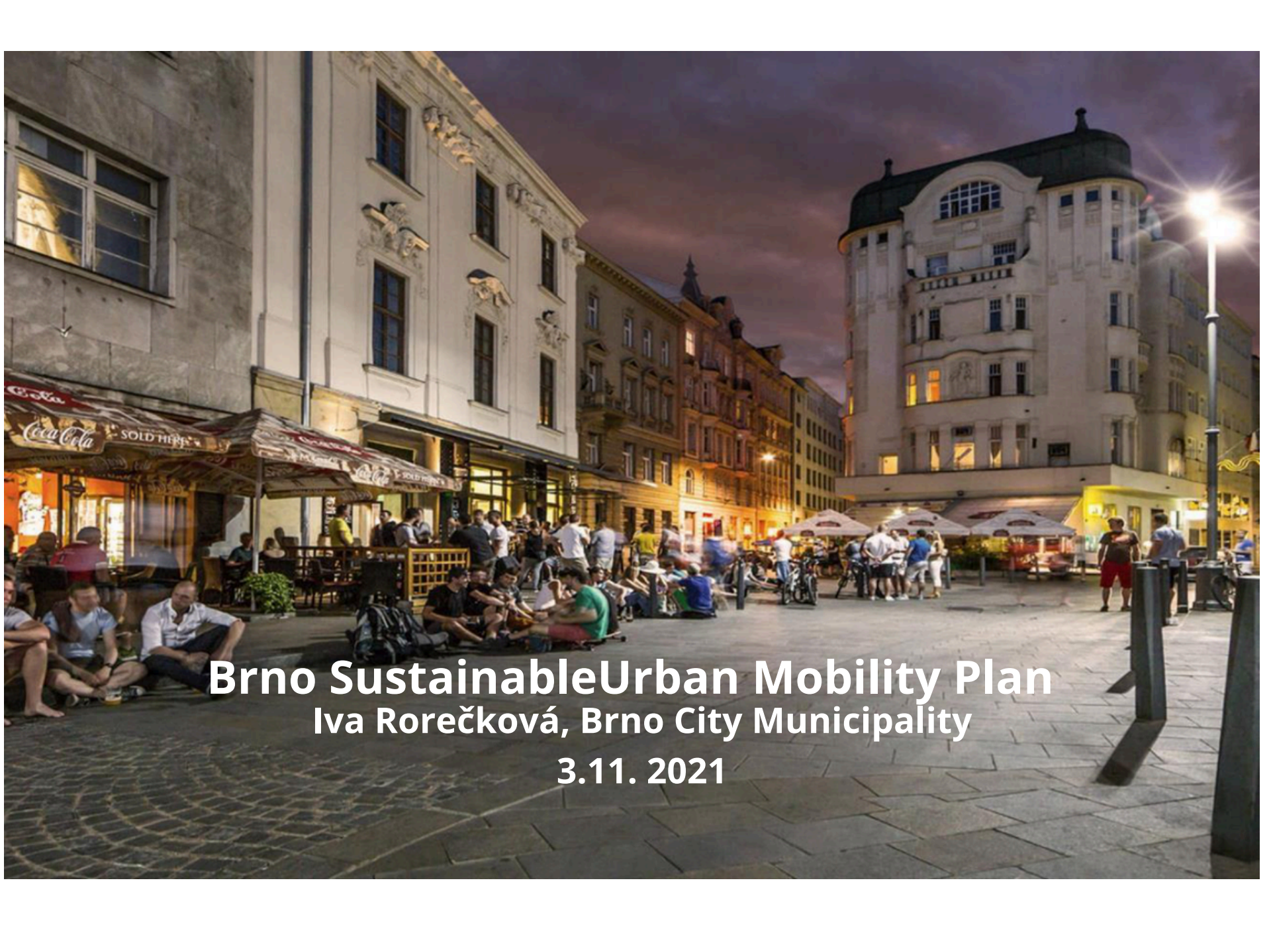


Jak skutecznie przygotować SUMP

Pierwsze doświadczenia

A nighttime photograph of a busy pedestrian square in Brno. The square is paved with cobblestones and is filled with people. On the left, there are historic buildings with ornate facades and balconies. A large, modern building with a curved facade and a dark roof is on the right. A street lamp is visible on the right side. The sky is dark with some clouds.

Brno Sustainable Urban Mobility Plan

Iva Rorečková, Brno City Municipality

3.11. 2021

B | R | N | O



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Brno participation in European projects

- CIVITAS ELAN (7th Framework Programme) –2008 –2012
- CH4ALLENGE (Intelligent Energy Europe) 2013 –2016
- CIVITAS 2MOVE2 (HORIZONT 2020) –2012 –2016
- LOWCARB(InterregCENTRALEUROPE) –2017 -2020

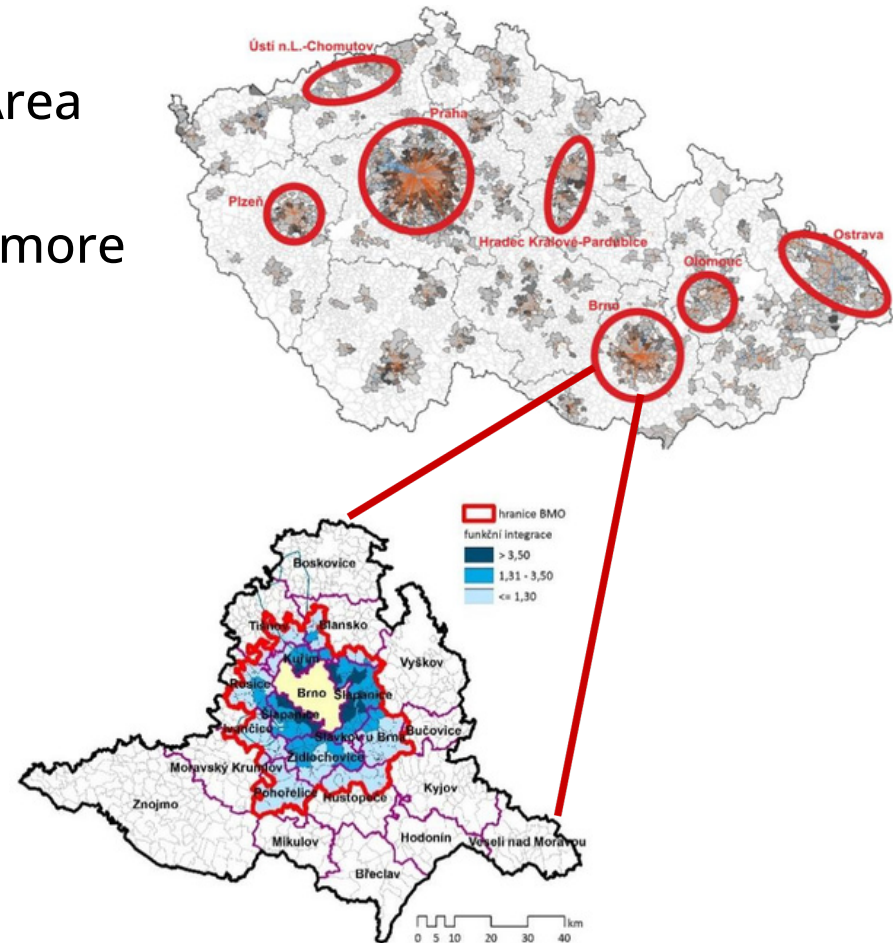
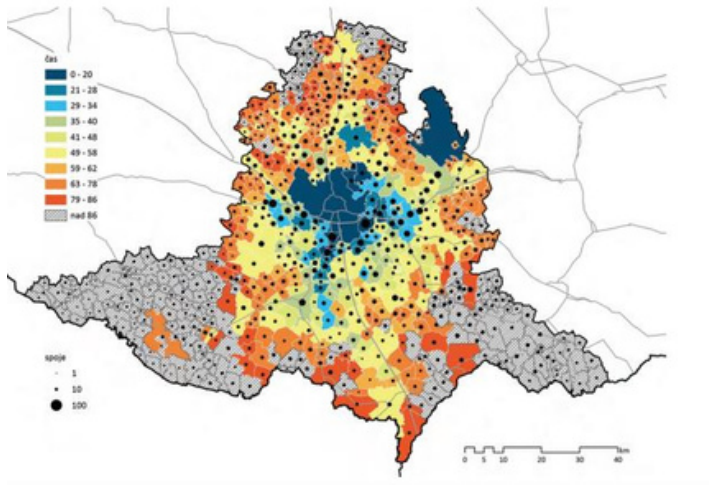


Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Area of interest for SUMP

- Brno SUMP is not covering only the administrative area of the city but its functional area – Brno Metropolitan Area (BMA)
- BMA includes 167 municipalities with more than 600.000 inhabitants



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Timeline

- 2013-2014–terms of reference; public procurement for consultancy
- 2014/08 –signedof terms of agreement with AFRY
- 2014/10 –proposal of the analytical part of SUMP
- 2015/02 –start of the discussion of the analytical part of SUMP
- 2015/06 –approval of the analytical part of SUMP by City Council
- 2015/09 –expert workshop for the proposal of the Brno SUMP Vision
- 2015/12 –approval of Brno SUMP Vision
- 2016/02 -proposal of planning part of SUMP
- 2016/03 –start of the discussion of the planning part of SUMP
- 2017/01 –2nd proposal of planning part of SUMP
- 2017/03 –start of SEA Process
- 2018/04 -end of SEA Processwith the officialapproval of the superior authority (SouthMoravian Region)

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Timeline

2018/06 –as a final part of the SEA Process the officialapprovalofthe superior authority was approved by City Assembly

2018/09 –SUMP was approved by City Assembly

2018/10 –Brno SUMP was discussed and certify by Czech Ministry of transport

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Terms of reference (December 2013 – May 2014)

- **From the beginning of the whole process the cooperation within the municipality and with important institution was established**
- **Terms of reference for Brno SUMP (the content) was reviewed by:**
 - Urban Planning and Development Department of Brno City Municipality (BCM)
 - Environmental Department of BCM
 - Health Department of BCM
 - City Strategy Office
 - South Moravian region Departments
 - Brno Public Transport Company
 - Brněnské komunikace, a.s.
- No Czech Guidelines or Methodology for SUMP development was available by that time
- **Proposal of content is based on Urban Mobility Package and is in accordance with the Annex 1 „A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans“**

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Terms of reference (December 2013 –May 2014)

- The public procurement was managed by external provider
- The procedure of the public procurement was set up by the law
- The criteria for evaluation was time and money
 - 1. criterion –bidprice –70%
 - 2. criterion -deadlines -30%
 - 1. subcriterion–deadlineforanalyticalpart 30%
 - 2. subcriterion-deadlineforplanningpart –30%
 - 3. subcriterion-deadlineforActionPlan–30%
 - 4. subcriterion-deadlineforfair copy ofSUMP -10%
- We received six offers – the best offer - AFRY
- Bid price (1.983.795.-, CZK; 77.600.- €)

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Communication, stakeholders and citizens engagement in the process of SUMP development in Brno

- The development of the strategy of SUMP communication begun at the same time as SUMP development –autumn 2014
 - No Czech Guidelines or Methodology for SUMP development
 - External consultancy was hired to develop the strategy and to help with the implementation of the proposed activities
 - Dedicated website for Brno Mobility Plan has started operation in March 2015
 - All documents produced within the process of Brno SUMP development are published there
 - Unique logos and motto „**We are in it together!**“
-
- Communication Strategy and some of the activities coo funded from the EU project CH4LLENGE (IEE Programme)

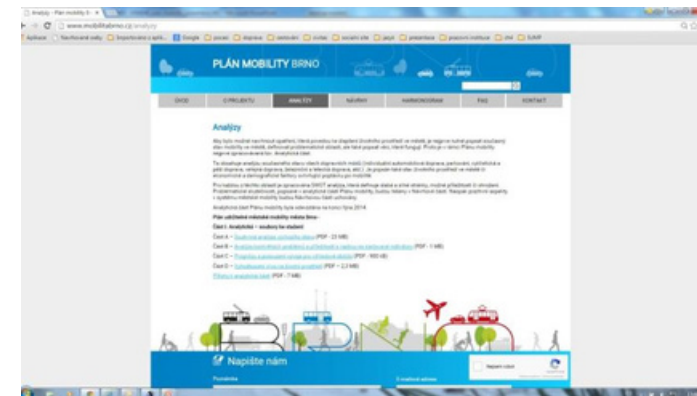


Brno Sustainable Urban Mobility Plan

Analytical Part (August 2014 –June 2015)



- Analytical part was published on website and sent to all involved stakeholders.
- First discussion with citizens took place in March 2015 –almost 120 people participated.
- For Analytical part more than 350 comments and remarks were received.
- Participants were asked to join the so called working groups which were established to involve active citizen into the consultation process for Brno SUMP development
- Four Working Groups were focused on Transport modes but with the development of the SUMP Vision the focus was change according to Vision's strategic objectives.
- Originally 70 people enroll but only 20 people is still active.
- Working Groups met in September 2015, March 2016, March 2017.



Brno Sustainable Urban Mobility Plan

Analytical Part (August 2014 –June 2015)

- Analytical Part was also discussed with city districts, experts and companies/institutions.
- City and Region Departments were involved.
- Political clubs, City Council Committees.
- It was approved by the City Council in June 2015
- CH4LLENGE University –event focused on University students to introduced them in the sustainable urban mobility planning
- Long term cooperation not only in the process of Brno SUMP was established.



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



SUMP Vision (June 2015 –December2015)

- The experts **workshop Brno Mobility –2050 Vision** workshop took place in September2015–its aim was to present different views on future of Brno mobility and helped politicians in their decision
- Cooperation with Brno Smart City
- Five experts from Universities and research organizations were ask to prepare a vision of Brno Mobility in 2050 based on Analytical Part
- More than 50 experts –not only on transport, but also on environment, demography or urban planning participated at workshop and prepare five potential vision of Brno´s mobility
- Representatives for City Departments, South Moravian Region, Brno Public Transport Company, KORDIS JMK, Brno Universities and Research Organization



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



SUMP Vision (June 2015 –December 2015)

- During the workshop participants –experts, politicians -were working with the proposals to add their knowledge.
- Mayor and City Council Members participate at the workshop and were discussing the proposals with the experts and authors of the vision.
- The all five updated proposals –the results of the workshop were presented to public –during the meeting of the Brno SUMP working groups.
- Brněnská ozvučná deska –board of Brno's architects, people involved in city development and politicians.
- SUMP Vision Approved by City Council in December 2015





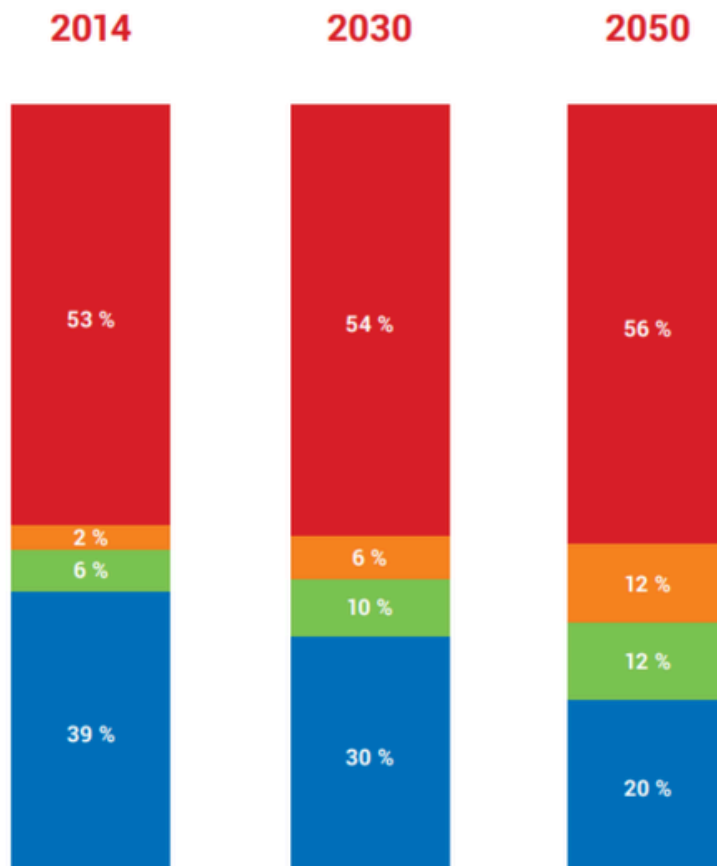
Brno Sustainable Urban Mobility Plan



BrnoSUMPVision

The city of Brno is placed on the top of the quality of life rankings in 2050. 480 thousand inhabitants, who are living here are not forced seeking for the fresh air outside the city at the weekends. Brno is the city, where is easy to live without a car. It is a city of the short trips with connected transport modes. Mobility - the fundamental building stone of quality of life in the city - is the main politic topic, and an active citizen participation on mobility issues has history of 35 years. There are any limitations for travel habits of elders or disabled travelers. The city is in the long term, conceptually and coordinated addressing the transport system efficiency. The main aims of the transport planning are accessibility, speed and an ease. Thanks to the broad data base not only in transport but also in demography, economics and citizens migration, the city can flexibly react in field of mobility.

Brno SUMP Vision



Public mass
transportation



Cycling



Pedestrian
traffic



Individual
motor car
traffic

1.



MODAL SPLIT BETWEEN SUSTAINABLE MODES OF TRANSPORT (PUBLIC TRANSPORTATION, CYCLING AND PEDESTRIAN TRAFFIC)

STRATEGIC OBJECTIVES

- Increase the share of public transport, cycling and pedestrian traffic in the modal split
- Increase the integration of sustainable modes of transport (share of multimodal routes) and accelerate public transportation (travel speed on reference journeys taken by public transportation higher by 15% in 2030)
- Increase the number of households not in possession of a car (by 20% by the year 2050)

2.



ROAD COMMUNICATION NETWORK OF THE CITY AND QUALITY OF PUBLIC SPACES

STRATEGIC OBJECTIVES

- Not to increase the capacity of the road communication network for individual motor car traffic in the central part inside the city after completion of the construction of the protective transport system (maintaining of the total number of parking places in the broader centre of the city on the level of the actual need)
- Increase accessibility and attractiveness of sustainable modes of transport in the city and its hinterland (for example suburban railways), (the share of suburban railways on reference journeys will grow by 20% by the year 2030 to the detriment of individual motor car traffic)
- Increase the number and quality of public spaces (increase in the percentage of inhabitants of the city satisfied with public spaces by 30% by the year 2030)

3.



ORGANISATION AND CONTROL OF TRAFFIC AND OF THE DEMAND FOR TRANSPORT

STRATEGIC OBJECTIVES

- Combine traffic and spatial planning, implement principles of integrated traffic planning including strengthening of the importance of telematic systems
- Implement comprehensive planning of the transport of employees and visitors to big enterprises and institutions, including projects generating traffic (for example plans of mobility for shopping centres, compulsory corporate plans of mobility for organisations with more than 100 employees by the year 2020, and with more than 50 employees by the year 2025)
- Implementing education, training, raising awareness in the area of urban mobility and information of traffic participants

4.



