

Szczeciński Budżet Obywatelski 2026

10. Lepsza nawigacja po Szczecinie - Kompleksowy system informacji miejskiej

Karta oceny weryfikacji merytorycznej końcowej

Wydział oceniający: Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego

1. Czy projekt jest zgodny z przepisami prawa?

Tak

Uwagi:

-

2. Czy projekt stoi w sprzeczności z obowiązującymi w Mieście uchwałami Rady Miasta, zarządzeniami Prezydenta, planami, programami, strategiami oraz innymi dokumentami o charakterze strategicznym i planistycznym?

Nie

Uwagi:

-

3. Czy inwestycja wymaga podjęcia przez Radę Miasta uchwały, o której mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym? Jeśli tak, to czy realizacja zadania została już objęta uchwałą?

Nie

Uwagi:

-

4. Czy projekt stoi w sprzeczności z Wieloletnim Programem Rozwoju Szczecina (na podstawie konsultacji Wydziału Zarządzania Projektami)?

Nie

Uwagi:

brak uwag

5. Czy projekt stoi w sprzeczności ze Strategią Rozwoju Miasta (na podstawie konsultacji Biura Prezydenta Miasta)?

Nie

Uwagi:

-

6. Czy inwestycja jest już uwzględniona w budżecie Miasta bądź jest zaplanowana na kolejne lata budżetowe w perspektywie dwóch kolejnych lat (na podstawie konsultacji Wydziału Zarządzania Finansami Miasta)?

Nie

Uwagi:

W budżecie 2025 i latach 2026-2027 brak zaplanowanych środków na realizację powyższego projektu.

7. Czy zakres projektu uwzględnia – o ile to jest możliwe - wymogi projektowania uniwersalnego lub racjonalnych usprawnień oraz inne wymagania w zakresie dostępności architektonicznej, cyfrowej i

informacyjno- komunikacyjnej, o których mowa w szczególności w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami?

Tak

Uwagi:

-

8. Czy projekt jest możliwy do realizacji w przypadku, gdy dotyczy terenu lub obiektu objętego jedną z form ochrony zabytków (na podstawie konsultacji Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków)?

Nie dotyczy

Uwagi:

-

9. Czy projekt jest możliwy do realizacji w przypadku, gdy dotyczy terenu lub obiektu objętego jedną z form ochrony przyrody (na podstawie konsultacji Wydziału Ochrony Środowiska)?

Nie dotyczy

Uwagi:

-

10. Czy weryfikowany projekt koliduje lub ma oddziaływanie na inne inwestycje realizowane/już zrealizowane/planowane przez Miasto?

inne inwestycje realizowane przez Miasto

Uwagi:

W przestrzeni miasta funkcjonują elementy Systemu Informacji Miejskiej, wdrażanie w latach 2014 -2026 stanowi zadania ZDiTM. Cześć informacji będącej treścią zadania udostępniane jest już w formie cyfrowej czy to na stronach ZDiTM, jak i Portalu Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Szczecin. Powielanie już funkcjonujących rozwiązań nie jest zasadne.

11. Czy inwestycja polega na budowie, nadbudowie, rozbudowie, przebudowie lub remoncie budynku w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane? (Dopuszczalne są wyłącznie rozwiązania, które poprawią dostęp do budynków osobom ze szczególnymi potrzebami.)

Nie

Uwagi:

-

12. Czy projekt polega na zakupie lub wypożyczeniu sprzętu, który będzie wykorzystywany przez inne podmioty niż jednostki miejskie?

Nie

Uwagi:

-

13. Czy projekt polega na wprowadzeniu zmian w rozkładach komunikacji miejskiej?

Nie

Uwagi:

-

14. Czy inwestycja nieinfrastrukturalna może zostać zrealizowana w 2026 roku? (Dotyczy wyłącznie zadań nieinfrastrukturalnych)

Nie dotyczy

Uwagi:

-

15. Czy realizacja inwestycji infrastrukturalnej lub mieszanej może rozpocząć się w roku 2026?

Przez rozpoczęcie realizacji inwestycji rozumie się podjęcie prac takich jak: uzgodnienia, prace projektowe, pozyskanie stosownych pozwoleń, zezwoleń, przeprowadzenie procedury wyboru wykonawcy itp (Dotyczy zadań infrastrukturalnych i mieszanych)

Tak

Uwagi:

-

16. Czy zaplanowana inwestycja polega wyłącznie na sporządzeniu planu, koncepcji bądź dokumentacji projektowej?

Nie

Uwagi:

-

17. Czy projekt zakłada wykonanie kompletnej inwestycji lub całości działania, co oznacza, że realizacja projektu nie będzie wymagała niezbędnych uzupełnień, czy kolejnych etapów, bez których mieszkańcy nie będą mogli w pełni korzystać z efektów realizacji projektu złożonego w ramach edycji SBO 2026?

Tak

Uwagi:

-

18. Czy istnieją możliwości techniczne realizacji projektu?

Tak

Uwagi:

-

19. Czy koszty projektu zostały prawidłowo oszacowane?

Nie

Uwagi:

Wymiana rozkładów jazdy w wiatach jest niemożliwa do oszacowania, tak samo jak wymiana w autobusach, tramwajach bo nie wiemy ile będzie przerw, zmian w funkcjonowaniu komunikacji. Na bieżąco to robimy w przypadku nagłych wypadków, uszkodzeń pojazdów. Możemy przykładowo podać koszty jednego schematu sieci komunikacyjnej (wykonanie plus rozwieszenie format 90 x 90cm - 135 zł Przy założeniu, że będzie to 750 szt da nam kwotę 101 250 zł jednokrotnie. Każda zmiana będzie generować dodatkowe 101 250 zł. Np w lipcu były 2 zmiany, w sierpniu 1 zmiana we wrześniu będą to 3 zmiany dokonywane w komunikacji czyli 3 razy zmiana graficzna i 3 razy wymiana map w 350 pojazdach i 750 wiatach. Podsumowując koszt wymiany w samych wiatach przekroczy milion złotych. Nie uwzględniając kosztów wymiany w pojazdach.

20. Proszę wymienić koszty realizacji inwestycji oraz podać łączny, szacunkowy koszt realizacji zadania -

nawet jeśli zgadza się on z wyliczeniami autora.

(W kosztach muszą być uwzględnione szacunkowe koszty wykonania dokumentacji projektowej oraz koszty oznaczenia rezultatu projektu.)

L.p.	Składowe projektu	Koszt brutto
	Łączny szacunkowy koszt realizacji projektu :	0 zł

21. Czy w kosztach projektu uwzględniono szacunkowe koszty wykonania dokumentacji projektowej, oznaczenia rezultatu projektu oraz inne koszty wskazane przez jednostki podczas weryfikacji, których poniesienie jest niezbędne do zrealizowania inwestycji?

Tak

Uwagi:

-

22. Czy urealniony w wyniku weryfikacji szacunkowy koszt projektu mieści się w kwocie przeznaczonej dla odpowiedniego obszaru lokalnego w kategorii lokalnej lub w kategorii ogólnomiejskiej?

Nie dotyczy

Uwagi:

-

23. Czy zrealizowany projekt będzie generował koszty w kolejnych latach?

Jeśli tak, proszę je oszacować.

Tak

Uwagi:

Nie możemy przewidzieć ile zmian będzie każda zmiana schematu sieci komunikacyjnej w wiatkach przystankowych to 101 250 zł, (750 wiat) nie wiemy ile kosztuje w autobusach, tramwajach

24. Czy inwestycja spełnia wymóg gospodarności, co oznacza, że po jej zrealizowaniu koszty funkcjonowania i utrzymania nie będą niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości kosztorysowej projektu?

Nie

Uwagi:

Ze względu na częste zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej z powodu remontów na terenie miasta wydaje się obecnie drukowanie i wieszanie schematów byłoby ekonomicznie nieuzasadnione niegospodarne. Poza tym część informacji będącej treścią zadania udostępniane jest już w formie cyfrowej czy to na stronach ZDiTM, jak i Portalu Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Szczecin. Powielanie już funkcjonujących rozwiązań nie jest zasadne .

