



Linia tematyczna
MIASTO ZIELONE

***Przeciwdziałanie wykluczeniu
transportowemu – rozwój
systemów transportowych***

5 czerwca 2025 r., godz.10.00 – 12.00 ONLINE





POLSKO-SZWAJCARSKI Program Rozwoju Miast

Webinary prowadzone przez doradców ZMP w ramach Projektu (Komponentu) Predefiniowanego pn. „Wsparcie miast w efektywnym wykorzystaniu Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy” w ramach Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast dofinansowane przez Fundusze Szwajcarskie wspierające zmniejszanie różnic gospodarczych i społecznych w Unii Europejskiej i budżet państwa.



Webinar prowadzą:



Wojciech Kłosowski



Łukasz Dąbrówka



Grzegorz Kamiński



Program edukacyjny tej fazy Programu

- Program edukacyjny koncentruje się na dwóch kluczowych formach wsparcia: cyklu webinarów oraz warsztatach stacjonarnych, które zostaną zrealizowane w 16 lokalizacjach na terenie Polski.
- Ponadto odbędą się także seminaria online pn. Forum Rozwoju Lokalnego, konferencja adresowana do miast-finalistów i warsztaty z partnerem szwajcarskim. Dział Baza Wiedzy na stronie www.wsparciemiast.pl oraz Centrum Konsultacyjne.
- Realizacja planu działań edukacyjnych obejmuje okres od rozpoczęcia oceny Wstępnych Propozycji Projektu do momentu podpisania umów o dofinansowanie z miastami laureatami.



Program edukacyjny tej fazy Programu

- Fundamentem programu edukacyjnego pozostają webinaria, których zaplanowano ponad 40, uporządkowanych w 7 liniach tematycznych.
- Webinaria są dostępne dla kadry samorządowej ze wszystkich 139 miast uczestniczących w inicjatywie, niezależnie od statusu złożenia Wstępnej Propozycji Projektu (WPP).
- Uczestnicy, którzy wezmą aktywny udział w określonej liczbie webinarów, otrzymają formalne zaświadczenie potwierdzające udział w szkoleniach.

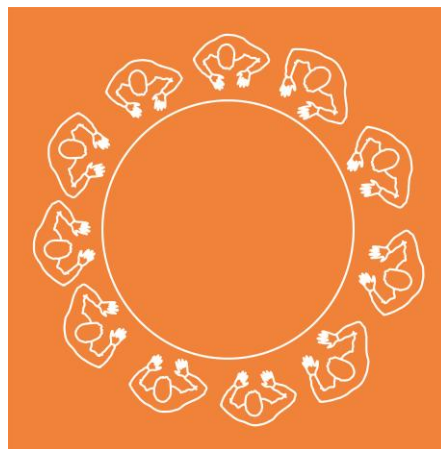


*Miasto
obywateli
i współpracy*

*Miasto
przedsiębiorcze*

*Miasto
dostępne*

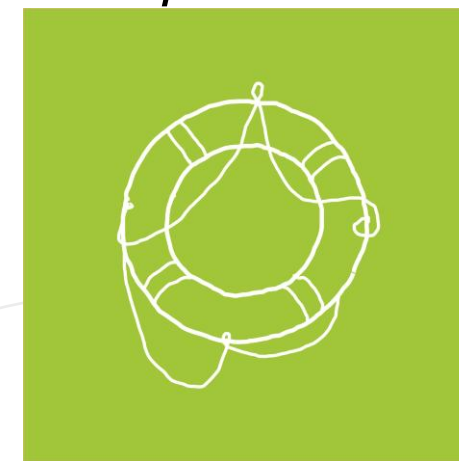
Miasto zielone



*Miasto
kompetencji
i rozwoju*

*Miasto
w działaniu*

*Miasto
bezpieczne
i odporne*





Miasto zielone

W tej linii tematycznej zaplanowano następujące webinaria:

- 05.06.2025: Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu
- 25.06.2025: Bank dobrych praktyk miast szwajcarskich z zakresu bioróżnorodności
- I kw. 2026: Zgoda buduje, czyli tworzenie społecznego poparcia dla OZE
- I kw. 2026: Nowe obowiązki gmin a inwestycje wodno-kanalizacyjne w PSPRM
- I kw. 2026: Otwarte dane w zarządzaniu Miastem Zielonym



Agenda webinarium:

- 10:00 – 10:10 WSTĘP: informacje o programie edukacyjnym PSPRM (5 min)
- 10:10 – 10:35 CZĘŚĆ 1. Wprowadzenie do tematyki wykluczenia transportowego (35 min)
- 10:35 – 11:00 CZĘŚĆ 2. Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez rozwój sieci przewozów regularnych (20 min)
- 11:00 – 11:25 CZĘŚĆ 3. Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez rozwój transportu na życzenie (DRT) (20 min)
- 11:25 – 11:50 CZĘŚĆ 4. Zagadnienie monitorowania zapełnienia pojazdów (25min)
- 11:50 – 12:00 Sesja pytań i odpowiedzi (10 min)



Korzyści z uczestnictwa w webinarium:

- Uczestnicy będą mieli okazję pogłębić i uszczegółowić swoją wiedzę w zakresie wykluczenia transportowego.
- Dodatkowo uczestnicy poznają zagadnienie monitorowania wypełnienia pojazdów w publicznym transporcie pasażerskim.





