018 r. odbyło się szkolenie CUPT dla Beneficjentów POIiŚ (2014–2020) i Instrumentu Finansowego „Łącząc Europę” – CEF. Część szkolenia była dedykowana przedstawicielom Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego oraz Wojewódzkich Inspektoratów Nadzoru Budowlanego.

[Czytaj więcej...](#)



Na Dolnym Śląsku przybędzie 67 km drogi S3

Przemysław Gorgol, p.o. Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Agnieszka Krupa, p.o. Zastępcy Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad podpisali 8 października 2018 r. umowę na unijne dofinansowanie projektu „Budowa drogi ekspresowej S3 odc. Legnica – Lubawka”.

[Czytaj więcej...](#)



Blisko 144 miliony złotych z UE na nową obwodnicę Sanoka

Krzysztof Rodziewicz, Dyrektor Departamentu Przygotowania Projektów CUPT oraz Jacek Gryga, Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad podpisali w poniedziałek 1 października 2018 r. umowę na dofinansowanie unijne projektu „Budowa obwodnicy Sanoka w ciągu dk 28”.

[Czytaj więcej...](#)



Stanowisko Urzędu Zamówień Publicznych dotyczące interpretacji przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych

Urząd zamówień Publicznych odniósł się do kwestii dopuszczalności udzielenia zamówienia na pełnienie nadzoru autorskiego projektu architektoniczno-budowlanego na podstawie art. 67 ust. 1 pkt 1) lit. b ustawy Pzp, w przypadku braku uwzględnienia usługi nadzoru autorskiego w postępowaniu na wybór wykonawcy projektu.

[Czytaj więcej...](#)



Ekologiczny transport oraz unijne wsparcie jego rozwoju to główne przesłanie jakie towarzyszyło CUPT podczas pikniku z okazji Dnia Transportu

W sobotę, 29 września 2018 r. w Warszawie instytucje związane z Ministerstwem Infrastruktury zorganizowały dla mieszkańców stolicy prawie osiem godzin atrakcji, przygotowanych z okazji Dnia Transportu, w sześciu punktach na terenie całego miasta.

[Czytaj więcej...](#)



Blisko 212 milionów złotych z UE na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce


15 września 2018 r. do użytku zostały oddane kolejne 33 km drogi ekspresowej S3: odcinek od Nowej Soli w województwie lubuskim do Kaźmierzowa w województwie dolnośląskim.

[Czytaj więcej...](#)


TEMAT MIESIĄCA:

Konferencja ITS-2-FUTURE: możliwości i wyzwania Inteligentnych Systemów Transportowych - relacja z konferencji CUPT

Głównym celem wydarzenia, które odbyło się 27 września br. w Warszawie, było przedstawienie obecnych trendów i kierunków rozwoju ITS¹ oraz omówienie sposobów i możliwości wykorzystania ww. systemów w planowaniu transportu. Wydarzenie było także okazją do zaprezentowania ciekawych rozwiązań krajowych i zagranicznych, jak również wskazania możliwości dalszego rozwoju oraz wykorzystania potencjału projektowanych systemów.



 „Efektywne zarządzanie ruchem i mobilnością, zarówno w mieście, jak i na drogach pozamiejskich jest wyzwaniem, z którym musimy się zmierzyć. Nowoczesne technologie ITS to narzędzie, po które powinniśmy sięgać chcąc optymalizować procesy planowania transportu i promować zrównoważony rozwój.”



Przemysław Gorgol
 p.o. Dyrektora CUPT

Konferencja CUPT
 „ITS-2-FUTURE: możliwości i wyzwania Inteligentnych Systemów Transportowych”, 27 września 2018 r., Warszawa

Do uczestnictwa w konferencji zaproszeni zostali m.in. przedstawiciele urzędów centralnych, w tym Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, władz samorządowych, eksperci branżowi, zarządcy infrastruktury transportowej, przedstawiciele świata nauki oraz instytucji krajowych odpowiedzialnych za wdrażanie środków europejskich, ze szczególnym uwzględnieniem obecnych i potencjalnych beneficjentów POIiŚ.

Świat nowoczesnych technologii rozwija się dynamicznie pozwalając optymalizować bieżą-

ce procesy. Narzędziem zwiększającym efektywność, interaktywność i wydajność dostępnej infrastruktury są właśnie systemy ITS. Podczas konferencji mieliśmy okazję przyjrzeć się temu, co może nas czekać w przyszłości w tym obszarze.

Zdaniem ekspertów systemy są już gotowe na zmiany w zachowaniach komunikacyjnych, w tym m.in. sposobach przemieszczania się. Natomiast oddzielną kwestią pozostaje tempo i kierunek, w którym będziemy zmierzać kreując te zachowania.

1. ITS z ang. Intelligent Transport Systems (tłum. Inteligentne Systemy Transportowe).



Wyraźnie podkreślano, iż narzędzia ITS nie mogą tworzyć oddzielnych i niezależnych systemów, powinny być elementem większej całości oraz planu zarządzania transportem i ruchem w mieście. Dlatego też, opracowanie koncepcji wzajemnej wymiany danych pomiędzy systemami jest tak ważne. W przyszłości to właśnie przedmioty i systemy będą się ze sobą komunikować, a nie ich użytkownicy. Idąc dalej można stwierdzić, że koncepcja Smart City nie jest więc odległą perspektywą.

Na konferencji zaprezentowano nową propozycję podejścia do systemów ITS, a mianowicie **HITS** – rozumianą jako **Human ITS** – zwracającą uwagę na aspekt zasobów ludzkich.

Systemy tworzą ludzie, rozwijają je i kreują nowe rozwiązania dla innych. Także w szerszym kontekście należy pamiętać, iż systemy są zarówno dla miasta, jak i jego mieszkańców.

Tezy, jakie padały podczas wystąpień poszczególnych gości poruszały kluczowe kwestie dotyczące wdrażanych narzędzi ITS, a wśród nich:

- ⇒ potrzebę budowania infrastruktury transportowej równoległe z siecią i systemami;
- ⇒ wymianę danych jako kluczowy element sprawnego działania systemów ITS;
- ⇒ konieczność uniknięcia opóźnień – dostarczanie danych w czasie rzeczywistym.

Okazuje się również, że skrót ITS można czytać inaczej. Trzy kluczowe elementy to **infrastruktura, technologia i system** i nie można każdego z nich traktować osobno. Systemy muszą ze sobą współpracować. I taka też idea towarzyszyła całemu spotkaniu.

W dyskusjach nad rozwojem transportu nie należy zapominać o metodach zwiększających mobilność osób z niepełnosprawnościami. Wciąż jest w tym temacie wiele do zrobienia. Systemy ITS mogą przyczynić się do zniesienia barier w poruszaniu się w przestrzeni miejskiej i na terenie całego kraju. Niektóre z rozwiązań są bardzo proste i łatwe we wdrożeniu (np. systemy zapowiedzi głosowych w pojazdach komunikacji zbiorowej czy tablice o zamiennej treści), wdrożenie innych zaś wymaga czasu i większego nakładu środków (np. samochody autonomiczne).



Konferencje uroczystie otworzył **Przemysław Gorgol**, p.o. Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Podczas swojego wystąpienia podkreślił, iż systemy ITS to jeden

z najbardziej dynamicznie rozwijających się elementów we współczesnym transporcie. Dodał również, że rozwój technologii stwarza możliwości, ale i wyzwania o bardzo dużej skali.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Marek Chodkiewicz** zapewnił, że w Polsce popierane są wszelkie inicjatywy na rzecz rozwoju ITS. Wraz ze wzrostem umiejętności cyfrowych wzrasta świadomość korzyści płynących ze stosowania rozwiązań ITS – podkreślił Minister.



