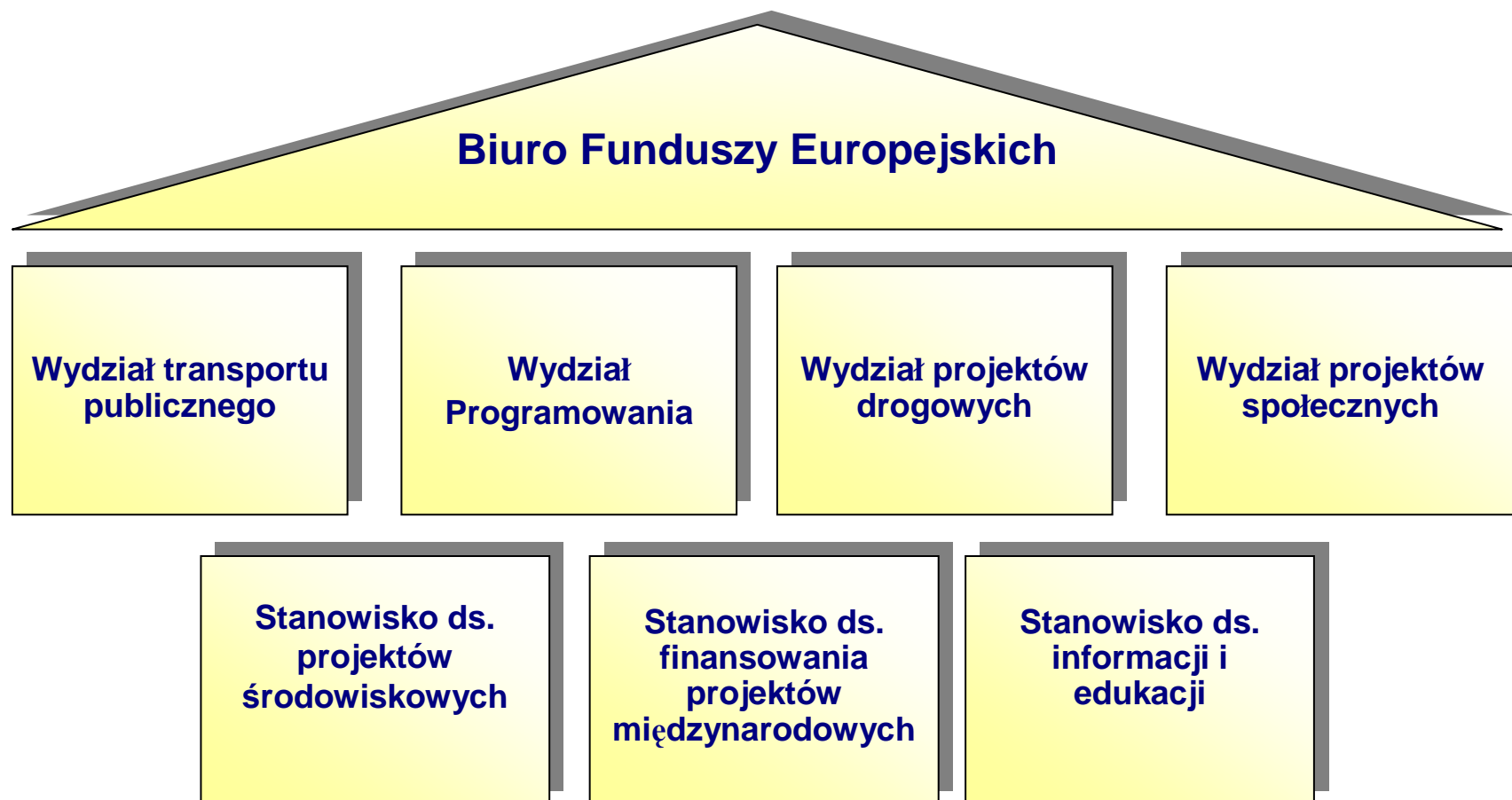


**Doświadczenia  
m.st. Warszawy w pierwszym  
naborze projektów do  
programu **URBACT II****



Katowice, 24 lutego 2009

# Biuro Funduszy Europejskich



# opracowanie projektów międzynarodowych

- projekty nieinwestycyjne
- projekty w ramach współpracy z miastami partnerskimi/ org. międzynarodowymi
- projekty interdyscyplinarne
- różni beneficjenci
- projekty finansowane z:
  - *funduszy pozastrukturalnych UE*
  - *funduszy krajowych/ europejskich*
- projekty inicjowane w dzielnicach, pomysły Eurokoordynatorów