*Zanim zaczniemy – **ćwiczenie 1.***

Jak sądzisz: czy w twoim mieście i wokół niego występuje znaczące zjawisko wykluczenia transportowego?

1. Nie ma go wcale lub jest marginalne.
2. TAK, występuje na peryferiach miasta.
3. Tak, występuje w wiejskim obszarze gminy miejsko-wiejskiej.
4. TAK, w miejskim obszarze funkcjonalnym (MOF).
5. TAK, zarówno na peryferiach miasta, jak i w MOF.

Instrukcja

Wejdź na stronę

www.menti.com

Wpisz kod

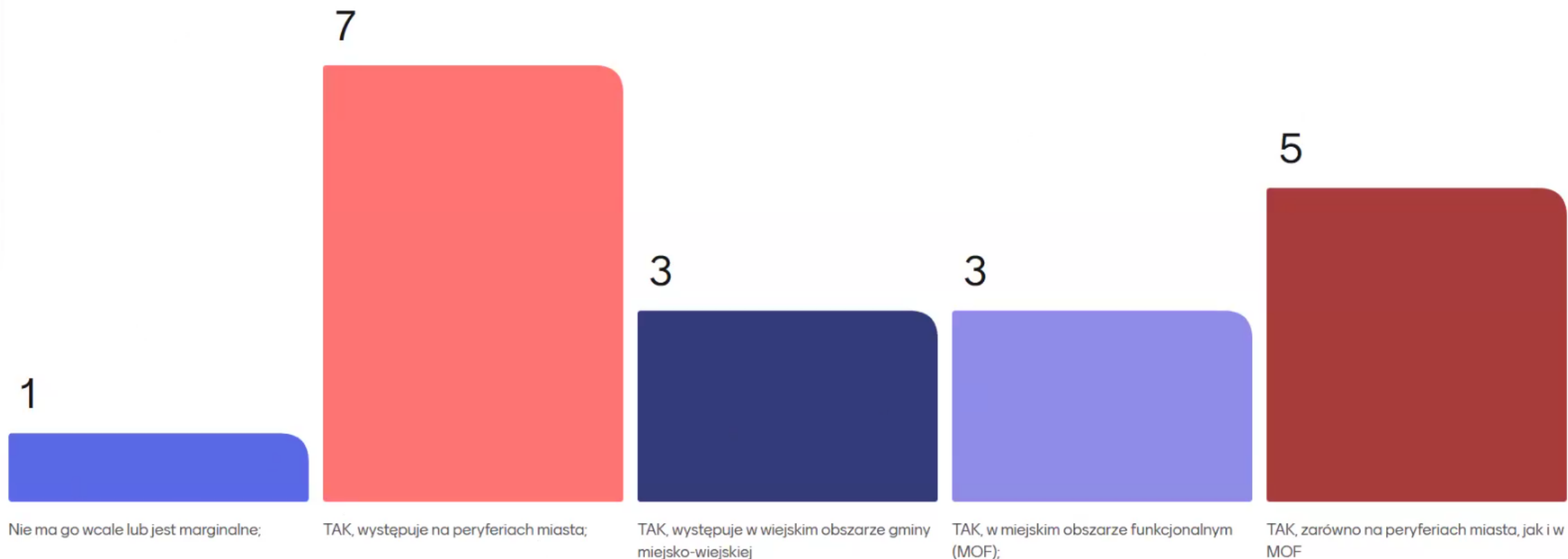
8326 5211



Lub użyj kodu QR



Jak sądzisz: czy w twoim mieście i wokół niego występuje znaczące zjawisko wykluczenia transportowego?





Część 1. Wprowadzenie do tematyki wykluczenia transportowego

- Wykluczenie transportowe jako rodzaj wykluczenia społecznego;
- Raport UNICEF Polska 2024 wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży;
- Przedsięwzięcia z zakresu wykluczenia transportowego i ich wdrażanie.



Wojtek Kłosowski



Czym jest wykluczenie transportowe?

- Wykluczenie transportowe to rodzaj wykluczenia społecznego.
- Polega on na braku lub znacznym ograniczeniu możliwości uczestnictwa w życiu społecznym z powodu braku dostępu do transportu publicznego.





ZAPAMIĘTAJMY:

Wykluczona społecznie jest osoba, która:

- w sensie formalnym należy do danego społeczeństwa, oraz...;
- chce uczestniczyć w jego życiu czynnie;
- lecz **NIE MOŻE** z powodów będących poza jej kontrolą.





Wykluczenie transportowe dotyka konkretnych osób...

- Marcin, 17 lat.
- Mieszka w miejscowości Mała Wieś, w pobliżu miasta Przykładowa.
- Codziennie rano dojeżdża PKS-em do Technikum w Przykładowie, gdzie uczy się zawodu technik-chemik. Po lekcjach wraca PKS-em do domu.
- PYTANIE: czy Marcin jest wykluczony transportowo?