Mamy w Polsce dobre podstawy, by inicjatywy związane z ITS dalej realizować i rozwijać – wskazał **Jarosław Orliński**, Dyrektor Departamentu Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju. Jak zauważył, w przyszłej perspektywie finansowej Komisja Europejska będzie kładła duży nacisk na kwestie związane z aplikacjami informatycznymi i usprawnieniem ruchu.

Obszar związany z ITS bardzo dobrze wpisuje się w cele Komisji, w związku z powyższym

Polska również będzie kierować swoje zainteresowania w tym kierunku.

Dalsza część konferencji została podzielona na trzy części:

Blok I: Trendy i kierunki rozwoju ITS

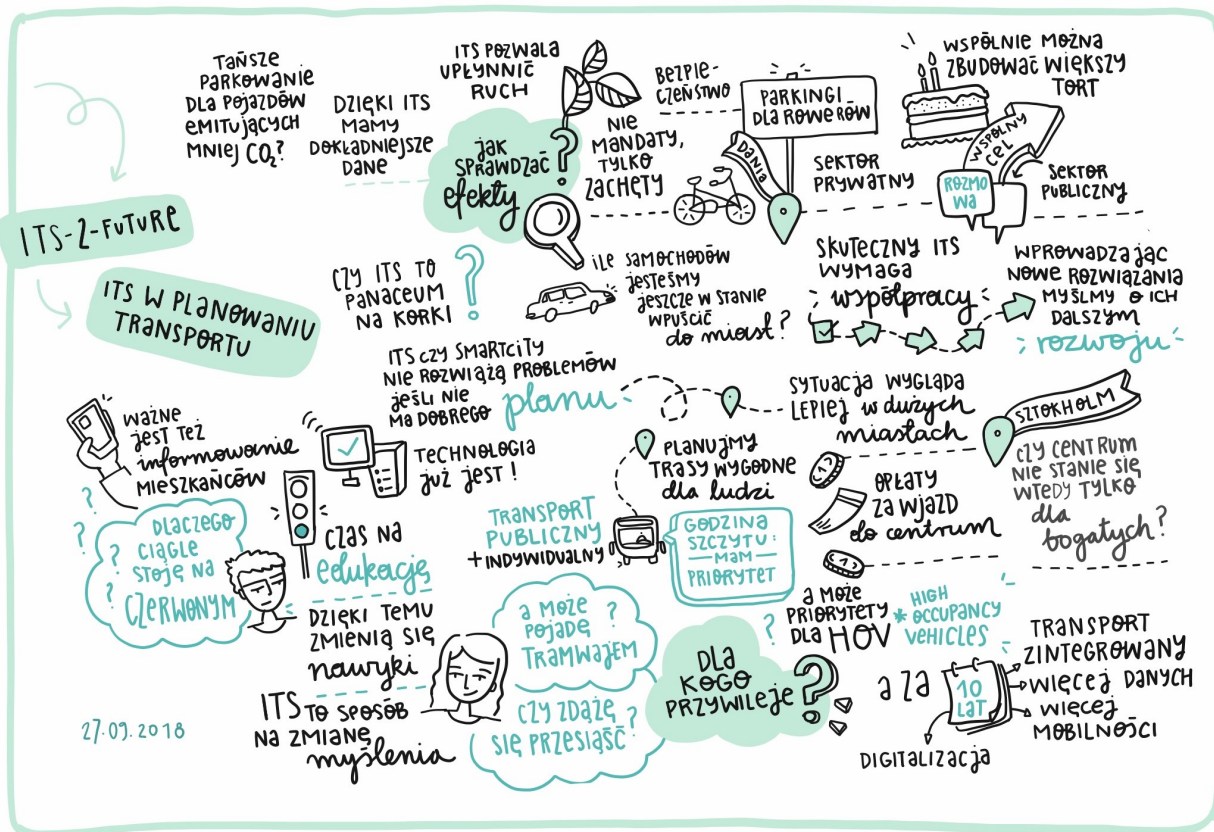
Problematyka bloku skupiła się wokół kwestii związanych z ITS, w tym na możliwościach ich zastosowania i trendach dalszego rozwoju w Polsce. Wśród zaproszonych prelegentów wystąpili: dr hab. inż. **Mirosław Siergiejczyk** z Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej; **Wojciech Folejewski**, Zastępca Dyrektora, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni; **Jarosław Wąsowski**, Zastępca Dyrektora w Departamencie Zarządzania Siecią Dróg Krajowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad; **Mariusz Kołkowski**, Dyrektor ds. rozwoju biznesu ITS; i **Mirosław Czerliński**, Inżynier systemów ITS z firmy Sprint S.A oraz dr inż. **Tomasz Kamiński**, Kierownik Centrum Telematyki Transportu Instytutu Transportu Samochodowego.

Wystąpienia ekspertów dotyczyły m.in.:

- ⇒ kwestii związanych z trendami w doborze systemów teleinformatycznych;
- ⇒ kierunków rozwoju ITS w Gdyni, w tym prezentacji systemu TRISTAR i planów jego rozwoju;
- ⇒ światowych trendów w rozwoju ITS w projektach realizowanych w Polsce – przedstawienie rozwiązań zastosowanych przez firmę SPRINT m.in. w Bielsku Białej
- ⇒ przedstawienia możliwości wykorzystania systemów ITS pod kątem osób z niepełnościami, w tym możliwości dostosowania pojazdów w celu zwiększenie mobilności ww. grupy.

Blok II: Przykład wdrożenia ITS

Blok w całości poświęcony był przedstawieniu przykładów i doświadczeń austriackich na rynku technologii i wdrożeń systemów ITS.



Prezentację wygłosił Martin Böhm, Head of Business Unit Technologies and Services for Mobility, AustriaTech.

podmiotami oraz dalszych kierunków rozwoju ITS.

Blok III: ITS w planowaniu transportu

Ostatnia z części konferencji przeprowadzona została w formule panelu dyskusyjnego. Najszymi ekspertami byli dr hab. inż. **Mariusz Wasiak**, Politechnika Warszawska; **Martyna Abendrot**, Managing Director, PTV CEE Sp. z o.o., PTV GROUP; **Paul Riley**, JASPERS, Europejski Bank Inwestycyjny oraz **Martin Böhm**, Head of Business Unit Technologies and Services for Mobility, AustriaTech.

Rozmawiano m.in. o możliwościach zastosowania systemów ITS w planowaniu transportu oraz perspektywach wykorzystania już dostępnych danych, w tym w tworzeniu systemów mobilności, planów zarządzania ruchem, prognoz ruchu oraz konieczności otwarcia danych i podejmowania współpracy z sektorem prywatnym. Poruszano również kwestie danych pomiarowych możliwych do pozyskania za pomocą narzędzi ITS, wymiany danych pomiędzy

W przyszłości nie uciekniemy przed nowoczesnymi narzędziami informatycznymi. Hasła takie jak technologia mobilności, cyfryzacja, zintegrowane bazy danych będą kierować nas ku budowie platformy współpracy i narzędzi, które będą adekwatne i użyteczne dla odbiorców. Kierunki rozwoju to obecnie integracja środków transportu publicznego i prywatnego, pojazdy autonomiczne oraz rozwój aplikacji mobilnych. Hasłem przyszłości jest już nie ITS, a **zarządzanie mobilnością**, które ma za zadanie wspierać politykę transportową kraju i regionu.

