

*Załącznik do Uchwały nr 4
Komitetu Sterującego do spraw wsparcia
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
w sprawie przyjęcia FORMULARZA OCENY
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
których przygotowanie rozpoczęło się po 8 marca 2023 r.*

FORMULARZ OCENY

Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, których przygotowanie rozpoczęło się po 8 marca 2023 r.

1. Niniejszy formularz stanowi narzędzie oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych i nie stanowi zaleceń dla jst dotyczących zawartości SUMP. Został stworzony dla zespołu ewaluatorów SUMP, zatem ma być pomocny przy ocenie dokumentu i wydawaniu dalszych rekomendacji. Dokumentem pomocnym i właściwym przy opracowaniu SUMP są *Wytyczne dot. opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga*, które znajdują się na stronie (wytyczne oraz załącznik zawierający formularz samooceny).
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf
Pytania zawarte w niniejszym formularzu nie wykraczają zakresem merytorycznym poza ww. *Wytyczne*.
2. Ocena polega na weryfikacji 8 zasad z Zalecenia Komisji UE z dnia 08.03.2023 r.¹, na których opiera się idea SUMP. Aktualizacja zasad ma na celu przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów i zobowiązań UE w dziedzinie transportu, klimatu, zdrowia i społeczeństwa. **Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli jst w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności w ich przypadku.** Do każdej zasady podano szereg pytań. Ocena poszczególnych pytań ma charakter jakościowy. Uzasadnienie oceny każdego z pytań (zarówno oceny pozytywnej jak i negatywnej) znajduje się w podsumowaniu każdej z 8 części, wraz z ewentualnymi rekomendacjami dotyczącymi stosownych uzupełnień. Ocena każdej zasady kończy się więc stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem czy daną zasadę można uznać za spełnioną, a także ewentualnymi szczegółowymi rekomendacjami w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentu/procesu.

¹ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524).

3. Uznanie całego dokumentu jako wypełniającego ideę SUMP jest możliwe **tylko** w przypadku, gdy weryfikacja wszystkich 8 zasad kończy się oceną „pozytywną” lub „pozytywną z rekomendacjami”. Do oceny „pozytywnej” lub „pozytywnej z rekomendacjami” danej zasady, niezbędne jest spełnienie podkreślonych w tekście elementów, choć ich uwzględnienie w SUMP samo w sobie nie gwarantuje, że przedstawiony dokument jest dokumentem wysokiej jakości (aczkolwiek daje możliwość akceptacji SUMP przez ewaluatorów).

Pozostałe elementy pytań dotyczą kwestii równie istotnych, znacząco podnoszących jakość SUMP. Ich niespełnienie nie dyskwalifikuje dokumentu, ale będzie przedmiotem rekomendacji na przyszłość.

4. Wszystkie elementy SUMP/procesu mogą podlegać rekomendacjom zespołu ewaluatorów. Rekomendacje powinny być uwzględnione w kolejnych aktualizacjach planu w ramach czasowych określonych w samym SUMP, tak aby stale podnosić jakość planowania mobilności miejskiej. Wyjątkiem są rekomendacje dotyczące kwestii kluczowych. W takich przypadkach rekomendacja zawierać będzie zakres oraz czas w jakim powinna zostać wdrożona.

Niewdrożenie rekomendacji dotyczących kwestii kluczowych w wyznaczonym czasie oznacza, że SUMP nie spełnia 8 zasad SUMP oraz może wiązać się z warunkowością możliwego wsparcia przyszłych inwestycji.

5. SUMP może zostać złożony do oceny wraz z dokumentacją aplikacyjną dla inwestycji z zakresu mobilności miejskiej lub wcześniej, przed rozpoczęciem procesu aplikowania o dofinansowanie UE.
6. Podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP powinien złożyć do oceny plan mobilności, ale również wszelkie inne dokumenty obrazujące proces jego przygotowania niezbędne do weryfikacji wszystkich wskazanych zagadnień (np. odrębna diagnoza, wyniki badań, raporty z konsultacji, odpowiednie uchwały organów statutowych itp.). Ocenie podlegać będą wyłącznie dokumenty dostarczone przez podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP.
W toku oceny możliwe jest formułowanie przez ewaluatorów pytań dotyczących zawartości SUMP oraz procesu jego przygotowania i uchwalania.
7. Wskazane jest, by w ocenę SUMP zaangażowane były osoby posiadające kompetencje z zakresu pogłębionego rozumienia zasad SUMP, w tym zagadnień z obszaru: planowania transportu/planowania miejskiego (w tym: ekonomia transportu, modelowanie ruchu, planowanie przestrzenne), kwestii środowiskowych i klimatycznych.
8. Wszelkie pytania i wątpliwości do formularza oceny można kierować na adres e-mail: sump@mi.gov.pl.