PROTECTION OF INHABITANTS AGAINST NEGATIVE IMPACTS OF TRAFFIC, HIGH ENERGY CONSUMPTION OF TRAFFIC

STRATEGIC OBJECTIVES

- Reduce the number of traffic accidents (fulfil national objectives, for example reduction of the number of victims of traffic accidents to one half compared to the year 2015 by the year 2025)
- Reduce the number of inhabitants suffering from above-the-limit noise from traffic (by the year 2025, less than 5% of the population of the city should suffer from above-limit noise from traffic)
- Reduce emissions of greenhouse gases and reduce the energy consumption of transport per passenger (a fourfold reduction in greenhouse gas emissions by the year 2050 compared to the year 2010, or: 1 tonne equivalent of CO₂ per person per year by the year 2050); decrease in total energy consumption in transport per passenger by 20% by the year 2050)
- Ensure reliability of the transport system in case of emergency situations
- Minimise the negative impacts of city logistics

Brno Sustainable Urban Mobility Plan

Planning Part (January 2016 –June 2017)

- The preparation of the Planning part based on approved vision was divided into two parts.
- So called draft of Planning part was finished in March 2016 –published on website, sent to authorities, city districts.
- Public discussion and Meeting of Brno SUMP Working Group Meeting took place.
- More than 700 remarks and comments were gathered and evaluated.
- Cooperation with experts, city districts, authorities.
- Cooperation with SmartCity–new ways how to involve citizens and new ideas
 - Idea Camp-April 2016
 - City Hack –February 2017



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Planning Part (January 2016 –June 2017)

- After the first phase which ended in July 2016 the second phase of development of Planning part.
- Finished Planning Part was published to get feedback.
- Public discussion and Meeting of Brno SUMP Working Group Meeting took place.
- Two special Meetings with city districts and neighboring municipalities took place.
- Almost 1300 comments were received and evaluated.



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Other Activities



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Process SEA (March 2017 –September2018)

- Strategic Environmental Assessment (SEA) process for Brno SUMP has started last year.
 - The assessment and evaluation of the policy –Brno SUMP was prepared – strictly according to the law.
 - Public consultation –discussion, written comments.
 - April 2018 –the final decision of the Regional Authority –consent with policy of Brno SUMP.
- Process of the adoption of SUMP is starting.

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Connection with other city Policies

- Action Plan on Air Quality
- City Strategy Brno 2050
- Sustainable Energy Plan for Brno

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



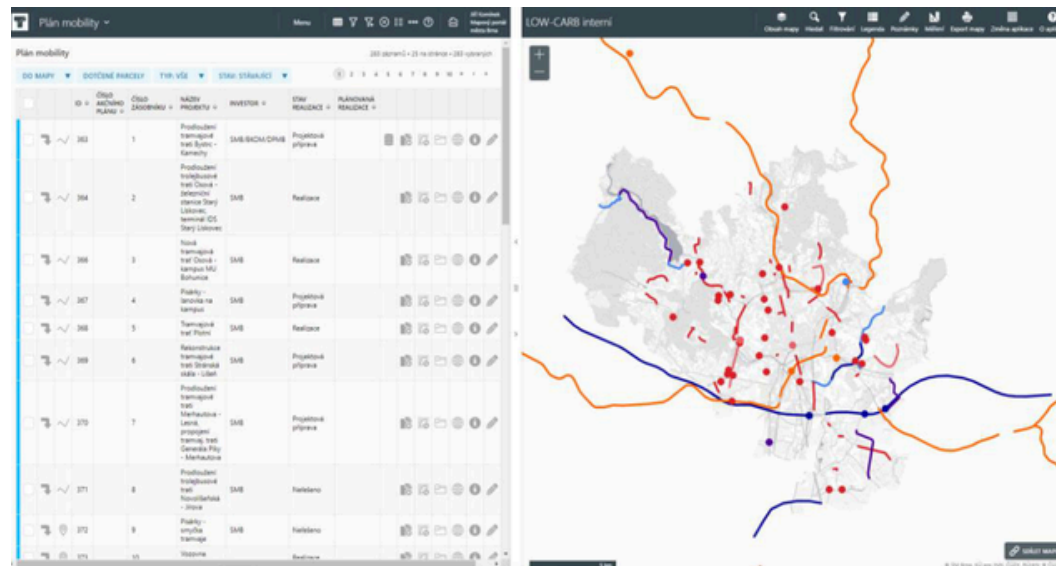
SUMP –where we are now

- Action plans – are prepared every year
- – cooperation with
 - South Moravian Region, Správa železnice (owner of the railway infrastructure), Ředitelství silnic a dálnic (owner of the road infrastructure)
 - Brno Public Transport Company, Brněnské komunikace, a.s.
- Action plan is a list of mobility projects in the city and metropolitan area
- We have an online GIS tool to help us with the gathering and presentation of the information and data

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



- Internal application for the mobility projects
- Tabs and maps
- Information–timeline, budget and location



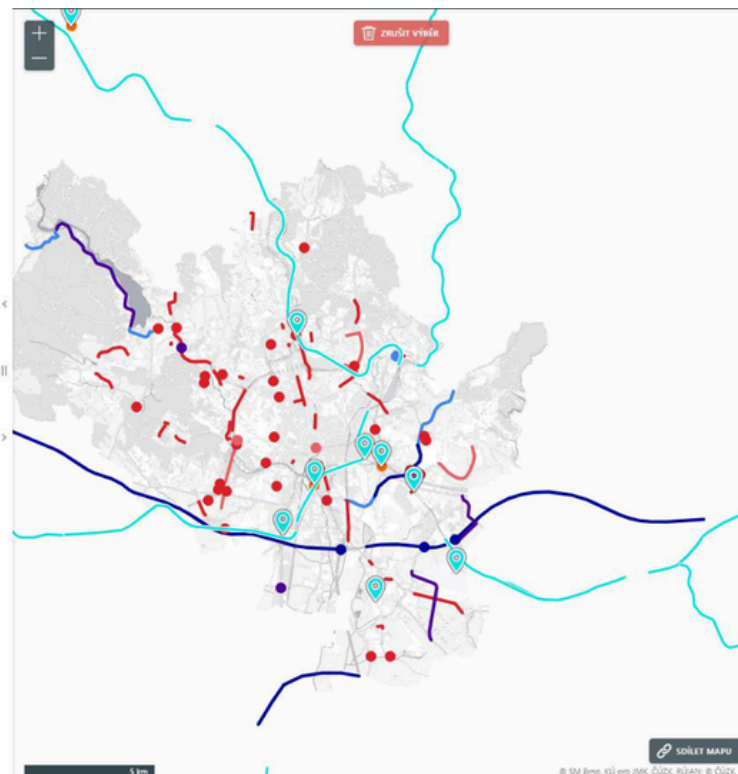
Brno Sustainable Urban Mobility Plan



Plán mobility 29 záznamů • 25 na stránce • 29 vybraných

DO MAPY DOTČENÉ PARCELY TYP: VŠE STAV: STÁVAJÍCÍ

	ID	ČÍSLO AKČNÍHO PLÁNU	ČÍSLO ZASOBNÍKU	NÁZEV PROJEKTU	INVESTOR	STAV REALIZACE	PLÁNOVANÁ REALIZACE	CENA (TIS. Kč)						
☐	391	49		Podchod pro pěší Královo Pole	SZDC	Nefiřeno								
☐	397	101		ŽUB	SZDC	Projektová příprava								
☐	399	102		Železniční zastávka Vídeňská	SZDC	Nefiřeno								
☐	400	103		Železniční zastávka Čermoučková terasa	SZDC	Nefiřeno								
☐	401	104		Železniční zastávka Holářsky	SZDC	Nefiřeno								
☐	402	106		Trat' Brno - Pterov	SZDC	Nefiřeno								
☐	403	107		Přestupní terminál „v Trianglu Olomoucká“ Brno Čermovice	SZDC	Nefiřeno								
☐	339	502		VRT	SZDC	Nefiřeno								
☐	452	514		žst. letiště Brno - terminál	SZDC	Nefiřeno								
☐	398	1070	101	Europoint Brno	SZDC	Projektová příprava	01.01.2020 / 31.12.2025	3 000 000,00						
☐	1195	1090		Elektrizace tratí vč. PEU Brno - Zastávka u Brna 1. etapa	SZDC									
☐	1196	1091		Elektrizace tratí vč. PEU Brno - Zastávka u Brna 2. etapa úsek Srdice -	SZDC		01.01.2022 / 31.12.2023							



Brno Sustainable Urban Mobility Plan



BRNOINMOTION



PLÁN MOBILITY ▾ PROJEKTY DOPRAVNÍ VÝCHOVA CYKLODOPRAVA KAMPANĚ ▾ SDÍLENÁ DOPRAVA ▾ AKTUALITY ▾ KONTAKT

Plán mobility Brna

VÍCE INFO



PLÁN
MOBILITY



SOUTĚŽ BEZPEČNĚ
BRNEM



SDÍLENÁ
DOPRAVA



AKTUALITY



DOKUMENTY
KE STAŽENÍ



PARKOVÁNÍ V
BRNĚ



Kalendář akcí

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



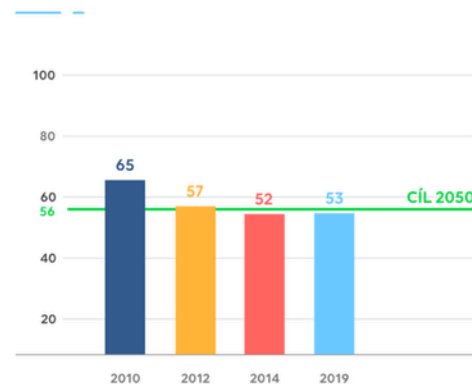
BRNO IN MOTION

Evaluation of SUMP

- Set up indicators
- Collection of the data
- Monitor of the data development

Oblasti plnění cílů

Podíl cest udržitelných druhů dopravy (veřejná doprava, cyklo, pěší)



← Podíl uživatelů využívajících udržitelnou dopravu (%)

Podíl cyklistů (%)

Podíl cyklistů a pěších (%)

Podíl multimodálních cest
(kolo+veřejná doprava, kolo+pěší, %)

Podíl udržitelných módů dopravy (%)

Brno Sustainable Urban Mobility Plan



- www.brnoinmotion.cz
 - Brno SUMP
- <https://gis.brno.cz/ost/low-carb/>
 - LOW-CARB evidence akčního plánu



Thank you for your attention

Iva Rorečková
Head of Transport Development Policy and Strategy Division,

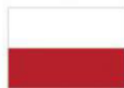
Transport Department, Brno City Municipality

T:+420542174638 | T:+420770147956 | E: roreckova.iva@brno.cz





Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



BUDOWA STRUKTURY PROJEKTOWEJ

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

KTO MA ROBIĆ SUMPA? ŁYK TEORII

Różne jednostki samorządu

- Strategia i rozwój
- Planowanie przestrzenne / estetyka
- Transport (drogi, transport zbiorowy)
- Ochrona środowiska
- Fundusze unijne
- Edukacja
- Promocja
- Dialog społeczny
- Radni miejscy, gminni i dzielnicowi

Różne samorządy aglomeracji

Menedżment najwyższego szczebla

JAK TO ZROBIĆ?

Menedżer projektu

Zespół roboczy

Komitet sterujący

JAK TO ZROBIĆ?

Menedżer projektu

- Osoby dla których SUMP jest priorytetem zawodowym
- Posiadające dobre przełożenie polityczne i przygotowanie merytoryczne
- Raczej zespół, niż osoba (zwłaszcza w dużych miastach) – ważne, by nie obciążać nadmiernie jednej osoby

JAK TO ZROBIĆ?

Zespół roboczy

- Przedstawiciele interesariuszy roboczo opiniujący wszystkie elementy SUMP – decyzje operacyjne
- W modelu in-house – wykonawcy niektórych elementów
- Ważne – uwzględnienie wszystkich istotnych osób (a nie np. tylko miasto-rdzeń), ale z drugiej strony uniknięcie bezwładu decyzyjnego

JAK TO ZROBIĆ?

Komitet sterujący

- Osoby, które wyznaczają cele
- Powinny regularnie spotykać się z zespołem projektowym i przyjmować efekty, a także decydować np. o draftach priorytetów
- Ważne – uwzględnienie realnych decydentów

A W PRAKTYCE?

Wykorzystanie i wzmocnienie istniejących struktur

- Np. struktury ZIT, międzywydziałowe biuro projektowe

Powołanie struktur docelowych

- Np. komórka ds. mobilności

Centra kompetencji w obrębie partnerstw

- Np. powiat, który już organizuje transport

KOMUNIKACJA W OBRĘBIE ZESPOŁÓW

Regularne spotkania zespołu roboczego

- Co tydzień lub dwa tygodnie
- Mogą być zdalne
- Z udziałem wykonawcy

Krótkie, regularne informacje dla komitetu sterującego

- Np. webinaria, newslettery

REASUMUJĄC...

Każdy temat musi mieć mocnego lidera – SUMP też

SUMP nie kończy pracy nad SUMP –
struktura musi być również przygotowana do wdrażania

Interesariusze samorządowi muszą być aktywnie zaangażowani, lub
świadomie się wycofać, cedując swoje zaufanie na liderów

Oczywiście bije w nas słabość rozwiązań aglomeracyjnych...

Na końcu musi być decyzja polityczna, że robimy



WOLAŃSKI



KLUCZOWE CZYNNIKI BUDOWY WSPÓŁPRACY PRZY REALIZACJI SUMP

ŁUKASZ DĄBRÓWKA

3 LISTOPADA 2021

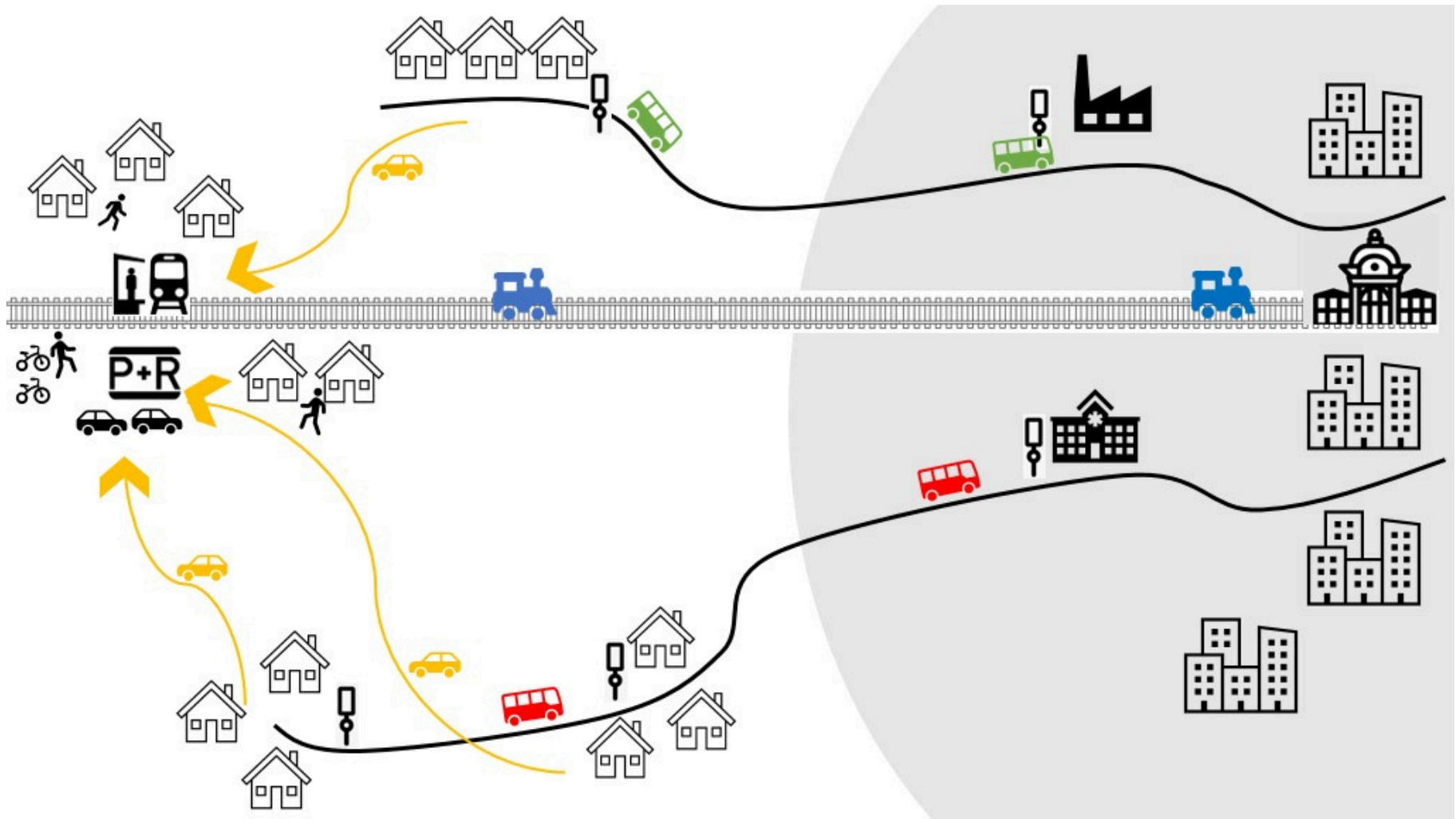
CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA WSPÓŁPRACĘ PRZY SUMP

CEL: Plan zrównoważonej mobilności miejskiej

Miasto a obszar funkcjonalny

Delimitacje a podział administracyjny

MODEL FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W AGLOMERACJACH



TWORZENIE PARTNERSTW

Celowość partnerstwa

Zakres tematyczny

- Co łączy?
- Co dzieli?

Zarządzanie partnerstwem a gminą

- Podobieństwa
- Różnice

PRAKTYKA – CO WSPIERA

Lider i jego zaangażowanie

Informacja o celach i korzyściach

Piramida zaangażowania

- Decydent
- Pracownicy merytoryczni

Doświadczenie współpracy

- Koordynator
- Praca w zespołach
- (nie)aktywność członków zespołów

Praca w zespołach

- Rola koordynatora
 - Umocowanie – kontrakt/zasady współpracy
 - Problem ,braku zwierzchności'
- Kanały komunikacji
 - Maile / komunikatory / platforma komunikacji
- Narzędzia do pracy wspólnej
 - Offline/online
 - Dokumenty lokalne vs. Dokumenty ,w chmurze'

PRAKTYKA WSPÓŁPRACY – WYZWANIA

Dla liderów/decydentów

- Nadanie priorytetu/ważności
 - Na zewnątrz – partnerzy
 - Wewnątrz – pracownicy
- Ustalenie zasad współpracy na początku
 - Między decydentami
 - Dla koordynatora i członków zespołów rob.
 - Umocowanie koordynatora/członków zespołów rob.
- Narzędzia i technologia
 - Praca online (oszczędności czasowe)
 - Sprzęt (komputer z kamerą i mikrofonem)

PRAKTYKA WSPÓŁPRACY – WYZWANIA

Dla koordynatorów

- Osoba o predyspozycjach (proaktywna)
- Promowanie pracy zdalnej
- Standard komunikacji z partnerami
- Kontrakt i jego przestrzeganie (wspólnie z uczestnikami)
- Dobór narzędzi do zbierania i obróbki informacji

PRAKTYKA WSPÓŁPRACY – WYZWANIA

Dla osób merytorycznych (członkowie zesp. rob.)