Autor:
 Marzena Majewska
 Główny specjalista/Koordynator
 Zespół ds. Analiz Rynku Transportowego
 Departament Analiz Transportowych (DAT)

TEMAT MIESIĄCA:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan - dalej SUMP) jest stosunkowo nową koncepcją planowania rozwoju mobilności traktującą wyzwania związane z transportem i problemy obszarów miejskich w sposób zrównoważony i zintegrowany, przyczyniając się tym samym do osiągnięcia europejskich celów w zakresie klimatu i energii. ¹

W związku z bardzo szybkim rozwojem przestrzeni miejskich oraz pojawiającymi się wyzwaniami w zakresie transportu, zagospodarowania przestrzennego i ochrony środowiska, planowanie mobilności w miastach musi być kompleksowe, odpowiedzialne i zapewniać zrównoważone zaspokajanie potrzeb.



SUMP to narzędzie do inteligentnego planowania miejskiego w obszarze mobilności, które w odróżnieniu od tradycyjnych metod, kładzie większy nacisk na zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron w procesie opracowywania planów i wyboru projektów do realizacji.

Nie chodzi tylko o konsultacje i ścisłą współpracę z mieszkańcami, ale także o włączenie do procesu przedstawicieli administracji, biznesu i sąsiadujących samorządów. SUMP nie może być przygotowywany „na skrót” – do jego poprawnego przygotowania i wdrożenia niezbędne jest, pełne wykorzystanie zaleceń Komisji Europejskiej (KE). Koncepcja SUMP wymaga aby wdrażanie planu odbywało się na podstawie określonego harmonogramu natomiast jego efekty były dokładnie monitorowane w oparciu o wybrane wskaźniki realizacji konkretnych zadań i założeń. Celem nie może być opracowanie dokumentu samo w sobie, ale zmiana całej filozofii w podejściu do mobilności. Tylko wtedy można będzie powiedzieć, że

dany dokument spełnia odpowiednie wymogi i można go uznać za Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Zgodnie ze stanowiskiem KE wyrażonym w Wytycznych: Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, podstawowe cechy SUMP to:

- ⇒ długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia,
- ⇒ podejście partycypacyjne,
- ⇒ zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu,
- ⇒ integracja pozioma i pionowa,
- ⇒ ocena obecnej i przyszłej skuteczności,
- ⇒ regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie,
- ⇒ branie pod uwagę kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu,

a jego cele to:

- ⇒ zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do celów podróży i usług,

1. Wytyczne: Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, styczeń 2014, Bruksela, http://www.eltis.org/sites/default/files/bump_guidelines_pl.pdf

2. Jak wyżej.

- ⇒ poprawa stanu bezpieczeństwa,
- ⇒ przyczynianie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii,
- ⇒ poprawa wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów,
- ⇒ pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

Dużą wagę w procesie przygotowywania i wdrażania SUMP przywiązuje się do wykorzystania modeli transportowych. Informacje generowane przez prawidłowo zbudowany i zasilony odpowiednimi danymi model, pozwalają na odwzorowanie obecnych i przyszłych zachowań komunikacyjnych.

Opracowanie planu spełniającego wymogi KE jest trudnym zadaniem dla samorządów miejskich, dlatego zostały stworzone przewodniki, narzędzia wspierające proces tworzenia i oceny dotychczas wykonanych prac, a także udostępniono Europejską Platformę ELTIS (European Local Transport Information Service)³, wspierającą podmioty zainteresowane ideą SUMP. Platforma internetowa ELTIS (www.eltis.org) umożliwia wymianę wiedzy, informacji i dobrych praktyk w zakresie zrównoważonej mobilności. Działalność platformy finansowana jest ze środków unijnych i stanowi ona obecnie największe źródło informacji poświęcone tym zagadnieniom.

Komisja Europejska ściśle współpracuje z państwami członkowskimi, aby zagwarantować przystosowywanie koncepcji SUMP do specyficznych wymogów oraz istniejących sposobów planowania w danym kraju, jak również w celu aktywnego promowania koncepcji na poziomie krajowym. Opracowanie planu SUMP dla wielu samorządów okazuje się dużym wyzwaniem, ponieważ wymaga myślenia o mobilności miejskiej na wielu płaszczyznach, gdzie na jednakowych zasadach traktowane są

kwestie związane z planowaniem przestrzennym i urbanistyką, transportem i przemieszczaniem się, ekologią i zrównoważonym rozwojem przy jednoczesnej szerokiej partycypacji strony społecznej.

Polska podejmuje wiele działań w celu wdrażania SUMP. Wiele miast zarejestrowało się na platformie ELTIS i wyraziło chęć stworzenia planu, który będzie spełniał wymogi KE. Ministerstwo Infrastruktury (MI), jak i Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju (MliR) oraz CUPT propagują ideę zrównoważonego rozwoju miejskiego. MI planuje wydanie podręcznika SUMP na bazie istniejących dokumentów, oraz utworzenia krajowej platformy SUMP. Z inicjatywy MliR, wspólnie z CUPT, na wybranej grupie miast dokonany został wstępny screening dokumentacji w zakresie planowania mobilności miejskiej. Wyniki pokazują różnorodność dokumentów planistycznych oraz różnorodność w podejściu do samej idei SUMP. Aby stwierdzić, czy dany plan może być uznany za SUMP, musi on spełniać szereg kryteriów. Należy pamiętać, że nie nazwa jest ważna, a sposób przygotowania i zawartość dokumentu.

Podczas szkolenia dla beneficjentów organizowanego przez CUPT w dniach 1-2 października 2018 r., tematykę SUMP, w tym zasady tworzenia planu zgodnego z metodyką KE, po-



3. www.eltis.org/mobility-plans

dejscie do kwestii instytucjonalnych, społecznych, koncepcji funkcjonalnej regionu jak również dobrych praktyk i doświadczeń z innych krajów przedstawił szerzej Pan Neri di Volo, ekspert reprezentujący Inicjatywę JASPERS.

W trakcie prezentacji przedstawiciele instytucji samorządowych mogli zadawać pytania jak również wymienić się swoimi dotychczasowymi doświadczeniami, związanymi z tworzeniem planów dotyczących mobilności miejskiej. Przedstawiciele CUPT oraz MliR zachęcili beneficjentów do udziału w pilotażu, w ramach którego planowane jest wsparcie merytoryczne samorządów planujących opracowanie i wdrożenie SUMP.



W celu rozwijania koncepcji SUMP w Polsce planowana jest organizacja kolejnych spotkań poświęconych tej tematyce, dzięki którym możliwe będzie wypracowanie narzędzi wsparcia miast w tym trudnym, lecz ważnym zadaniu oraz uruchomienie pilotażowego wsparcia dla miast/obszarów funkcjonalnych we wdrożeniu idei SUMP.

Program pilotażowy będzie prowadzony przy merytorycznym zaangażowaniu ekspertów z inicjatywy JASPERS, posiadających szerokie doświadczenie w realizacji podobnych działań, również w innych krajach europejskich. Wsparcie polegać będzie na realizacji cyklu sesji warsztatowych oraz doradztwie przy identyfikacji i ocenie danych, opracowaniu zamówienia na niezbędne analizy, pomocy

w ocenie jakości dokumentacji oraz w jej odbiorze od wykonawcy.