1. WSPÓŁPRACA INSTYTUCJONALNA

1.1 Czy plan obejmuje właściwy obszar funkcjonalny (OF)?

Głównym celem SUMP jest **zwiększenie dostępności miejskiego obszaru funkcjonalnego**, którego dotyczy, oraz **zapewnienie wysokiej jakości, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności niskoemisyjnej** do tego obszaru, przez ten obszar oraz na nim.

Delimitacja obszarów funkcjonalnych co do zasady odbywa się w ramach strategii rozwoju województwa (SRW), o której mowa w art. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Jeśli jest konieczna zmiana delimitacji MOF (wynikająca z SRW) lub nie ma takiej delimitacji w SRW, zarząd województwa przyjmuje uchwałę w sprawie zmienionej lub nowej delimitacji MOF.

- A. Czy plan obejmuje miasto-rdzeń z uwzględnieniem powiązań funkcjonalnych z innymi gminami obszaru funkcjonalnego?
- B. Czy wnioskodawca zawarł w planie uzasadnienie, że obszar, którego dotyczy plan został prawidłowo wyznaczony?

Za prawidłowo wyznaczony obszar uznaje się, gdy:

- dotyczy on wszystkich gmin z obszaru wskazanego w delimitacji województwa lub
- został wyznaczony w oparciu o wytyczne OECD² w tym zakresie, lub
- został wyznaczony w oparciu o instrumenty terytorialne, lub
- został wyznaczony w oparciu o przesłanki dobrze ugruntowanej współpracy.

W przypadku, gdy obszar SUMP odbiega od wyznaczonego MOF w strategii rozwoju województwa/ przyjętego uchwałą zarządu województwa, stosowna analiza i uzasadnienie wyboru gmin właściwych w procesie powinny być uwzględnione i opisane w ramach SUMP.

- C. Czy SUMP obejmuje przepływy transportowe podmiejskie i wiejskie wokół miasta (miasto i strefy dojazdowe)?

1.2 Czy wyznaczono koordynatora prac nad SUMP?

Czy koordynator ma udokumentowany mandat prowadzenia prac nad SUMP dla obszaru SUMP (na podstawie porozumienia, uchwały, decyzji lub innego dokumentu regulującego współpracę pomiędzy gminami zaangażowanymi w opracowanie i wdrożenie SUMP oraz powołującego zespół odpowiedzialny za przygotowanie SUMP wraz z podziałem kompetencji i obowiązków)?

1.3 Czy plan został przyjęty uchwałą właściwego organu dla przyjętego OF, zgodnie z ustaloną formułą współpracy?

- A. Czy podjęto uchwałę zarządu związku/stowarzyszenia, przy czym w przypadku stowarzyszenia bądź współpracy na podstawie porozumienia plan przyjęto dodatkowo

² OECD, *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, 2013, s. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.

uchwałą rady miasta-rdzenia oraz uchwałą Rady Gminy wnioskującej o dofinansowanie dla projektu w ramach perspektywy finansowej 2021-2027??

B. Czy podjęto uchwały rad wszystkich gmin i powiatów z właściwego MOF zaangażowanych w opracowanie planu?

1.4 Czy nawiązano współpracę między instytucjami i organami jednostek samorządu terytorialnego na obszarze MOF poprzez przyjęcie uchwał ją inicjujących, jak przebiegała ta współpraca (współpraca samorządowa)?

A. między gminami ościennymi?

B. z podmiotami powiatowymi (starostwo), regionalnymi (województwo)?

1.5 Czy i w jaki sposób nawiązano i opisano w dokumencie współpracę, procesy koordynacji i konsultacji między poszczególnymi szczeblami administracji i właściwymi organami?

A. współpracę w celu zagwarantowania spójności i komplementarności SUMP z polityką i planami w obszarach takich jak:

- i. mobilność;
- ii. użytkowanie gruntów i planowanie przestrzenne;
- iii. rozwój społeczno-gospodarczy;
- iv. ochrona środowiska
- v. zazielenianie obszarów miejskich;
- vi. adaptacja do zmian klimatu;
- vii. energetyka;
- viii. zdrowie;
- ix. edukacja.

