

Spotkanie informacyjne

KAPITALIZACJA EFEKTÓW PROJEKTÓW ZREALIZOWANYCH W PROGRAMACH
INTERREG I EIS Z UDZIAŁEM POLSKI W PERSPEKTYWIE 2014-2020

Transport i mobilność Dostosowanie do zmian klimatu

12.10.2022



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne





9:00-9:20

Czym jest kapitalizacja efektów projektów i jakie niesie korzyści ?

- Definicje i formy kapitalizacji
- Potrzeby wnioskodawców

9:20-9:40

Jakie działania wspierają kapitalizację ?

- Działania systemowe - dobre praktyki
- Inne czynniki wspierające kapitalizację

9:40-10:10

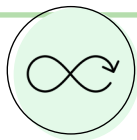
Przykłady dobrych praktyk

- Omówienie bazy przedmiotów kapitalizacji i przykładów dobrych praktyk
- Sesja pytań / odpowiedzi

Kapitalizacja efektów projektów oznacza ponowne ich wykorzystanie, w tym rozwój lub/i zastosowanie na szerszą skalę

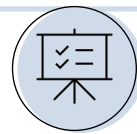
Kapitalizacja jest procesem:

- gromadzenia, analizowania oraz promocji i transferu efektów;
- konsolidacji kapitału wypracowanego w programie;
- o charakterze iteracyjnym, partycypacyjnym;
- opartym o analizę potrzeb, które mogą się różnić w zależności od charakteru współpracy realizowanej w programie;
- ustrukturyzowanym i opartym o rzeczywistą strategię kapitalizacji od początku perspektywy programowej.



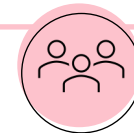
... mającym na celu:

- identyfikację i wykorzystanie efektów wypracowanych w ramach programu;
- upowszechnienie poprzez zwiększenie dostępności efektów osiągniętych w projektach;
- osadzenie efektów projektów w szerszym kontekście, w sposób umożliwiający ich wykorzystanie w innych warunkach,
- promocję i ponowne wykorzystanie efektów w celu poprawy przyszłych efektów osiąganych w programach;
- ponoszenie świadomości i poprawę komunikacji w różnych obszarach tematycznych polityki regionalnej;



... i wykraczającym poza interesariuszy programów Interreg, EWT/EIS

- prowadzącym do wytworzenia się szerszej społeczności interesariuszy w ramach różnych środowisk i obszarów tematycznych.



Wyzwania dla procesu kapitalizacji



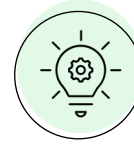
wśród instytucji zaangażowanych w realizację programu wiedza o kapitalizacji efektów projektów i korzyściach jakie z niej płyną nie jest rozpowszechniona



potencjał do kapitalizacji (projektu) nie ma wystarczająco istotnego statusu w procesie oceny projektów



pomysły na projekty często warunkowane są w mniejszym stopniu potrzebami, a w większym warunkami dostępnego dofinansowania



beneficjentom często brakuje kompetencji do przygotowania materiałów promocyjnych dobrej jakości



beneficjenci traktują aktywności promocyjne jako element konieczny do zrealizowania i rozliczenia projektu, nie widzą w nich wartości dodanej

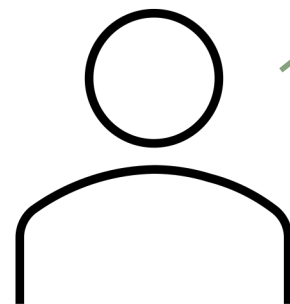


potencjalni beneficjenci skupiają się na merytorycznych i formalnych aspektach dofinansowania

Potrzeby wnioskodawców w kontekście ponownego wykorzystania efektów

Potrzebuję:

- szybko odnaleźć rozwiązanie, które mnie interesuje i nawiązać kontakt z jego autorem
- wsparcia, żeby konstruktywnie rozwinąć projekt i dostosować do swojej specyfiki
- mieć pewność, że realizując rozwiązanie, projekt ten nadal będzie się wpisywał w obowiązujące kryteria
- wiedzieć, co „nie wyszło” w innych projektach, żeby uniknąć błędów podczas wdrożenia



Obawiam się, że

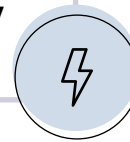
- zostanę posądzony o zdublowanie projektu
- składając podobny projekt do już zrealizowanego, stracę punkty za innowacyjność
- inna organizacja skopiuje mi pomysł na projekt, nad którym pracuję wiele lat