Artykuł:

wsparciemiast.pl/przeciwdzialanie-wykluczeniu-transportowemu/





Raport UNICEF Polska: wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce (październik 2024)

- co szósta osoba w wieku 12-19 lat jest zagrożona wykluczeniem transportowym; zagrożenie to dotyka bezpośrednio 14% młodzieży (około 450 tysięcy osób);
- 30% badanych uważa, że w ich miejscu zamieszkania dostęp do komunikacji publicznej jest problemem (w skali kraju to 960 tys. osób);
- 44% uczniów szkół średnich wybierając swoją szkołę kierowało się dostępnością dogodnych połączeń transportowych (1,4 mln w kraju);
- 21% młodzieży deklaruje, że wybrałoby inną szkołę, gdyby nie problemy transportowe (w skali kraju to grupa 670 tysięcy).





Jak *uszczegółowić diagnozę* dla zjawiska *wykluczenia transportowego*?

- Diagnozujcie cały obszar funkcjonalny (partnerstwo!).
- Porównajcie narzędziami GIS rozmieszczenie przystanków z układem osadniczym (+ strefa 1 km poza miastem i 400 m w mieście).
- Analizujcie dane o ubóstwie (koszt dojazdu!).
- Warto przeanalizować dane o bezpieczeństwie publicznym w kontekście transportu.
- Przeanalizujcie dane o niepełnosprawności.
- Przeprowadźcie badania ilościowe i jakościowe. Pamiętajcie o specyfice badania potrzeb transportowych mieszkańców.





Przedsięwzięcia z zakresu wykluczenia transportowego i ich wdrażanie

Mamy dwa główne nurty działań ograniczających wykluczenie transportowe:

- udoskonalanie transportu po liniach regularnych (przebiegu linii, rozmieszczenia przystanków, dostosowania rozkładów itd.);
- organizowanie systemu „transportu na życzenie” (Demand Responsive Transport, DRT).





Ważne w kontekście Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast:

- Z punktu widzenia PSPRM najważniejszym elementem projektów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu jest dobra współpraca z partnerami z obszaru, dla którego wykazano powiązania funkcjonalne.



Część 2. Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez rozwój sieci przewozów regularnych

- Ekonomia przewozów regularnych w obszarach nisko zaludnionych;
- Peryferyjne obszary miast a obszar funkcjonalny wokół miasta;
- Intermodalność jako element uzupełniający transport po liniach regularnych.