W pilotażu mogą wziąć udział wszystkie zainteresowane miasta/obszary funkcjonalne:

- ⇒ posiadające SUMP i chcące poddać go ewaluacji/przeglądowi,
- ⇒ posiadające/realizujące inne polityki wypełniające częściowo ideę SUMP, ale nie będące wprost takim dokumentem,
- ⇒ rozpoczynające pracę nad realizacją idei SUMP.

Czas trwania pilotażu szacowany jest na ok. 2 lata. Warunkiem udziału w pilotażu jest gotowość miasta/obszaru funkcjonalnego do zaangażowania:

- ⇒ politycznego (wola przyjęcia SUMP jako wiążącej polityki miasta/obszaru funkcjonalnego),
- ⇒ finansowego (gotowość sfinansowania kosztu zatrudnienia wykonawcy analiz),
- ⇒ merytorycznego (gotowość do stworzenia/wskazania komórki merytorycznie odpowiedzialnej za SUMP na obszarze miasta/obszaru funkcjonalnego).

W celu rozpoznania potrzeb i problemów miast/obszarów funkcjonalnych w zakresie SUMP, została przygotowana i opublikowana internetowa ankieta, którą zainteresowane podmioty mogły wypełnić w dniach 17-26 października br. Zebrane informacje pozwolą na lepsze zaadresowanie kluczowych zagadnień przy organizacji pilotażu.

Autor:

Edyta Jaszczuk
Ekspert,
Departament Przygotowania Projektów
Centrum Unijnych Projektów Transportowych

TEMAT MIESIĄCA:

Ocena miejskich i aglomeracyjnych projektów transportowych realizowanych z POIiŚ 2014-2020 – co i jak badać, aby określić efekt netto?

Od kilku lat w Polsce obserwuje się dynamiczny rozwój miast i równocześnie zmiany w stylu życia ich mieszkańców – zarówno tych stałych jak i czasowych. Objawia się to między innymi wzrostem potrzeb transportowych. Wraz ze zmianą zachowań transportowych wzrasta liczba pojazdów na ulicach, czego skutkiem jest natężenie ruchu większe od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury (tzw. kongestia), wzrost liczby wypadków, emisji spalin i hałasu.

Konsekwencją tego jest obniżenie jakości życia. W związku z tym zrównoważone podejście do zagadnień mobilności i planowania transportu w miastach, staje się coraz bardziej powszechne we wszystkich krajach UE. Działania takie wspiera Komisja Europejska, która już w 2009 r. przedstawiła plan działania na rzecz mobilności w miastach i odtąd nieustannie zachęca władze państw Unii Europejskiej do równoważenia transportu na obszarach miejskich. Systematyczna ocena efektów wdrożonych programów jest niezbędnym warunkiem dla rzetelnego wyznaczenia kolejnych celów i odpowiedniego doboru instrumentów.

Wdrażając przyjętą politykę, Komisja Europejska w okresie programowania 2014-2020 nałożyła na państwa członkowskie obowiązek realizacji badań ewaluacyjnych opartych na dowodach poprzez przeniesienie punktu ciężkości z badań procesowych na badania wpływu, również w kontekście miejskich projektów transportowych. **Komisja nie narzuca żadnych metod, które byłyby jednolite dla wszystkich krajów członkowskich. Tym samym jest to jednoznaczne z koniecznością przejęcia inicjatywy przez instytucje zaangażowane w ocenę programów transportowych na poziomie krajowym, takie jak Centrum Unijnych Programów Transportowych.**

Z przeprowadzonych analiz oraz doświadczeń zdobytych podczas zbierania danych do Badania ex-post wsparcia sektora transportu



w POIiŚ 2007-2013¹ wynika, iż **dostępne narzędzia pomiaru w obszarze transportu miejskiego i aglomeracyjnego nie są wystarczające do badania wpływu interwencji transportowych na założone dla nich cele.** Potwierdzają to eksperci zaproszeni do współpracy w ramach Transportowego Obserwatorium Badawczego utworzonego w CUPT.

Z drugiej strony POIiŚ 2014-2020 – Oś Priorytetowa VI: Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach jest odpowiedzią na cele i wyzwania określone w dokumentach krajowych, w tym m.in. w Strategii Rozwoju Kraju, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz Krajowej Polityce Miejskiej. Wdrażanie założeń Osi Priorytetowej VI jest również kluczowym narzędziem realizacji celów wyznaczonych w Umowie Partnerstwa,

1. J. Obarymska-Dzierzgwa, E. Boratyńska-Karpiej, A. Wołowicz, Badanie ex-post wsparcia sektora transportu w POIiŚ 2007-2013, Warszawa 2017.

łączącej w sobie wyzwania wskazane na poziomie europejskim z celami strategii krajowych. Rozwój niskoemisyjnych systemów transportowych oraz modernizacja sieci transportowych to również cel tzw. Białej księgi transportu² oraz Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. W dokumentach tych podkreśla się znaczenie wsparcia sieci transportowych i ich inteligentnego wykorzystania dla wzrostu gospodarczego, tworzenia dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenia handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Co więcej, podkreśla się również potrzebę planowania rozwoju sieci w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska.

Powyższe cele są niezwykle istotne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju. Dla oceny ich wpływu na terytoriach miast i ich obszarach funkcjonalnych³, niezbędne jest więc gromadzenie spójnych i porównywalnych danych na poziomie wskaźników produktu, i wskaźników strategicznych, które w większości gromadzi Główny Urząd Statystyczny w ramach systemu STRATEG.

System ten zawiera wskaźniki ze statystyki publicznej oraz kilkudziesięciu innych źródeł, do których należą m.in. instytucje naukowe, centra, instytuty i urzędy o zasięgu krajowym i regionalnym, bazy danych instytucji i organizacji międzynarodowych. Nie mniej konieczny jest także pomiar oddziaływania np. dotyczącego skrócenia czasu podróży, dostosowania oferty przewozowej, oraz wskaźnika modal split (tj. stopnia w jakim ruch pasażerski zostaje przeniesiony z transportu indywidualnego na transport zbiorowy).

Truizmem jest twierdzenie, że bez sprawnej infrastruktury wzrasta uciążliwość życia mieszkańców, gwałtownie pogarsza się wizerunek miasta oraz spada jego atrakcyjność jako miejsca lokalizowania inwestycji. W ocenie projektów realizowanych z funduszy UE należy mieć na uwadze to, że inwestycje transportowe to nie tylko tabor, szyny, ścieżki rowerowe czy drogi. To również sprawność organizacyjna organizatorów transportu, przewoźników oraz zarządców infrastruktury, pozwalająca na pełne wykorzystanie posiadanych zasobów infrastrukturalnych. Ogólna ocena sprawności sieci komunikacyjnej w mieście wymaga więc wzięcia pod uwagę wielu czynników: infrastruktury drogowej, innych dostępnych środków przemieszczania się, w tym w szczególności infrastruktury szynowej naziemnej czy podziemnej, jakości funkcjonowania transportu zbiorowego oraz jakości połączeń miasta ze „światem zewnętrznym”. Niestety obecnie funkcjonujący system statystyki publicznej nie jest w pełni dostosowany do potrzeb ewaluacji inwestycji transportowych na obszarach miejskich i aglomeracyjnych.