Cele procesów kapitalizacji efektów z perspektywy użytkownika

Zachęcić i odpowiedzieć na realne potrzeby wnioskodawców



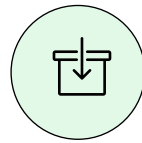
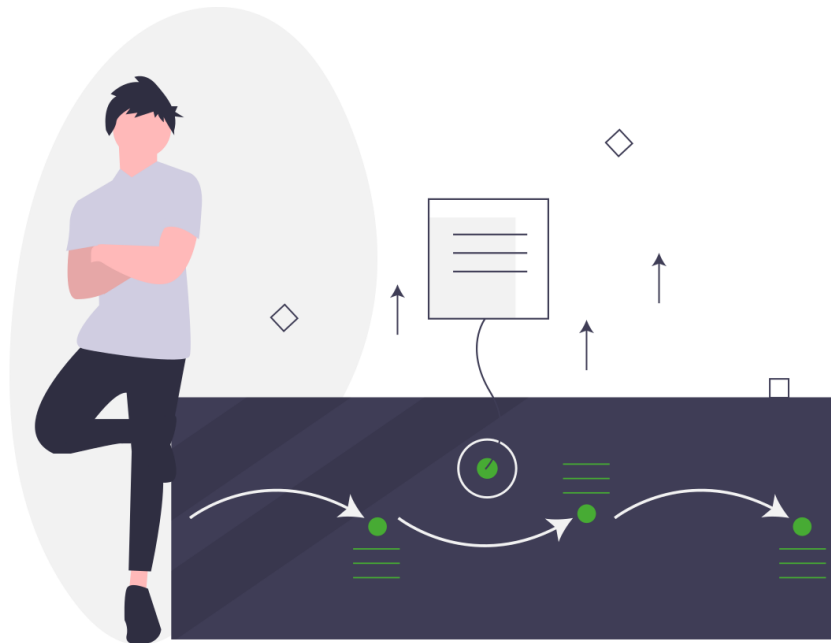
Zmitygować obawy



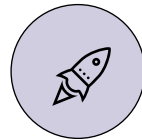
Uczyć, jak zrealizować projekty kapitalizujące efekty innych



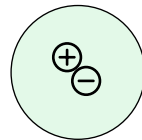
Czynniki wspierające kapitalizację efektów w projekcie



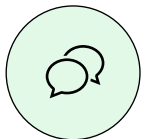
Uporządkowane i udostępnione produkty projektu



Informacje o osiągniętych efektach w projekcie



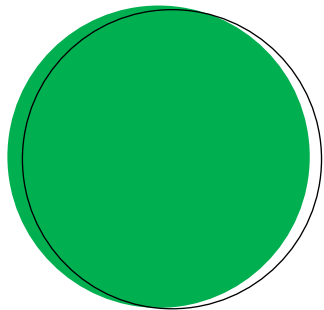
Informacje, co się udało i co sprawiło problemy w projekcie



Kontakt (mail, telefon, LinkedIn)



Informacje o wartości projektu, udziale partnerów



Wybrane działania wspierające kapitalizację

Budowa społeczności polskich partnerów

Cel

- stworzenie społeczności osób chętnych do dzielenia się wiedzą i współpracy z innymi organizacjami
- ułatwienie poszukiwania partnerów i wymiany dobrych praktyk

Działania

- stworzenie funkcjonalnej platformy do komunikacji i nawiązywania relacji między partnerami polskimi. Partnerzy powinni być uporządkowani w bazie pod względem: specjalizacji, lokalizacji, typu organizacji
- organizacja sesji networkingowych online i tradycyjnych (round table) w celu budowy realizacji między partnerami polskimi i wymiany dobrych praktyk
- ogłoszenia wnioskodawców poszukujących partnerów do projektów

Partners in cooperation

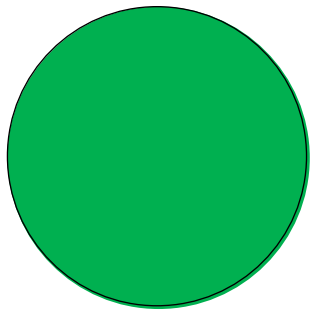
Connect with like-minded people from all over Europe to work with them on policy improvements in our projects or at our policy-learning events.

[Join our community](#)

[Search members by country](#)

Rose Power
Ireland, Southern and Eastern Southern Regional Assembly

The Interreg Europe community provides access to a network that enables regions to build on the experience of other regions in finding solutions to their challenges and to create better quality and faster policy improvements.