B. kontakty/współpracę z podmiotami, które świadczą usługi transportowe;

C. kontakty z właściwymi organami na różnych poziomach administracji.

1. WSPÓŁPRACA INSTYTUCJONALNA–podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

1.1

1.2

1.3

1.4

1.5

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

2. JASNE I WYMIERNE CELE I ZAŁOŻENIA

2.1 Czy plan zawiera szczegółowe cele i założenia z myślą o rozwoju systemu transportu miejskiego, który:

- A. jest bezpieczny, dostępny, przystępny cenowo;
- B. sprzyja włączeniu wszystkich użytkowników, w tym grup defaworyzowanych i osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się;
- C. uwzględnia perspektywę płci i zmiany demograficzne;
- D. wypełnia założenia zrównoważonego rozwoju i ochrony klimatu, w tym m.in. poprzez zwiększenie efektywności energetycznej, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu z transportu;

2.2 Czy plan, poprzez szczegółowe cele i założenia, zakłada zwiększenie atrakcyjności środowiska miejskiego oraz podniesienie jakości życia poprzez:

- A. uwzględnienie aktywnych form mobilności;
- B. tworzenie infrastruktury bezpiecznej i wygodnej dla wszystkich, uwzględniający perspektywę płci, grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci;
- C. lepsze dzielenie przestrzeni publicznej, rozumiane np. jako przeznaczenie części przestrzeni publicznej do tej pory przeznaczonej na transport samochodowy na cele społeczne;
- D. uwzględnienie rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury miejskiej.

2.3 Czy plan poprzez szczegółowe cele i założenia dąży do realizacji „wizji zero” w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego?

W jaki sposób plan przyczynia się do realizacji „wizji zero”, której celem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych w wypadkach drogowych do zera?

2.4 Czy plan przyczynia się do poprawy długodystansowych przepływów towarowych i pasażerskich w sieci TEN-T wychodzących poza obszar SUMP?

2.5 Czy plan przyczynia się do realizacji nisko- lub zeroemisyjności systemu mobilności miejskiej?

2.6 Czy plan przyczynia się do zwiększenia dostępności publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze MOF w miejscach, gdzie dostępność ta jest niewystarczająca?

2. JASNE I WYMIERNE CELE I ZAŁOŻENIA – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

2.1

2.2

2.3

2.4

2.5

2.6

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

3. PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE

3.1 Jakich interesariuszy z OF zidentyfikowano w ramach planu?

- A. mieszkańców i lokalne społeczności;
- B. osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności (uwzględniając perspektywę płci, grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci);
- C. zarządców infrastruktury liniowej i punktowej (np. GDDKiA, PKP PLK, porty morskie/ lotnicze, terminale przeładunkowe - zgodnie ze specyfiką obszaru);
- D. przedsiębiorców;
- E. lokalne organizacje (NGO);
- F. jednostki naukowo-badawcze;
- G. operatorów transportu zbiorowego (osobowego) i towarowego;
- H. inne (wg lokalnej właściwości, np. organizacje turystyczne).

3.2 Czy zidentyfikowanych interesariuszy zaangażowano w proces opracowania planu?

- A. Czy w proces opracowania planu angażowano mieszkańców?
- B. Czy w proces opracowania planu angażowano innych poza mieszkańcami zidentyfikowanych interesariuszy?

C. Czy plan przewiduje mechanizmy angażowania interesariuszy, w tym mieszkańców, przedstawicieli organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów gospodarczych, w trakcie wdrażania?

3.3 Na jakich etapach zaangażowano interesariuszy (część lub wszystkich) w procesie tworzenia planu?

- A. wprowadzenia w SUMP i tworzenie jego ram;
- B. diagnozy problemów obszaru;
- C. opracowania wizji i celów rozwoju;
- D. opracowania pakietów działań;
- E. projektu gotowego dokumentu;
- F. na innych etapach.

3.4 Czy zastosowano podejście partycypacyjne, charakteryzujące się wysokim poziomem współpracy, tj. zastosowano inne niż konsultacje gotowych dokumentów narzędzia partycypacji (np. spotkania warsztatowe, konsultacje, badania jakościowe)?