Niejako potwierdzeniem tej tezy jest przegląd dotychczasowych badań i analiz, z którego wynika, że wpływ inwestycji unijnych w transporcie miejskim nie był dotychczas przedmiotem kompleksowych, wieloletnich badań krajowych. Zebrane publikacje poruszały jedynie różne wątki dotyczące analiz mobilności mieszkańców, albo obiektywnego stanu systemów komunikacji miejskiej, czy też subiektywnego postrzegania jej wizerunku przez użytkowników. Nieliczne badania ewaluacyjne dotyczyły inwestycji w infrastrukturę transportową współfinansowaną przez UE. Należy jednak podkreślić, że skala tych badań była stosunkowo niewielka i nie miała charakteru badań przekrojowych, z jednolitym podejściem

2. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KE, Bruksela, 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.

3. Zgodnie z zapisami Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK), najważniejszego krajowego dokumentu planowania przestrzennego, przyjętego przez rząd w grudniu 2011 r. na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obszar funkcjonalny jest to "zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi, jednolitymi celami rozwoju". KPZK wprowadza pojęcie obszaru funkcjonalnego, jego typy i określa kto jest odpowiedzialny za ich wyznaczenie i według jakich kryteriów.

metodycznym. Również w Badaniu ex-post wsparcia sektora transportu w POLiŚ 2007-2013⁴ wskazano na brak szczegółowych badań ewaluacyjnych dotyczących transportu miejskiego. W ramach samej ewaluacji ex-post przeprowadzono krótkie studia przypadków, analizując zmiany w transporcie miejskim w Warszawie, Gdańsku i Wrocławiu, w których porównywano głównie wskaźniki produktu przed i po przeprowadzeniu inwestycji. W przypadku Warszawy wskazano również zmiany w wizerunku transportu publicznego. Analizowano także dane zagregowane dotyczące rezultatów inwestycji na poziomie wskaźników produktu. Pozostałe wyniki ewaluacji dotyczyły już całych regionów, a nie poszczególnych miast.



Problemem wszystkich analiz jest brak ich porównywalności między ośrodkami. Metodyki i zakresy badań preferencji i satysfakcji pasażerów komunikacji miejskiej analizował W. Starowicz⁵, zestawiając wyniki badań prowadzonych w latach 90-tych w wielu polskich miastach. Opracowanie to porównywało i opisywało jedynie wyniki i metodykę badań, nie formułując wniosków co do narzędzi i metod prowadzenia badań oraz nie wskazywało wyraźnych celów prowadzenia badań, poza szeroko pojętą „poprawą jakości” transportu zbiorowego. Głębszą oraz szerszą analizę wyników oraz metodyki badań zachowań komunikacyjnych ludności (nie ograniczającą się wyłącznie

do użytkowników komunikacji miejskiej) stanowi praca autorstwa K. Hebel⁶. Przeanalizowano w niej zależności pomiędzy mobilnością, statusem społecznym i opiniami na temat transportu zbiorowego. Dokonano również segmentacji mieszkańców miasta na podstawie ich zachowań komunikacyjnych, postulatów transportowych i opinii na temat funkcjonowania transportu miejskiego. Również i w tym opracowaniu nie sformułowano wyraźnych wniosków co do zalecanych metod i narzędzi prowadzenia badań mobilności ani ich unifikacji.

Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pełniąc funkcję Instytucji Pośredniczącej we wdrażaniu projektów dofinansowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 odpowiedzialne jest również za prowadzenie ewaluacji części transportowej programu.

Podjęmuje więc działania w celu zebrania kompleksowych danych ukazujących rzeczywisty efekt netto i brutto inwestycji w transporcie miejskim i aglomeracyjnym, które pozwolą na rzetelną ocenę ex-post. Pierwszym z działań było dokonanie analizy dokumentów aplikacyjnych pod kątem potrzeb ewaluacyjnych. Na jej podstawie stwierdzono, że istnieje luka w systemowej standaryzacji zbierania i analizowania danych ruchowych. Brak jest jednolitej metodologii przeprowadzania kompleksowych badań ruchu (KBR) jako głównego źródła danych zarówno do modelowania ruchu, jak i do badań ewaluacyjnych. Badania KBR różnią się co do okresu czasowego, obszaru objętego badaniem, przyjętej próby badawczej, zakresu badań i przyjmowanych definicji badanych zachowań.

Kolejnym działaniem CUPT było opracowanie we współpracy z instytucjami i środowiskiem

4. J. Obarymska-Dzierzgwa, E. Boratyńska-Karpiej, A. Wołowicz, Badanie ex-post.

5. W. Starowicz, Kształtowanie jakości usług przewozowych w miejskich transporcie zbiorowym, Szczecin 2001.

6. K. Hebel, Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego, Gdańsk 2013.

naukowym zaangażowanymi w prace Transportowego Obserwatorium Badawczego założeń do Analizy pilotażowej podejścia badawczego i wypracowania narzędzi do oceny wpływu wsparcia w ramach VI Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Celem prowadzonej analizy jest:

- ⇒ weryfikacja przyjętych założeń i proponowanych narzędzi badawczych i wskazanie ich mocnych i słabych stron,
- ⇒ sprawdzenie, czy przyjęty kierunek (metody i narzędzia badawcze) pozwoli zbadać wpływ projektów zrealizowanych w ramach VI OP,
- ⇒ wskazanie możliwych alternatyw,
- ⇒ obliczenie wartości wskaźników bazowych (stanu przed realizacją projektów).

Analiza dotyczy zachowań komunikacyjnych ludności, tj. podróży poszczególnych osób mieszkających na danym obszarze (także okresowo np. studentów) realizowanych od poniedziałku do piątku i w weekendy (w okresie ostatnich 3 miesięcy) oraz podmiotów systemu transportowego miasta i obszarów funkcjonalnych.

Powyższe kwestie będą badane na obszarze miasta w granicach administracyjnych z jego obszarem funkcjonalnym. Pilotaż zostanie przeprowadzony w 2 miastach: Szczecinie i Zielonej Górze. Należy zaznaczyć, iż część narzędzi badawczych do badania ilościowego preferencji komunikacyjnych, opiera się w dużej mierze na metodyce przyjętej w projekcie Głównego Urzędu Statystycznego Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce⁷. Badanie GUS przyniosło dobre efekty w sensie diagnostycznym i pozwoliło na wypracowanie powtarzalnej metodyki, jakkol-

wiek na obecnym etapie nie przynosi istotnych wniosków strategicznych, m.in. ze względu na jednokrotne jego przeprowadzenie oraz generalne podejście ogólnopolskie i wojewódzkie, które utrudnia wnioskowanie dla małych, homogenicznych (niełączących obszarów wiejskich i miejskich) obszarów.

Celem nadrzędnym CUPT, jako Instytucji Pośredniczącej POLiŚ odpowiedzialnej za ewaluację Programu jest konieczność kompleksowego podejścia do tematu oszacowania efektów transportowych inwestycji w miastach i obszarach funkcjonalnych. Przy projektowaniu założeń do Pilotażu badania eksperci musieli uwzględnić wiele aspektów podejścia badawczego, w tym w szczególności:

- ⇒ niedostateczne skwantyfikowanie celów interwencji POLiŚ pod względem oddziaływania społeczno-gospodarczego, położenie nacisku na cele produktowe i bezpośrednie oddziaływania w zakresie sektora transportu,
- ⇒ szerokie uwzględnienie kontekstu inwestycji, w tym nakładów ze środków krajowych, gdyż może mieć on istotny wpływ na te same zjawiska i wskaźniki, co polityka spójności,
- ⇒ uwzględnienie komplementarności działań inwestycyjnych oraz pozainwestycyjnych – np. na poziomie kształtowania cen biletów, oferty przewozowej itp.,
- ⇒ zwrócenie uwagi na potrzeby mieszkańców (cykliczne badania zachowań komunikacyjnych i preferencji oparte na zestandaryzowanych narzędziach badawczych),
- ⇒ zwrócenie szczególnej uwagi na jakość realizowanej infrastruktury, a nie tylko na jej ilość.