# współpraca europejska a fundusze

- wielostronna współpraca międzynarodowa, czyli uczestniczenie Warszawy w działaniach międzynarodowych organizacji miast:
  - **EUROCITIES** – członkostwo w Komitecie Wykonawczym, wiceprzewodniczenie Grupie Roboczej Europejskiej Polityki Sąsiedztwa i Rozszerzenia,
  - **BaltMet** – Sieć Metropolii Bałtyckich,
  - **UCUE** – Unia Stolic Unii Europejskiej
- 25 dwustronnych umów o współpracy z miastami
- działania w Komisjach Integracji Europejskiej – Unii Metropolii Polskich oraz Związku Miast Polskich



# wybrane działania systemowe

- lobbing na rzecz Miasta w Unii Europejskiej i wobec instytucji krajowych
- uczestniczenie w projektach, sieciach i forach tematycznych oraz grupach roboczych organizacji miast
- realizowanie Europejskiej Polityki Sąsiedztwa i Rozszerzenia poprzez współpracę miast
- inicjowanie i tworzenie nowych programów i projektów międzynarodowych
- zbieranie i udostępnianie informacji o projektach dla komórek i jednostek organizacyjnych Miasta



# wybrane typy wsparcia ze strony BFE przy tworzeniu projektów

- organizacja szkoleń z zakresu tworzenia i realizacji projektów –
- pomoc w zapewnieniu „wkładu własnego” do projektów
- poszukiwanie partnerów zagranicznych do projektów warszawskich
- pomoc doradcza w przygotowaniu projektów
- upowszechnianie informacji o programach pomocowych:
  - *zbudowanie i prowadzenie podstrony internetowej Urzędu m.st. Warszawy („Informator europejski”) <http://um.warszawa.pl/europa/>*
  - *stworzenie i aktualizacja „**Mapy programów pomocowych**”*
  - *„**Fundusze Europejskie**” – newsletter BFE*





# projekt „Węzły miejskie” (URBAN HUBS)



## definicja

- **węzeł przesiadkowy** (*interchange, hub*)  
jest miejscem, w którym pasażerowie zmieniają środek transportu i/lub rodzaj transportu. Jest to także miejsce, w którym spotykają się różni przewoźnicy i środki transportu (transport indywidualny i zbiorowy).
- inna nazwa to multimodalny węzeł transportowy (komunikacyjny).





## czynniki węzłotwórcze

- stacja kolejowa
- stacja metra
- parking typu „Parkuj i Jedź” (P+R)
- dworzec autobusów regionalnych
- przecięcie głównych linii transportu publicznego
- centra dzielnic



## kilka tez na temat węzłów przesiadkowych

- Ukształtowanie sprawnych węzłów przesiadkowych jest niezwykle ważne dla sprawności całego systemu transportowego miasta.
- Przesiadanie się jest uciążliwe, gdy wiąże się z długim czasem oczekiwania i długą oraz niewygodną drogą pomiędzy platformami przystankowymi linii.
- Wygodna i szybka przesiadka może być niemal nieodczuwalna dla pasażera.
- W dużych i złożonych miejskich systemach transportowych nie da się zapewnić podróży bez przesiadek.



# strategiczne dokumenty m.st. Warszawy

- „Strategia rozwoju m.st. Warszawy do 2020 r.”:

*„Usprawnione zostaną węzły przesiadkowe” (...)*

*„Wybudujemy węzły przesiadkowe oraz system parkingów **Parkuj i Jedź**”*

- projekt „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego m.st. Warszawy”:

*„(...) usprawnienie węzłów przesiadkowych”*



# w praktyce...

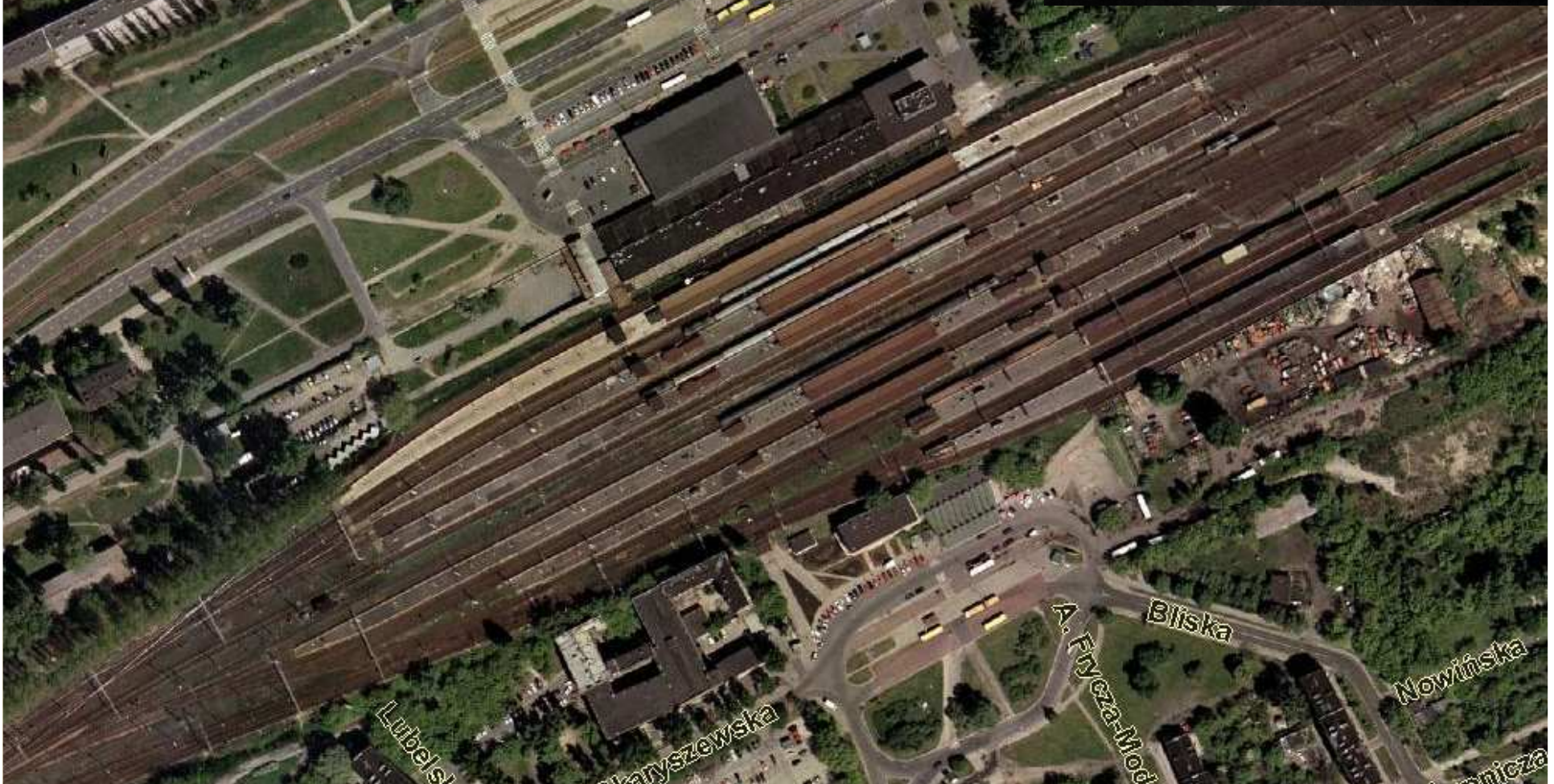


# diagnoza sytuacji w Warszawie

- źle zaprojektowane węzły przesiadkowe uniemożliwiają zwiększenie przesiadkowości w systemie transportowym miasta pomimo zachęt w taryfie (tanie bilety czasowe)
- bez zwiększenia przesiadkowości nie uda się utrzymać obecnego poziomu jakości transportu publicznego i wskaźnika finansowania transportu publicznego z budżetu miasta.