- Postawa proaktywna
- Jak w zastępstwie to zapoznanie się z materiałem i przekazanie notatki (tzw. Uczestnik – duch)
- Stosowanie narzędzi do pracy zdalnej w chmurze
- Stosowanie wypracowanego standardu pracy wspólnej

POTENCJAŁ

RÓŻNE ROLE UCZESTNIKÓW – RÓŻNE PERSPEKTYWY



MIESZKAŃCY

Gminy

Obszaru
Funkcjonalnego



NGO

Organizacje
pozarządowe



ORGANIZATOR
ZY RUCHU

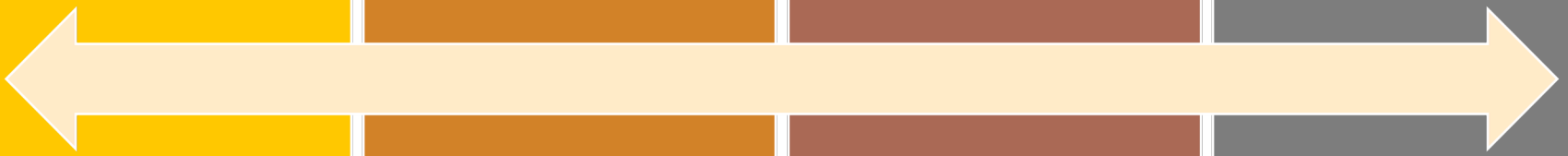
PRZEWOŹNICY



ZARZĄDZAJĄCY

GMINAMI

AGLOMERACJĄ



PRZYKŁAD PRACY ZDALNEJ – ZBIERANIE POTRZEB/PROBLEMÓW



JAKIE SĄ POTRZEBY / PROBLEMY
UWZGLĘDNIAJĄC PERSPEKTYWĘ:

- Mieszkańców gminy/OF
- NGOs
- Organizatorów ruchu/przewoźników
- Zarządzających metropolią/gminami

Planowanie przestrzenne

- Planowanie przestrzenne zorientowane na transport
- Redukcja popytu na transport

<https://jamboard.google.com/d/1-n-patCXZOkDbtJf WERt3jwoj8fZDyCj5g4bxevTmjU/edit?usp=sharing>



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

DLA OBSZARU
METROPOLITALNEGO GDAŃSK-
GDYNIA-SOPOT



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Mobilna
Metropolia



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Unia Europejska
Fundusz Spójności



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

SUMP: SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN

- kompleksowy dokument strategiczny
- warunek dofinansowania z UE
- **współtworzony przez mieszkańców**
- ułatwia planowanie inwestycji i działań
- obowiązkowy w niektórych krajach (Francja, Szwecja, Wielka Brytania)



DOBRY PLAN MOBILNOŚCI



- ✓ angażuje mieszkańców
- ✓ spójny z dokumentami strategicznymi różnych szczebli
- ✓ szeroki zakres: ruch niezmotoryzowany, zagospodarowanie przestrzenne, zdrowie, rozwój gospodarczy, jakość życia
- ✓ jasno wyznacza cele

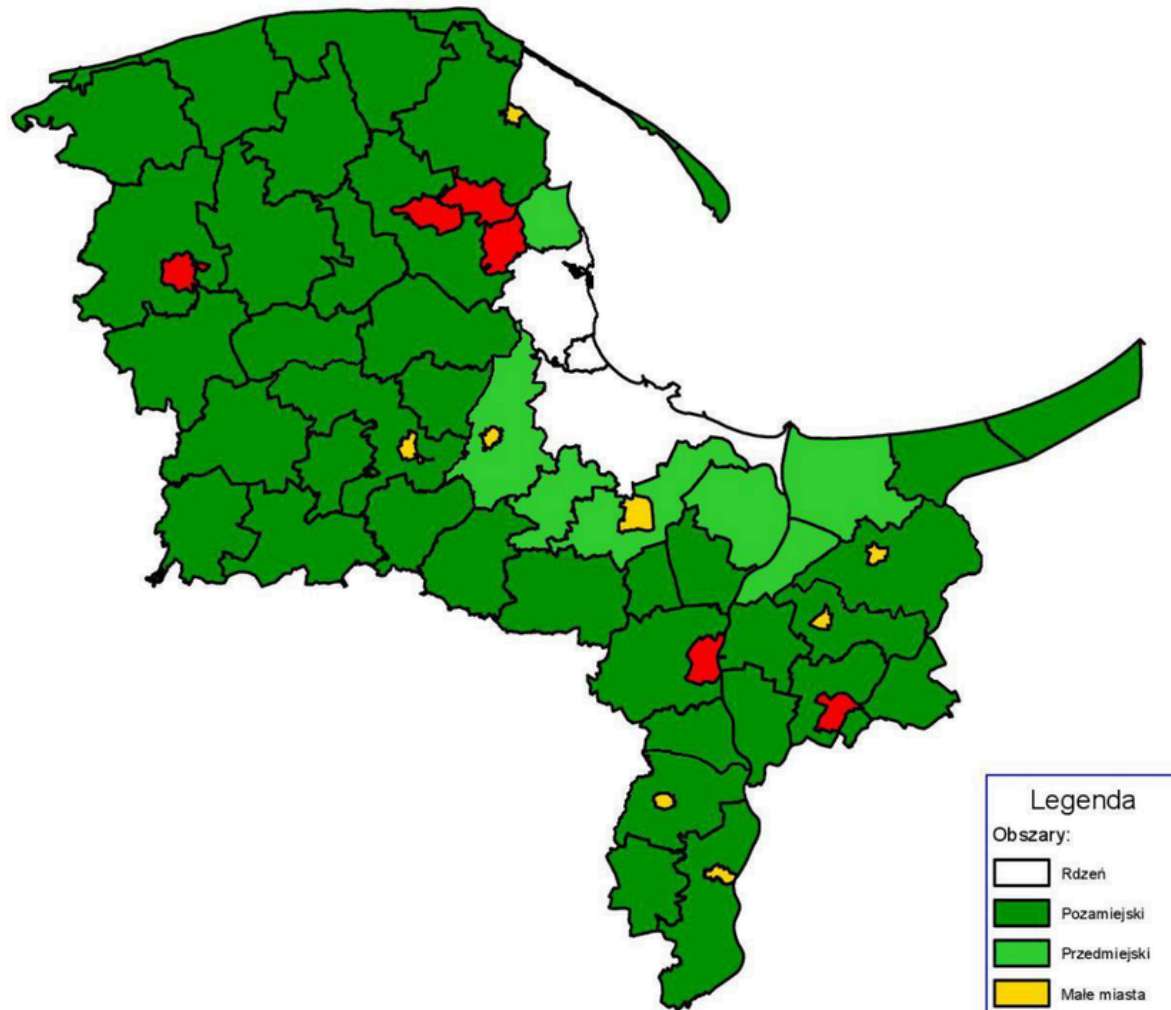
Plany mobilności w Trójmieście

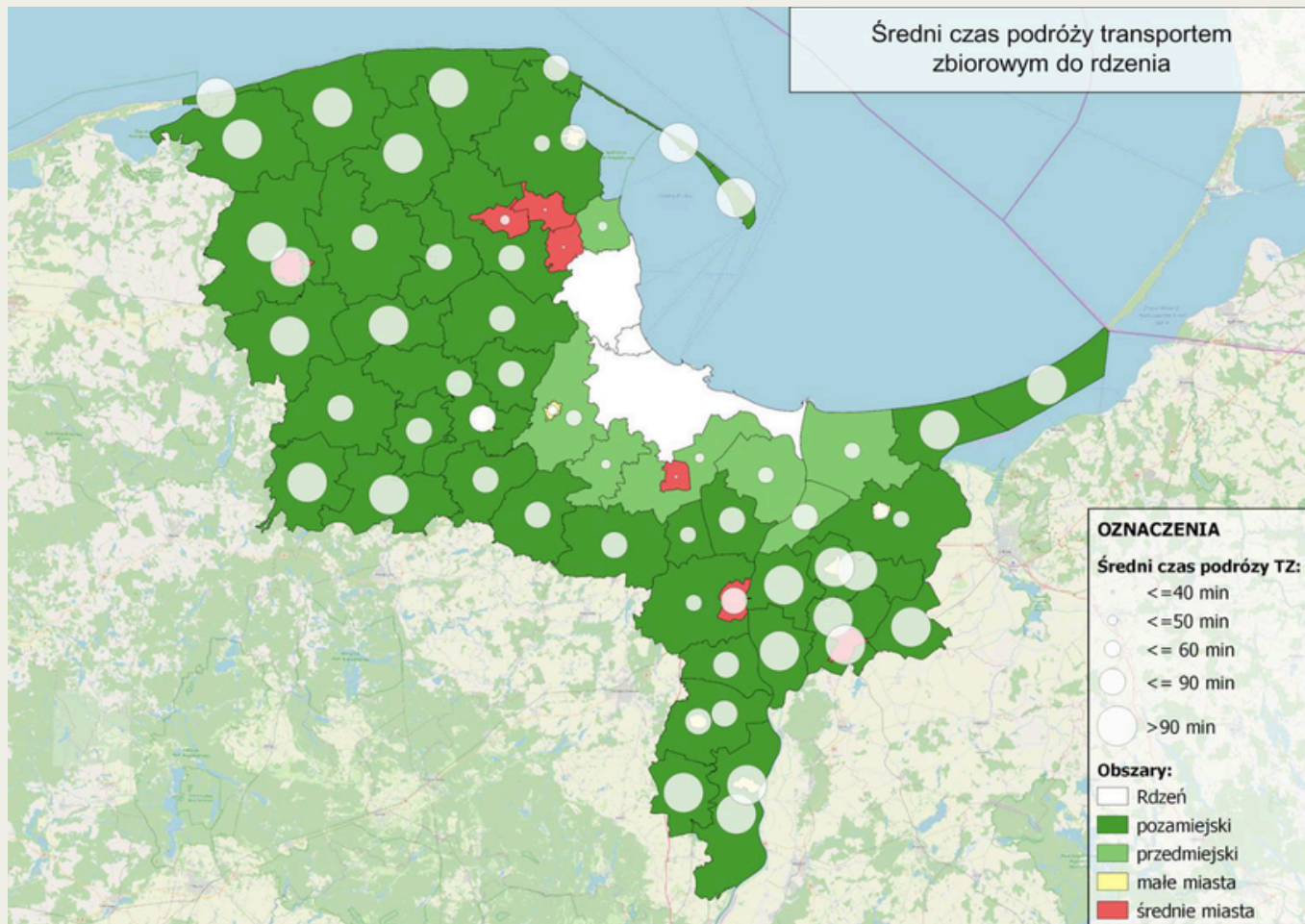
- ✓ Gdynia: 2016-2025
- ✓ Gdańsk: 2018 -2030
- ✓ Strategia Mobilności Sopotu

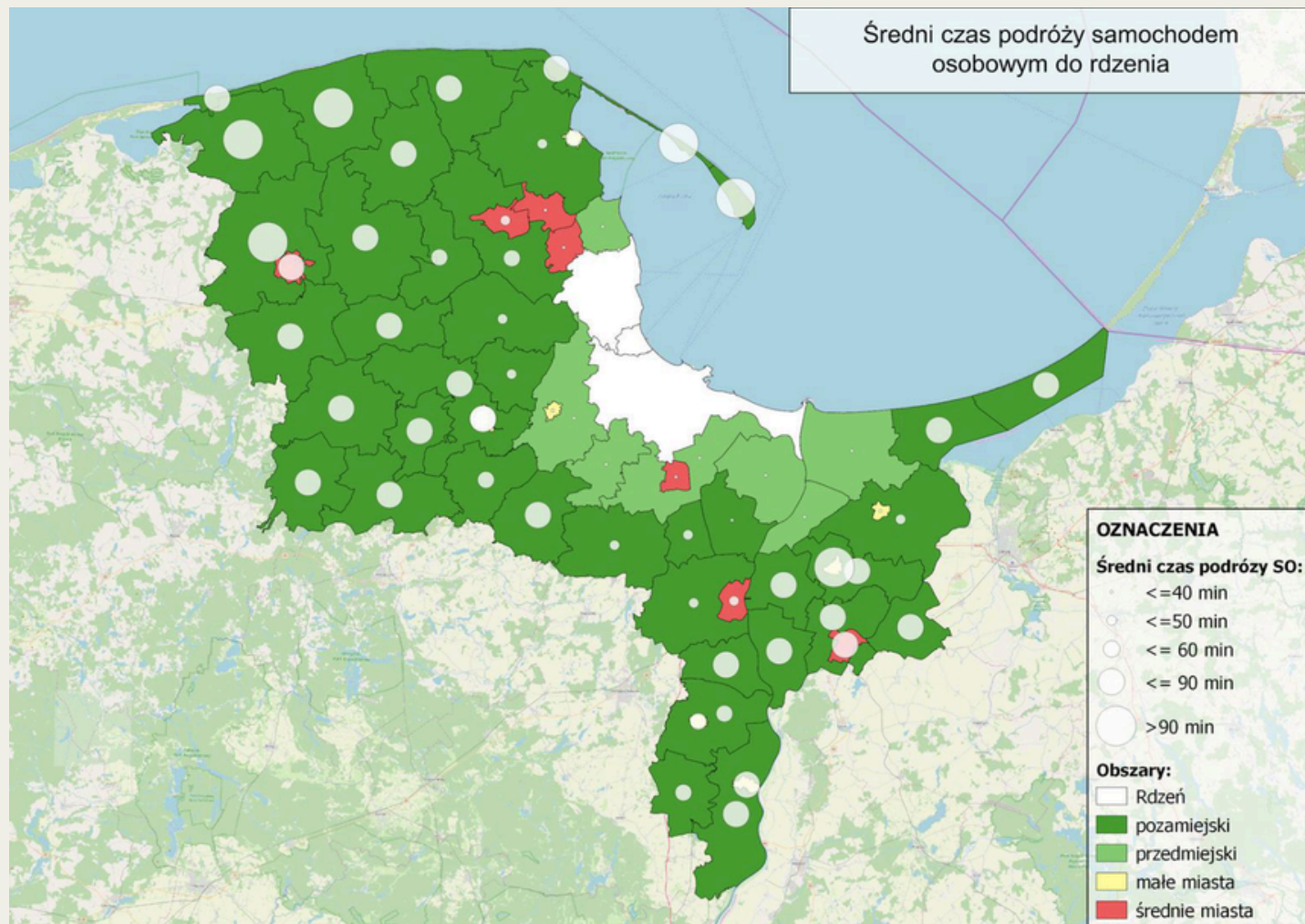
Z opracowanych dokumentów wyraźnie wynika, że istnieje potrzeba ujęcia kwestii transportu w skali metropolitalnej (połączenia kolejowe, dojazdy do rdzenia metropolii samochodami itp.) i jego wpływu na Trójmiasto.



- Zespół ekspertów
- dane
- warsztaty z mieszkańcami
- pot, ból i łzy







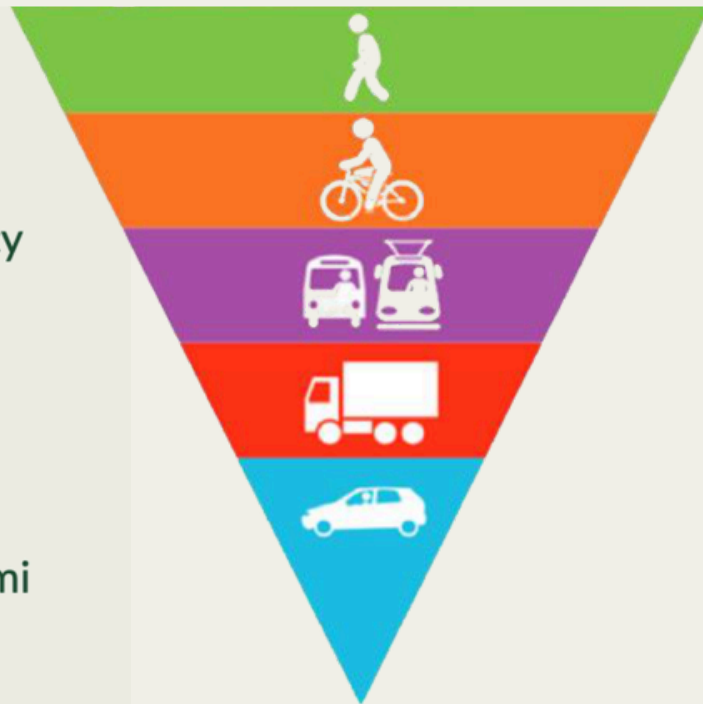
HARMONOGRAM



ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ



To stan, w którym codzienne wybory środka transportu **sprzyjają dobrej jakości życia**. Kiedy mieszkaniec, osoba dojeżdżająca do pracy czy turysta mogą **w dogodny sposób przemieszczać się**. Spełnienie ich **poczucia wygody** musi być osadzone w rzeczywistości - jeśli większość wybierze samochód, niemożliwym będzie uniknięcie korków, problemów z parkowaniem i konfliktów z innymi uczestnikami ruchu.





WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO
-MNIEJ WYPADKÓW
DROGOWYCH



LÉPSZA JAKOŚĆ
ŻYCIA W MIEŚCIE



POPRAWA JAKOŚCI
PRZESTRZENI PUBLICZNYCH



CZŁOWIEK W CENTRUM

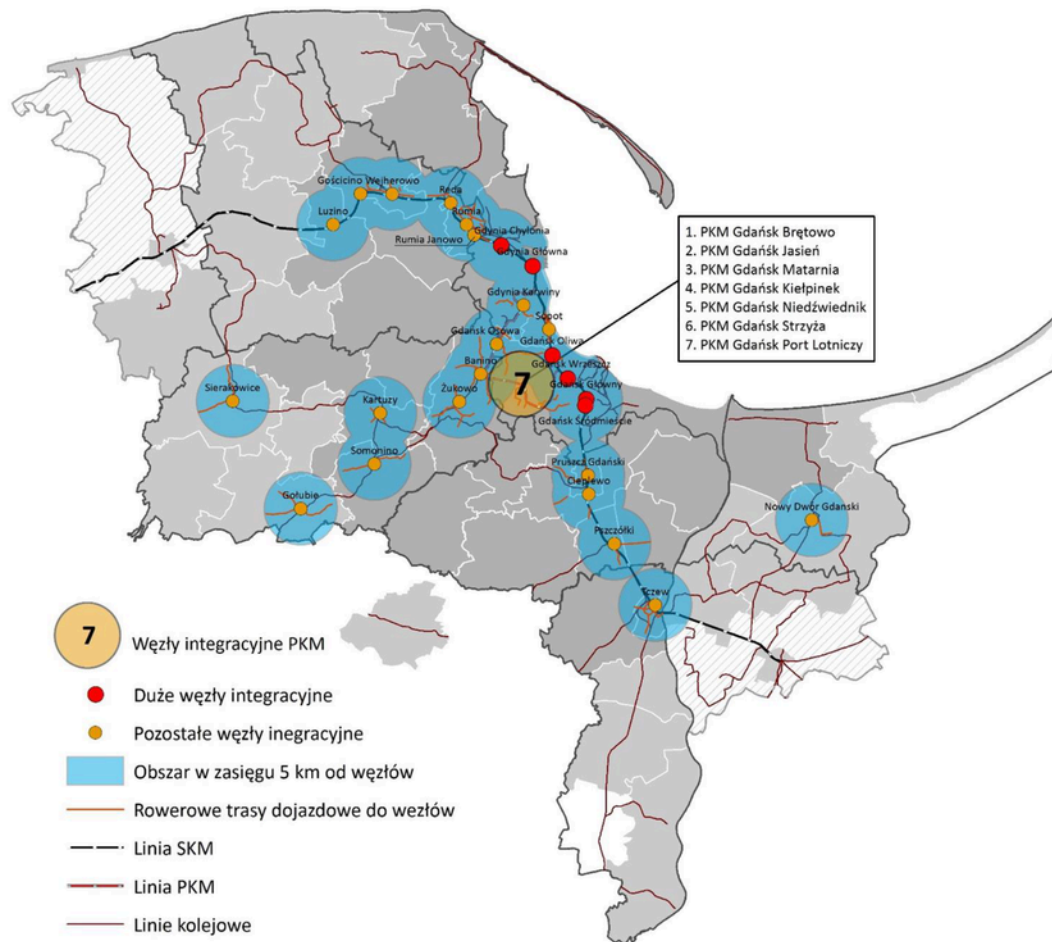


OCHRONA ŚRODOWISKA

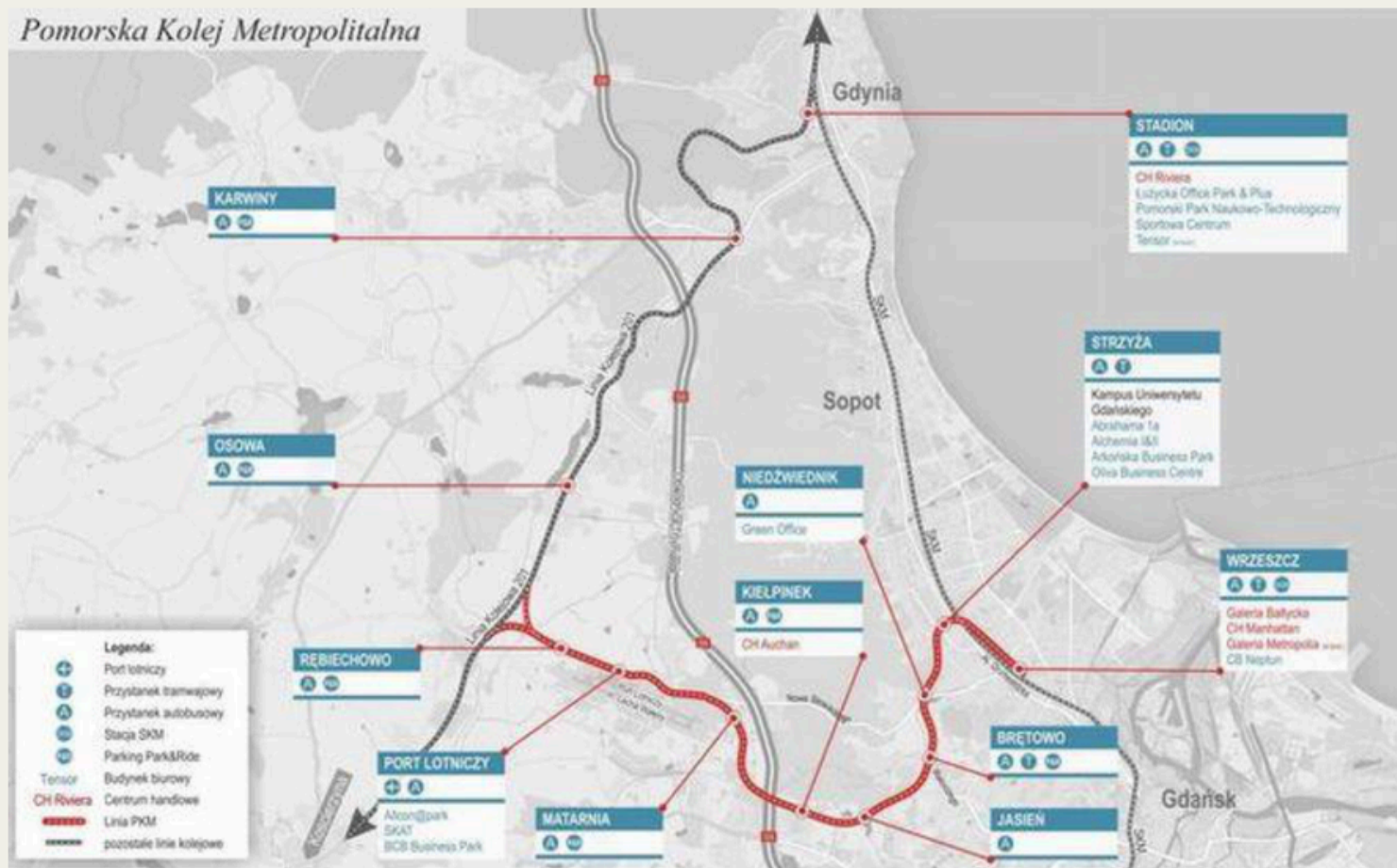


17,2 mln zł dof. UE w tym
9,4 mln dla Gdańska

Węzły integracyjne OMT wraz z trasami dojazdowymi

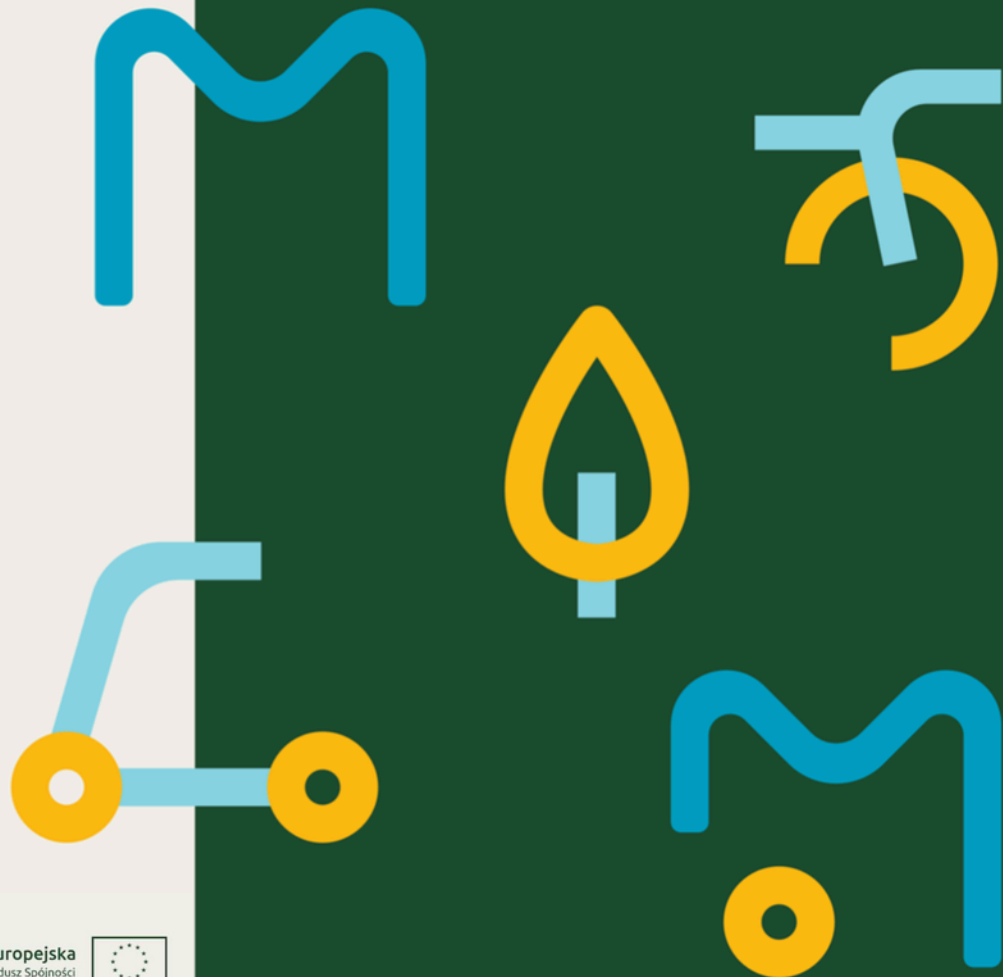


Pomorska Kolej Metropolitalna





DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



SUMP

Partnerstwopączkujące–moja historia



Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego

Kiedy dowiedziałem się czym jest SUMP?

10.2019



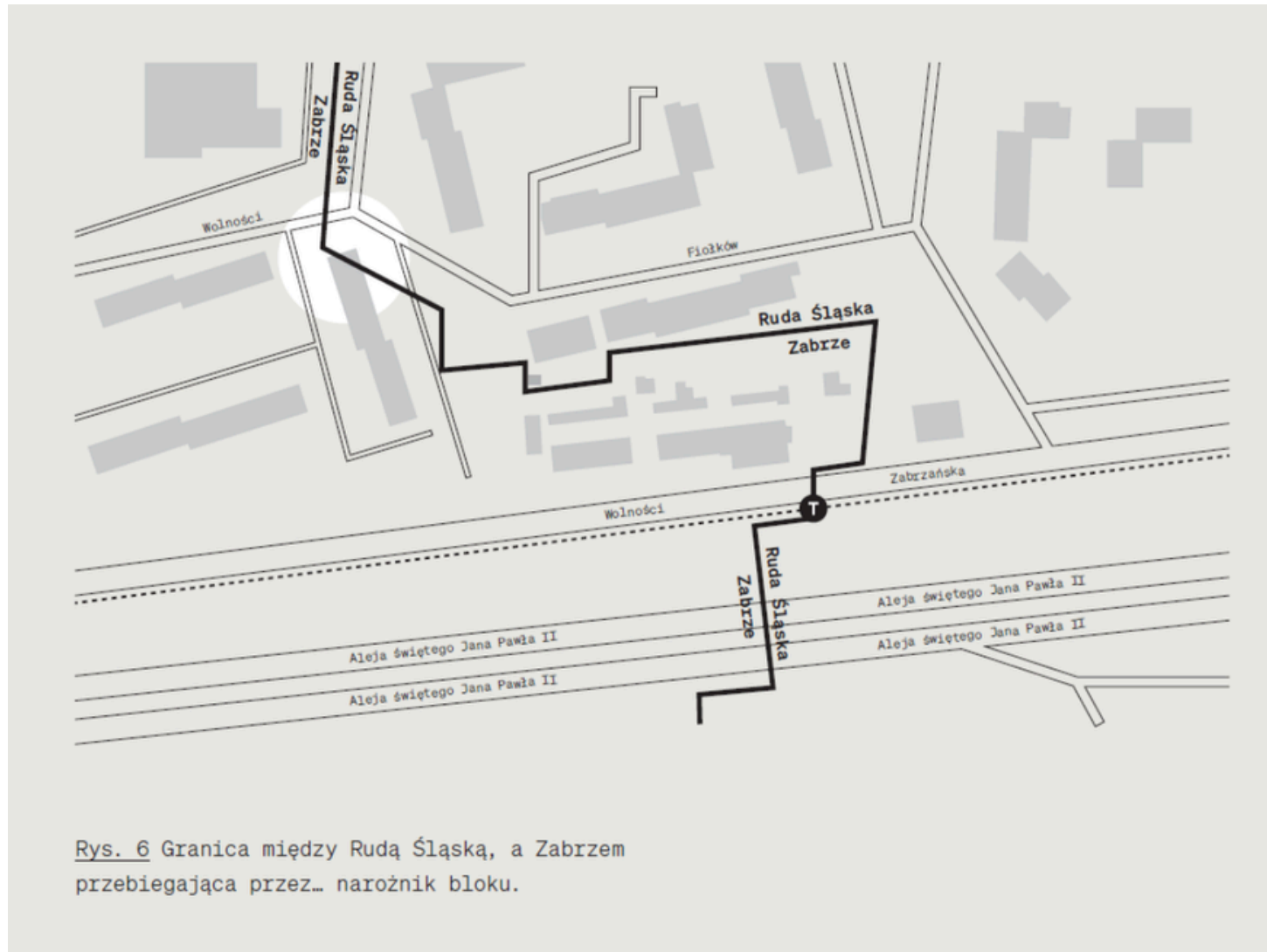
Uff... SUMP to tež praktyka...

10.2019



Jesteśmy ogromni i skomplikowani!

10.2019



Czy oficer rowerowy dopełnia się z pieszym? O archipelagach mobilności

11.2019



Jak zbudować zespół?

12.2019

Mikro

Makro

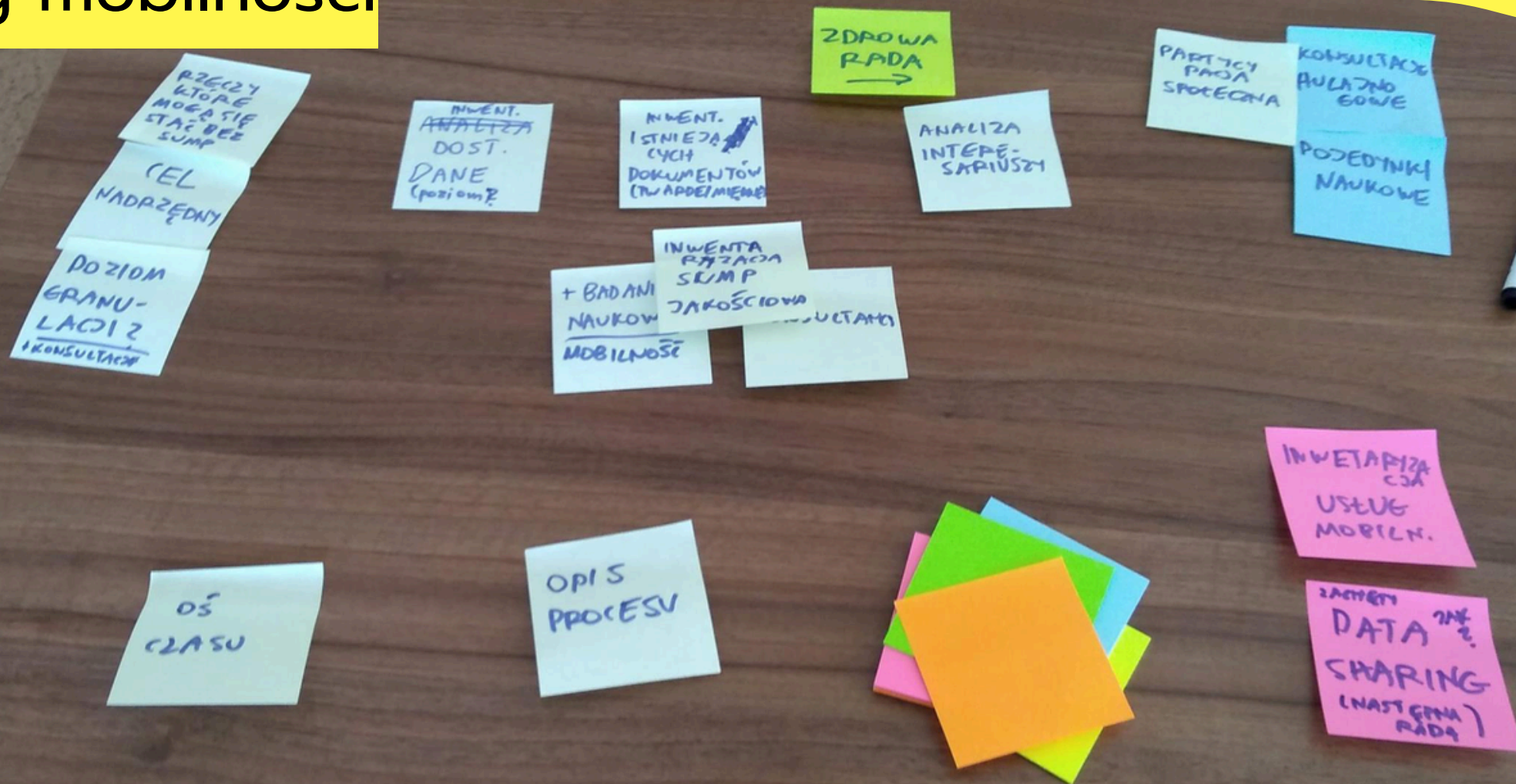
Istota szara

Nowa



Uniwersalne wartości Dekalog mobilności

01.2020



Mamy dużo danych?
Jak w nich „rzeźbić”?