25. Czy projekt spełnia wymogi ogólnodostępności i nieodpłatności?

Tak

Uwagi:

-

26. Czy jednostka wiodąca dokonywała modyfikacji projektu w uzgodnieniu z autorem projektu?

Nie

Uwagi:

-

**27. Czy jednostka wiodąca wystąpiła o konsultację projektu do innych jednostek?
W przypadku pozytywnej odpowiedzi należy opisać szczegóły konsultacji.**

Tak

Uwagi:

WGK UM, BPM

28. Dodatkowe informacje mogące mieć znaczenie przy decyzji o dopuszczeniu projektu pod głosowanie mieszkańców Szczecina.

negatywnie opiniuje pomysł zamieszczania schematów sieci komunikacyjnej w przestrzeni miasta (wiaty przystankowe, pojazdy itp.) w formie drukowanej. Sieć komunikacji miejskiej podlega nieustannym zmianom. Modyfikacje wprowadzane są co kilka tygodni, co oznacza, że w przeciągu kilku tygodni od wykonania wszystkie wykonane wydruki staną się nieaktualne. Utracona zatem zostanie ich wartość informacyjna dla użytkowników, co będzie stało w sprzeczności z celami projektu. Z kolei wymiana co kilka tygodni wszystkich wydruków wiązać się będzie z ogromem pracy i kosztów. Aktualizowane na bieżąco schematy sieci komunikacyjnej opublikowane są na stronie internetowej ZDiTM. Należy przy tym zauważyć, że kilkanaście lat temu zamieszczono próbnie we wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej schematy sieci komunikacji dziennej. Było to działanie jednorazowe właśnie ze względu na opisane wyżej problemy. System Informacji Miejskiej wprowadzany na mocy Uchwały Rady Miasta Nr IX/177/11 z dnia 27 czerwca 2011 r. powstał w oparciu o zamknięty katalog obiektów. System Informacji Miejskiej składa się z: • Tablic z nazwami ulic • Tablic z numerami budynków • Oznakowania kierującego dla ruchu pieszego. • Oznakowania kierującego dla kierowców. • Tablic oznakowania miejsc wyjątkowych – Szklane tablice o ściśle określonym wymiarze: (szer. 400 mm x 600 mm wys.), montowane na konstrukcji wsporczej tj. nierdzewna noga Tablice mają sztywną grafikę. Treść w trzech językach, zdjęcia na tablicach są zawsze czarno-białe. Ilość znaków na tablicy to około 1350 znaków. Na dole zawsze umieszcza się kod QR. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego nie zajmuje się zlecaniem wykonania innego rodzaju oznakowania niż związanego z potrzebami ruchu drogowego i oznakowania SIM wprowadzanego na podstawie zamkniętego katalogu. Ponieważ wnioskowane tablice nie są związane z funkcją drogi na działkach gminnych o użytku „dr” należy uzyskać od zarządcy drogi decyzję lokalizacyjną w trybie art. 39 Ustawy o drogach publicznych. Opinia Biura Prezydenta Miasta: Od 2012 roku w mieście funkcjonuje System Informacji Miejskiej (SIM), BPM jako jednostka nadzorująca znakowanie w ramach tego systemu nie odnotowało istotnych głosów, które wskazywałyby na konieczność dopracowania czy zmiany oznakowania. System jest też stale rozbudowywany m.in. o tablice informacyjne dot. miejsc wyjątkowych. W opinii BPM, obecne rozwiązanie spełnia swoją rolę, a ewentualne usprawnienia można by wprowadzić w jego ramach- bez konieczności tworzenia nowego znakowania. Nowe rozwiązanie wydaje się więc niezasadne.

29. Czy w odniesieniu do powyższych informacji projekt jest możliwy do realizacji i może być skierowany pod głosowanie mieszkańców Szczecina?

Nie

Uwagi:

Podsumowując: zadanie jest koncepcyjne, zbyt rozbudowane i niemożliwe do precyzyjnej wyceny kosztów jego realizacji. Powinno zostać podzielone na skonkretyzowane działania z doprecyzowanymi lokalizacjami, stwarzającymi możliwość ich wykonania w ramach pojedynczej dokumentacji projektowej. Uszczegółowienie zadania da możliwość właściwej oceny i skalkulowania nakładów finansowych koniecznych do jego wykonania