## cel badania węzłów

- uzyskanie rozkładu pieszego ruchu przesiadkowego (macierz ruchu) w kategoriach ilościowych i czasowych dla każdego węzła przesiadkowego
- obliczenie **Wskaźnika Integracji Węzła Przesiadkowego (WIWP)**





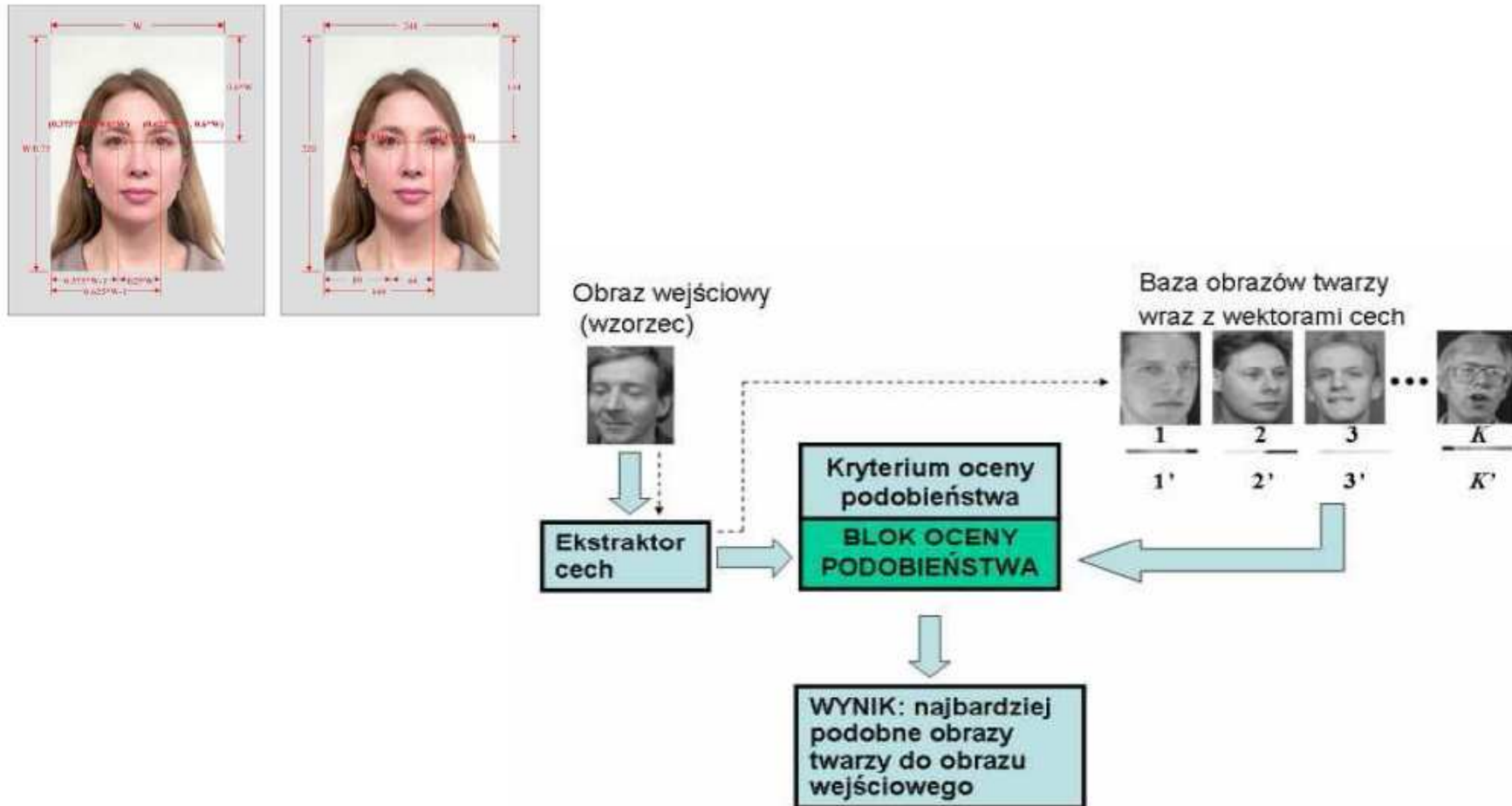
## techniki badawcze

1. **Obserwacja pasażerów** przez zespół badaczy:
  - 1 pasażer/ 1 obserwator,
  - trudności w obliczeniu potoku pasażerów.
2. **Analiza filmów** przez specjalistyczne systemy informatyczne (systemy wyszukiwania podobnych obrazów twarzy):
  - konieczność organizacji „scen” na wszystkich platformach przystankowych
  - uciążliwości dla pasażerów
  - brak polskich doświadczeń