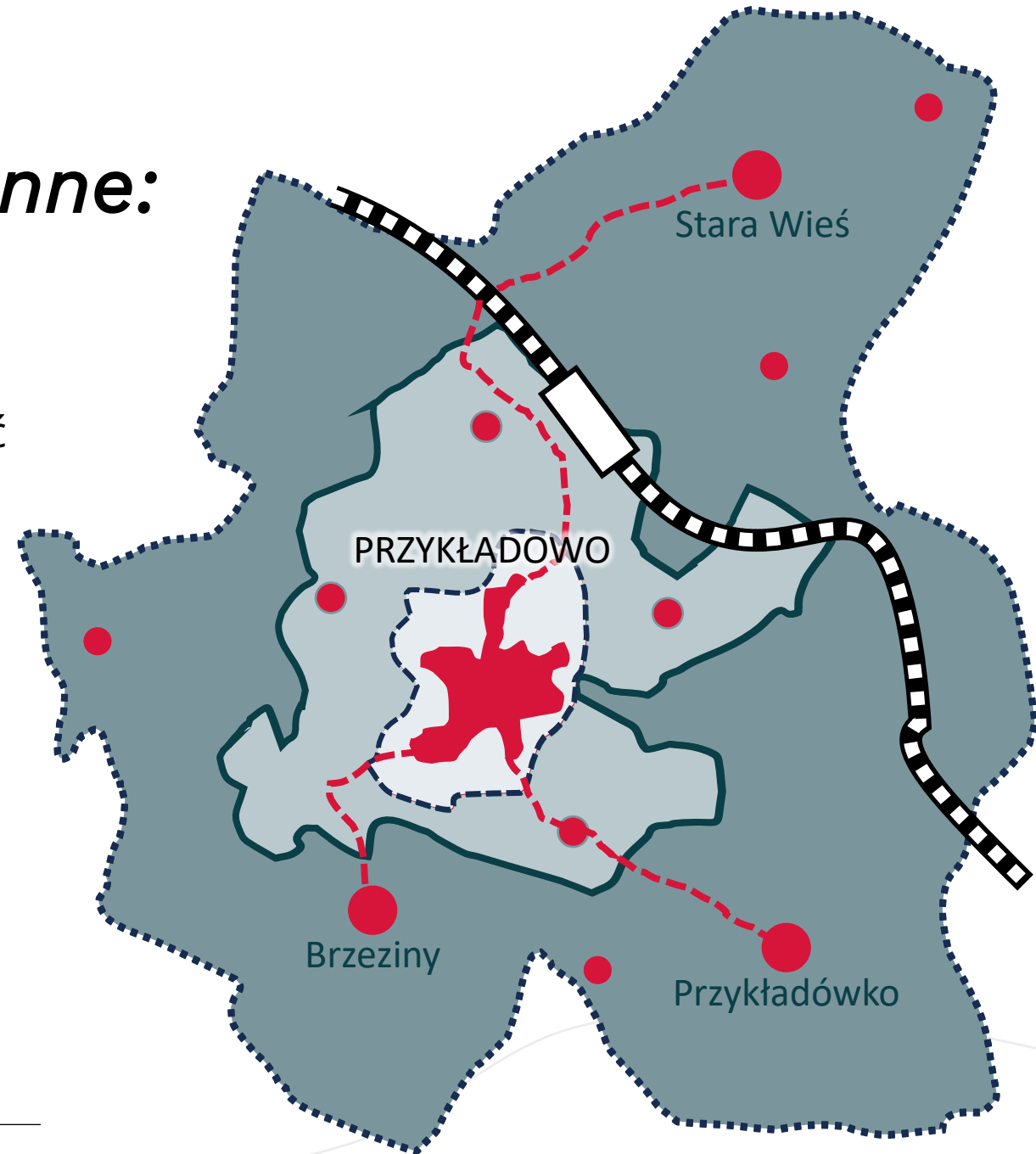


Łukasz Dąbrówka



Uwarunkowania przestrzenne:

- Czy jest możliwe, aby linie autobusowe obsłużyły cały MOF? Na ogół nie.
- Czy regularne linie autobusowe mogą obsłużyć całą gminę miejsko-wiejską? Na ogół obsługują tylko obszar miejski.
- Czy cały? Na ogół NIE. Tylko jego zurbanizowaną część.
- Linie regularne łączą koncentracje miejsc zamieszkania z ważnymi funkcjami publicznymi i gospodarczymi. Taką funkcję spełnia np. dworzec kolejowy.





Ekonomika przewozów regularnych w obszarach nisko zaludnionych: czy to się opłaca?

- Ekonomika publicznych przewozów pasażerskich musi być kalkulowana inaczej, niż ekonomika przewoźnika prywatnego.
- Przewoźnik prywatny musi ze sprzedaży biletów pokryć koszt zorganizowania przewozu i swój zarobek.
- Przewoźnik publiczny może być dotowany przez organizatora transportu, np. gminę. Wykorzystanie dopłat np. FRPA (Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych).
- Linie regularne warto planować nie tylko tam, gdzie będą wpływy z biletów (tzw. złote linie), ale także tam, gdzie pojawią się inne korzyści społeczne i gospodarcze.
- Kategoria opłacalności musi być tu rozumiana szerzej.



Popyt na przewozy nie jest wielkością stałą

- Popyt na przewozy jest zależny od dostępności transportu.
- Tam gdzie transportu publicznego od dawna nie było, często ludzie w badaniach nie zgłaszają jego potrzeby, bo ta potrzeba wygasła.
- Z kolei tam gdzie dobrze zaplanowany transport publiczny się pojawi, po czasie wypełnia się on pasażerami i ujawnia się faktyczna skala zapotrzebowania na usługę przewozu.
- Dzieje się tak dlatego, że mobilność jest potrzebą ludzką, która może być zaspokojona na wiele sposobów, stłumiona, wyparta itd.



Przykład Koluszek...

Jak ograniczyć wykluczenie transportowe w gminie miejsko-wiejskiej, nie organizując w ogóle własnego transportu gminnego?





Przykład Koluszek...

- Z Koluszek do Łodzi można było dojechać koleją lub busami przewoźnika prywatnego (nieliczne przystanki, jedna trasa). Gminnego transportu nie było.
- W 2023 roku gmina Koluszki podpisała z prywatnym przewoźnikiem umowę na przewozy na terenie gminy. Zagęszczono przystanki i wyznaczono nowe trasy.
- Przez pierwsze pół roku (styczeń – czerwiec 2024) były one dla mieszkańców bezpłatne, aby odblokować popyt (wytworzyć zwyczaj korzystania z przejazdów busami po gminie).





Przykład Koluszek...

Jednocześnie gmina Koluszki zawarła porozumienie z wojewódzkim przewoźnikiem kolejowym ŁKA i od 1 lutego 2024 na terenie gminy działa Kolejowa Komunikacja Autobusowa dowożąca mieszkańców do dworca w Koluszkach.

- Funkcjonuje synchronizacja rozkładów jazdy autobus-pociąg oraz wspólny bilet.
- Bilety ŁKA na terenie Koluszek są bezpłatne, aby ułatwić wytworzenie i utrwalenie popytu na dowozy (trzeba pobrać bezpłatny bilet z automatu biletowego).
- Oba systemy przewozów korzystają z tych samych przystanków, które zorganizowała na swój koszt gmina.