7. D. Turek i inni, Badanie pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce” etap III – raport końcowy. Główny Urząd Statystyczny, Jachranka 2015,

https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultstronaopisowa/5851/1/1/raport_koncowy_badanie_pilotazowe_zachowan_komunikacyjnych.pdf, dostęp w dniu 22.06.2018 r.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że Komisja Europejska uważa ewaluację opartą na teorii jako optymalne podejście do badań ex-post, CUPT w założeniach do pilotażu badania położył również nacisk na:

- ⇒ osadzenie analiz w szerszym kontekście procesów zachodzących w polskim systemie transportowym, a także głównych trendów rozwoju społeczno-gospodarczego,
- ⇒ odtwarzanie (w formie modeli logicznych) i zweryfikowanie w rzeczywistości teorii zmiany – tj. współwystępowania oraz relacji przyczynowo-skutkowych między obserwowanymi przemianami a przeprowadzonymi interwencjami oraz innymi determinantami przemian.

Wyniki Pilotażu zostaną zaprezentowane 12 grudnia 2018 r. podczas konferencji organizowanej przez CUPT pn. **Transport na miarę – w poszukiwaniu najlepszych standardów oceny wpływu miejskich projektów transportowych realizowanych z POliŚ**. Podczas konferencji omówione zostaną również m.in. najnowsze trendy w metodach stosowanych w badaniach ewaluacyjnych sektora transportu i podnoszenia jakości zbierania danych a także ich analizy, również w kontekście wyzwań postawionych przez RODO. Spotkanie będzie też dobrą okazją do wymiany doświadczeń, zaprezentowania dobrych praktyk oraz zintensyfikowania współpracy pomiędzy przedstawicielami wszystkich środowisk zaangażowanych w prowadzenie badań ewaluacyjnych.

W ramach konferencji przewidziano sesję plenarną i dwa panele dyskusyjne. Pierwszy z nich będzie dotyczył wykorzystania narzędzi do badań ilościowych na potrzeby oceny wdrażania miejskiej i aglomeracyjnej polityki transportowej w kontekście wpływu projektów realizowanych z POliŚ. Planowane jest przedstawienie możliwości, ograniczeń i alternatyw dla stosowania ankiet w kontekście wyzwań postawionych przez RODO. Tematem drugiego panelu będzie zwiększenie jakości badań, których celem jest mierzenie wpływu efektów w miejskim transporcie publicznym.

Wśród zaproszonych prelegentów i panelistów obecni będą przedstawiciele administracji centralnej, grono ekspertów międzynarodowych, przedstawiciele nauki i biznesu, organizatorów transportu, a także przedstawiciele Komisji Europejskiej, Banku Światowego i Głównego Urzędu Statystycznego.

Konferencja jest kontynuacją działań CUPT mających na celu rozwijanie warsztatu ewaluacyjnego w transporcie. Inauguracja odbyła się 27 kwietnia 2017 r. na konferencji pn. „Ewaluacja – obowiązek czy istotny element wzmacniania jakości interwencji publicznych?”.

Zachęcamy do śledzenia strony www.cupt.gov.pl, na której będą pojawiały się szczegóły dotyczące organizowanego wydarzenia.

Autor:

Joanna Obarymska - Dzierzgwa
Edyta Boratyńska - Karpiej
Eksperci
Departament Analiz Transportowych



12 grudnia 2018 r. , Warszawa - konferencja CUPT - Transport na miarę - w poszukiwaniu najlepszych standardów oceny wpływu miejskich projektów transportowych realizowanych z POliŚ

NABÓR WNIOSKÓW O DOFINANSOWANIE

Nabór wniosków w trybie konkursowym dla Działania 5.2 – Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T. Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Dofinansowanie mogą uzyskać projekty dotyczące systemów kolejowych w miastach (koleje miejskie), systemów informacji pasażerskiej oraz systemów biletowych.

Kwota środków przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach konkursu dla Działania 5.2 wynosi: **500 mln zł**. Na etapie zawierania umów o dofinansowanie, ostatecznie dostępna alokacja uzależniona będzie od aktualnego na dany moment kursu EUR/PLN.

Wnioski o dofinansowanie można składać do 9 listopada 2018 r.

[Czytaj więcej...](#)

Nabór wniosków w trybie konkursowym dla Działania 6.1 – Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020

Dofinansowanie mogą uzyskać projekty dotyczące elektryfikacji wybranych linii komunikacji miejskiej. Przez elektryfikację rozumie się zastąpienie (pełna lub częściowa wymiana) taboru o napędzie innym niż elektryczny, autobusami elektrycznymi lub trolejbusami wyposażonymi w niezależne elektrochemiczne źródło zasilania.

Typ projektów podlegających dofinansowaniu – taborowe obejmujące:

1. zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania,
2. zakup nowych trolejbusów wyposażonych w niezależne elektrochemiczne źródło zasilania wraz z niezbędną infrastrukturą.

Kwota środków przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach konkursu dla Działania 6.1 wynosi: **300 mln zł**.

Wnioski o dofinansowanie będzie można składać od 14.12.2018 r. do 31.01.2019 r.

Informacja dotycząca podmiotów uprawnionych do ubiegania się o udzielenie wsparcia znajduje się w [Regulaminie Konkursu](#).

[Czytaj więcej...](#)

FAKTY CUPT

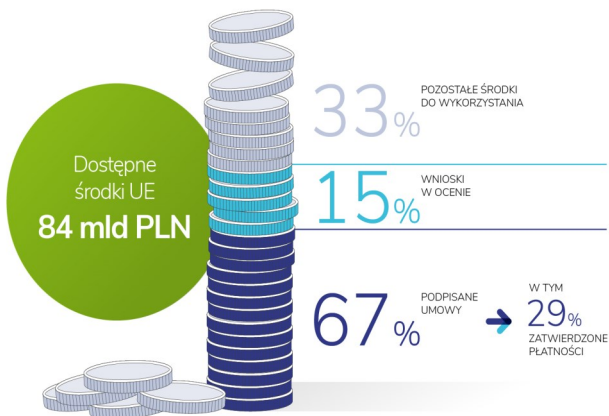
Zaawansowanie **POliŚ 2014-2020** i **POPW 2014-2020** w CUPT
(stan na dzień 30.09.2018 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