02.2020

Jak w nich „rzeźbić“?										K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X					AC	
NUMER										at	gmina	rejon	Q2	Q3	tydzień	Q4	Q6W	Q6	Q6T	Q6TIN	Q8	Q13	G1	G1rec	G1a	G1arec	G2	G2rec	
6952	4	39	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1038	302043	28.09.2017	39	16	1919	1	2		2	1038	3	4	4	0	0	4	
6956	2	84	1	1			24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1013	302171	21.09.2017	38	12	2040	1	1			1013	3	3	3	0	0	3	
6956	2	84	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1013	302171	21.09.2017	38	12	2040	1	1			1013	3	3	3	0	0	3	
6956	3	71	1	1			24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1013	302171	21.09.2017	38	12	2040	1	1			1013	3	3	3	0	0	3	
6956	3	71	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1013	302171	21.09.2017	38	12	2040	1	1			1013	3	3	3	0	0	3	
6963	1	54	1	1	1		24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1043	19764	24.10.2017	43	14	1925	1	1			1043	3	3	3	0	0	3	
6963	1	54	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1043	19764	24.10.2017	43	14	1925	1	1			1043	3	3	3	0	0	3	
6967	2	72	1	1			24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1039	28003	27.09.2017	39	16	1924	1	2			1039	3	3	3	1	1	2	
6967	2	72	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1039	28003	27.09.2017	39	16	1924	1	2			1039	3	3	3	1	1	2	
6967	2	72	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1039	28003	27.09.2017	39	16	1924	1	2			1039	3	3	3	1	1	2	
6968	1	76	1	1	1		24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1039	11034	24.10.2017	43	16	1923	1	2		1	1039	3	3	3	0	0	3	
6968	1	76	1				24	0	katowicki	KATOWICE	Katowice	1039	11034	24.10.2017	43	16	1923	1	2		1	1039	3	3	3	0	0	3	
6987																													
6987																													
6990																													
6990																													
6998																													
6998																													
6998																													
7018																													
7018																													
7018																													
7022	4	107	1	1			24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	19.10.2017	42	17	2260	4	2		2	4001	3	5	5	0	0	5	
7022	4	107	1				24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	19.10.2017	42	17	2260	4	2		2	4001	3	5	5	0	0	5	
7022	5	107	1	1			24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	19.10.2017	42	17	2260	4	2		2	4001	3	5	5	0	0	5	
7022	5	107	1				24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	19.10.2017	42	17	2260	4	2		2	4001	3	5	5	0	0	5	
7027	5	33	1	1			24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	20.10.2017	42	15	2262	4	2		2	4001	4	5	5	0	0	5	
7027	5	33	1				24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	20.10.2017	42	15	2262	4	2		2	4001	4	5	5	0	0	5	
7028	1	33	1	1	1		24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	20.10.2017	42	15	2262	4	1			4001	4	2	2	0	0	2	
7028	1	33	1				24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	20.10.2017	42	15	2262	4	1			4001	4	2	2	0	0	2	
7028	2	21	1	1			24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	20.10.2017	42	15	2262	4	1			4001	4	2	2	0	0	2	
7028	2	21	1				24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4001	300855	20.10.2017	42	15	2262	4	1			4001	4	2	2	0	0	2	
7031	1	53	1	1	1		24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4002	300855	20.10.2017	42	13	2257	4	2		2	4002	4	5	5	0	0	5	
7035	2	55	1	1			24	0	bytowski	PIEKARY	Piekary Śląskie	4002	300855	20.10.2017	42	16	2256	4	2		3	4002	4	2	2	0	0	2	
7041	1	92	1	1	1		24	0	katowicki	ŚWIĘTOCHŁOWICE	Świętochłowice	14004	12938	21.10.2017	42	13	2750	14	1			14004	5	2	2	0	0	2	
7041	1	92	1				24	0	katowicki	ŚWIĘTOCHŁOWICE	Świętochłowice	14004	12938	21.10.2017	42	13	2750	14	1			14004	5	2	2	0	0	2	
7042	1	71	1				24	0	katowicki	ŚWIĘTOCHŁOWICE	Świętochłowice	14004	12938	21.10.2017	42	13	2750	14	2		1	14004	5	3	3	0	0	3	
7045	2	61	1	1			24	0	katowicki	ŚWIĘTOCHŁOWICE	Świętochłowice	14005	9009	21.10.2017	42	16	2755	14	1			14005	5	3	3	0	0	3	
7048	1	182	1				24	0	katowicki	ŚWIĘTOCHŁOWICE	Świętochłowice	14005	9009	21.10.2017	42	17	2755	14	2		3	14005	5	3	3	0	0	3	
7048	3	103	1				24	0	katowicki	ŚWIĘTOCHŁOWICE	Świętochłowice	14005	9009	21.10.2017	42	17	2755	14	2		3	14005	5	3	3	0	0	3	

„Dane nie mówią nam jak ma być, to jak ma być, to decyzja polityczna.
Dane pozwalają jedynie ocenić skalę problemu.”

Paweł Jaworski

Z kim pracujemy?
Kto jest interesariuszem?

04.2020

mieszkańcy
(pośrednio)

urzędnicy

politycy



Focus 0 -pandemiczny Buspas w Sosnowcu

05.2020



Coś dla społeczników Piszemy pierwszy narzędziownik

06.2020

...nie znajdziesz dobry sposób – rynek oferuje nam całą gamę opasek w różnych kształtach, wystarczą też zwijaną opaską odblaskową (taką w typie samozwijalnej bransoletki) korzyść tym większa, że odblask poprawia Twoją widoczność – więc takie rozwiązanie to czysty zysk dla bezpieczeństwa. Plastikowa osłona na łańcuch w rowerach miejskich to równie ważny element, który ochroni przed wkręceniem się niesfornych elementów garderoby.

„Ty nie walcz z grawitacją, Ty buduj samolot.”
Bogusław Molecki

trolejbusie miejsce widokowe jest tylko jedno i trudno się tam dostać. W samochodzie jest tak samo, tyle, że widok gorszy, bo siedzi się niżej.

Oczywiście, można spokojnie czekać i liczyć na to, że Jaworzno znowu kupi piętrusy i będzie można podziwiać świat z wygodnej galerii widokowej nad kierowcą. Zdecydowanie szybciej i łatwiej będzie jednak zwyczajnie wyciągnąć rower. Spróbuj – zobaczysz perspektywę, której dawno nie widziałeś. A do tego – w promocji – poczujesz wiatr we włosach.

Właśnie. Poczujesz. Jadąc na rowerze nie jesteś tak odizolowany od miasta, jak we wszystkich innych pojazdach. Oznacza to też, że możesz się na chwilę zatrzymać i skorzystać z tej przyjemno-

„Próbkujemy” mieszkańców
Skrót przez heurystykę

09.2020



Jojki!

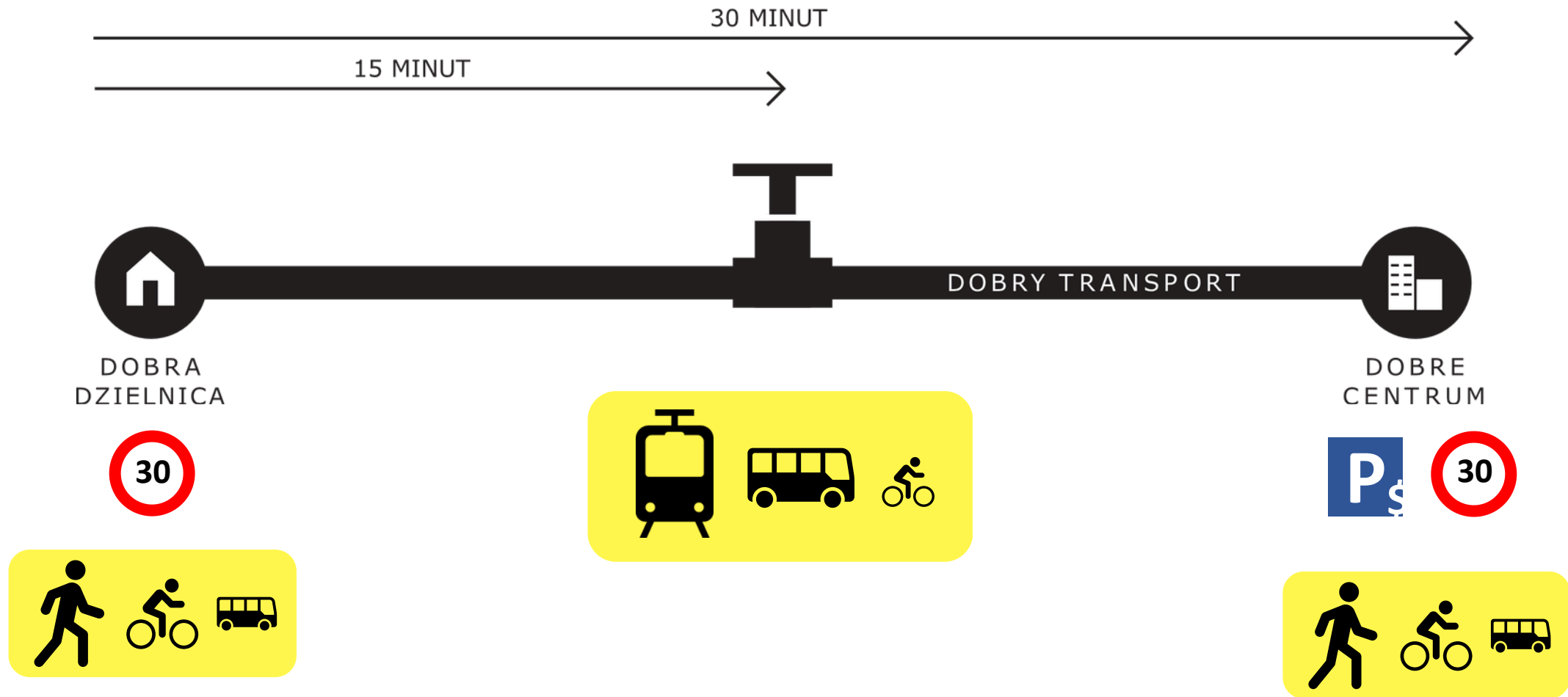
12.2020

Na co narzekają mieszkańcy?

• Dajcie mi jeździć na rowerze!
• Komunikacja zbiorowa jeździ stadami
• Tramwaje wolno jeżdżą!
• Klienci nie mają gdzie parkować, zaraz zbankrutuję.
• Jest za mało parkingów.
• Chcę, żebyście uruchomili nową linię bezpośrednią!
• Boję się puścić dziecko samo do szkoły i je odwożę, bo samochody za szybko jeżdżą po osiedlu.
• W centrum jest za mało parkingów, więc muszę kraść.
• Nie mam jak dojechać do szkoły!
• Autobusy mnie spóźniają!
• Pojadę komunikacją miejską, jeśli to będzie proste jak z autem!
• Jest za mało zieleni.

Model mobilności w GZM

02.2021



Focus 1 (Metropolitalna Szkoła Prototypowania)

Uspokajanie ruchu w centrum miasta

05.2021



Premiera Dobrej Mobilności Diagnoza, poradnik, drogowskaz...

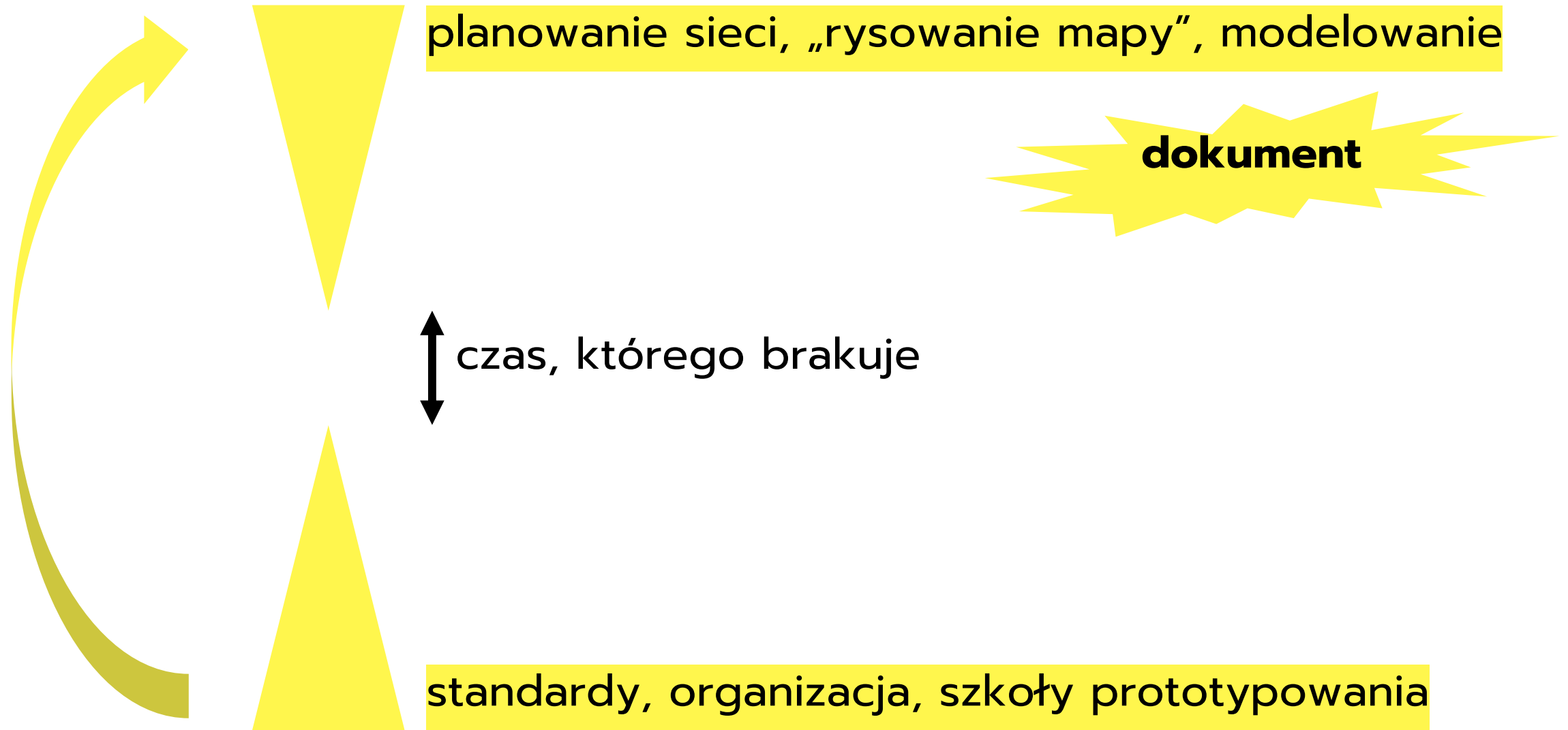
06.2021



Powstaje Wydział Zrównoważonej Mobilności

07.2021





Focus 2

Tychy –poszerzanie Strefy Płatnego Parkowania

Focus 3

Sosnowiec –wzorowy transport do dzielnicy

2022





Metropolia^{GZM}



Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego

Dziękuję za uwagę,

Marcin Domański, Departament Komunikacji i Transportu GZM



4th November 2021

PRA
PRA
PRA
PRA
GUE
GA
PRAG

Sustainable Mobility Plan for Prague and its suburbs

Project structure

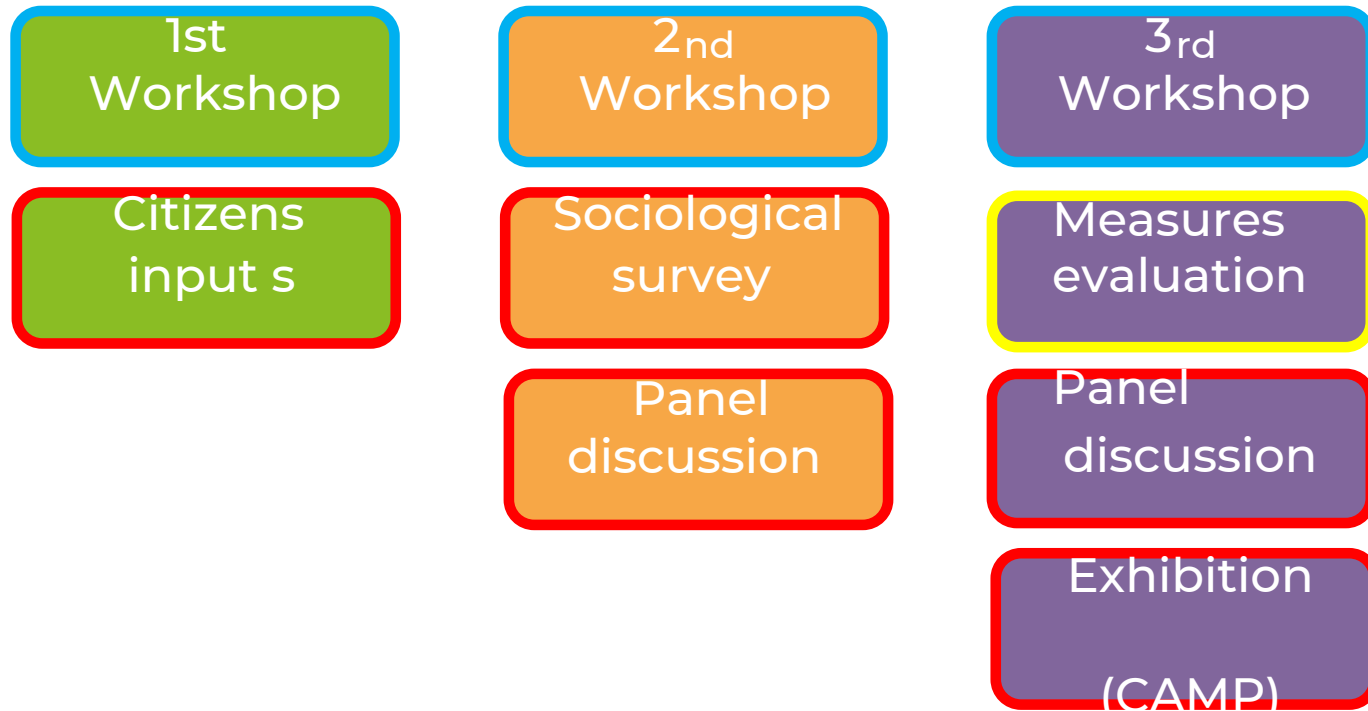
Václav Novotný

Prague Institute of Planning and Development

- Organization funded by Prague and represents the city in spatial planning matters
- Expert body for strategic development, city planning and land use planning
- About 250 employees
- CAMP (exhibition hall)