# System rozpoznawania twarzy



## wyniki badania

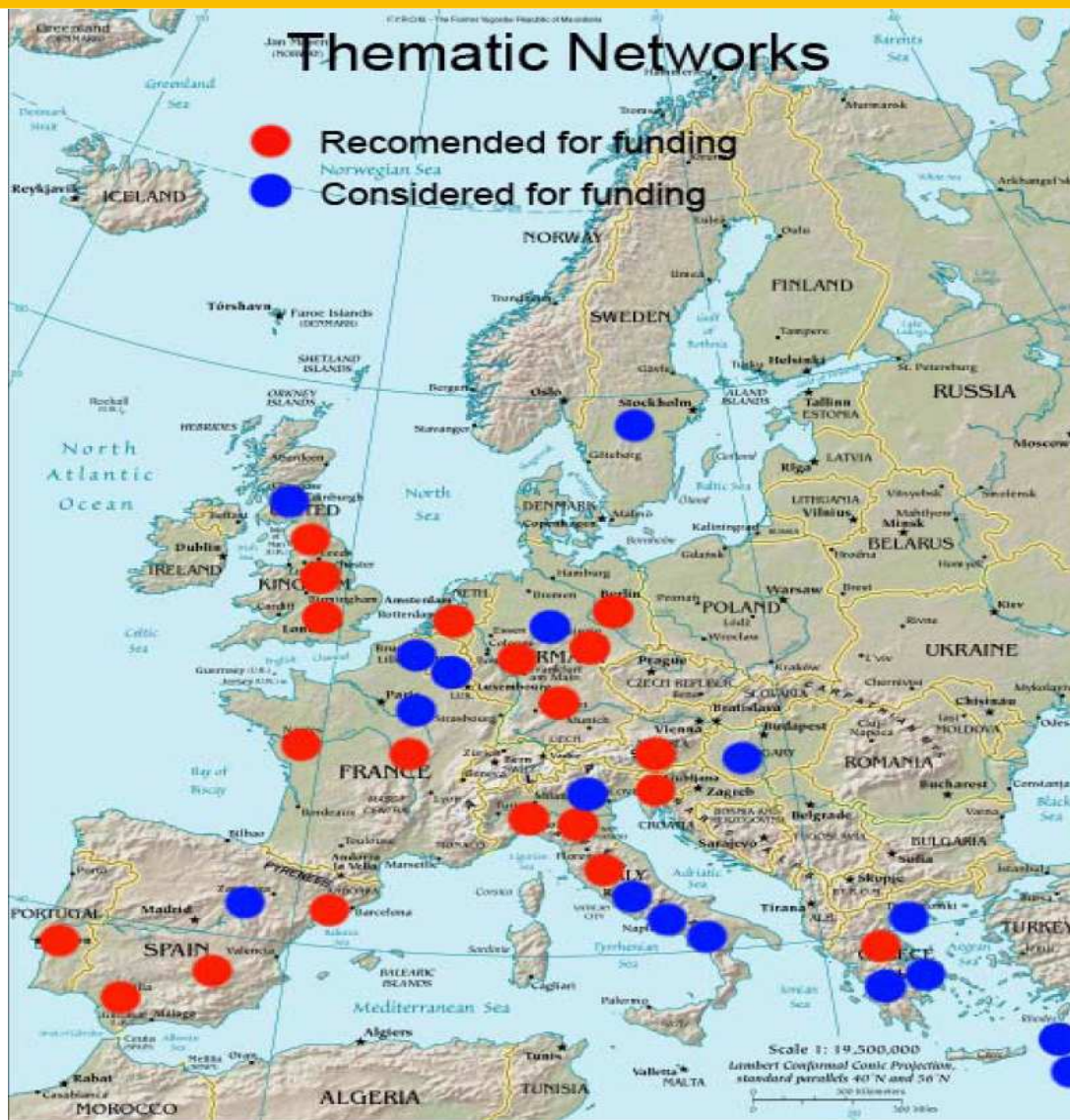
- A.** Zbiór rekordów, z których każdy zawiera pola:
  - Id twarzy,
  - Nr platformy przystankowej,
  - Kierunek ruchu (wejście, wyjście),
  - Czas (gg:mm:ss).
- B.** Wyliczenie macierzy ruchu wewnątrz węzła przesiadkowego
- C.** Wyliczenie strat czasu w węźle