Przewozy regularne w obszarze funkcjonalnym

- Warto pamiętać o współpracy z przewoźnikami innych szczebli samorządu: powiatowymi, wojewódzkimi. Gmina nie musi być jedynym organizatorem przewozów na swoim terenie.
- Warto rozważać współpracę z przewoźnikami prywatnymi. W ten sposób także mogą powstać linie regularne.
- Pamiętajmy! Świat wokół rozwija się i rosną też bardzo szybko oczekiwania co do standardu usługi transportowej:
 - zakupy biletów przez aplikację,
 - bilet wirtualny w telefonie,
 - systemy wspólnego biletu,
 - mobility as a service.



Intermodalność...

- Intermodalny transport pasażerski polega na korzystaniu z dwóch lub więcej środków transportu podczas jednej podróży.
- Głównym celem intermodalnego transportu pasażerskiego jest zmniejszenie uzależnienia od samochodu indywidualnego oraz zwiększenie wykorzystania transportu publicznego.
- Intermodalność wspierają cyfrowe narzędzia do planowania podróży, takie jak np. Google Maps czy jakdojade.pl, które pomagają połączyć podróż transportem zbiorowym z podróżą pieszą, rowerem i samochodem.





Ważne w kontekście Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast:

- W przypadku każdego projektu PSPRM dotyczącego transportu publicznego będziecie Państwo mieli do czynienia z zawiłościami negocjowania porozumień partnerskich oraz rozliczania pomiędzy partnerami kosztów projektu i dzielenia się jego korzyściami.
- Dotyczy to zwłaszcza gmin z obszaru dla którego wykazano powiązania funkcjonalne, jednak może też dotyczyć innych podmiotów, np. przewoźników wojewódzkich, powiatowych i prywatnych.



Część 3. Przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu poprzez rozwój transportu na życzenie (DRT)

- Budowanie systemu DRT w mieście i obszarze funkcjonalnym;
- Informatyzacja obsługi DRT;
- Przewoźnicy prywatni – partnerzy czy konkurenci?



Grzegorz Kamiński



Transport na życzenie (DRT)

Podsystem transportu publicznego: DRT

- Tam, gdzie nie ma uzasadnienia ekonomicznego dla regularnej linii, musi dotrzeć transport DRT.
- Transport na życzenie (DRT - demand-responsive transport) – to podsystem pasażerskiego transportu publicznego bez stałych linii i rozkładów jazdy, realizowany pojazdami małymi i średnimi zamawianymi według indywidualnych potrzeb.
- Częścią rozwiązania DRT jest aplikacja na urządzenia mobile umożliwiająca zamawianie przewozu oraz rezerwowy system telefonicznego zamawiania (dla osób wykluczonych cyfrowo, które stanowią istotny segment klientów DRT).





Tabor dla usługi DRT...

- Usługa transportu na życzenie powinna być realizowana za pomocą taboru zeroemisyjnego:
 - (autobusy elektryczne akumulatorowe bądź wodorowe),
 - autobusy hybrydowe PHEV albo
 - autobusy zasilane biopaliwami lub zeroemisyjnymi paliwami syntetycznymi).
- Wprowadzenie rozwiązań typu DRT (*demand-responsive transport*), to oprócz taboru system zamawiania przewozu.





DRT a sprawność instytucjonalna

- Elementy najważniejsze z punktu widzenia sprawności instytucjonalnej miasta w organizowaniu transportu DRT:
- współpraca z partnerami z obszaru, dla którego wykazano powiązania funkcjonalne;
- dobrze zorganizowany cały system DRT:
 - odpowiednie pojazdy (preferencja dla pojazdów mniejszych),
 - dobra, intuicyjna aplikacja mobilna oraz zamawianie telefoniczne,
 - dobry system informacji o możliwości korzystania z transportu na życzenie,
 - taryfa zapewniająca usługę przewozu po kosztach podobnych do podróży transportem liniowym.
- dobrze zorganizowane powiązania funkcjonalne i informacyjne między komórkami urzędu i jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za edukację, kulturę, sport.



Transport na życzenie - przykład

- W ramach inicjatywy Catching – Up Regions 3 zespół ekspertów przeprowadził analizę istniejącego transportu publicznego na terenie województwa zachodniopomorskiego pod kątem dostępności transportowej, w celu eliminacji istniejących „białych plam transportowych”.
- Na podstawie powyższej analizy powstał szczegółowy raport identyfikujący poważny problem wykluczenia komunikacyjnego na terenie 6 gmin, w tym gminy Wierzchowo w powiecie drawskim.
- W ramach inicjatywy zaproponowano wdrożenie unikalnego projektu pilotażowego „Transport na życzenie – DRT”.
- Powiat Drawski, jako Lider projektu wraz z Partnerem Gminą Wierzchowo rozpoczął intensywne działania w celu wdrożenia nowej usługi zapewniającej zwiększenie dostępności komunikacyjnej i wypełniającą lukę w publicznym transporcie zbiorowym.