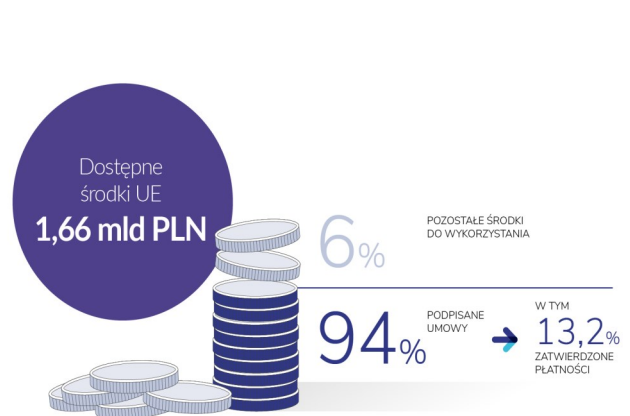


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POliŚ



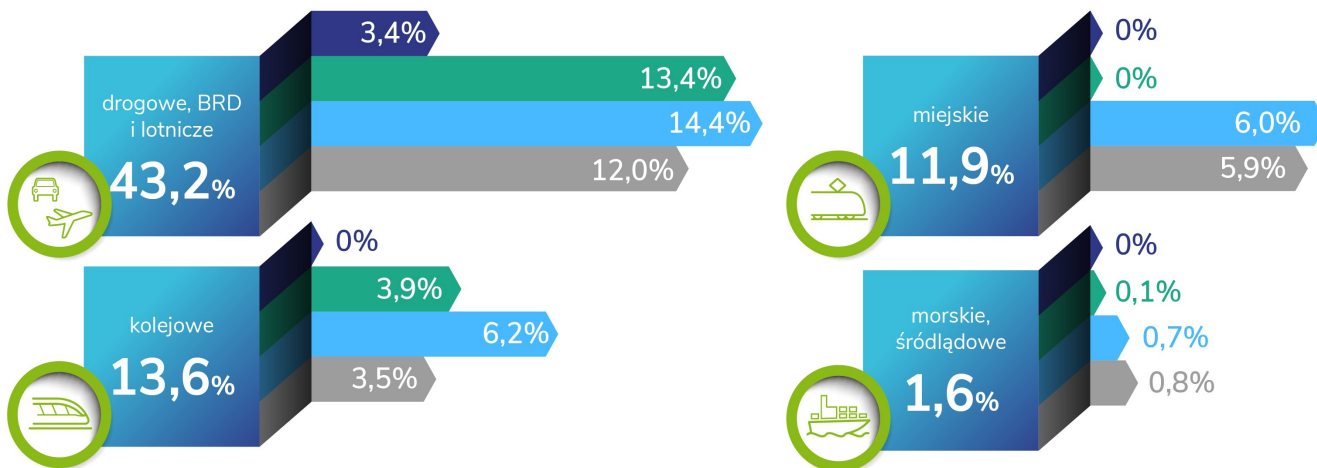
POPW



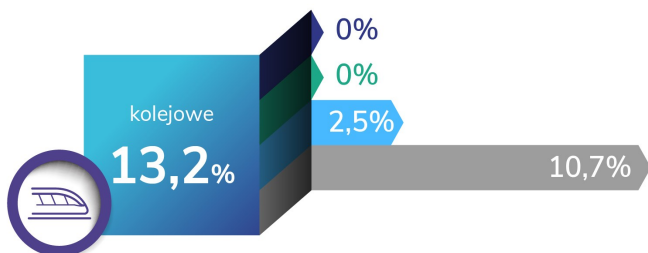
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018

POIiŚ

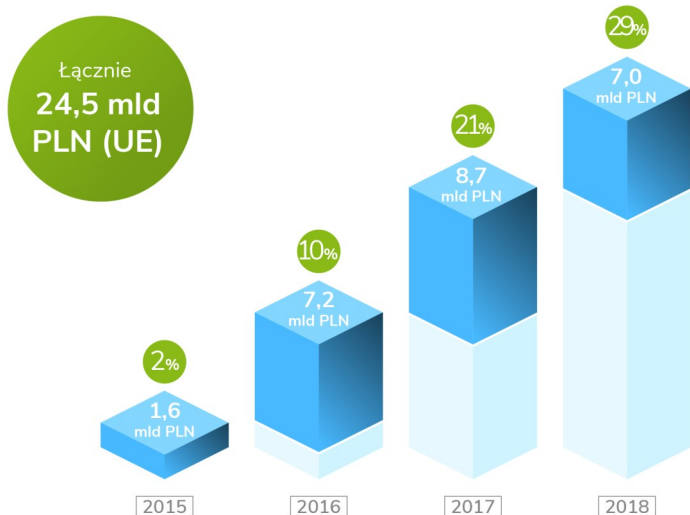


POPW

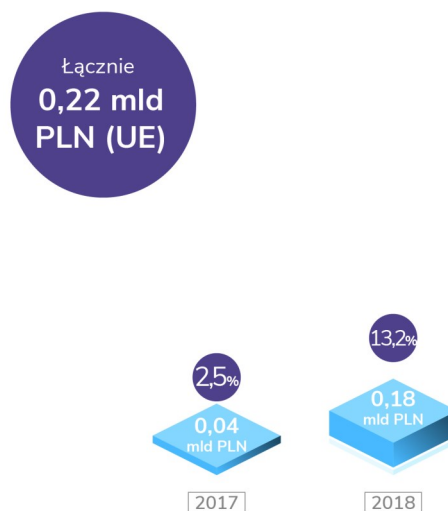


Zatwierdzone płatności globalnie (mld PLN i %)

POIiŚ



POPW



Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)