3.5 Czy opracowany plan został publicznie przedstawiony przed przyjęciem przy udziale decydentów, autorów i mieszkańców?

3.PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE- podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

3.1

3.2

3.3

3.4

3.5

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

4. OCENA OBECNYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW FUNKCJONOWANIA

4.1 Czy i w jaki sposób przeanalizowano i wyciągnięto wnioski z zapisów obowiązujących dokumentów opracowanych dla obszaru objętego planem, do których należą:

- A. unijne, krajowe i wojewódzkie dokumenty sektorowe dot. mobilności i transportu (w tym regionalne plany transportowe);
- B. strategie umożliwiające wdrażanie instrumentów terytorialnych/strategie rozwoju ponadlokalnego i strategie rozwoju gmin/powiatów;
- C. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, plany ogólne i plany zagospodarowanie przestrzennego;
- D. plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan dla miasta lub plan dla miasta uwzględniający gminy sąsiednie);
- E. plany gospodarki niskoemisyjnej/rozwoju elektromobilności/rewitalizacji/adaptacji do zmian klimatu;
- F. programy ochrony środowiska;
- G. inne strategie rozwoju.

4.2 Czy i w jaki sposób przeprowadzono diagnozę systemu transportowego i poszczególnych rodzajów mobilności/transportu:

- A. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu publicznego (włączając w to kolej, infrastrukturę P&R, B&R)?
- B. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu prywatnego samochodowego?
- C. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu rowerowego?
- D. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień ruchu pieszego?
- E. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień logistyki miejskiej?
- F. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień ruchu towarowego?
- G. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień połączenia pierwszej i ostatniej mili?
- H. Czy diagnoza zawiera analizę innych zagadnień (np. mikromobilność/UTO/transport współdzielony)?

4.3 Czy i w jaki sposób w ramach diagnozy systemu transportowego i poszczególnych rodzajów mobilności/transportu przeprowadzono ocenę (pod możliwością rozwoju zrównoważonej mobilności) w zakresie:

- A. podziału modalnego mobilności;
- B. kwestii społecznych:
 - i. przystępności cenowej;
 - ii. dostępności uwzględniającej perspektywę płci, grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci;
- C. wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej;
- D. bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- E. zarządzania parkowaniem;
- F. wpływu zagospodarowania przestrzennego na mobilność;

G. kwestii klimatycznych:

- i. łagodzenia zmian klimatu (mitygacja): ocena „bieżących” emisji gazów cieplarnianych z istniejących systemów transportowych objętych planem (wartość bazowa) oraz identyfikacja głównych czynników emisji,
- ii. przystosowanie się do zmian klimatu (adaptacja): wstępna identyfikacja wrażliwości elementów systemów transportowych objętych planem na czynniki klimatyczne,

H. kwestii środowiskowych:

- i. wpływu na jakość powietrza i poziom hałasu,
 - ii. wpływu na obszary chronione, tereny zielone i ich wzajemne powiązanie,
 - iii. wpływu na gospodarkę wodami opadowymi,
- I. popytu i podaży występującego w transporcie pasażerskim i towarowym;
- J. popytu i podaży na połączenia multimodalne i ich dostępności w systemie transportu miejskiego (np. węzły przesiadkowe, system taryfowo-biletowy, informacji pasażerskiej, integracja organizacji PTZ, sieci połączeń czy rozkładów jazdy);
- K. dostępności usług, zatrudnienia i edukacji;
- L. struktury organizacyjnej i instytucjonalnej do zarządzania mobilnością i jej adekwatności/wydajności?

4.4 Czy dokument zawiera analizę barier i bodźców wpływających na zachowania transportowe mieszkańców?

4.5 Czy potwierdzono, że istnieją wystarczające informacje o transporcie i ruchu, aby uwzględnić je w SUMP? Jeśli dane są niewystarczające, czy zorganizowano proces pozyskania danych?

- A. Czy są dostępne dane ilościowe (np. ankiety, badanie ruchu, model ruchu) lub zorganizowano proces ich pozyskania?
- B. Czy są dostępne dane jakościowe (np. wywiady, warsztaty) lub zorganizowano proces ich pozyskania?

4.6 Czy podsumowano wnioski z diagnozy w sposób umożliwiający określenie scenariuszy, celów i zadań?

- A. Czy przeprowadzono priorytetyzację zagadnień (problemów) do rozwiązania?
- B. Czy przeprowadzono analizę SWOT w ramach podsumowania?