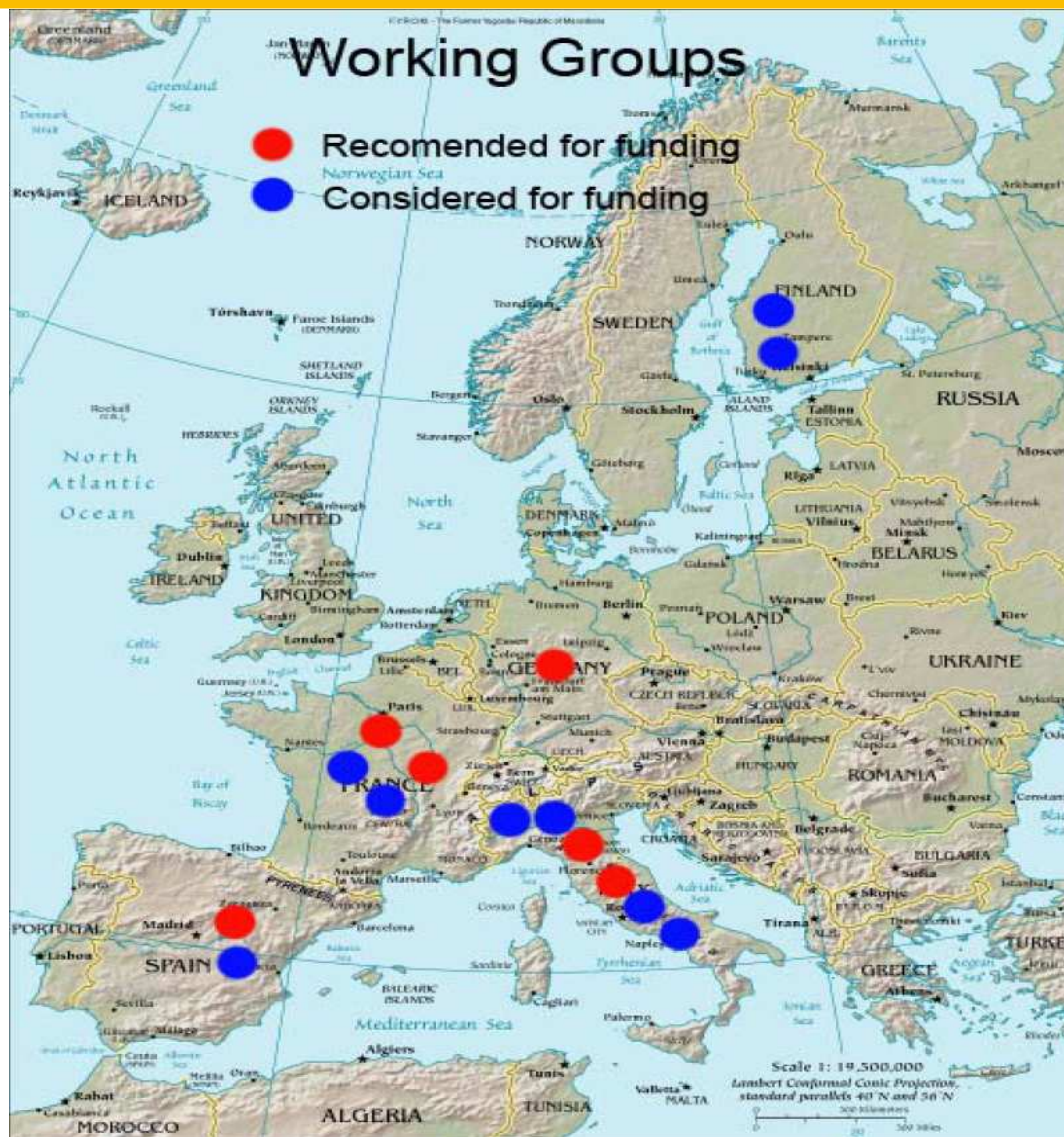


## wyniki pierwszego naboru URBACT II...









## dobre praktyki

- odpowiednio wcześnie skonsultować pomysł
- zorganizować spotkanie partnerów
- dokładnie podzielić role i obowiązki
- mówić szczerze o problemach
- dać sobie odpowiednio dużo czasu na załatwianie formalności u partnerów
- przesłanie dokumentów z dużym wyprzedzeniem
- zapoznać się z kryteriami oceny



**Dziękuję za uwagę!**

Bartosz Dubiński

***Biuro Funduszy Europejskich***  
*Urzędu m.st. Warszawy*