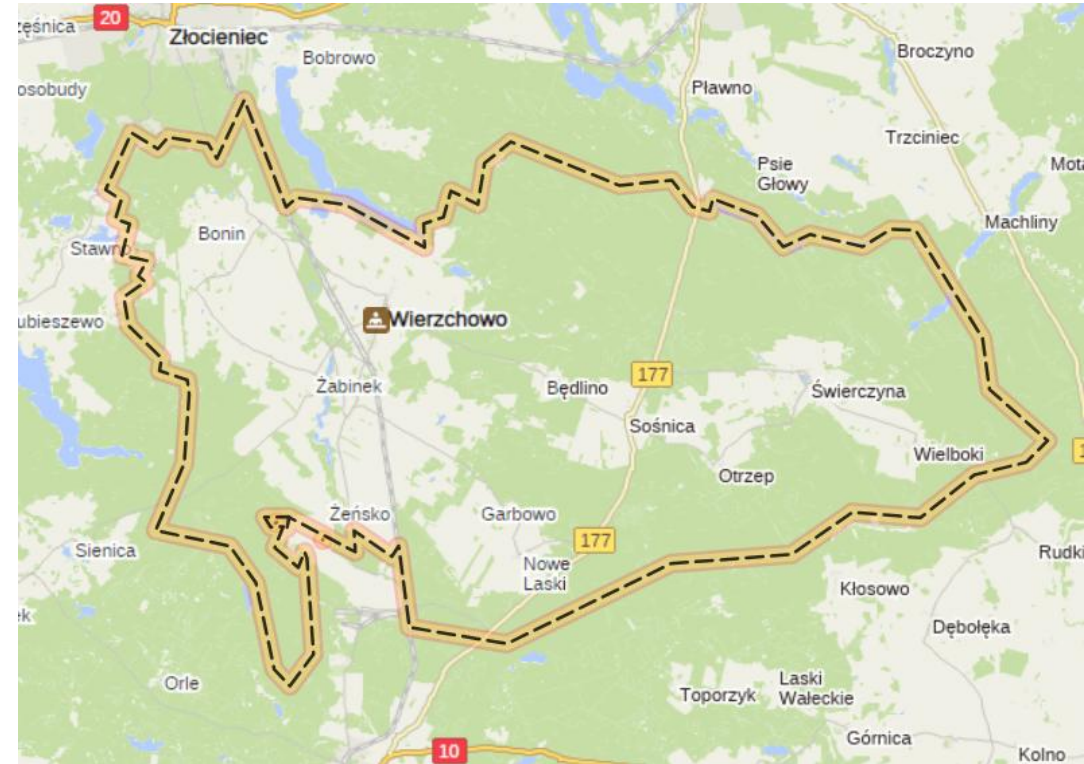




Transport na życzenie- przykład

Wierzchowo:

- Powierzchnia – 229,2 km².
- Liczba mieszkańców gminy – 4 049 (2023 r).
- Liczba mieszkańców Wierzchowa – 1 450.
- Liczba miejscowości – 19.
- Gęstość zaludnienia – 18 osób/km².
- BRAK gminnego transportu publicznego.
- 4 linie powiatowego transportu publicznego
- Przystanki i stacje kolejowe na terenie gminy Wierzchowo – 7.
- Odległość od najbliższych miast:
 - Złocieniec - 11 km,
 - Czaplinek – 23 km
 - Mirosławiec - 21 km,
 - Drawsko Pomorskie – 24 km.



Źródło: <https://mapa.targeo.pl/wierzchowo-powiat-drawski-0314193/miasta>



Transport na życzenie - przykład

- Wdrożenie.
- Pilotażowy projekt (rok) realizowany przez Powiat Drawski w partnerstwie z Gminą Wierzchowo, dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 – 2020.
- "Transport na życzenie w Gminie Wierzchowo Powiat Drawski".
- Osoby zainteresowane mogły zamówić usługę transportu pomiędzy miejscowościami w Gminie Wierzchowo oraz do wybranych przystanków w Złocieńcu i Czaplinku (m.in. PKS, PKP).
- Kursy odbywały się w dni powszednie od 6:00 do 22:00 oraz w weekendy od 9:00 do 20:00 (oprócz dni świątecznych).
- Przejazd można było zamówić dzwoniąc do dyspozytorni, która znajduje się w Wydziale Inwestycji, w Starostwie Powiatowym w Drawsku Pomorskim (czynna od poniedziałku do piątku oprócz dni świątecznych, w godzinach od 7:00 do 19:00), tel. 519 458 789 lub przez bezpłatną dedykowaną aplikację mobilną Blees.



Transport na życzenie (DRT)

PODSUMOWANIE:

- Transport na życzenie to transport publiczny obsługujący potrzeby podróży poza zasięgiem transportu regularnego;
- Stosuje się w nim na ogół mniejsze pojazdy. Powinny one być bezemisyjne lub niskoemisyjne;
- Ważna jest elastyczność dowozu w godzinach wieczornych poza typowym czasem pracy i nauki.





Ważne w kontekście Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast:

- Jeśli chodzi o przewozy DRT, szczególnie ważna okaże się dobra współpraca partnerska w ramach obszaru, dla którego wykazano powiązanie funkcjonalne.
- Współpraca taka musi dotyczyć przede wszystkim promocji usługi i informowania mieszkańców o jej dostępności. Bez dobrej informacji o dostępności usługa DRT nie będzie sensownie działać.



Część 4. Zagadnienie monitorowania zapełnienia pojazdów

- Po co monitorujemy zapełnienie pojazdów?
- Automatyczne systemy zliczania pasażerów (ASZP);
- Monitorowaniu stanu zapełnienia pojazdu a wyliczanie rzeczywistej pracy przewozowej.



Wojtek Kłosowski



Po co monitorujemy zapełnienie pojazdów?

- Nie da się efektywnie planować transportu pasażerskiego, jeśli nie mamy dokładnej informacji, kto skąd i dokąd nim podróżuje.
- Dlatego podstawowym wskaźnikiem rezultatu dla projektów transportowych w PSPRM jest praca przewozowa transportu: liczba pasażerów przemnożona przez liczbę kilometrów odbytych przez nich podróży.
- Praca przewozowa pokazuje nam rzeczywiste wykorzystanie transportu (czy nie wozi on powietrza).
- Jednak zapełnienie pojazdów monitorujemy także aby zoptymalizować rozkład i trasy przewozów.



Systemy wspomagające zliczanie pasażerów

- Systemem wspomagającym zliczanie pasażerów jest system z chipowymi kartami pasażerskimi (biletami zakodowanymi na karcie), gdzie pasażer:
 - rejestruje kartę w „kasowniku” w chwili wejścia do pojazdu oraz
 - wyrejestrowuje ją w chwili wyjścia.
- Systemem wspomagającym mogą być też bilety cyfrowe kupowane w aplikacjach typu „jak dojadę”.
 - mniej precyzyjne są systemy, w których aktywacja biletu następuje w chwili zakupu (np. Poznań);
 - dokładniejsze są systemy aktywujące bilet zeskanowaniem QR-kodu w pojeździe (Warszawa) lub ręcznym wpisaniem cyfrowego kodu pojazdu (do niedawna Kraków).



Automatyczne systemy zliczania pasażerów

- Zdecydowanie najprecyzyjniejsze są automatyczne systemy zliczania pasażerów (ASZP) oparte systemie komputerowym zliczającym pasażerów w pojeździe na podstawie wskazań urządzeń rejestrujących (czujników, bramek, detektorów) montowanych w drzwiach pojazdu.
- Obecnie stosowane są przede wszystkim trzy odrębne technologie urządzeń rejestrujących pasażerów podczas wsiadania i wysiadania:
 - czujniki laserowe,
 - bramki detekcyjne na podczerwień,
 - inteligentne wideodetektory.
- Technologia wiodącą, o największej perspektywie rozwoju jest wideodetekcja wspomagana AI. Jednak pozostałe technologie też są nadal rozwijane jako tańsze i wystarczająco precyzyjne.



ASZP typ 1: czujniki laserowe

Działanie czujników laserowych polega na emisji wiązek laserowych. Czujnik, poprzez obliczenie czasu od emisji do odbicia wiązki, jest w stanie określić, czy w strefie zliczania znajduje się pasażer, czy się porusza, a jeśli tak to, w którą stronę (czy wsiada, czy wysiada).



Czujnik serii IRMA w autobusie Solaris Urbino



ASZP typ 2: bramki detekcyjne na podczerwień

- Czujniki na podczerwień wykorzystują promieniowanie podczerwone i są w stanie wykrywać osoby poruszające się pod nimi, określając kierunek ruchu.
- Na zdjęciu obok widoczna jest bramka w postaci listwy z trzema czujnikami ruchu. Stosuje się ją w pojazdach wyposażonych w drzwi odskokowo-przesuwne dwuskrzydłowe. W przypadku drzwi jednoskrzydłowych listwa z detektorami wyposażona jest w tylko jeden czujnik.



Bramka detekcyjna DILAX
zamontowana w autobusie



ASZP typ 3: Inteligentne wideodetektory

- Ostatnim typem detektorów używanych w systemach zliczających są czujniki wideo wykorzystujące obraz z kamer, analizowany następnie przez sztuczną inteligencję.
- Kamery są najczęściej montowane nad drzwiami, ale można spotkać rozwiązania wykorzystujące obraz z kamer monitorujących wewnątrz pojazdu.





ASZP - podsumowanie

- Każdy z typów czujników przesyła impulsy do komputera w pojeździe, gdzie następuje zliczanie pasażerów w czasie rzeczywistym, a z kolei komputer pokładowy przesyła dane do serwera przewoźnika, gdzie są dalej przetwarzane.
- Oprócz zliczania pracy przewozowej dane te mogą służyć:
 - zmianom rozkładów jazdy (dogęszczaniu linii przepełnionych);
 - prognozowaniu popytu w transporcie publicznym;
 - informacji pasażerskiej (ostrzeżenia o przepełnieniu pojazdów);
 - dopasowaniu przydziału pojazdów do linii.



Wykluczenie transportowe – ćwiczenie 2.

Czy Twoje miasto przewidziało automatyczny system zliczania pasażerów?

1. TAK, we wszystkich pojazdach, także posiadanych dotychczas.
2. TAK, ale tylko w nowo kupowanych pojazdach.
3. NIE przewidziano takiego systemu, jest zbędny.
4. NIE przewidziano takiego systemu, ale po tym szkoleniu będziemy weryfikować tę decyzję.

Instrukcja

Wejdź na stronę

www.menti.com

Wpisz kod

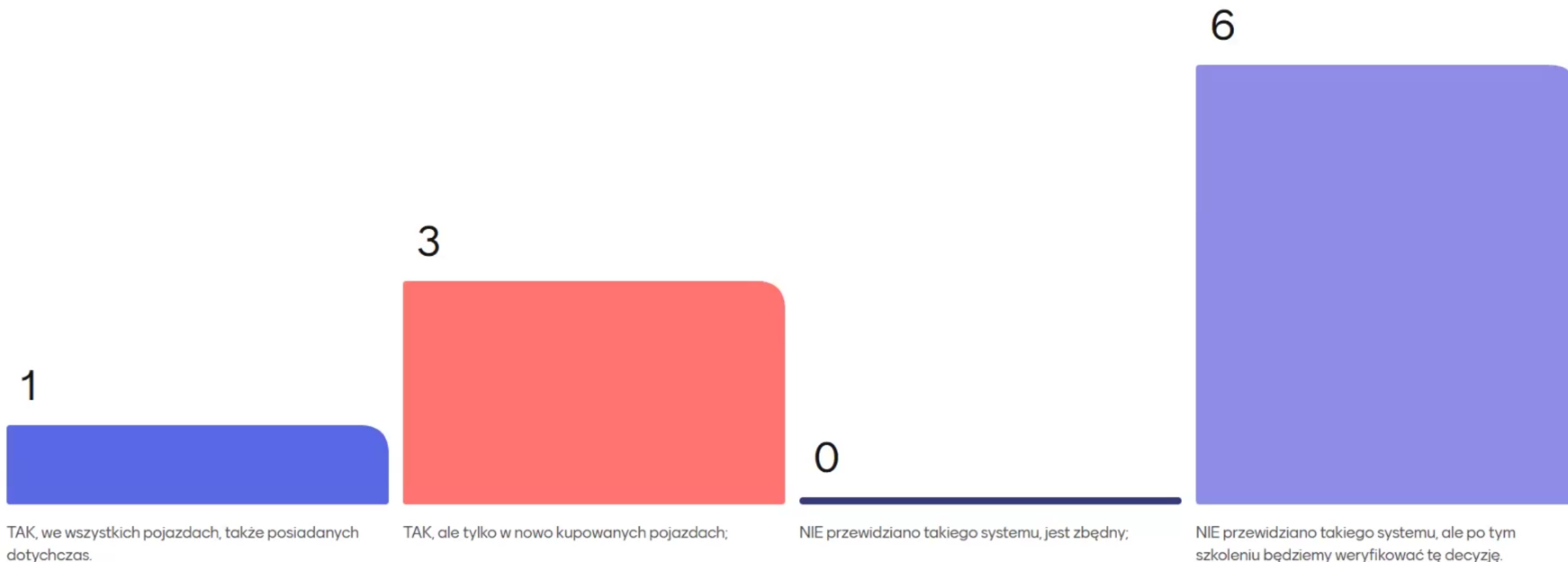
8326 5211



Lub użyj kodu QR



Czy Twoje miasto przewidziało automatyczny system zliczania pasażerów?





Ważne w kontekście Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast:

- Wskaźnik rezultatu – praca przewozowa.
- Ogólna zasada dbania o efektywność i skuteczność projektu.



Sesja pytań i odpowiedzi, dyskusja





Centrum Konsultacyjne Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast - pytania

Centrum Konsultacyjne oparte jest na dwóch komponentach.

- **MIASTO W DZIAŁANIU**

Komponent wspierający miasta-wnioskodawców w przygotowaniu i wdrażaniu projektu w ramach Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast. Dotyczy m.in. opracowania Kompletniej Propozycji Projektu, zasad wdrażania, sprawozdawczości, kwalifikowalności wydatków, zamówień publicznych, promocji czy współpracy bilateralnej.

- **MIASTO WIEDZY**

Komponent wspierający rozwój wiedzy poprzez rozwinięcie tematów z webinarium, szkoleń i spotkań Związku Miast Polskich.

Zapraszamy do zadawania pytań. Zwracamy uwagę, że przy każdym pytaniu **można**:

- wybrać komponent;
- **zadać pojedyncze pytanie** w każdym komponencie.

Formularz dopuszcza zadanie **maksymalnie pięciu, różnych pytań.**

Odpowiedzi przesyłane są **osobno na każde** z zadanych pytań.

* Wymagane

1. (1) Proszę wybrać komponent: *

☐ Miasto w działaniu

☒ Miasto wiedzy



Czas na
sprawdzenie swojej
wiedzy
testem samooceny

Link w czacie
i opisie





Czas na ankietę
ewaluacyjną

Link w czacie





Dziękujemy Państwu!



Wojciech Kłosowski



Łukasz Dąbrówka



Grzegorz Kamiński

SZWAJCARSKO-POLSKI

Program Współpracy



Ministerstwo Funduszy
i Polityki Regionalnej



ZWIĄZEK
MIAST
POLSKICH