4. OCENA OBECNEGO I PRZYSZŁEGO FUNKCJONOWANIA – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

4.1

4.2

4.3

4.4

4.5

4.6

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

5. DŁUGOTERMINOWA WIZJA ...

Scenariusz to opis określonego zestawu wydarzeń w przyszłości, które mają znaczenie dla systemu mobilności, w tym prawdopodobnych skutków czynników zewnętrznych (w szczególności: horyzontalna analiza wskaźników makroekonomicznych, takich jak sytuacja demograficzna i gospodarcza), a także strategicznych priorytetów politycznych (np.: rozwój elektromobilności, aktywnych form mobilności czy bezemisyjna logistyka miejska) oraz uwarunkowań wewnętrznych wynikających z diagnozy stanu obecnego.

5.1 Czy i w jaki sposób w ramach planu opracowano scenariusze rozwoju systemu mobilności?

W szczególności:

- A. Czy w ramach planu wskazano scenariusz „business as usual”?
- B. Czy opracowano alternatywne (optimalnie: min. 2) scenariusze rozwoju systemu mobilności, jako możliwe kierunki polityki mobilności, uwzględniając aspekty takie jak:
 - I. możliwe zmiany operacyjne (np.: czasy podróży poszczególnymi środkami transportu),
 - II. możliwe zmiany w sieci infrastruktury na poziomie całego systemu transportowego,
 - III. możliwe zmiany organizacyjne (np.: legislacyjne, taryfowe, instytucjonalne),
 - IV. możliwe zmiany w obszarze planowania przestrzennego i sektorowego, kształtujące przewidywane potrzeby transportowe?

5.2 Czy dokonano oceny scenariuszy rozwoju systemu mobilności?

Czy scenariusze oceniono (porównano pomiędzy sobą) przy pomocy technik analizy ilościowej i/lub jakościowej np. modelowanie (na ogólnym, strategicznym poziomie), analiza wielokryterialna, ocena ekspertów (autorska), wyniki strategii z przeszłości w danym mieście, analiza podobnych przypadków innych miast?

- A. Czy przeprowadzono analizę wrażliwości wybranych scenariuszy na ważne czynniki zewnętrzne (np. wskaźniki makroekonomiczne - ekonomiczne, demograficzne; zmiany legislacyjne; zmiany technologiczne)?
- B. Czy zidentyfikowano szanse i zagrożenia poszczególnych rozwiązań?

- C. Czy zaprognozowano potencjalne efekty realizacji scenariuszy?
- D. Czy na podstawie dokonanych analiz dokonano wyboru scenariusza?

5.3 Czy na podstawie wybranego scenariusza wskazano długoterminową wizję rozwoju mobilności?

- A. Czy przedstawiona wizja ma horyzont długoterminowy (minimum 10 lat)?
- B. Czy przedstawiona wizja jest spójna z diagnozą i przyjętym scenariuszem rozwoju?
- C. Czy wizja obejmuje cały obszar funkcjonalny?
- D. Czy wizja obejmuje zdiagnozowane potrzeby zidentyfikowanych grup społecznych (w tym perspektywę płci, grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci)?
- E. Czy wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu; publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane?
- F. Czy wizja obejmuje istotne aspekty zrównoważonego rozwoju: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe?
- G. Czy zastosowano prognozy, aby przewidzieć przyszłe potrzeby i wyzwania?

5.4 Czy na podstawie wskazanej wizji w dokumencie określono cele?

- A. Czy określono cele strategiczne (co najmniej na 10 lat), obejmujące kluczowe elementy mobilności wpływające na jakość życia i jakość środowiska miejskiego:
 - I. bezpieczeństwo drogowe,
 - II. dostępność,
 - III. zagospodarowanie przestrzenne,
 - IV. kwestie klimatyczne: mitygację (redukcja emisji GHG) i adaptację do zmian klimatu (odporność przyszłego systemu mobilności na zmiany klimatyczne),
 - V. kwestie środowiskowe: redukcja hałasu i zanieczyszczeń powietrza;
- B. Czy określono cele operacyjne (co najmniej na 3 lata)?

5.5 Czy i w jaki sposób określone cele powiązane są z przyjętym scenariuszem rozwoju i wizją, a także czy stanowią uporządkowany zbiór celów strategicznych i operacyjnych?