Podpisane Umowy



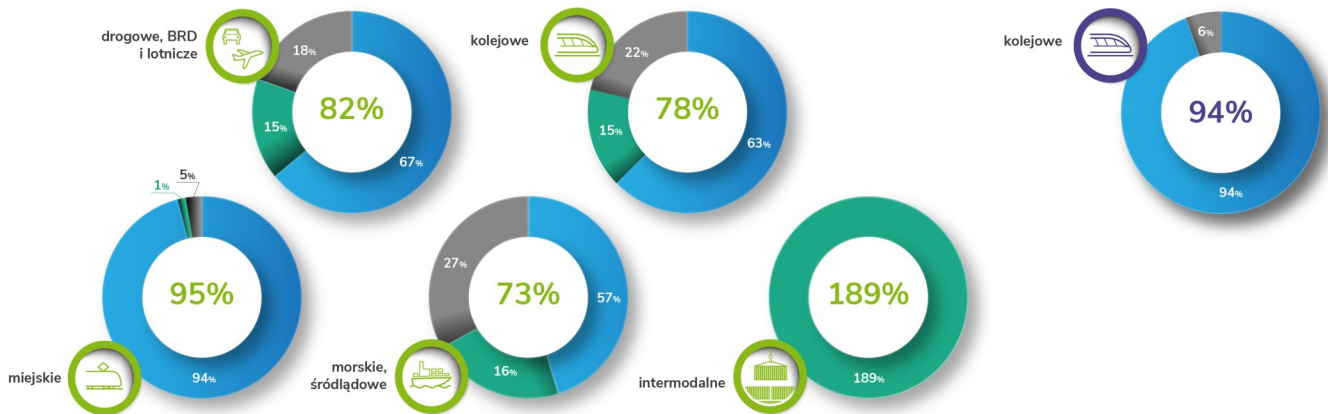
Wnioski w ocenie



Pozostało do wykorzystania

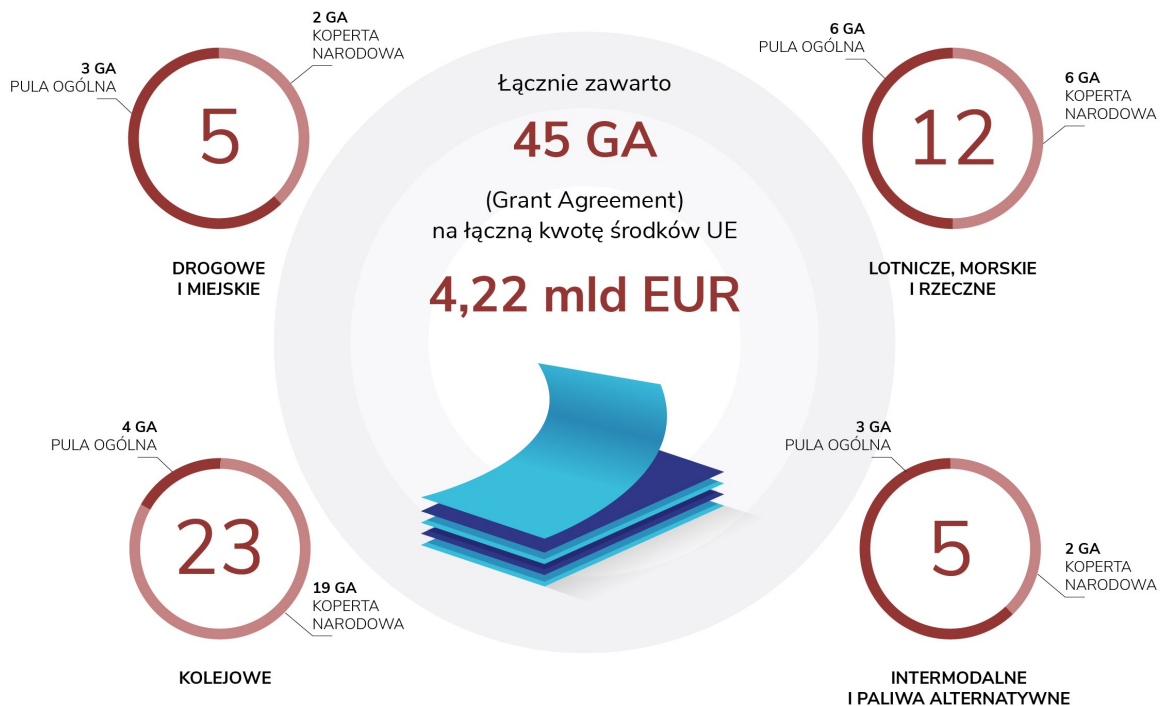
POIiŚ

POPW

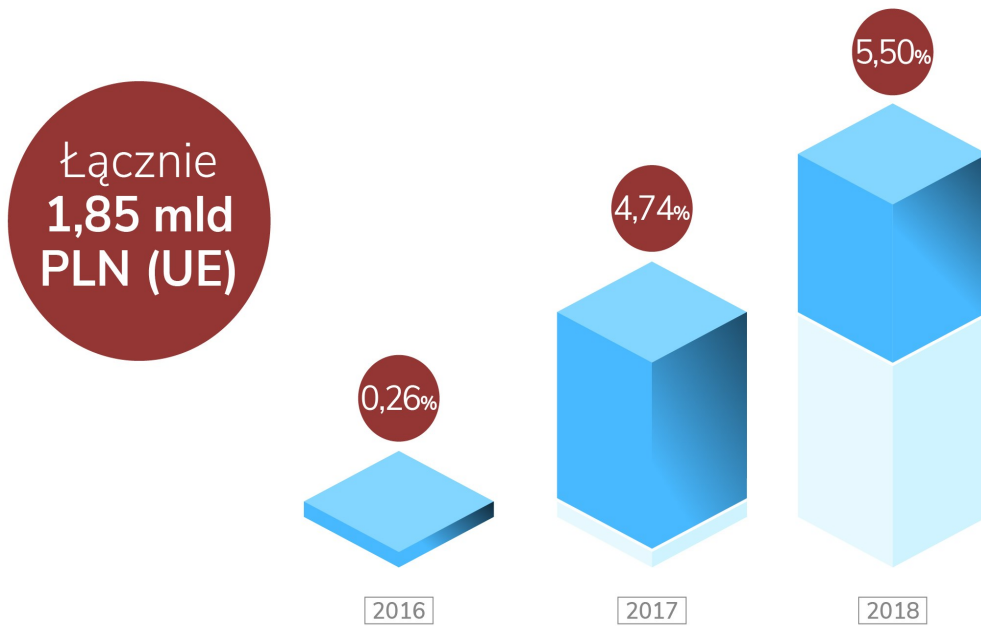


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 30.09.2018 r.)

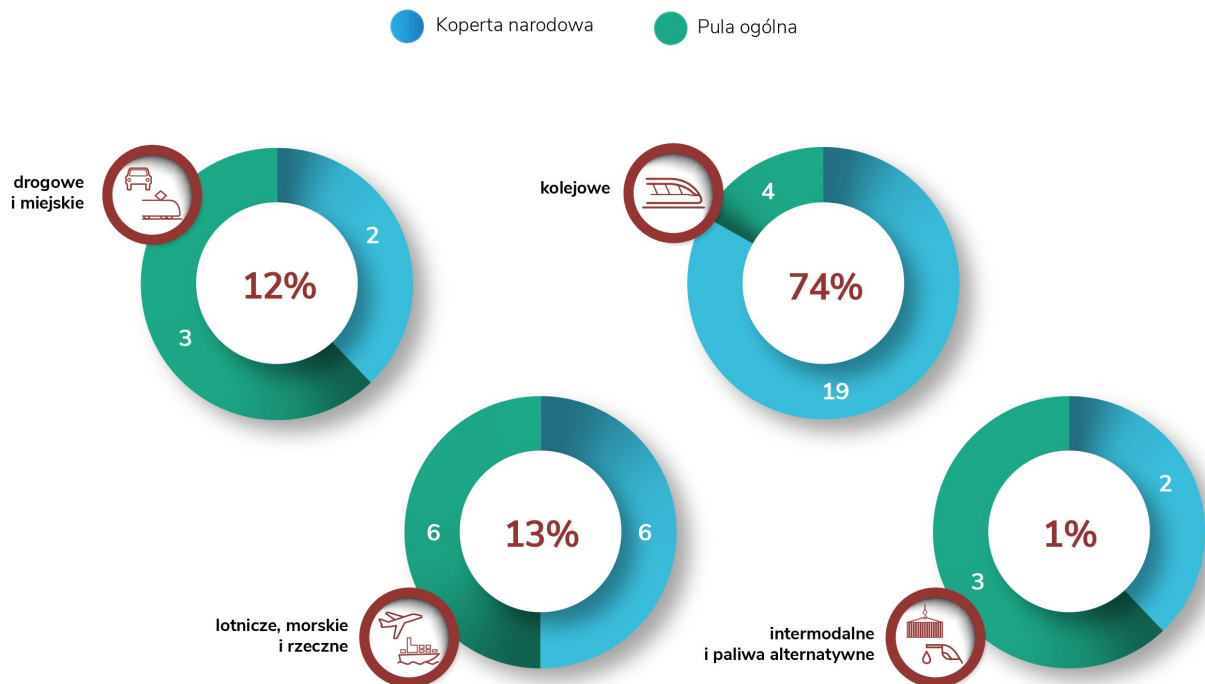
Podpisane GA w podziale na branże (szt.)



Zatwierdzone płatności – środki UE – koperta narodowa (%)



Liczba GA i środki UE w podziale na branże



ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ I INFORMACJE



12 grudnia 2018 r. , Warszawa

Konferencja: "TRANSPORT NA MIARĘ: w poszukiwaniu najlepszych standardów oceny wpływu miejskich projektów transportowych realizowanych z POIiŚ".

Organizator: CUPT



www.cupt.gov.pl

Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji. Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które – Państwa zdaniem – warto poruszyć na łamach biuletynu.

Zachęcamy do kontaktu z nami: biuletyn@cup.gov.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych

plac Europejski 2., 00-844 Warszawa

www.cupt.gov.pl