Wybrane działania wspierające kapitalizację

Historie projektów

Cele

- upowszechnienie użytecznych doświadczeń z wdrożeń projektowych, w których osiągnięto wartościowe efekty

Działania

- prezentacja na platformie internetowej historii beneficjentów, opisujących pozytywne i trudne doświadczenia z realizacji projektów. Jest niezwykle cenne przy planowaniu i rozwijaniu projektu w innych uwarunkowaniach

Stories of policy change

Our 258 projects are working hard to bring policy changes to their regions. We've described a few so that you can go deeper into each story and find out what they achieved and how they achieved it.



Wine routes and sustainable tourism: 3 key learnings

The Tourist Board in the Dutch South-Limburg region joined BRANDTour to find out how to diversify their tourist-related activities through wine routes.

13 September 2021 | By joint secretariat



Waste prevention: 3 key learnings from the Styrian re-use map

In Austria, 23,700 tonnes of waste can be avoided annually through re-use and repair. Let's discover the story of the Styrian re-use map and lessons learnt!

27 August 2021 | By joint secretariat

Struktura bazy danych



Lp	Efekt	Program	Projekt	Obszar tematyczny	Obszar horyzontalny	Opis efektu	Link do strony www	Kontakt do osoby	Ocena użyteczności	Opis użyteczności	Opis dostępności
xi	Filmy dokumentalne o mieszkańcach pogranicza	Interreg VA Czechy-Polska	CZ.11.4.120/0.0/0.0/16_026/0001071			W ramach projektu powstała seria 15 filmów dokumentalnych dla telewizji. Celem tych filmów było pokazanie rezultatów projektów poprzez pryzmat wrażliwości prawdziwych osób, ich indywidualnych historii, codziennych relacji na tle transgranicznego krajobrazu przyrody i miasteczek, a poprzez to przyciągnięcie uwagi do całego pogranicza. Wartość dodana ... więcej	www	@	Rozwiązanie rekomendowane przez ekspertów jako dobra praktyka. 	Wyniki projektu mogą być transferowane do różnych programów transgranicznych Interreg. Z rozwiązania mogą skorzystać... więcej	Grupy docelowe/ Osoby ze specjalnymi potrzebami



Przykłady efektów wytypowanych w badaniu

Wykorzystanie bezzałogowego busa w transporcie publicznym



Nazwa projektu	Sohjoa Last Mile
Rodzaj przedmiotu kapitalizacji	Nowe podejście
Nazwa programu	Region Morza Bałtyckiego
Lider projektu	Uniwersytet Nauk Stosowanych Metropolia w Helsinkach
Partner polski	Urząd Miejski w Gdańsku

O projekcie

Projekt polegał na przetestowaniu trzech autonomicznych (bezzałogowych) pojazdów w Kongsbergu, Tallinie i Gdańsku. Jego celem było zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez poprawę oferowanych usług i wprowadzenie zautomatyzowanych, elektrycznych minibusów bez kierowców, szczególnie na pierwszej i ostatniej mili podróży. Miało to wpłynąć na częstsze korzystanie przez mieszkańców z transportu publicznego, a przez to między innymi ograniczenie emisji spalin i zmniejszenie zatłoczenia dróg.

Pilotaż miał umożliwić ustalenie strategii zdalnego zarządzania flotą pojazdów autonomicznych, ale także wskazanie obecnych szans i ograniczeń w zastosowaniu tego innowacyjnego środka transportu w krajach basenu Morza Bałtyckiego. Dotyczyły one głównie ram prawnych, technologii i bezpieczeństwa, procedur przetargowych oraz zastosowania metodologii UX (tj. doświadczeń użytkownika) do rozwoju tego rozwiązania.

Oferowane rekomendacje dotyczą rozwoju zastosowania pojazdów autonomicznych w ruchu miejskim i są przeznaczone dla specjalistów w zakresie planowania przestrzennego i transportu publicznego.

Wykorzystanie bezzałogowego busa w transporcie publicznym

Rozwiązanie i jego kluczowe cechy

W przypadku Gdańska przewóz autonomicznym środkiem transportu testowano na dużym cmentarzu komunalnym, czyli na terenie, z którego stale korzystają mieszkańcy, w tym także osoby z ograniczoną mobilnością.

Główną ideą tego pilotażu było przetestowanie rozwiązania na zamkniętej przestrzeni komunalnej – do tych celów idealnie nadawał się Cmentarz Łostowicki w Gdańsku o powierzchni ok. 50 ha. Składa się on z 79 sekcji połączonych siecią dróg, lecz główna aleja cmentarna nie ma statusu drogi publicznej. Pojazdy mogą się tu poruszać z prędkością 5 km/h, ale ta prędkość jest często przekraczana. Brak wydzielonych miejsc parkingowych i wyznaczonych przejść dla pieszych

sprawił, że były to warunki trudne do nawigacji autonomicznym pojazdem.

W trakcie pilotażu na alejach, po których kursował pojazd autonomiczny, utrzymano jednoczesny ruch samochodów oraz pieszych. Przygotowano także infrastrukturę przystanków, tablice z rozkładem jazdy, wydzielono koperty jako miejsca do zatrzymywania się pojazdu. Pulsujące światło oznaczało ostatni przystanek.

W trosce o komfort pasażerów sporządzono również elektroniczną informację z instrukcją korzystania z pojazdu.

Pojazdy autonomiczne kursowały od 5 do 6 godzin dziennie. Każdy z nich wykonywał trzy przejazdy na godzinę. W okresie pilotażowym (od 7 października do 11 listopada 2021 roku) pojazdy autonomiczne wykonały łącznie 450 kursów, przewożąc ponad 2000 osób na odcinku blisko 1000 km.

Wartość dodana rozwiązania

- + Proponowane rozwiązanie jest innowacyjne, a jego powszechne zastosowanie znacznie obniży koszty transportu i poprawi dostępność komunikacji w trudnych technicznie miejscach.
- + Rozwój transportu autonomicznego jest istotnym przedsięwzięciem, a jego bezpieczne wykorzystanie do przewożenia ludzi w otwartej przestrzeni pozostaje dużym wyzwaniem inżyneryjnym.
- + Rozwiązanie jest zeroemisyjne i spełnia postulat zrównoważonego transportu.
- + Pilotaż przeprowadzono w Gdańsku, do czasu realizacji projektu żadne inne miasto w Polsce nie wdrażało podobnego rozwiązania.



Wykorzystanie bezzałogowego busa w transporcie publicznym

Potencjał do ponownego wykorzystania

Pojazdy autonomiczne są przyszłością rozwoju transportu. Autorzy pilotażu wskazują na potrzebę uregulowań prawnych i harmonizacji rozwiązań w obszarze transportu autonomicznego na poziomie UE.

Udany pilotaż i testy zastosowania pojazdów autonomicznych w przejazdach

pasażerskich wskazują na duże możliwości i wysoką użyteczność tego środka transportu w komunikacji.

Rozwiązanie jest doskonałą inspiracją dla twórców projektów i zawiera wiele wskazówek ułatwiających przeprowadzenie podobnych prób w innych miastach. Kolejne programy pilotażowe pomogą szybciej i sprawniej przejść przez okres testowy oraz pozwolą na upowszechnienie zeroemisyjnego transportu autonomicznego.

Potencjalni odbiorcy rozwiązania

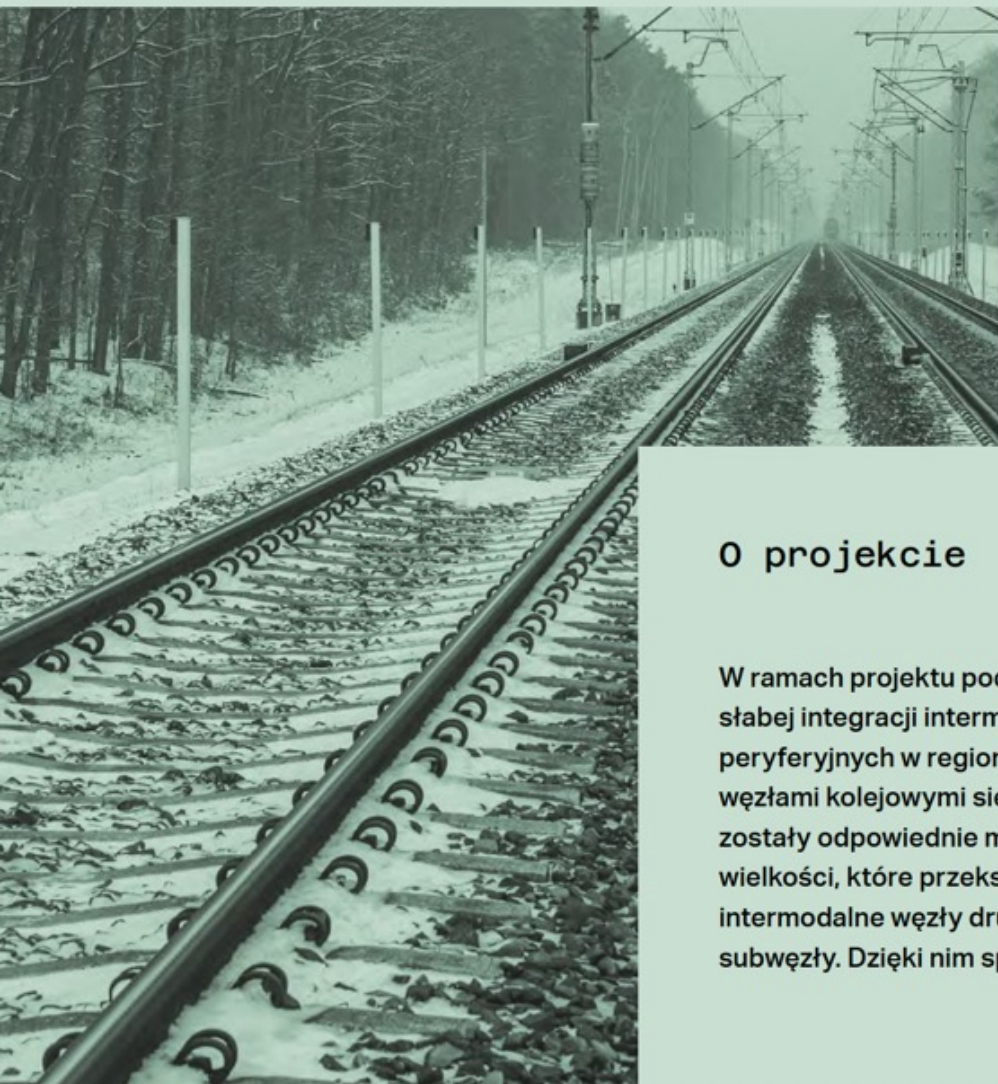
- władze samorządowe,
- organy samorządowe koordynujące transport publiczny,
- producenci innowacyjnych środków transportu,
- jednostki naukowe.

Kontakt

Więcej informacji o proponowanym rozwiązaniu znajduje się na stronie projektu Sohjoa Last Mile.



Koncepcja subwęzłów komunikacyjnych



Nazwa projektu	SubNodes
Rodzaj przedmiotu kapitalizacji	Nowe podejście
Nazwa programu	Europa Środkowa
Lider projektu	Ministerstwo Infrastruktury i Rolnictwa Turynii (Niemcy)
Partner polski	Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego

O projekcie

W ramach projektu podjęto problem słabej integracji intermodalnej obszarów peryferyjnych w regionach z głównymi węzłami kolejowymi sieci TEN-T. Wybrane zostały odpowiednie miasta średniej wielkości, które przekształcono w atrakcyjne intermodalne węzły drugorzędne, tzw. subwęzły. Dzięki nim spodziewana

jest poprawa połączenia obszarów peryferyjnych z siecią kolejową TEN-T, co pozwoli na zwiększenie dostępności transportowej mieszkańców.

Zalecenia administracyjne wynikające z tego procesu zostały włączone do planów transportowych oraz strategii planowania przestrzennego regionów.

Koncepcja subwęzłów komunikacyjnych

Rozwiązanie i jego kluczowe cechy

Na podstawie koncepcji subwęzłów zidentyfikowano i oceniono odpowiednie węzły dla każdego regionu. W Polsce koncepcja objęła województwo wielkopolskie. W ramach projektu Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego przygotował dwa narzędzia

informatyczne – platformę internetową do agregacji danych komunikacyjnych oraz aplikację dla przewoźników autobusowych, umożliwiającą im cyfrowe wnioskowanie o trasy i dotacje. Wdrożenie tego rozwiązania jako pilotaż odbyło się w Wągrowcu, mieście spełniającym wymagania dla drugorzędnych węzłów komunikacyjnych zlokalizowanych w niewielkiej odległości od sieci bazowej TEN-T.

Wartość dodana rozwiązania

- + Koncepcja dotyczy problemu wykluczenia transportowego, które jest zagadnieniem badawczym w wielu krajach (np. Niemcy, Francja, Belgia, Holandia, Luksemburg, Austria, Czechy).
- + Inicjatywa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego i wdrożenie koncepcji subwęzłów transportowych jest wynikiem samoorganizacji samorządu wojewódzkiego i należy uznać to działanie jako nowatorskie oraz godne polecenia w innych województwach.



Koncepcja subwęzłów komunikacyjnych

Potencjał do ponownego wykorzystania

Koncepcja powinna być ewaluowana w czasie i przestrzeni. Ramy wielkościowe węzłów transportowych powinny zostać dostosowane do specyfiki regionu, w którym koncepcja będzie stosowana.

Zastosowanie projektu w innych regionach Polski może przynieść efekt w skali całego kraju. W konsekwencji może poprawić warunki transportu publicznego i zachęcić mieszkańców do zmiany preferencji komunikacyjnych – z transportu indywidualnego na publiczny.

Potencjalni odbiorcy rozwiązania

- organizatorzy transportu kolejowego i autobusowego,
- przewoźnicy autobusowi.

Kontakt

Więcej informacji o proponowanym rozwiązaniu znajduje się na stronie projektu SubNodes.



Aplikacja do analizy kanalizacji ogólnospławnej



Nazwa projektu	NOAH
Rodzaj przedmiotu kapitalizacji	Produkt niematerialny
Nazwa programu	Region Morza Bałtyckiego
Lider projektu	Uniwersytet Techniczny w Tallinie (Estonia)

Partnerzy polscy Wodociągi Słupsk, Izba Gospodarcza Wodociągi Polskie, Politechnika Gdańska.

O projekcie

Podejście w projekcie polega na stworzeniu koncepcji holistycznego planowania i na wdrożeniu inteligentnych systemów odwadniających w miastach.

Holistyczne rozwiązania łączą zarządzanie wodami opadowymi z planowaniem przestrzennym i kontrolą systemów odwadniania miejskiego. Wdrożenie aplikacji może ograniczyć stany krytyczne i usprawnić pracę kanalizacji ogólnospławnej.

Aplikacja do analizy kanalizacji ogólnospławnej

Rozwiązanie i jego kluczowe cechy

Aplikacja służy do planowania przestrzennego i ograniczania ryzyka powodziowego na obszarach miejskich. Jest zbudowana na modelu istniejącego systemu wód opadowych i stanowi połączenie modelowania hydraulicznego, scenariuszy klimatycznych i innych zestawów danych urbanistycznych.

Aplikacja pomaga ekspertom przygotować się na przyszłe wyzwania w dziedzinie gospodarki wodnej i na zmiany klimatu na obszarach miejskich. Za pomocą aplikacji można wdrożyć najodpowiedniejsze rozwiązania w zakresie łagodzenia skutków powodzi na obszarach o najwyższym ryzyku powodziowym. Ponadto można przeanalizować efekty rozwiązań – w jaki sposób nowe inwestycje zmieniają ryzyko powodziowe na poziomie działki, dzielnicy lub miasta na wybranym obszarze.

Wartość dodana rozwiązania

- + Interfejs aplikacji jest dobrze zaprojektowany, pozwala na szybkie znalezienie informacji i wykonanie niezbędnych akcji.
- + Na podstawie analizy zebranych danych powstają modele stanów krytycznych związanych ze zmianami klimatu.
- + Zebrane dane oraz aplikacja są bardzo przydatne przy planowaniu inwestycji i remontów sieci, planowaniu jej nowych odcinków, wydawaniu pozwoleń na budowę, ograniczaniu spływu powierzchniowego w miejscach newralgicznych i budowie retencji. Są ważnym elementem zarządzania miastem.



Aplikacja do analizy kanalizacji ogólnospławnej

Potencjał do ponownego wykorzystania

W aspekcie zmian klimatycznych i rosnących problemów ze zmniejszaniem powierzchni chłonnych w miastach, tego typu projekty monitoringu systemów kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej są coraz ważniejszym elementem w zarządzaniu miastem.

Aplikacja monitorowania jest wręcz modelowa do stosowania na szeroką skalę, nie tylko na obszarach wrażliwych przyrodniczo. Rozwiązanie charakteryzuje się brakiem ograniczeń przestrzennych w zakresie analityki i charakterystyki przepływności w sieci kanalizacyjnej.

Potencjalni odbiorcy rozwiązania

- przedsiębiorstwa wodociągowo-kanalizacyjne,
- władze samorządowe,
- jednostki naukowe.

Kontakt

Więcej informacji o proponowanym rozwiązaniu znajduje się na stronie projektu NOAH.



Dziękuję za uwagę