5.DŁUGOTERMINOWA WIZJA.... – podsumowanie oceny
Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:
<u>5.1</u>
5.2
<u>5.3</u>
<u>5.4</u>
5.5

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

6. ... I JASNY PLAN REALIZACJI

Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są skoordynowane w celu skuteczniejszego rozwiązywania konkretnych problemów. Przykładem może być połączenie działań mających na celu zniechęcenie do korzystania z samochodów (takich jak tworzenie stref czystego transportu, tworzenie stref płatnego parkowania, ograniczenia miejsc parkingowych w centrach miast), ze środkami promującymi rozwiązania alternatywne (takie jak ulepszone usługi autobusowe, buspasy i drogi dla rowerów, szersze chodniki umożliwiające bezpieczne i wygodne poruszanie się).

6.1 Czy w SUMP (lub dokumentach towarzyszących) opisano lub udokumentowano, że wybór działań do realizacji nastąpił poprzez analizę oraz eliminację działań nieadekwatnych do przyjętych celów strategicznych (np. sporządzenie długiej listy działań, na podstawie których opracowano krótką listę działań, prowadzących potencjalnie do realizacji celów)?

6.2 Czy i w jaki sposób poszczególne działania/pakiety działań przeanalizowano i oceniono pod kątem:

- A. prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego (poprzez zmianę popytu na podróże, zmianę podaży środków transportu, zmianę kosztów funkcjonowania systemu transportowego);
- B. wpływu na założone cele społeczne (np. zwiększenie mobilności i ułatwienie korzystania z przestrzeni uwzględniając perspektywę płci, grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci);
- C. wpływu na założone cele klimatyczne (np. dotyczące zmniejszenia emisji GHG) i środowiskowe;
- D. efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny;
- E. realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów?

6.3 Czy i w jaki sposób zaproponowane działania/ pakiety działań:

- A. obejmują połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych w odniesieniu do wszystkich istotnych rodzajów transportu;
- B. dążą do integracji transportu z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami (np. działania społeczne, środowiskowe, zdrowotne, gospodarcze);
- C. określają priorytety dla poszczególnych działań;

- D. obejmują przeprowadzenie analizy efektywności ekonomicznej;
- E. uwzględniają ocenę ryzyka w odniesieniu do wybranych pakietów działań;
- F. obejmują elementy maksymalizujące wysoką akceptację pakietów działań wśród decydentów, obywateli i innych interesariuszy?

6.4 Czy określono harmonogram realizacji poszczególnych działań (np. w formie wykresu Gantta)?

6.5 Czy określono źródła finansowania działań wskazanych w planie?

- A. Czy opracowano harmonogram i plan budżetowy działań na minimum 3 lata z odpowiednio określonymi źródłami niezbędnego finansowania?

6.6 Czy uzgodniono obowiązki w zakresie wdrażania działań w planie?

- A. Czy w planie wskazano konkretne podmioty/jednostki odpowiadające za wdrażanie ustalonych w planie działań?

6. ... I JASNY PLAN REALIZACJI – podsumowanie oceny
<p>Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:</p> <p>6.1</p> <p>6.2</p> <p><u>6.3</u></p> <p>6.4</p> <p>6.5</p> <p><u>6.6</u></p> <p>Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:</p>
<p>Rekomendacje:</p> <p>Rekomendacje terminowe:</p>

**7. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU PRZY
JEDNOCZESNYM NADANIU PRIORYTETU TYM NAJBARDZIEJ
ZRÓWNOWAŻONYM**

7.1 Czy i w jaki sposób pakiety działań w dokumencie obejmują poniższe zagadnienia?

- A. usługi transportu publicznego i zbiorowego;
- B. mobilność aktywna (ruch pieszy i rowerowy);
- C. multimodalność;

- D. bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym uspokojenie ruchu drogowego w obszarach miast;
- E. realokację przestrzeni samochodowej na inne środki transportu lub funkcje publiczne;
- F. zarządzanie parkowaniem;
- G. inteligentne systemy transportowe;
- H. digitalizacja zarządzania procesem mobilności;
- I. mikromobilność;
- J. mobilność współdzielona.

7.2 Czy przeprowadzono Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko lub czy uzyskano decyzję o odstąpieniu od tej oceny?

7.3 Czy SUMP uwzględni działania na rzecz promowania mobilności nisko- lub zeroemisyjnej poprzez:

- A. plan nabycia pojazdów i świadczenia usług nieskoemisyjnym/zeroemisyjnym transportem publicznym;
- B. rozbudowę infrastruktury ładowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (ogólnodostępną i dedykowaną dla transportu publicznego).