Schedule



Management structure

- Elaboration city organizations and Municipality



- External project manager



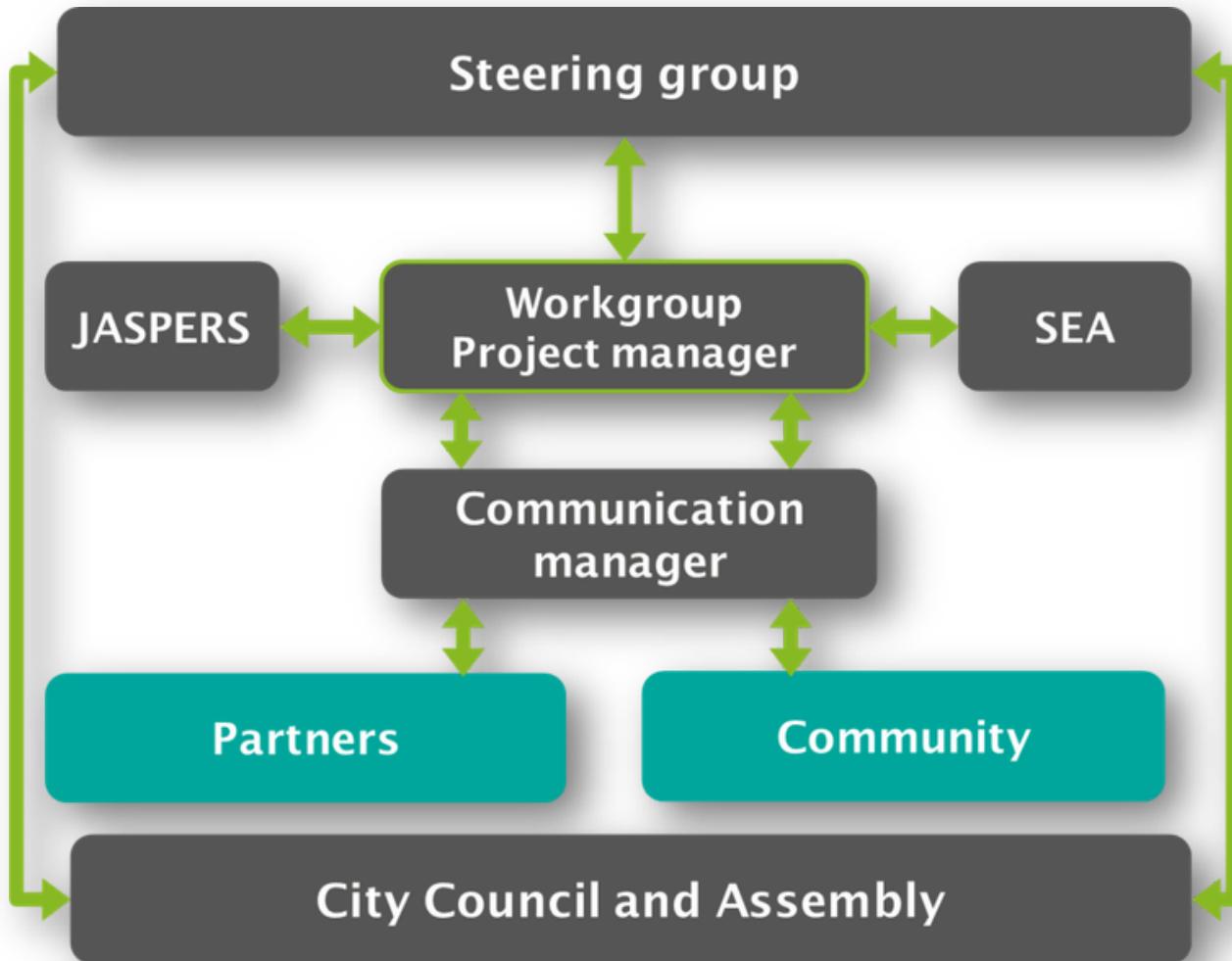
- External PR manager



- Partly external consultants for specific tasks



Management structure



Project manager -tendering

- External attorney support for tendering
- 60% price - fixed price for project and hour rate for approval discussions
- 40 % quality
- Qualification:
 - Legal conditions (impeccability, solvency , ...)
 - Fixed project leader and deputy project leader
 - Team qualification: Transport infrastructure, transport economy and environmental specialist with adequate certificates and experience
 - Transport strategy elaboration experience (5 in 5 years, 1 city over 100 000Inhabitants)

Tendering -quality

- 40 %quality
 - 80% Strategy plan developing
 - 20% professional level, complexity, formal tasks
- Prague Strategic plan (mobility part) developing according to mobilityplan methodologies

„Strategic plan has basic vision, mobility plan shows the way“
JASPERS and Rupperechtmethodologies

Adequate developing for Pragueconditions

10-20 standardized pages

Expert evaluation panel

PR manager -marketing

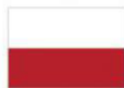
- Tendering through Regional manager PIT
- Brand
- P+ abbreviation
- www.poladprahu.cz
- „Pola_d Prahu“ campaign



Thank you for your attention



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



JAK SKUTECZNIE WYBRAĆ WYKONAWCĘ?

DOROTA COMBERSKA, CUPT

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

TYPOWY SCHEMAT ZAKUPU USŁUGI INTELEKTUALNEJ

Zamawiający
wskazuje problemy,
budżet i minimalne
oczekiwania

Oferenci proponują
autorskie metody

Zamawiający
wybiera metody

PRZYKŁAD KRYTERIÓW WYBORU (MFIPR 2021)

13.4.1 Opis kontekstu naukowo-badawczego badania: zamawiający dokonując oceny oferty w oparciu o przedmiotowe kryterium będzie brał pod uwagę, w kontekście realizacji celu badania, trafność przedstawienia kontekstu przedmiotowego badania w oparciu o teorię badawczą (przegląd publikacji związanych z zakresem badania, krajowe i zagraniczne badania ewaluacyjne lub społeczno-ekonomiczne) ze wskazaniem kwestii, które będą istotne dla realizacji celów badania – **do 10 pkt;**

13.4.2 Spójność koncepcji badawczej: zamawiający dokonując oceny oferty w oparciu o przedmiotowe kryterium będzie brał pod uwagę poprawność konstrukcji badania - zachowanie spójnego ciągu logicznego pomiędzy celami badania a źródłami danych, metodami i technikami badawczymi, analizą i wnioskowaniem, a także stopień, w jaki poszczególne elementy badania łączą się ze sobą umożliwiając realizację celów badania - **do 16 pkt;**

13.4.3 Trafność metodologii badania zaproponowanej przez Wykonawcę: zamawiający dokonując oceny oferty w oparciu o przedmiotowe kryterium będzie brał pod uwagę trafność doboru metod i technik badawczych, (w szczególności trafność doboru metod badawczych, o których mowa w części „Założenia metodologiczne badania” załącznika nr 1 do SIWZ oraz ewentualnie dodatkowych metod zaproponowanych przez wykonawcę wraz z uzasadnieniem celowości ich zastosowania), z uwzględnieniem zasad triangulacji metodologicznej - **do 20 pkt;**

PRZYKŁAD KRYTERIÓW WYBORU (CUPT 2021)

3.2. W kryterium „**Koncepcja realizacji badania**” ocena zostanie dokonana w skali punktowej od 0 pkt do 65 pkt, na podstawie przedstawionego przez Wykonawcę wraz z Ofertą dokumentu „**Koncepcja realizacji badania**”. Przy ocenie brane pod uwagę będą poniższe podkryteria:

1) **Koncepcja badania** -maksymalna liczba -21 pkt.

1.1) **użyteczność i efektywność zaproponowanej koncepcji badania uwzględniającej cele planowanej analizy:**

17 pkt -przedstawiona koncepcja badania będzie zawierała spójny model badania adekwatny do jego celów, uwzględniający dotychczasowe wyniki badań oraz użyteczne zakresy danych do wykorzystania na każdym etapie badania wraz z opisem realnego sposobu ich pozyskiwania, który w konsekwencji pozwoli na rzetelne podsumowanie badania;

5 pkt -przedstawiona koncepcja badania będzie zawierała model badania adekwatny do jego celów, ale nie zawierający wszystkie aspekty celów szczegółowych badania, uwzględniający dotychczasowe wyniki badań oraz użyteczne zakresy danych do wykorzystania na każdym etapie badania wraz z opisem realnego sposobu ich pozyskiwania, który w konsekwencji pozwoli na rzetelne podsumowanie badania;

0 pkt -przedstawiona koncepcja badania jest niespójna i/lub niekompletna i nie wystarczająco szczegółowa i/lub nie uwzględnia wszystkich elementów wyszczególnionych w SOPZ, efekty pracy są nieużyteczne i niespełniające oczekiwań Zamawiającego;

1.2) **zaproponowanie dodatkowych pytań badawczych lub modyfikacja/uszczegółowienie pytań badawczych.** Ocenie będą podlegały dwa pierwsze -dodatkowe pytania badawcze. Nie będą podlegały ocenie pytania stanowiące jedynie modyfikację czy uszczegółowienie pytań wskazanych przez Zamawiającego w SOPZ;

4 pkt (za 2 pytania) -maksymalna liczba punktów za 1 dodatkowe pytanie badawcze (2 pkt.) zostanie przyznana pytaniu, które będzie dotyczyć nowego zagadnienia badawczego lub będzie stanowić modyfikację/uszczegółowienie pytania badawczego Zamawiającego, użyteczną z punktu widzenia osiągnięcia celów badania i zostanie uzupełnione o przekonujące uzasadnienie zastosowania pytania z punktu widzenia osiągnięcia celów analizy.

0 pkt -brak dodatkowych pytań lub pytania badawcze nieużyteczne z punktu widzenia osiągnięcia celów badania i/lub nie zostaną uzupełnione o przekonujące uzasadnienie zastosowania pytania z punktu widzenia osiągnięcia celów analizy.

PRZYKŁAD KRYTERIÓW WYBORU (CUPT 2021)

2) **Metodologia badania (metody i techniki badawcze)** –maksymalna liczba -28 pkt. W tym podkryterium Zamawiającyoceni poniższeelementy:

2.1) **powiązanie pytań badawczych z metodami i technikami badawczymi:**

12 pkt -pytaniom badawczym zostaną trafnie przyporządkowane metody badawcze zapewniające triangulację metodologiczną wraz z przedstawieniem uzasadnienia metodycznego i operacyjnego (zgodnego z nurtem naukowym biorąc pod uwagę możliwości i ograniczenia w kontekście tematyki badania i respondentów) dla wyboru konkretnych metod służących udzieleniu odpowiedzi na poszczególne pytania badawcze oraz osiągnięciu celów badania;

6 pkt -pytaniom badawczym zostaną przyporządkowane metody badawcze zapewniające triangulację metodologiczną. Wykonawca w sposób częściowy przedstawi uzasadnienie metodyczne i operacyjne (zgodnego z nurtem naukowym biorąc pod uwagę możliwości i ograniczenia w kontekście tematyki badania i respondentów) dla wyboru konkretnych metod służących udzieleniu odpowiedzi na poszczególne pytania badawcze przez co Zamawiający nie będzie miał pewności czy zostaną osiągnięte cele badania;

0 pkt -pytaniom badawczym zostaną przyporządkowane metody badawcze, które w całości lub części nie zapewniają triangulacji metodologicznej. Wykonawca nie przedstawi w ogóle uzasadnienia metodycznego i operacyjnego ((zgodnego z nurtem naukowym biorąc pod uwagę możliwości i ograniczenia w kontekście tematyki badania i respondentów) dla wyboru konkretnych metod służących udzieleniu odpowiedzi na poszczególne pytania badawcze przez co nie zostaną osiągnięte cele badania w ogóle lub tylko w części;

PRZYKŁAD KRYTERIÓW WYBORU (CUPT 2021)

2.2) koncepcja analiz:

8 pkt –Wykonawca przedstawia spójną koncepcję przeprowadzenia analiz wraz ze wskazaniem uwzględnionych w analizie źródeł danych (np. skąd pozyska dane, czy dane są możliwe do pozyskania i czy są rzetelne z punktu widzenia powszechnej naukowo metodyki badań i analiz, czy i w jakim stopniu analizy będą rzetelne z punktu widzenia metodyki badań i analiz).

4 pkt –Wykonawca przedstawia koncepcję przeprowadzenia analiz ale przedstawiony opis koncepcji nie dostarcza Zamawiającemu wyczerpującej i kompletnej odpowiedzi, jak Wykonawca przeprowadzi analizy (np. skąd pozyska dane, czy dane są możliwe do pozyskania i czy są rzetelne z punktu widzenia powszechnej naukowo metodyki badań i analiz, czy i w jakim stopniu analizy będą rzetelne z punktu widzenia metodyki badań i analiz). Oferta zawiera koncepcję przeprowadzenia analiz wraz ze wskazaniem uwzględnionych w analizie źródeł danych. Wskazana koncepcja przeprowadzenia analizy jest w części użyteczne z punktu widzenia celów badania tj. nie pokrywa wszystkich aspektów wskazanych w celach i pytaniach badawczych.

0 pkt –przedstawiony opis koncepcji analizy jest niespójny i niekompletny. Nie spełnia oczekiwań Zamawiającego w kontekście uzyskania rzetelnych (w rozumieniu naukowym odnośnie poprawności metodyki prowadzenia badań i analiz) odpowiedzi na cele badania tj. nie pokrywa wszystkich aspektów wskazanych w celach i pytaniach badawczych.

2.3) opis sposobu docierania do respondentów, przewidywanych problemów oraz sposobów przeciwdziałania im:

8 pkt –maksymalną liczbę punktów uzyska oferta, która według Zamawiającego będzie zawierała użyteczny opis skutecznego sposobu zapewnienia wymaganego responseratedla badań ilościowych oraz sposobów dotarcia do respondentów w badaniach jakościowych;

3 pkt –oferta zawiera opis ale według Zamawiającego nie jest on wystarczająco rozwinięty i szczegółowy, dlatego nie spełnia on oczekiwań wykonawcy w kontekście skutecznego sposobu zapewnienia wymaganego responserate dla badań ilościowych oraz sposobów dotarcia do respondentów w badaniach jakościowych;

0 pkt –oferta zawiera opis, który jest niekompletny i nierzetelny. Zamawiający na podstawie opisu nie jest w stanie ocenić czy Wykonawca zastosuje skuteczne sposoby zapewnienia wymaganego responseratedla badań ilościowych oraz sposobów dotarcia do respondentów w badaniach jakościowych;

PRZYKŁAD KRYTERIÓW WYBORU (CUPT 2021)

3) **Organizacja badania** –maksymalna liczba 16 punktów.

3.1) **Identyfikacja ryzyk:**

10 pkt -trafnie zostaną zidentyfikowane potencjalne obszary ryzyka związane z wykorzystaniem poszczególnych metod/technik badawczych/analitycznych, a opisane sposoby ich neutralizacji zostaną uznane za skuteczne biorąc pod uwagę wiedzę naukową, kontekst społeczno-prawny a także specyfikę i dostępność respondentów wskazanych przez Oferenta do przedmiotowego zamówienia ;

5 pkt -trafnie zostaną zidentyfikowane potencjalne obszary ryzyka związane z wykorzystaniem poszczególnych metod/technik badawczych/analitycznych, a opisane sposoby ich neutralizacji zostaną uznane za nie skuteczne biorąc pod uwagę wiedzę naukową i/lub kontekst społeczno-prawny i/lub specyfikę czy dostępność respondentów wskazanych przez Oferenta do przedmiotowego zamówienia;

0 pkt -częściowo zostaną zidentyfikowane potencjalne obszary ryzyka związane z wykorzystaniem poszczególnych metod/technik badawczych/analitycznych, a opisane sposoby ich neutralizacji zostaną uznane za nieskuteczne biorąc pod uwagę wiedzę naukową i/lub kontekst społeczno-prawny i/lub specyfikę czy dostępność respondentów wskazanych przez Oferenta do przedmiotowego zamówienia;

3.2) **harmonogram badania oraz podział zadań pomiędzy członków zespołu -0 do 3 pkt** (tygodniowy harmonogram badania);

3.3) **opis roli eksperta (członka zespołu badawczego) i jego zaangażowania na poszczególnych**

etapach badania -0 do 3 pkt (użyteczny opis roli eksperta, tj. wskazano w odniesieniu do każdego z etapów badania rolę i zakres prac eksperta adekwatnie do jego kompetencji i doświadczenia)

PRZYKŁAD OCZEKIWAŃ DOTYCZĄCYCH OFERTY (MFIPR 2021)

8.11.8 opis sposobu realizacji badania, zawierający:

- 8.11.8.1 opis kontekstu naukowo-badawczego badania wraz ze wskazaniem kwestii istotnych dla realizacji celów badania; w tym przegląd publikacji związanych z zakresem badania, krajowe i zagraniczne badania ewaluacyjne lub społeczno-ekonomiczne
- 8.11.8.2 opis sposobu powiązania elementów badania (koncepcja badawcza), odpowiadający celom i założeniom badania, zawierający dopasowanie poszczególnych technik gromadzenia i analizy danych do wszystkich pytań badawczych i celów badania. Odpowiedź na każde pytanie musi zostać przygotowana w oparciu o co najmniej dwa różne źródła danych;
- 8.11.8.3 opis sposobu realizacji metod badawczych, o których mowa w części „Założenia metodologiczne badania” załącznika nr 1 do SWZ (należy przedstawić opis odrębnie dla każdej metody) oraz opis dodatkowych metod badawczych zaproponowanych przez Wykonawcę z uzasadnieniem celowości ich zastosowania (ocenie poddane zostaną dwie pierwsze metody wskazane przez Wykonawcę);

PRZYKŁAD OCZEKIWAŃ DOTYCZĄCYCH OFERTY (CUPT 2021)

Dokument „Koncepcja realizacji badania” –zawierający co najmniej:

6.1) Szczegółowy opis koncepcji organizacji badania oraz sposobu powiązania poszczególnych elementów badania prowadzących do realizacji celu badania –Wykonawca zawrze opis koncepcji organizacji badania, w której w przejrzysty i logiczny sposób przedstawi relacje i zależności pomiędzy poszczególnymi elementami badania. W OPZ, przedstawione zostały poszczególne elementy badania, przy czym Zamawiający nie precyzuje szczegółowej koncepcji organizacji badania –pozostaje w tym zakresie otwarty na propozycję Wykonawcy. Przedstawiony w dokumencie opis koncepcji organizacji badania Powinien dostarczyć Zamawiającemu odpowiedzi, jak Wykonawca przeprowadzi przedmiotowe badanie. Zawarta w opisie koncepcja organizacji badania powinna być kompletna i szczegółowa, logiczna, tj. uwzględniać relacje i zależności(w tym sekwencyjność, równoległość, komplementarność, itp.) pomiędzy wszystkimi elementami badania. Ponadto powinna być realna i użyteczna dla Zamawiającego w kontekście celów wskazanych w OPZ;

6.2) Szczegółowy opis wszystkich metod i technik analizy danych i dopasowanie ich do zagadnień badawczych – dokument powinien wykazać trafności zaproponowanych metod badawczych, tj. potwierdzać, że wskazane metody pozwolą scharakteryzować zjawiska będące Przedmiotem zamówienia. Propozycje muszą odpowiadać celom szczegółowym badania opisanym w SOPZ. Należy podkreślić, że metody dodatkowe powinny być efektywne kosztowo tzn. nie powinny nadmiernie podwyższać kosztów badania (nie będą przyznawane punkty jeśli ten sam efekt można osiągnąć w tańszy sposób).

6.3) Szczegółowy harmonogram w formie wykresu Gantt’aprzedstawiający poszczególne kamienie milowe niezbędne do zrealizowania usługi.

DOBRE UZASADNIENIE OFERT – ZGODNIE Z KRYTERIAMI

Sposób realizacji zamówienia, w tym:	55	
Opis kontekstu naukowo-badawczego badania: zamawiający będzie brał pod uwagę, w kontekście realizacji celu badania, trafność ¹ przedstawienia kontekstu przedmiotowego badania w oparciu o teorię badawczą (przegląd publikacji związanych z zakresem badania, krajowe i zagraniczne badania ewaluacyjne lub społeczno-ekonomiczne) ze wskazaniem kwestii, które będą istotne dla realizacji celów badania– do 6 pkt	6	Wykonawca dokonał przeglądu literatury pod kątem definicji i i teorii SMART CITY, przedstawił ewolucję koncepcji SMART CITY z uwzględnieniem stanowiska Unii Europejskiej. Przedstawiony został także przegląd badań, omówiona została również rola administracji publicznej we wdrażaniu koncepcji SMART CITY. Kontekst naukowo-badawczy uwzględnia obszary funkcjonalne miast, zaś koncepcja SMART CITY została powiązana z procesami urbanizacyjnymi. Wykonawca zaprezentował wstępny przegląd dokumentów oraz działań krajowych, a także skróty opis działań w ramach V4. Przytoczone zostały przykłady działań także w ramach polityki spójności. Całość dokonanego opisu kontekstu naukowo-badawczego zwieńczona jest opisem wniosków z dokonanego wstępnego przeglądu dla dalszej analizy zagadnienia SMART CITY w ramach badania.
Spójność koncepcji badawczej: zamawiający będzie brał pod uwagę poprawność konstrukcji badania – zachowanie spójnego ciągu logicznego pomiędzy celami badania a źródłami danych, metodami, technikami, narzędziami badawczymi, analizą i wnioskowaniem, a także stopień w jaki poszczególne elementy badania łączą się ze sobą umożliwiając realizację celów badania oraz opis sposobu realizacji koncepcji badawczej, o której mowa w pkt.4 ust. 1 załącznika nr 1 do SIWZ - do 15 pkt	12	Wykonawca oparł budowę koncepcji badawczej o zidentyfikowane (w części dot. kontekstu badania) wyzwania dot. koncepcji SMART CITY w kontekście badania. W ten sposób wypracowana została autorska rama analityczna, której szczegółowy opis prezentuje opis procedury analityczno-badawczej. Całość opisu koncepcji jest klarowna i mocno rozbudowana, prezentując ciąg logiczny pomiędzy wszystkimi elementami badania, co pozwala stwierdzić jej spójność. Szczegółowo opisany został proces wyszukiwania i wyboru rozwiązań a następnie ich oceny i identyfikacji jako dobrej praktyki (w oparciu o opisane kryteria). Zaproponowano także własny opis dobrych praktyk, w nawiązaniu do propozycji katalogu określonej w SOPZ. Podkreślono, że w analizie uwzględnione zostaną małe i średnie miasta oraz laboratoria miejskie. Brakuje jednak opisu i uzasadnienia wyboru podobszarów w ramach 6 obszarów nieobjętych pełną analizą.
Trafność metodologii badania zaproponowanej przez Wykonawcę: zamawiający będzie brał pod uwagę trafność doboru metod, narzędzi i technik badawczych (w szczególności szczegółowy opis sposobu realizacji metod badawczych, o których mowa w pkt.4 ust.2 załącznika nr 1 do SIWZ oraz ewentualnie dodatkowych metod zaproponowanych przez wykonawcę) z uwzględnieniem zasad triangulacji metodologicznej, wraz z uzasadnieniem ich zastosowania - do 15 pkt	15	Metodologię zaproponowaną przez Wykonawcę należy uznać za trafną. Wykonawca dokonał szczegółowego opisu wszystkich metod badawczych. Zaproponowane zostały także 2 metody dodatkowe: badania etnograficzne dla tych wybranych 10 dobrych praktyk (przedstawiony został ich bardzo dokładny opis, wraz ze wskazaniem sposobu realizacji i czasem przeznaczonym na realizację każdego badania oraz wykorzystaniem lokalnych ekspertów w przypadku braku możliwości samodzielnej realizacji tej metody ze względu na epidemię COVID-19) oraz warsztaty online z udziałem międzynarodowych ekspertów (3 grupy przedstawicieli/ekspertów z różnych krajów w tym przedstawiciele JST w języku angielskim; nie określono jednak, ile warsztatów ma zostać przeprowadzonych).

UWAGA! NIEJASNOŚĆ POJĘCIA SUMP

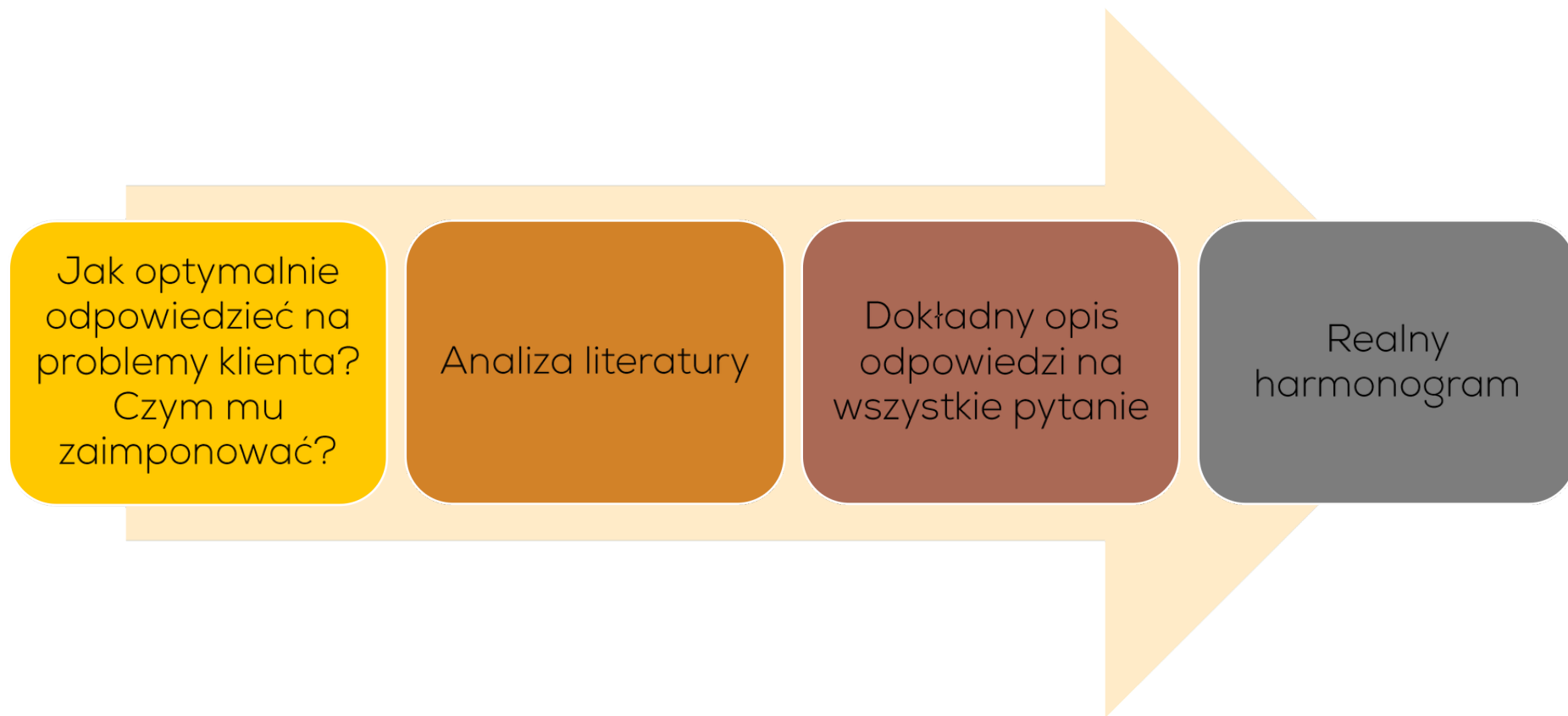
Wykonawca powinien w ciągu ostatnich 5 lat, a jeśli jego okres działalności jest krótszy – to w tym okresie, przygotować co najmniej trzy analizy, dotyczące transportu, z których każda:

- miała wartość przynajmniej [75% planowanego budżetu];

oraz z których:

- przynajmniej dwie zawierały badania jakościowe na próbie przynajmniej 20 osób;
- przynajmniej dwie zawierały badania ilościowe na próbie przynajmniej 250 osób;
- przynajmniej jedna obejmowała konsultacje społeczne;
- przynajmniej dwie dotyczyły również transportu publicznego;
- przynajmniej jedna uwzględniała kwestie interakcji między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym;
- żadna nie była studium wykonalności, Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Analizą kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych w rozumieniu Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

SCHEMAT PRZYGOTOWANIA OFERTY



WADY I ZALETY ZAPROPONOWANEGO PODEJŚCIA



Wykonawca „sam na siebie ukreca bat”, ale realnie do swoich kompetencji

Dokładnie opisana jest specyfikacja odpowiedzi na poszczególne pytania lub wykonania poszczególnych elementów, bez nadmiernego regulowania po stronie zamawiającego

Nie ma ryzyka przeregulowania

Zamawiający musi ocenić realność ofert
i musi mieć do tego kompetencje

Oceny muszą zostać wyczerpująco uzasadnione

Ryzyko KIO... ale rzadko przy tych budżetach!



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



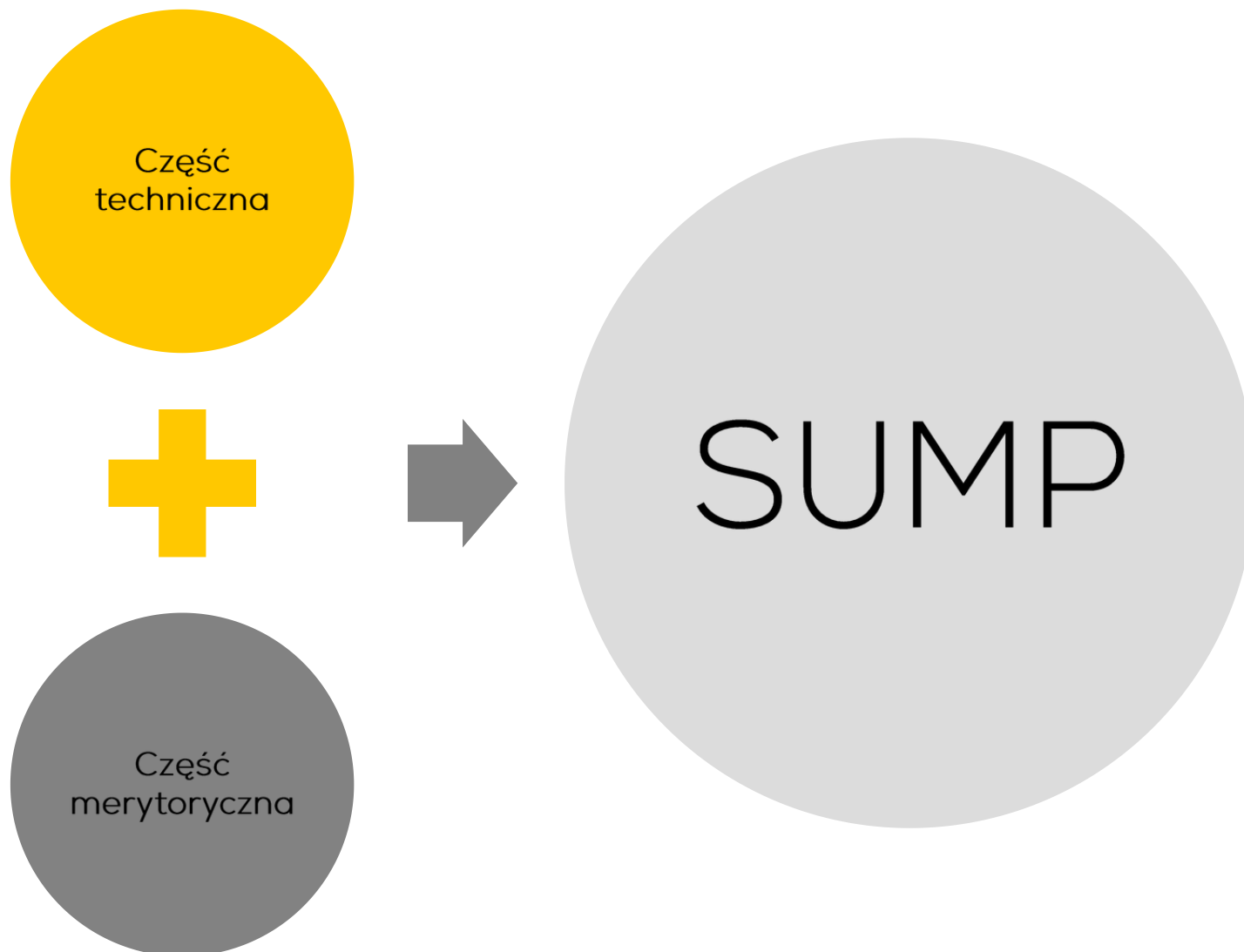
WOLAŃSKI



JAK ODBIERAĆ SUMP

MICHAŁ BABICKI

CO ODBIERAMY ?





Część techniczna

CZĘŚĆ TECHNICZNA

Pliki w
wyspecyfikowanych
formatach – tekst,
informacja
przestrzenna



Możliwość
wykorzystania przy
innych
opracowaniach



Potencjalne
zmniejszenie kosztów
opracowań
towarzyszących



Budowa bazy wiedzy
po stronie
Zamawiającego

CZĘŚĆ TECHNICZNA

Wyspecyfikowane
analizy / pytania

W opracowaniu
powinniśmy znaleźć
odpowiedzi na
pytania analityczne

Przedstawiony
wachlarz
potencjalnych
rozwiązań

Obranie najbardziej
optymalnej ścieżki
działania

CZĘŚĆ TECHNICZNA

Czytelność



Czytelny układ dokumentu – podział na rozdziały, brak języka specjalistycznego



Większa akceptacja – mniej uwag do dokumentu



Łatwość przedstawiania na konsultacjach społecznych

CZĘŚĆ TECHNICZNA

Szata graficzna

```
graph TD; A[Szata graficzna] --> B[Wzmocnienie prezentowanych treści]; B --> C[Profesjonalny dokument]; C --> D[Dobre „sprzedanie” produktu];
```

Wzmocnienie prezentowanych treści

Profesjonalny dokument

Dobre „sprzedanie” produktu



Część merytoryczna

DOKUMENT SUMP

Dokument spójny
(logiczny)
wewnętrzne

Poszczególne
elementy są ze
sobą spójne

Prowadzi do pytań
na które staramy
się znaleźć
odpowiedź

Jest realny – nie
stanowi zbioru
życzeń i pragnień

DOKUMENT SUMP

Realna diagnoza +
SWOT z krytyczną
oceną – wnioski

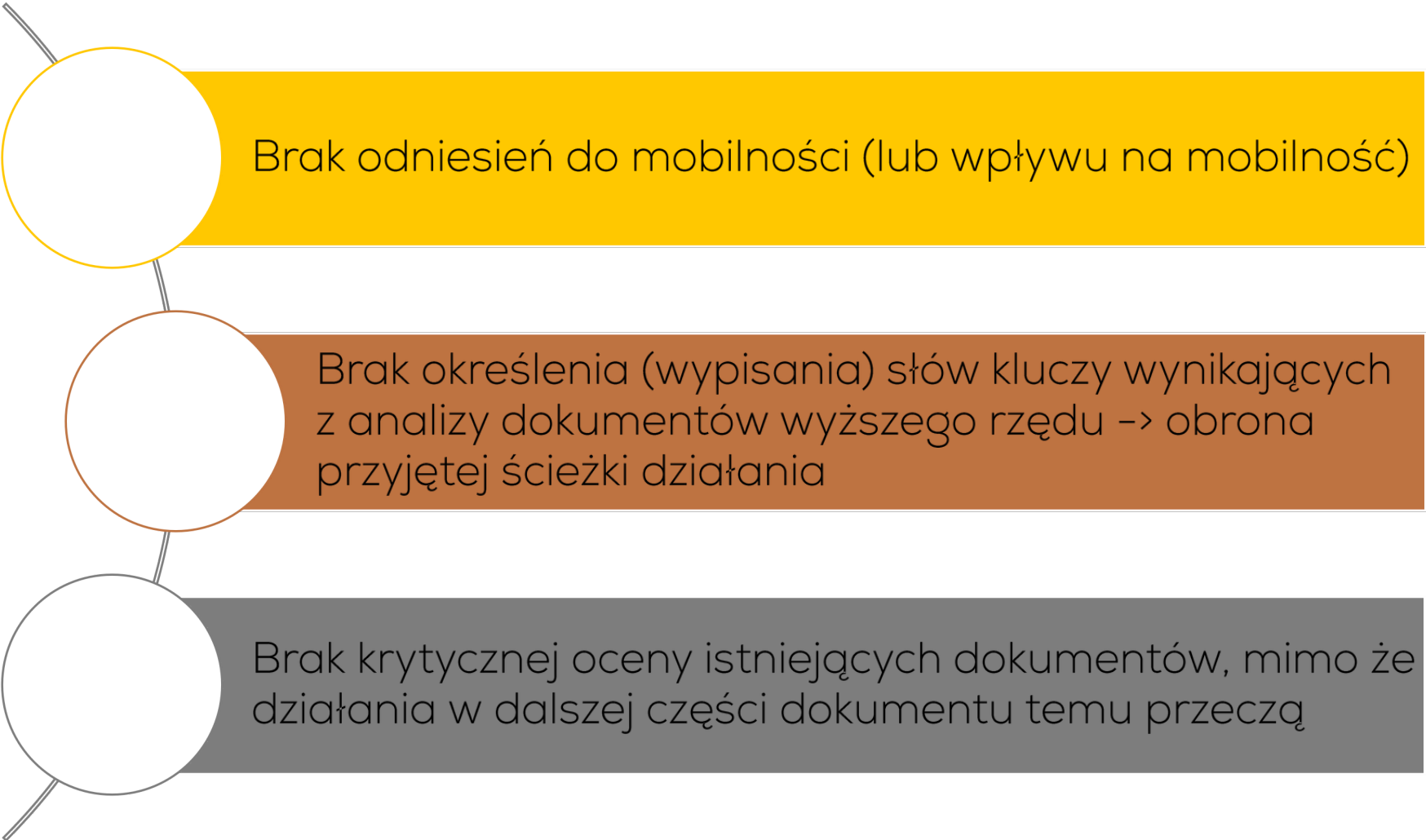
Wskaźniki
(diagnoza, scenariusz,
wizja, pakiet działań)

Logika
dokumentu
= Logika
zmiany

Realne scenariusze
działania i wizja
(odpowiedź na
diagnozę i SWOT)

Pakiet działań
(odpowiedź na
diagnozę i SWOT,
scenariusz i wizję)

DIAGNOZA – CZĘŚĆ ANALITYCZNA

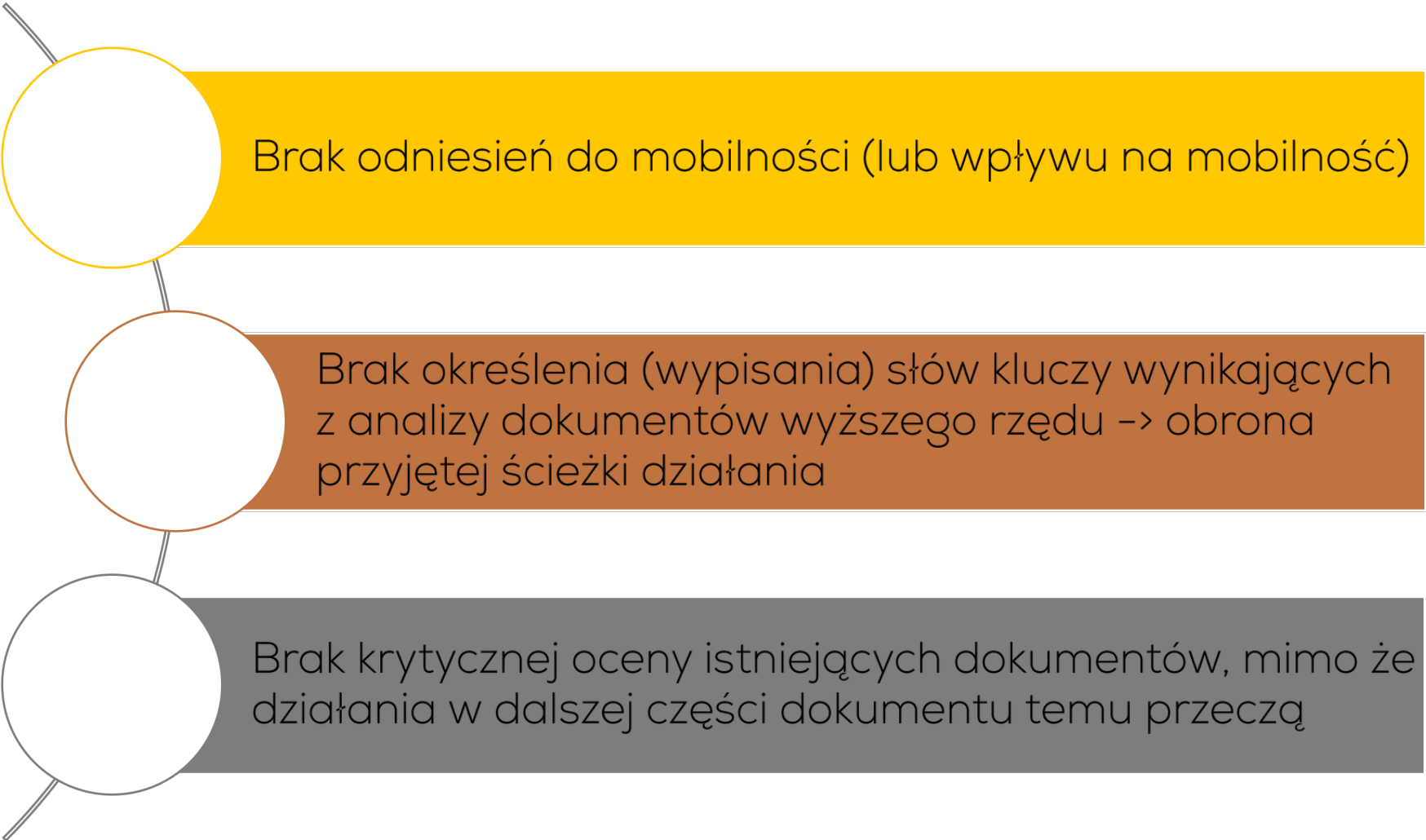


Brak odniesień do mobilności (lub wpływu na mobilność)

Brak określenia (wypisania) słów kluczy wynikających z analizy dokumentów wyższego rzędu -> obrona przyjętej ścieżki działania

Brak krytycznej oceny istniejących dokumentów, mimo że działania w dalszej części dokumentu temu przeczą

DIAGNOZA – CZĘŚĆ ANALITYCZNA



Brak odniesień do mobilności (lub wpływu na mobilność)

Brak określenia (wypisania) słów kluczy wynikających z analizy dokumentów wyższego rzędu -> obrona przyjętej ścieżki działania

Brak krytycznej oceny istniejących dokumentów, mimo że działania w dalszej części dokumentu temu przeczą

DIAGNOZA/SWOT – PODSUMOWANIE

Stanowi jedną z podstaw/uzasadnienia kierunków działań

Brak logiki – związków przyczynowo-skutkowych

Brak spójnego podsumowania wskazującego na najważniejsze problemy – wzajemnie wykluczające się wnioski

Brak myślenia mobilnościowego

SCENARIUSZE I WIZJA

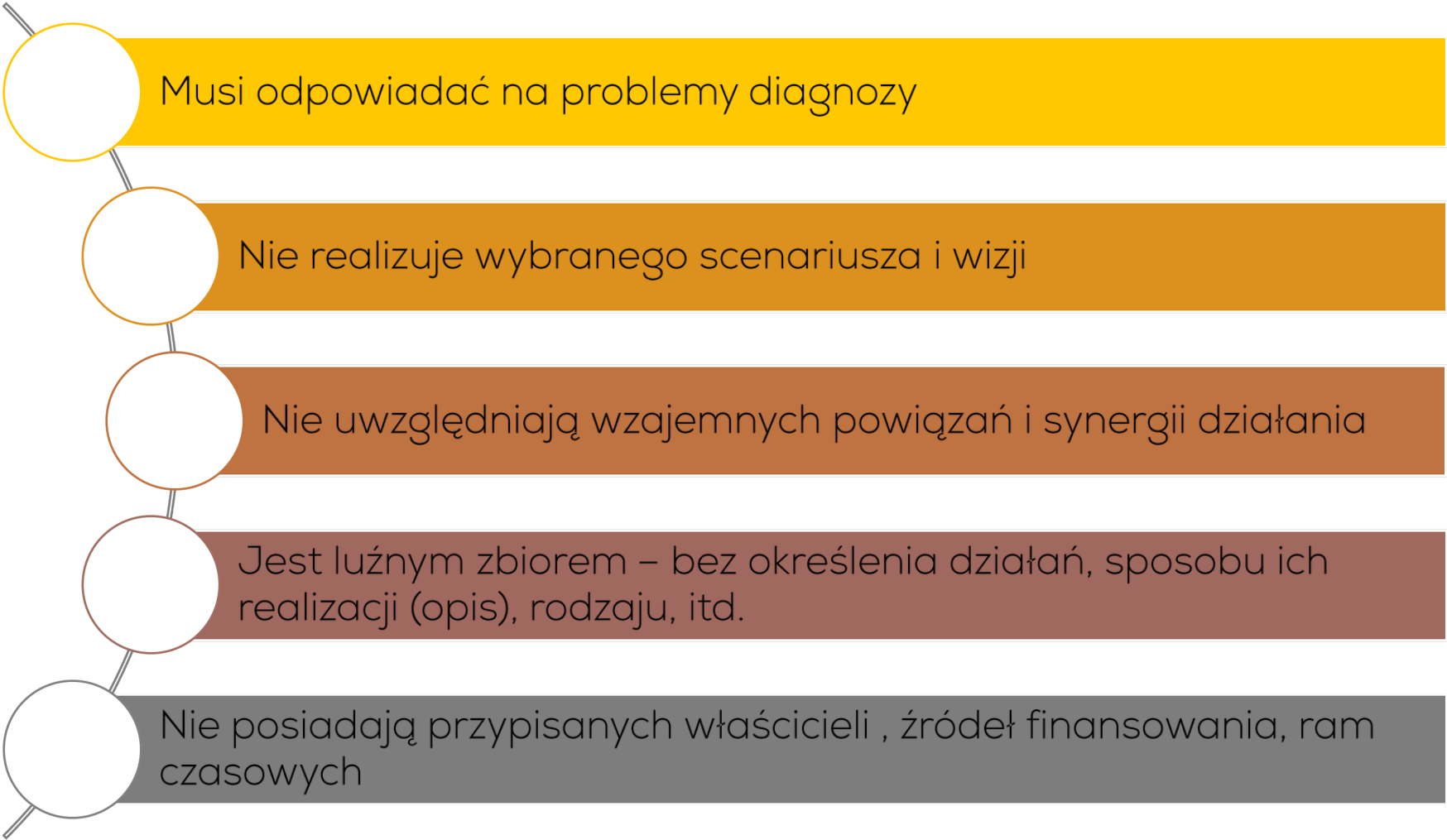
Nie opierają się na
diagnozie i jej wynikach

Nie stanowią „realnych”
symulacji/przewidywań

Wybrany scenariusz
nie stanowi podstawy
do dalszych działań –
wizja nie odzwierciedla
scenariusza

Jest ich 2...

PAKIET DZIAŁAŃ



Musi odpowiadać na problemy diagnozy

Nie realizuje wybranego scenariusza i wizji

Nie uwzględniają wzajemnych powiązań i synergii działania

Jest luźnym zbiorem – bez określenia działań, sposobu ich realizacji (opis), rodzaju, itd.

Nie posiadają przypisanych właścicieli , źródeł finansowania, ram czasowych

WSKAŹNIKI

Brak wskaźników
środowiskowych

Przewaga
wskaźników produktu
nad rezultatu

Odnoszą się do
efektów działań, na
które nie mamy
wpływu

Brak opisu
wskaźników (np.
załącznik dla SUMP) –
dlaczego ten
wskaźnik

DOKUMENT SUMP – BRAK POWIĄZAŃ – SKUTEK

Realna diagnoza +
SWOT z krytyczną
oceną – wnioski

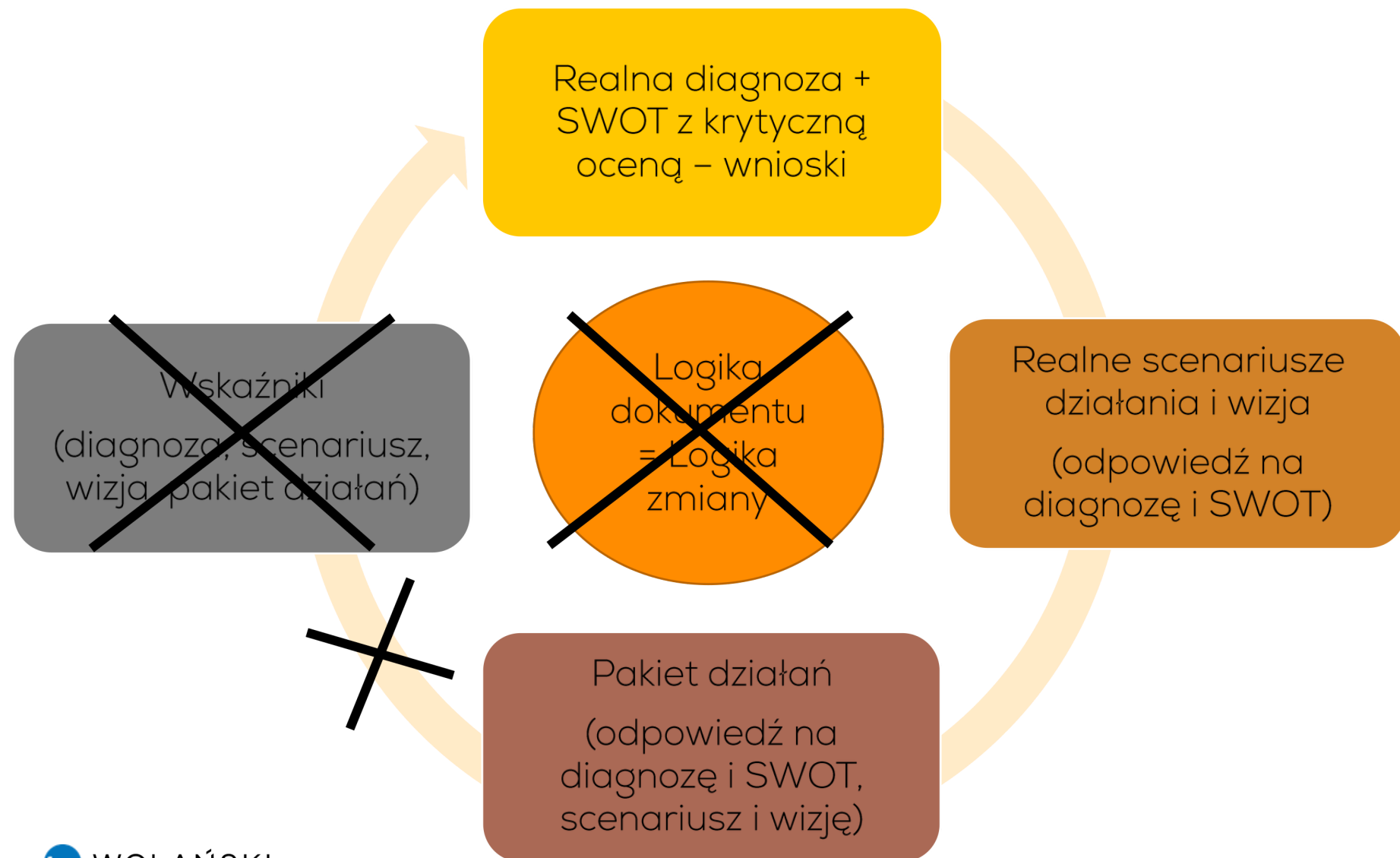
~~Wskaźniki
(diagnoza, scenariusz,
wizja, pakiet działań)~~

~~Logika
dokumentu
= Logika
zmiany~~

~~Realne scenariusze
działań i wizja
(odpowiedź na
diagnozę i SWOT)~~

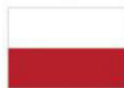
~~Pakiet działań
(odpowiedź na
diagnozę i SWOT,
scenariusz i wizję)~~

DOKUMENT SUMP – BRAK POWIĄZAŃ – SKUTEK





Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



TYPOWE BŁĘDY PRZYGOTOWANIA SUMP

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

MICHAŁ BABICKI

SUMP BEZ ZAANGAŻOWANIA INTERESARIUSZY

Przygotowywany przez jeden wydział

Tylko gotowe produkty opiniowane przez partnerstwo

Brak uwzględnienia opinii osób zarządzających

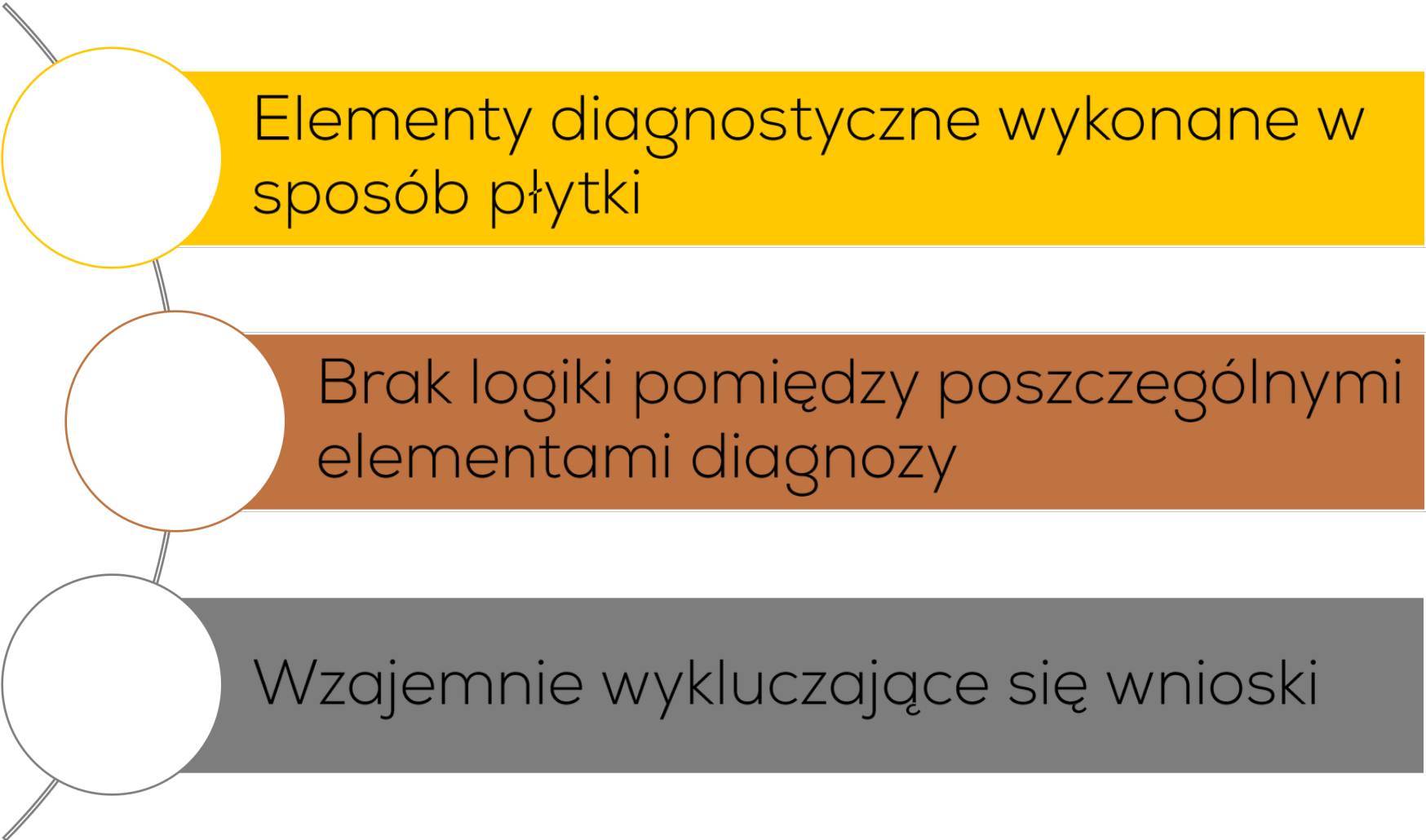
SUMP BEZ KOORDYNACJI

Poszczególne części przygotowywane
poszczególne jednostki/osoby

Brak wiedzy o poszczególnych działaniach
poszczególnych jednostek

Brak koordynatora/jednostki
koordynującej

DIAGNOZA

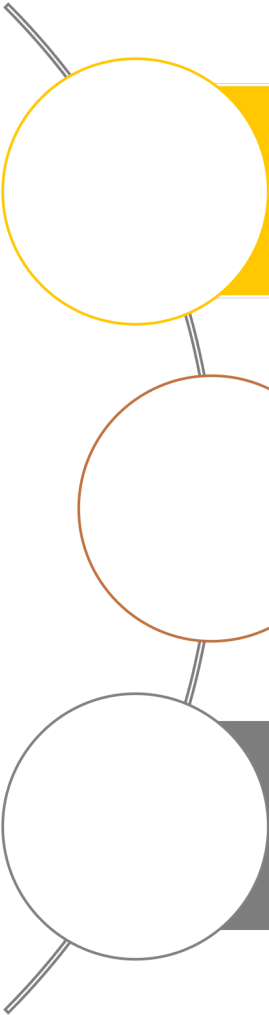


Elementy diagnostyczne wykonane w sposób płytki

Brak logiki pomiędzy poszczególnymi elementami diagnozy

Wzajemnie wykluczające się wnioski

BRAK LOGIKI ZMIANY W DOKUMENCIE



Obrane kierunki działań nie są wynikiem przeprowadzonych analiz

Brak uzasadnień podejmowanych działań

Brak działań komplementarnych – brak synergii

OBRAZ/ODBIÓR DOKUMENTU

Zbiór chaotycznie
poukładanych
inwestycji i działań

Brak wskazanej
ścieżki działania ->
odczucie braku
profesjonalizmu

Dokument pisany
bez „wiary” na
jakikolwiek zmiany
-> „półkownik”

WDROŻENIE



Brak możliwości właściwego adresowania działań/kierunków – chaos decyzyjny

Wydłużający się proces realizacji inwestycji, np. odkrycie przez inne jednostki istnienia SUMP

Problem z realizacją inwestycji – problem z informowaniem społeczności / brak wiedzy o SUMP



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Jak skutecznie przygotować SUMP

Pierwsze doświadczenia