7.ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU PRZY JENDOCZESNYM NADANIU PRIORYTETU TYM NAJBARDZIEJ ZROWNOWAŻONYM – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

7.1

7.2

7.3

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

8. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO MOBILNOŚCI PASAŻERÓW W ZAKRESIE LOGISTYKI MIEJSKIEJ MIEJSKIEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO I TOWAROWEGO

8.1 Czy i w jaki sposób w dokumencie SUMP zawarto poniższe zagadnienia?

- A. logistyka miejska;
- B. krótko- i długodystansowe przepływy towarowe i pasażerskie w sieci TEN-T;

8.2 Czy w planie zostały przedstawione pakiety działań i cele w poniższych kwestiach?

- A. A. nisko- lub zeroemisyjnej logistyki miejskiej;
- B. B. dostaw „ostatniej mili”.

8.3 Czy uwzględniono podejście mające na celu?:

- A. zmniejszenie zatorów komunikacyjnych w logistyce miejskiej;
- B. usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na strumienie ruchu w ramach sieci TEN-T;
- C. wykorzystanie infrastruktury związanej ze środkami zarządzania parkowaniem, w tym optymalizacja infrastruktury ładowania;

8. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO MOBILNOŚCI PASAŻERÓW W ZAKRESIE LOGISTYKI MIEJSKIEJ I MIEJSKIEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO I TOWAROWEGO - podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

8.1

8.2

8.3

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

9. MONITOROWANIE I OCENA

9.1 Czy plan przewiduje proces monitorowania?

- A. Czy określono harmonogram monitorowania, podmioty odpowiedzialne, procedury monitoringowe, w tym tryb dostępu do odpowiednich danych wraz ze sprawozdaniem z monitorowania?

9.2 Czy przewidziano cykliczną ocenę i warunki aktualizacji planu (w jakiej procedurze i w jakiej perspektywie, np. pod jakimi warunkami i co ile lat)?

9.3 Czy wszystkie wskaźniki powiązane z celami strategicznymi i operacyjnymi planu są wskaźnikami SMART?

- A. specyficzne (dla obszaru wdrożenia, wynikają z diagnozy);
- B. mierzalne (określona metoda pomiaru i jego jednostka);

- C. określone w czasie (kiedy zostaną osiągnięte, np. do 2030 roku);
- D. osiągalne (realne do realizacji na bazie dostępnych narzędzi);
- E. istotne (są krokiem naprzód, np. zmiana modalsplitu transportu publicznego z 50 do 55%).

9.4. Czy plan uwzględni wskaźniki dotyczące kwestii:

- A. emisji gazów cieplarnianych;
- B. zatorów komunikacyjnych;
- C. wypadków drogowych i wynikających z nich urazów poszkodowanych;
- D. podziału modalnego (modalshare);
- E. dostępu do usług mobilnościowych/dostępności transportowej;
- F. zanieczyszczenia powietrza;
- G. zanieczyszczenia hałasem.

9.5 Czy opracowano jasną definicję każdego wskaźnika, formę raportowania oraz sposób pomiaru danych i obliczania wartości wskaźnika na podstawie konkretnych danych?

9. MONITOROWANIE I OCENA– podsumowanie oceny
<p>Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:</p> <p><u>9.1</u></p> <p><u>9.2</u></p> <p>9.3</p> <p>9.4</p> <p>9.5</p> <p>Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:</p>
<p>Rekomendacje:</p> <p>Rekomendacje terminowe:</p>

10. ZAPEWNIENIE JAKOŚCI

10.1 Czy przedstawiony dokument/ dokumenty/ opis prowadzonych polityk spełnia podstawowe wymogi planu zrównoważonej mobilności miejskiej?

Weryfikacja nastąpi na podstawie wszystkich pytań niniejszego formularza, w tym wyróżnionych elementów niezbędnych, także w oparciu o ewentualne opinie ekspertów, wnioski i rekomendacje na przyszłość.

10.2 Czy przedstawiony SUMP wymaga aktualizacji w określonym przez ewaluatorów czasie i zakresie?

10.ZAPEWNIENIE JAKOŚCI – podsumowanie oceny
Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań: <u>10.1</u> 10.2 Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:
Rekomendacje: Rekomendacje terminowe: