



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



## POROZUMIENIE

**w sprawie współpracy dotyczącej oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej gotowych i przyjętych przez potencjalnych beneficjentów objętych wsparciem programu „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027” w zakresie zgodności z obowiązującymi wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej oraz wymogami właściwych przepisów dotyczących Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**

zawarte w dniu

r. pomiędzy:

**Skarbem Państwa – Ministrem właściwym do spraw transportu**, z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, NIP 7010527764, REGON 363190367, reprezentowanym przez Pana Andrzeja Bittela, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, na podstawie upoważnienia z dnia 12 czerwca 2019 r., znak MI/460/U/2019, którego kopia stanowi załącznik nr 1 do niniejszego Porozumienia;

**Instytucją Zarządzającą programem „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”**, z siedzibą w Białymstoku, przy ul. Marii Skłodowskiej-Curie 14, 15-097 Białystok, NIP: 5422542016, REGON: 050658404, reprezentowaną przez ..... – ..... Województwa Podlaskiego, oraz ..... – ..... Województwa Podlaskiego;

**Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych**, z siedzibą w Warszawie, Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa, NIP 7010071270, REGON 141007145, reprezentowanym przez Panią Joannę Lech, Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, na podstawie aktu powołania z dnia 27 września 2022 roku, którego kopia stanowi załącznik nr 2 do niniejszego Porozumienia,

łącznie zwanymi dalej „**Stronami**”.

PODKREŚLAJĄC znaczenie planowania o charakterze strategicznym, zaprojektowanego tak, aby spełniać potrzeby mobilności osób oraz potrzeby gospodarki w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego, przy zapewnieniu lepszej jakości życia jego mieszkańców,

UZNAJĄC konieczność planowania rozwoju miast z wykorzystaniem idei Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (dalej: SUMP) obejmujących całe miejskie obszary funkcjonalne jako narzędzia integrującego politykę transportową z polityką przestrzenną,

BIORĄC POD UWAGĘ szczególny wpływ koncepcji SUMP na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko,

REALIZUJĄC wymagania postawione przed Polską w kontekście zarządzania funduszami UE w perspektywie finansowej 2021-2027, zgodnie z którymi inwestycje w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej będą

opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności miejskiej,

PRZYCZYNIAJĄC SIĘ do rozwoju nowego modelu wsparcia opracowania SUMP w Polsce, a także kształtowania systemu zarządzania ich jakością w celu dalszego stymulowania procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności miejskiej,

MAJĄC NA CELU zapewnienie spójnego i jednolitego systemu oceny jakości przygotowanych SUMP oraz ich zgodności z wymogami określonymi w wytycznych i zaleceniach Komisji Europejskiej,

WYRAŻAJĄC chęć zapewnienia wzajemnej spójności działań administracji publicznej w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej,

oraz

MAJĄC NA UWADZE postanowienia w szczególności następujących dokumentów i aktów prawnych:

- 1) Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027, zatwierdzonej przez Komisję Europejską w dniu 30 czerwca 2022 r.;
- 2) Programu „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”, zatwierdzonego decyzją wykonawczą Komisji Europejskiej z dnia 7 grudnia 2022 r., zwanego dalej: „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”;
- 3) Zalecenia Komisji z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej C(2023) 1524 final;
- 4) Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” COM(2013) 913 final;
- 5) Uchwały nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 7 czerwca 2023 r. w sprawie przyjęcia dokumentu *Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027*, stanowiącej załącznik nr 3 do Porozumienia;
- 6) Uchwały nr 3 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 21 czerwca 2023 r. w sprawie przyjęcia dokumentu *Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r.*, stanowiącej załącznik nr 4 do Porozumienia;

**Strony** wspólnie postanawiają, co następuje:

## § 1.

### Definicje i stosowane określenia

Użyte w Porozumieniu pojęcia i skróty oznaczają:

- 1) CK SUMP Centrum Kompetencji ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej funkcjonujące w strukturach Ministerstwa Infrastruktury;
- 2) CUPT Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
- 3) IZ PR Instytucja Zarządzająca Programem Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027;
- 4) KS SUMP Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
- 5) MOF Miejski Obszar Funkcjonalny;
- 6) Potencjalny beneficjent/Wnioskodawca podmiot wskazany w dokumentach programowych „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027” jako uprawniony do ubiegania się o dofinansowanie projektu ze środków „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”;
- 7) PR Program Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027;
- 8) SUMP Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan);
- 9) Nadawca SUMP podmiot przekazujący SUMP do oceny zgodnie z dokumentem *Zasady Zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021- 2027.*

## § 2.

### Przedmiot Porozumienia

1. Przedmiotem niniejszego Porozumienia jest ustalenie ogólnych zasad wzajemnej współpracy pomiędzy Stronami w zakresie oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, gotowych i przyjętych<sup>1</sup> przez potencjalnych beneficjentów objętych wsparciem programu „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”.
2. W procesie oceny Strony biorą pod uwagę zgodność z obowiązującymi wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej oraz wymogami właściwych przepisów dotyczących SUMP.
3. Strony współdziałają z należytą starannością oraz najlepszą praktyką w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu oceny jakości SUMP przyjętego na poziomie krajowym, mając na względzie jego niezbędne cechy:
  - niepodważalność – w kontekście współpracy z Komisją Europejską oraz relacji z beneficjentami;
  - niedyskryminujący charakter – tj. wszystkie dokumenty muszą podlegać tym samym zasadom;

<sup>1</sup> Przyjętych zgodnie z zasadami określonymi w załączniku do Uchwały nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 7 czerwca 2023 r. w sprawie przyjęcia dokumentu *Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027.*

- jednolitość – dla miast tej samej kategorii oraz w przypadku oceny tego samego dokumentu na rzecz różnej kategorii beneficjentów;
- zapewnienie wysokiej jakości oceny i rekomendacji;
- efektywność – bez zbędnego obciążania zasobów oraz powielania tej samej pracy przez różne instytucje.

### § 3.

#### Zasady oceny jakości SUMP

1. W celu zapewnienia odpowiedniej jakości SUMP oraz zachowania zgodności z wymogami koncepcji SUMP, zgodnie z zaleceniami i wytycznymi Komisji Europejskiej, ocena przyjętego SUMP odbywać się będzie przy pomocy aktualnego i przyjętego w drodze uchwały przez KS SUMP formularza oceny, który umożliwi zweryfikowanie w sposób zintegrowany spójności i logiki SUMP biorąc pod uwagę zasady SUMP określone przez Komisję Europejską. CK SUMP oraz CUPT każdorazowo dokonają uzgodnienia właściwego formularza oceny złożonego do weryfikacji SUMP.
2. Formularz oceny SUMP stanowi narzędzie oceny SUMP przez właściwą instytucję systemu wdrażania funduszy europejskich i ma być pomocny przy ocenie dokumentu i wydawaniu dalszych rekomendacji.
3. Formularz oceny będzie jednolity w odniesieniu do wszystkich SUMP w Polsce, bez względu na program, z którego korzystać będzie potencjalny beneficjent, przedkładający SUMP do oceny, jak również bez względu na fakt korzystania bądź nie ze środków UE.
4. Weryfikacja jakości SUMP w ramach programów regionalnych, w szczególności na potrzeby programu „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”, dokonywana będzie przez zespół oceniający powołany w CUPT, na podstawie niniejszego Porozumienia.
5. CK SUMP oraz CUPT współpracują w procesie weryfikacji jakości SUMP, w szczególności w zakresie uzgodnienia właściwego formularza oceny, przekazywania wyników oceny, bieżących uzgodnień w zakresie przekazanego do oceny SUMP.
6. W przypadku programów regionalnych, w szczególności programu „Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027”, ostateczna decyzja dotycząca przyznania dofinansowania w oparciu o SUMP oceniony przez CUPT, będzie należeć do IZ PR Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027, z wzięciem pod uwagę rekomendacji CUPT odnośnie danego planu.

### § 4.

#### Przebieg procesu oceny jakości SUMP na potrzeby programu Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027

1. Strony zgodnie wyrażają wolę i gotowość przyszłej współpracy w zakresie obiegu dokumentów w ramach procesu oceny jakości SUMP na potrzeby programu Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027, zgodnie z zasadami oraz schematem zawartym w Załączniku do Uchwały nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 7 czerwca 2023 r.

2. CUPT ocenia SUMP w terminie do 45 dni od dnia otrzymania dokumentu:
  - a) bieg terminu 45 dni zostaje wstrzymany na czas uzupełniania dokumentów przez Wnioskodawcę (przez czas uzupełniania dokumentów należy rozumieć czas od dnia wezwania do uzupełnienia do dnia złożenia uzupełnionych dokumentów);
  - b) w uzasadnionych przypadkach, w szczególności z uwagi na wyjątkową obszerność ocenianej dokumentacji lub znaczny stopień skomplikowania systemu transportowego na obszarze analizowanego MOF, termin oceny może zostać wydłużony przez CUPT do 60 dni.
3. CUPT przekazuje oceniony SUMP wraz z informacją o dokonanej ocenie/rekomendacji do nadawcy SUMP oraz do CK SUMP.
4. CK SUMP umieszcza SUMP w repozytorium oraz niezwłocznie przekazuje informację o dokonanej ocenie/rekomendacji do IZ PR oraz do potencjalnego beneficjenta PR.
5. IZ PR otrzymuje od CK SUMP dostęp do repozytorium SUMP zawierającego Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej MOF wraz z załącznikami, ich oceną i ew. rekomendacjami z terminem ich wdrożenia oraz wykaz obejmujący informacje z zakresu MOF.

## § 5.

### Finansowanie

Finansowanie zadań związanych z oceną SUMP przez CUPT w ramach niniejszego Porozumienia jest zapewnione z budżetu państwa przez CUPT ze środków ujętych w projekcie planu finansowego/planie finansowym.

## § 6.

### Postanowienia końcowe

1. Niniejsze Porozumienie stwarza podstawy dla dalszej współpracy Stron w procesie oceny oraz promowania SUMP.
2. Strony deklarują dotrzymanie terminów zawartych w Załączniku do Uchwały nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w sprawie przyjęcia Zasad zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027.
3. Strony będą dążyły do polubownego rozwiązywania sporów oraz do wzajemnego wyjaśniania wątpliwości powstałych w związku z realizacją lub interpretacją niniejszego Porozumienia.
4. Wszelkie zmiany niniejszego Porozumienia wymagają formy pisemnej lub elektronicznej pod rygorem nieważności, w postaci aneksu do Porozumienia.

5. Porozumienie zawiera się do momentu zakończenia realizacji wszelkich zadań związanych z realizacją i rozliczeniem programu Fundusze Europejskie dla Podlaskiego 2021-2027.
6. Porozumienie wchodzi w życie z dniem podpisania przez ostatnią ze Stron.

§ 7.

Porozumienie zostało sporządzone w trzech egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

.....  
**Andrzej Bittel**  
Sekretarz Stanu w Ministerstwie  
Infrastruktury

.....  
.....  
Województwa Podlaskiego  
.....  
.....  
Województwa Podlaskiego

.....  
**Joanna Lech**  
Dyrektor Centrum Unijnych  
Projektów Transportowych

**Załączniki do porozumienia:**

1. Załącznik nr 1 – kopia upoważnienia dla Pana Andrzeja Bittela, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, znak MI/460/U/2019.
2. Załącznik nr 2 – kopia aktu powołania z dnia 27 września 2022 roku dla Pani Joanny Lech, Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych.
3. Załącznik nr 3 – Uchwała nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 7 czerwca 2023 r. w sprawie przyjęcia dokumentu Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027.
4. Załącznik nr 4 – Uchwała nr 3 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z dnia 21 czerwca 2023 r. w sprawie przyjęcia dokumentu Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r.



MINISTER INFRASTRUKTURY

Andrzej Adamczyk

MI/460/U/2019

Warszawa, dnia 12 czerwca 2019 r.

## UPOWAŻNIENIE

Upoważniam

Pana **Andrzeja Bittela** – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury,

do załatwiania wszelkich spraw w imieniu Ministra Infrastruktury, w tym podejmowania czynności i rozstrzygnięć, a w szczególności wydawania decyzji, postanowień, zaświadczeń, zgód, zezwoleń, opinii, a także podpisywania wszelkich pism oraz innych środków prawem przewidzianych w zakresie działu administracji rządowej – transport, w sprawach określonych w art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 945), w tym obejmujących sprawy dostępu do informacji publicznej, egzekucji administracyjnej oraz załatwiania skarg i wniosków.

Jednocześnie oświadczam, że wszelkie czynności prawne dokonane przez Pana **Andrzeja Bittela** – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury – w okresie od dnia powołania na stanowisko Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury do dnia udzielenia niniejszego upoważnienia i w jego zakresie, pozostają w mocy.

Ponadto odwołuję upoważnienie nr MI/120/U/2018 z dnia 6 lutego 2018 r.

Niniejsze upoważnienie wygasa z chwilą odwołania Pana **Andrzeja Bittela** ze stanowiska Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.





**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 27.09. 2022 r.

**Andrzej Adamczyk**

BDG-3.113.4.2022

**Pani  
Joanna Lech**

z dniem 3 października 2022 r. powołuję Panią na stanowisko Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Podstawa prawna: § 3 ust. 3 statutu Centrum Unijnych Projektów Transportowych stanowiącego załącznik do zarządzenia Nr 5 Ministra Transportu z dnia 30 marca 2007 r. w sprawie utworzenia państwowej jednostki budżetowej Centrum Unijnych Projektów Transportowych (t.j. Dz. Urz. MliR z 2015 r. poz. 23, ze zm.).

  
Andrzej Adamczyk

*niepodlega*

POLSKA  
WYŁOŻKA ODPORCZYSTWA  
NIEPODLEGŁOŚCI



**Uchwała nr 2**

**Komitetu Sterującego do spraw wsparcia  
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**

**z dnia 7 czerwca 2023 r.**

**w sprawie przyjęcia dokumentu *Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027***

Na podstawie § 8 ust. 1 zarządzenia nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2023 r. w sprawie powołania Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 2)

Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się *Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027.*

§ 2. *Zasady zarządzania jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027* stanowią załączniki do uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Komitetu Sterującego  
do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

  
DIREKTOR  
Departamentu Strategii Transportu  
Adrian Mazur

*Załącznik do Uchwały nr 2  
Komitetu Sterującego do spraw wsparcia  
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej  
w sprawie przyjęcia Zasad zarządzania jakością  
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście  
perspektywy UE 2021-2027*

**ZASADY ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ PLANÓW  
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
W POLSCE, W SZCZEGÓLNOŚCI  
W KONTEKŚCIE PERSPEKTYWY UE 2021-2027**

## Spis treści

1. Wykaz skrótów i skrótowców.....	3
2. Wprowadzenie .....	4
2.1. Unijny i krajowy kontekst strategiczny .....	4
2.2. Wspieranie opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.....	4
3. Fundusze UE na 2021 – 2027 .....	6
4. Założenia oceny jakości SUMP na poziomie krajowym.....	7
4.1. Ogólna charakterystyka systemu .....	7
4.2. Zasady przewoźnie SUMP .....	7
4.3. Zasady oceny jakości SUMP.....	10
4.4. Rola formularza oceny SUMP .....	11
4.5. Ogólny przebieg procesu oceny jakości SUMP .....	12
5. Schematy obiegu dokumentacji.....	14

## 1. Wykaz skrótów i skrótowców

### **WYKAZ SKRÓTÓW I SKRÓTOWCÓW**

CK SUMP	Centrum Kompetencji ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
ELTIS	Obserwatorium Mobilności Miejskiej (ang. European Local Transport Information Service)
FENIKS	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
FEPW	Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027
IWT	Instrument Wsparcia Technicznego
IZ FENIKS	Instytucja Zarządzająca FENIKS
IZ FEPW	Instytucja Zarządzająca FEPW
IZ PR	Instytucje Zarządzające Programami Regionalnymi
JST	Jednostka samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności
KPM2030	Krajowa Polityka Miejska 2030
KS SUMP	Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
MFiPR	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
MI	Ministerstwo Infrastruktury
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
PT FE	Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027
SRT2030	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030
SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan)
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa (ang. Trans-European Transport Networks)

## 2. Wprowadzenie

### 2.1. Unijny i krajowy kontekst strategiczny

Od czasu przyjęcia w 2013 r. pakietu mobilności miejskiej<sup>1</sup> koncepcja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) jest promowana przez Komisję Europejską jako instrument planowania strategicznego, który pomaga władzom lokalnym w osiągnięciu ich celów oraz odpowiada w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem w miejskich obszarach funkcjonalnych<sup>2</sup>.

W 2023 roku Komisja Europejska wydała *Zalecenie dla państw członkowskich w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej*<sup>3</sup> wraz z załącznikiem, w którym przedstawiła zaktualizowaną koncepcję planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Na poziomie krajowym konieczność planowania rozwoju miast z wykorzystaniem idei SUMP obejmujących całe miejskie obszary funkcjonalne jako narzędzia integrującego politykę transportową z polityką przestrzenną oraz dostrzegającego zależności pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu została uwzględniona w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 (SRT2030) oraz w Krajowej Polityce Miejskiej 2030 (KPM2030). Strategie te podkreślają znaczenie promocji SUMP oraz opierania strategicznego planowania mobilności miejskiej na opracowywanych w procesie partycypacji społecznej planach.

Biorąc pod uwagę szczególnie wpływ koncepcji SUMP na zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz zidentyfikowane w trakcie prowadzonego w latach 2019-2023 pilotażowego projektu systemowe problemy z opracowaniem i wdrażaniem SUMP na poziomie miejskim, a także wymagania postawione przed Polską w kontekście zarządzania funduszami UE w perspektywie finansowej 2021-2027, wskazane jest zapewnienie jednolitego systemu oceny jakości przygotowanych planów.

Nowy model wsparcia opracowania SUMP w Polsce, a także system zarządzania ich jakością, przyczynić się ma do dalszego stymulowania procesu upowszechniania zrównoważonego planowania mobilności miejskiej.

Należy przy tym podkreślić, że zgodnie z zaleceniem zawartym w KPM2030, systemowe uporządkowanie i integracja rozwiązań oraz rekomendacja zmian prawnych w odniesieniu do SUMPów, powinna opierać się na doświadczeniach i wynikach realizowanych projektów pilotażowych dotyczących wsparcia dla miast w opracowaniu SUMP.

### 2.2. Wspieranie opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Realizując postanowienia SRT2030, Ministerstwo Infrastruktury podejmuje starania na rzecz promowania koncepcji SUMP kształtowanej zgodnie z wytycznymi i zaleceniami Komisji Europejskiej.

W latach 2019 - 2023 przy współpracy Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Komisji Europejskiej i Inicjatywy Jaspers

---

<sup>1</sup> COM(2013) 913 final KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW z dnia 17 grudnia 2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

<sup>2</sup> Miejski obszar funkcjonalny – rozumiany zgodnie z definicją z art. 5 pkt 6a) ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 225, 412), tj. *obszar funkcjonalny – obszar, na którym występuje względnie wyodrębniający się, intensywny i otwarty system powiązań społecznych, gospodarczych lub przyrodniczych, uwarunkowanych cechami środowiska geograficznego (przyrodniczego i antropogenicznego); szczególnym typem obszaru funkcjonalnego jest miejski obszar funkcjonalny.*

<sup>3</sup> C(2023) 1524 final ZALECENIE KOMISJI z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

realizowano pilotaż w zakresie przygotowania SUMP, skierowany do wszystkich miast i ich obszarów funkcjonalnych zainteresowanych opracowaniem takich planów.

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury, które było pomysłodawcą i inicjatorem kontynuacji wsparcia doradczego dla miast i miejskich obszarów funkcjonalnych, finansowanego ze środków unijnego Instrumentu Wsparcia Technicznego (IWT), zostało głównym beneficjentem i koordynatorem projektu „Wsparcie dla polskich miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej”. Bezpośredni beneficjenci projektu to 15 miast/obszarów miejskich/obszarów metropolitalnych, którzy otrzymają wsparcie doradcze w procesie przygotowania SUMP, w ramach pomocy technicznej oferowanej przez Komisję Europejską.

W działania wspierające promocję SUMP wpisuje się także realizacja kamienia milowego przewidzianego w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększenia Odporności<sup>4</sup>, w ramach reformy E1.1. *Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska*, zakładająca wprowadzenie środków wspierających opracowanie i wdrażanie SUMP (kamień milowy E2G).

Stworzona na poziomie krajowym nowa struktura wsparcia dla rozwoju idei SUMP objęła powołanie w Ministerstwie Infrastruktury Pełnomocnika Ministra do spraw Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (KS SUMP), których zadaniem będzie stymulowanie rozwoju i wdrażania SUMP. W celu koordynacji wsparcia doradczego i finansowego dla jednostek samorządu terytorialnego, w ramach Ministerstwa Infrastruktury zostało utworzone Centrum Kompetencji ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (CK SUMP).

Działania ukierunkowane na wsparcie SUMP są kontynuowane, także w ramach współpracy z Komisją Europejską w ramach Grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej<sup>5</sup>, gdzie w ramach podgrupy „SUMP monitoring and implementation” Pełnomocnik Ministra ds. SUMP został współprzewodniczącym.

---

<sup>4</sup> COM(2022) 268 final DECYZJA WYKONAWCZA RADY w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększenia odporności Polski.

<sup>5</sup> Decyzja Komisji C(2022) 5320 z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie ustanowienia grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej

### 3. Fundusze UE na 2021 – 2027

Zapisy Umowy Partnerstwa, tj. dokumentu określającego strategię wykorzystania funduszy europejskich w ramach polityk unijnych: polityki spójności i wspólnej polityki rybołówstwa w Polsce w perspektywie finansowej 2021-2027 wskazują na następujące wymagania w odniesieniu do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej:

*Inwestycje w zrównoważoną mobilność miejską będą opierać się na odpowiednim planowaniu mobilności miejskiej, które przyjmie następujące formy:*

- *we wszystkich miastach wojewódzkich oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia SUMP;*
- *w innych miastach powyżej 100 000 mieszkańców oraz w gminach położonych w ich miejskich obszarach funkcjonalnych przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia:*
  - *SUMP lub*
  - *innego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego oraz zobowiązania, że SUMP zostanie przyjęty nie później niż do 31 grudnia 2025 r.;*
- *w pozostałych miastach poniżej 100 000 mieszkańców przyznanie dofinansowania projektom będzie uzależnione od przyjęcia odpowiedniego dokumentu z zakresu planowania transportu miejskiego (np. odpowiednio dostosowanej strategii ZIT), przy czym preferowany będzie SUMP.*

W przypadku wymogu przyjęcia SUMP przez beneficjanta, wymóg ten będzie uznany za spełniony jeżeli plan ten:

- będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski,
- będzie zgodny z obowiązującym komunikatem KE dotyczącym SUMP oraz wymogami SUMP określonymi we właściwym obowiązującym rozporządzeniu UE w sprawie sieci TEN-T,
- będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej praktyczną realizację postanowień SUMP.

W programach:

- Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS),
- Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 (FEPW),
- Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027 (PT FE),
- Fundusze Europejskie dla poszczególnych regionów 2021-2027 (w większości z 16 programów)

znajdują się zapisy o możliwości finansowania SUMP i ich aktualizacji, a w ramach Pomocy Technicznej – kontynuowanie wsparcia doradztwa technicznego po zakończeniu obecnie realizowanych projektów wsparcia.

## 4. Założenia oceny jakości SUMP na poziomie krajowym

### 4.1. Ogólna charakterystyka systemu

Aby wypełnić zobowiązania wobec Komisji Europejskiej zawarte w zapisach Umowy Partnerstwa, jak również przygotować struktury krajowe w zakresie rozwijania idei SUMP i planowania mobilności miejskiej, konieczne stało się zaprogramowanie spójnego systemu oceny powstających SUMP.

Prawidłowo funkcjonujący system oceny jakości SUMP powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- niepodważalny – w kontekście współpracy z Komisją Europejską oraz relacji z beneficjentami;
- niedyskryminujący – tj. wszystkie dokumenty muszą podlegać tym samym zasadom;
- jednolity – dla miast tej samej kategorii oraz w przypadku oceny tego samego dokumentu na rzecz różnej kategorii beneficjentów;
- zapewniający wysoką jakość oceny i rekomendacji;
- efektywny - bez zbędnego obciążania zasobów oraz powielania tej samej pracy przez różne instytucje.

Zgodnie z przyjętymi założeniami, ocena jakości SUMP polegać będzie na weryfikacji ośmiu zasad z komunikatu KE z 17 grudnia 2013 COM (2013)913 final, pogłębionych i zaktualizowanych w zaleceniu KE z 8 marca 2023 r. (C(2023) 1524), na których opiera się idea SUMP. 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. Ocena ma mieć charakter jakościowy i kończyć się rekomendacjami w zakresie aktualizacji posiadanego dokumentu, oraz weryfikacją, czy oceniany dokument spełnia zasady przewodnie SUMP.

### 4.2. Zasady przewodnie SUMP

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej, zalecane podejście do SUMP dla miejskich obszarów funkcjonalnych - niezależnie od ich wielkości - obejmuje opracowanie i wdrażanie planu zgodnie z zasadami przewodnimi, które w Komunikacie z 2013 r. określone zostały w następujący sposób

1. **WYZNACZONE CELE:** Głównym celem planu mobilności w miastach<sup>6</sup>, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży, niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.
2. **PERSPEKTYWA KRÓTKO I DŁUGOTERMINOWA:** Plan mobilności w miastach zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju zawiera długoterminową strategię przyszłego rozwoju obszaru miejskiego oraz, w tym zakresie, przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w obszarze transportu i mobilności, bądź też jest powiązany z istniejącą strategią tego rodzaju. Przedmiotowy dokument zawiera również plan realizacji krótkoterminowego procesu wdrażania strategii.
3. **OCENA BIEŻĄCYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW:** Budowanie zrównoważonej mobilności w miastach powinno opierać się na należytej ocenie aktualnego i przyszłego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego.

---

<sup>6</sup> Plan mobilności w miastach – pojęcie stosowane w Komunikacie Komisji Europejskiej z 2013 r.



4. **WSZYSTKIE GAŁĘZIE TRANSPORTU:** Plan mobilności w miastach przyczynia się do harmonijnego rozwoju wszystkich odpowiednich rodzajów transportu, sprzyjając przy tym przechodzeniu na bardziej zrównoważone systemy. Plan przewiduje wdrożenie zintegrowanego zbioru technicznych, infrastrukturalnych, strategicznych i miękkich środków w celu zwiększenia skuteczności i opłacalności, odpowiednio do ustanowionego celu głównego i celów szczegółowych.
5. **WSPÓŁPRACA HORYZONTALNA I WERTYKALNA:** Proces opracowywania i wdrażania planu mobilności w miastach, opiera się na zintegrowanym podejściu przy wysokim poziomie współpracy, koordynacji i konsultacji między różnymi szczeblami władzy i odpowiednimi organami. Lokalny organ do spraw planowania powinien ustanowić odpowiednie struktury i procedury.
6. **PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE:** Plan mobilności w miastach opiera się na przejrzystym i partycypacyjnym podejściu.
7. **ZAPEWNIENIE MONITOROWANIA CELÓW:** Wdrażanie planu mobilności w miastach powinno być objęte ścisłym monitorowaniem.
8. **WERYFIKACJA JAKOŚCI:** Lokalne organy do spraw planowania powinny dysponować mechanizmami mającymi na celu zapewnienie odpowiedniej jakości planu mobilności w miastach oraz stwierdzić zgodność tego planu z wymogami określonymi w dotyczącej go koncepcji.

Natomiast w unowocześnionej koncepcji SUMP szczególny nacisk kładzie się na zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej oraz na koordynację i partycypacyjne podejście, w celu zapewnienia spójności i komplementarności z lokalnymi i regionalnymi politykami, strategiami i środkami, a także na kwestie monitorowania postępów w osiąganiu celów SUMP i podejmowania działań naprawczych w razie stwierdzenia takiej konieczności.

Tak pogłębione i zaktualizowane - zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej z marca 2023 r. - zasady SUMP rozumiane są w następujący sposób:

1. **JASNE, WYMIERNE CELE I ZAŁOŻENIA:** 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.

SUMP powinien służyć zwłaszcza wspieraniu mobilności bezemisyjnej i wdrażaniu systemu transportu miejskiego, który przyczynia się do poprawy ogólnych wyników sieci transportowej, w szczególności poprzez rozwój infrastruktury umożliwiającej bezproblemowy ruch pojazdów bezemisyjnych oraz multimodalnych węzłów pasażerskich w celu ułatwienia połączeń pierwszej i ostatniej mili oraz multimodalnych terminali towarowych obsługujących obszary miejskie.

SUMP powinien być włączony do zintegrowanego podejścia do zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i powinien on być powiązany z odpowiednimi planami dotyczącymi użytkowania gruntów, planowania przestrzennego i polityki sektorowej (np. w zakresie klimatu i energii). Powinien zawierać długoterminową strategię przyszłego rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego, a w tym kontekście przyszłego rozwoju infrastruktury transportowej i usług w zakresie multimodalnej mobilności oraz plan realizacji strategii w perspektywie krótkoterminowej, z uwzględnieniem harmonogramu, źródeł finansowania, jasno określonych obowiązków i zasobów.

2. **DŁUGOOKRESOWA WIZJA I JASNY PLAN WDRAŻANIA:** SUMP zawiera istniejącą, długoterminową strategię przyszłego rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego, a w tym kontekście przyszłego rozwoju infrastruktury transportowej i usług w zakresie multimodalnej mobilności, lub jest powiązany z taką strategią. SUMP zawiera również plan realizacji strategii w perspektywie krótkoterminowej. Należy włączyć SUMP do zintegrowanego podejścia do zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i powinien on być powiązany z odpowiednimi planami dotyczącymi użytkowania gruntów, planowania przestrzennego i polityki sektorowej (np. w zakresie klimatu i energii).

SUMP powinien zatem obejmować:

- harmonogram i plan budżetowy, z odpowiednio określonymi źródłami niezbędnego finansowania. Najlepiej byłoby, gdyby wspomniany plan realizacji obejmował okres od 3 do 10 lat;
- jasno określone obowiązki i zasoby, w tym określone zasoby wymagane w przypadku każdego podmiotu.

**3. OCENA OBECNEGO I PRZYSZŁEGO FUNKCJONOWANIA:** Podstawę SUMP powinna stanowić staranna ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania systemu transportu miejskiego, a uzupełnieniem SUMP powinien być kompleksowy system monitorowania, obejmujący:

- analizę sytuacji, scenariusz bazowy i końcowy, rozpoczynające się od kompleksowego przeglądu obecnej sytuacji i ustanowienia wartości odniesienia, względem której można mierzyć przyszłe postępy. Powinien on również obejmować ocenę wpływu proponowanych środków;
- cele szczegółowe i wartości docelowe: w SUMP należy określić szczegółowe i realistyczne cele w zakresie skuteczności działania, które są powiązane z analizą sytuacji i są ambitne, jeżeli chodzi o cel SUMP oraz cele ogólne. W stosownych przypadkach należy również określić mierzalne wartości docelowe, oparte na realistycznej ocenie wartości odniesienia i dostępnych zasobów oraz odzwierciedlające cele szczegółowe;
- wskaźniki skuteczności działania, najlepiej na podstawie wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), służące do opisanego aktualnego stanu systemu transportu miejskiego oraz monitorowania postępów w realizacji wyznaczonych celów.

**4. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU PRZY JEDNOCZESNYM NADANIU PRIORYTETU TYM NAJBARDZIEJ ZRÓWNOWAŻONYM:** SUMP powinien promować transport multimodalny poprzez integrację poszczególnych rodzajów transportu i środków mających na celu ułatwienie bezproblemowej i zrównoważonej mobilności. SUMP powinien obejmować działania mające na celu zwiększenie udziału bardziej zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny, aktywna mobilność, mobilność współdzielona, bezemisyjna logistyka miejska oraz, w stosownych przypadkach, żegluga śródlądowa i transport morski. Powinien również uwzględniać działania na rzecz promowania mobilności bezemisyjnej, w szczególności w odniesieniu do ekologizacji floty miejskiej, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego.

**5. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO MOBILNOŚCI PASAŻERÓW ORAZ MIEJSKIEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO I LOGISTYKI MIEJSKIEJ:** Logistyka miejska, jak również powiązania z długodystansowym transportem towarowym powinny być w pełni uwzględnione i zintegrowane z SUMP, aby zapewnić systematyczne podejście do wszystkich aspektów mobilności w danym mieście oraz osiągnąć cel, jakim jest bezemisyjna logistyka miejska i dostawy na „ostatniej mili”. SUMP powinien w szczególności obejmować działania mające na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na strumień ruchu w ramach TEN-T.

**6. PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE I KOORDYNACJA Z INNYMI WŁAŚCIWYMI INICJATYWAMI:** Opracowywanie i wdrażanie SUMP powinno opierać się na zintegrowanym podejściu partycypacyjnym charakteryzującym się wysokim poziomem współpracy, koordynacji i konsultacji między poszczególnymi szczeblami administracji i właściwymi organami. Zaangażowany powinien być również ogół społeczeństwa, obywatele, a także przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów gospodarczych. Lokalny organ do spraw planowania powinien ustanowić odpowiednie struktury i procedury, w celu zapewnienia spójności i komplementarności z lokalnymi i regionalnymi politykami, strategiami i środkami, w szczególności dotyczącymi użytkowania gruntów i planowania

przestrzennego, planów zazieleniania obszarów miejskich, energetyki, zdrowia, edukacji, usług społecznych, egzekwowania przepisów i ochrony policyjnej.

**7. MONITOROWANIE, PRZEGLĄD, SPRAWOZDAWCZOŚĆ I ZAPEWNIANIE JAKOŚCI:** SUMP powinien obejmować cele, wartości docelowe i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego funkcjonowania miejskich systemów transportu, dotyczące co najmniej emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, zgonów i poważnych obrażeń w wyniku zdarzeń drogowych, udziałów poszczególnych rodzajów transportu oraz dostępu do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach.

Wdrażanie SUMP należy monitorować za pomocą wskaźników skuteczności działania. W szczególności władze lokalne powinny wprowadzić mechanizmy monitorowania postępów w osiaganiu celów SUMP i w razie potrzeby podejmować terminowo działania naprawcze.

Państwa członkowskie powinny wspierać miasta w realizacji tego zadania i zapewnić jakość SUMP oraz jego zgodność z wymogami koncepcji SUMP zgodnie z zaleceniem Komisji.

Należy regularnie oceniać postępy w realizacji celu i celów szczegółowych SUMP oraz osiaganie zawartych w nim wartości docelowych przy użyciu wybranych wskaźników rezultatu. Należy podjąć odpowiednie działania, aby zapewnić terminowy dostęp do stosownych danych i statystyk. Podstawę do przeglądu wdrażania SUMP powinno stanowić sprawozdanie z monitorowania.

### 4.3. Zasady oceny jakości SUMP

W celu zapewnienia odpowiedniej jakości SUMP oraz zachowania zgodności z wymogami koncepcji SUMP, zgodnie z zaleceniami i wytycznymi Komisji Europejskiej, ocena przyjętego SUMP odbywać się będzie przy pomocy formularza oceny, który w sposób zintegrowany zweryfikuje spójność i logikę dokumentu biorąc pod uwagę ww. zasady SUMP. Formularz oceny będzie jednolity w odniesieniu do wszystkich SUMP w Polsce, bez względu na program, z którego korzystać będzie potencjalny beneficjent, przedkładający SUMP do oceny, jak również bez względu na fakt korzystania bądź nie ze środków UE.

Ocena jakości SUMP na potrzeby wszystkich programów perspektywy 2021-2027 dokonywana będzie przez zespół oceniający powołany w CUPT, we współpracy z CK SUMP.

CUPT, jako Instytucja Pośrednicząca programu FENIKS, a także wykonująca powierzone zadania w zakresie planowania mobilności miejskiej w ramach programu FEPW, będzie dokonywać oceny składanych SUMP. Weryfikacja jakości SUMP w ramach programów regionalnych będzie realizowana przez CUPT na podstawie odrębnych porozumień o współpracy w zakresie oceny SUMP, które zostaną uzgodnione i zawarte pomiędzy Instytucjami Zarządzającymi poszczególnymi programami regionalnymi (IZ PR), CUPT oraz CK SUMP.

W ramach programów regionalnych, Instytucje Zarządzające funduszami regionalnymi, będą występować do CUPT za pośrednictwem CK SUMP z prośbą o ocenę SUMP składanych w ramach projektów w naborach, bądź przekazywać opracowane i przyjęte SUMP, przedstawiane przez potencjalnych beneficjentów, poza procesem naboru.

Ponadto każda JST/miejski obszar funkcjonalny, może się zwrócić do CUPT lub CK SUMP z prośbą o ocenę opracowanego i przyjętego SUMP. W przypadku potencjalnych beneficjentów środków unijnych ocenę może przeprowadzić CUPT jeszcze przed złożeniem wniosku o dofinansowanie, czy też poza procesem naboru.

Na potrzeby rozpoczęcia oceny SUMP przed złożeniem wniosku o dofinansowanie/ poza procesem naboru, możliwe jest przedłożenie SUMP bez kompletu wymaganych uchwał – minimum w tym zakresie to uchwała rady miasta rdzenia OF (miast rdzeni w przypadku ośrodków policentrycznych) ws. przyjęcia SUMP. Nie wpływa to jednak na obligatoryjny warunek przyjęcia planu uchwałą właściwego organu,

zgodnie z pkt. 1.3 A formularza oceny, w celu uzyskania oceny „pozytywnej” lub „pozytywnej z rekomendacjami” dokumentu w tym aspekcie.

W przypadku miast / obszarów funkcjonalnych opracowujących SUMP poza kontekstem funduszowym, działania w zakresie oceny jakości SUMP podejmuje CK SUMP.

Informacja o ocenie/rekomendacji odnośnie danego SUMP dokonanej przez CUPT będzie przekazywana do wnioskodawcy (odpowiednio: IZ PR, IZ FENIKS, IZ FEPW, potencjalny beneficjent) za pośrednictwem CK SUMP.

CK SUMP prowadzić będzie repozytorium ocenionych SUMP, we współpracy z CUPT. W repozytorium będą znajdować się dokumenty, które zostały poddane ocenie przy pomocy formularza.

Informacje o ocenionych i umieszczonych w repozytorium SUMP będą cyklicznie przekazywane przez CK SUMP do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, jako instytucji koordynującej fundusze europejskie.

#### 4.4. Rola formularza oceny SUMP

Formularz oceny SUMP stanowi narzędzie oceny SUMP przez właściwą instytucję systemu wdrażania funduszy europejskich i ma być pomocny przy ocenie dokumentu i wydawaniu dalszych rekomendacji. W przypadku programów regionalnych ostateczna decyzja dotycząca przyznania dofinansowania w oparciu o SUMP oceniony przez CUPT, będzie należeć do IZ PR.

Formularz nie stanowi zaleceń dla JST odnośnie zawartości SUMP – w tym zakresie właściwe i pomocne są wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej – edycja druga, które znajdują się na stronie Eltis<sup>7</sup> oraz zapisy zawarte w zaktualizowanej przez KE koncepcji SUMP z 2023.

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. Ocena pytań dotyczących poszczególnych zasad ma charakter jakościowy. Ocena każdej zasady kończy się stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem, czy daną zasadę można uznać za spełnioną, a także ewentualnymi szczegółowymi rekomendacjami w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentu/ procesu.

Uznanie całego dokumentu jako wypełniającego ideę SUMP jest możliwe tylko w przypadku, gdy weryfikacja wszystkich 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.

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. Uwzględnienie rekomendacji w wyznaczonym czasie będzie miało wpływ na możliwość wsparcia przyszłych inwestycji, tj. przedkładanych do finansowania w czasie, w którym rekomendacje powinny już być wdrożone.

Formularz zostanie przyjęty uchwałą przez KS SUMP, a następnie udostępniony poprzez publikację na stronach dedykowanych poszczególnym programom krajowym i regionalnym, a także na stronach Instytucji Pośredniczących, w szczególności Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz na stronie CK SUMP, zlokalizowanego w Ministerstwie Infrastruktury. Ewentualne zmiany formularza

---

<sup>7</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

oceny wynikające z potrzeby dostosowania do rozwoju unowocześnionej koncepcji SUMP będą wymagały zmiany uchwały KS SUMP.

Wprowadzenie jakichkolwiek zmian w SUMP, w tym aktualizacja danych, po przyjęciu ich przez właściwe JST, wymaga poddania dokumentu ponownej ocenie.

## 4.5. Ogólny przebieg procesu oceny jakości SUMP

Zakładany przebieg procesu oceny jakości SUMP przedstawia się następująco.

### PROGRAMY KRAJOWE – FEnIKS/FEPW

- 1) CUPT otrzymuje gotowy i przyjęty SUMP do oceny<sup>8</sup>:
  - w ramach prowadzonego naboru wraz z projektem inwestycji – w sytuacji, gdy SUMP nie był oceniany w trybie poza procesem naboru;
  - od IZ FEnIKS/IZ FEPW;
  - od miasta rdzenia lub stowarzyszenia JST (poza procesem naboru);
- 2) CUPT informuje CK SUMP o rozpoczęciu procesu oceny w odniesieniu do danego SUMP;
- 3) CUPT ocenia SUMP w terminie do 45 dni od dnia otrzymania dokumentu:
  - bieg terminu 45 dni zostaje wstrzymany na czas uzupełniania dokumentów przez Wnioskodawcę;
  - w uzasadnionych przypadkach, w szczególności z uwagi na wyjątkową obszerność ocenianej dokumentacji lub znaczny stopień skomplikowania systemu transportowego na obszarze analizowanego MOF, termin oceny może zostać wydłużony do 60 dni.
- 4) CUPT przekazuje oceniony SUMP wraz z informacją o dokonanej ocenie/rekomendacji do nadawcy SUMP oraz do CK SUMP;
- 5) CK SUMP umieszcza SUMP w repozytorium oraz niezwłocznie przekazuje informację o dokonanej ocenie/rekomendacji do wnioskodawcy (potencjalnego beneficjenta i/lub IZ FEnIKS/IZ FEPW).

### PROGRAMY REGIONALNE

- 1) IZ PR otrzymuje projekt inwestycji w ramach prowadzonego naboru wraz z załączonym SUMP lub otrzymuje gotowy i przyjęty SUMP do oceny od potencjalnego beneficjenta poza procesem naboru;
- 2) IZ PR otrzymuje projekt inwestycji w ramach prowadzonego naboru wraz z załączonym SUMP oraz oceną SUMP dokonaną przez CUPT;
- 3) IZ PR zwraca się z prośbą do CK SUMP o ocenę;
- 4) CK SUMP niezwłocznie weryfikuje repozytorium SUMP oraz przekazuje informacje o istniejącej ocenie do IZ PR, a w przypadku jej braku przekazuje SUMP do oceny do CUPT, informując o tym fakcie IZ PR;
- 5) W przypadku przekazania SUMP przez potencjalnego beneficjenta PR bezpośrednio do CUPT, CUPT przystępuje do oceny oraz informuje o tym fakcie CK SUMP;
- 6) CUPT ocenia SUMP w terminie do 45 dni od dnia otrzymania dokumentu;

---

<sup>8</sup> Za gotowy i przyjęty SUMP uznaje się SUMP złożony do oceny zgodnie z opisem zawartym w rozdziale 4.3. Zasady oceny jakości SUMP.

- bieg terminu 45 dni zostaje wstrzymany na czas uzupełniania dokumentów przez Wnioskodawcę;
  - w uzasadnionych przypadkach, w szczególności z uwagi na wyjątkową obszerność ocenianej dokumentacji lub znaczny stopień skomplikowania systemu transportowego na obszarze analizowanego MOF, termin oceny może zostać wydłużony do 60 dni.
- 7) CUPT przekazuje oceniony SUMP wraz z informacją o dokonanej ocenie/rekomendacji do nadawcy SUMP oraz do CK SUMP;
  - 8) CK SUMP umieszcza SUMP w repozytorium oraz niezwłocznie przekazuje informację o dokonanej ocenie/rekomendacji do IZ PR oraz do potencjalnego beneficjenta PR.

#### **JST/MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE REALIZUJĄCE SUMP POZA KONTEKSTEM FUNDUSZOWYM**

- 1) CK SUMP otrzymuje gotowy i przyjęty SUMP do oceny od JST/miejskiego obszaru funkcjonalnego;
- 2) CK SUMP podejmuje działania związane z oceną jakości SUMP;
- 3) CK SUMP umieszcza SUMP w repozytorium oraz niezwłocznie przekazuje informację o dokonanej ocenie/rekomendacji do JST/miejskiego obszaru funkcjonalnego.

Podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP powinien złożyć do oceny plan, a ponadto 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. Czasu oczekiwania na uzupełnienie dokumentów czy udzielenie wyjaśnień nie wlicza się do terminu oceny SUMP.

Kwestie związane ze sposobem przekazania dokumentacji w ramach procesu oceny SUMP zależą od ustalonych odrębnie możliwości technicznych po stronie zainteresowanych podmiotów.

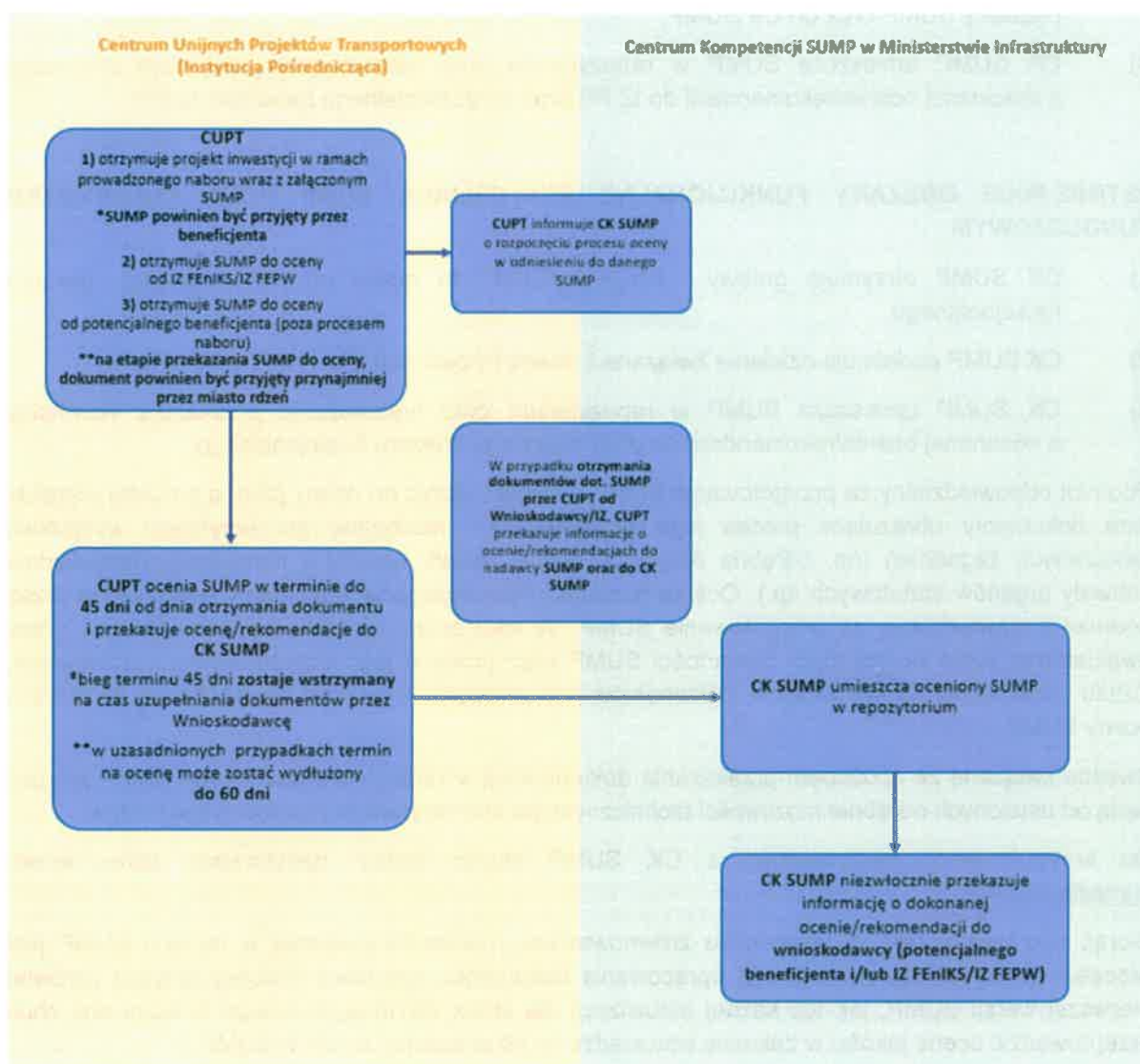
Do korespondencji elektronicznej z CK SUMP służyć będzie dedykowany adres email: [sump@mi.gov.pl](mailto:sump@mi.gov.pl).

Biorąc pod uwagę fakt, iż planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach SUMP jest procesem i nie kończy się z chwilą opracowania dokumentu, wskazane procesy dotyczą zarówno pierwszej wersji SUMP, jak też każdej aktualizacji dla której JST/miejski obszar funkcjonalny chce przeprowadzić ocenę jakości w zakresie wprowadzenia jakichkolwiek zmian w SUMP.

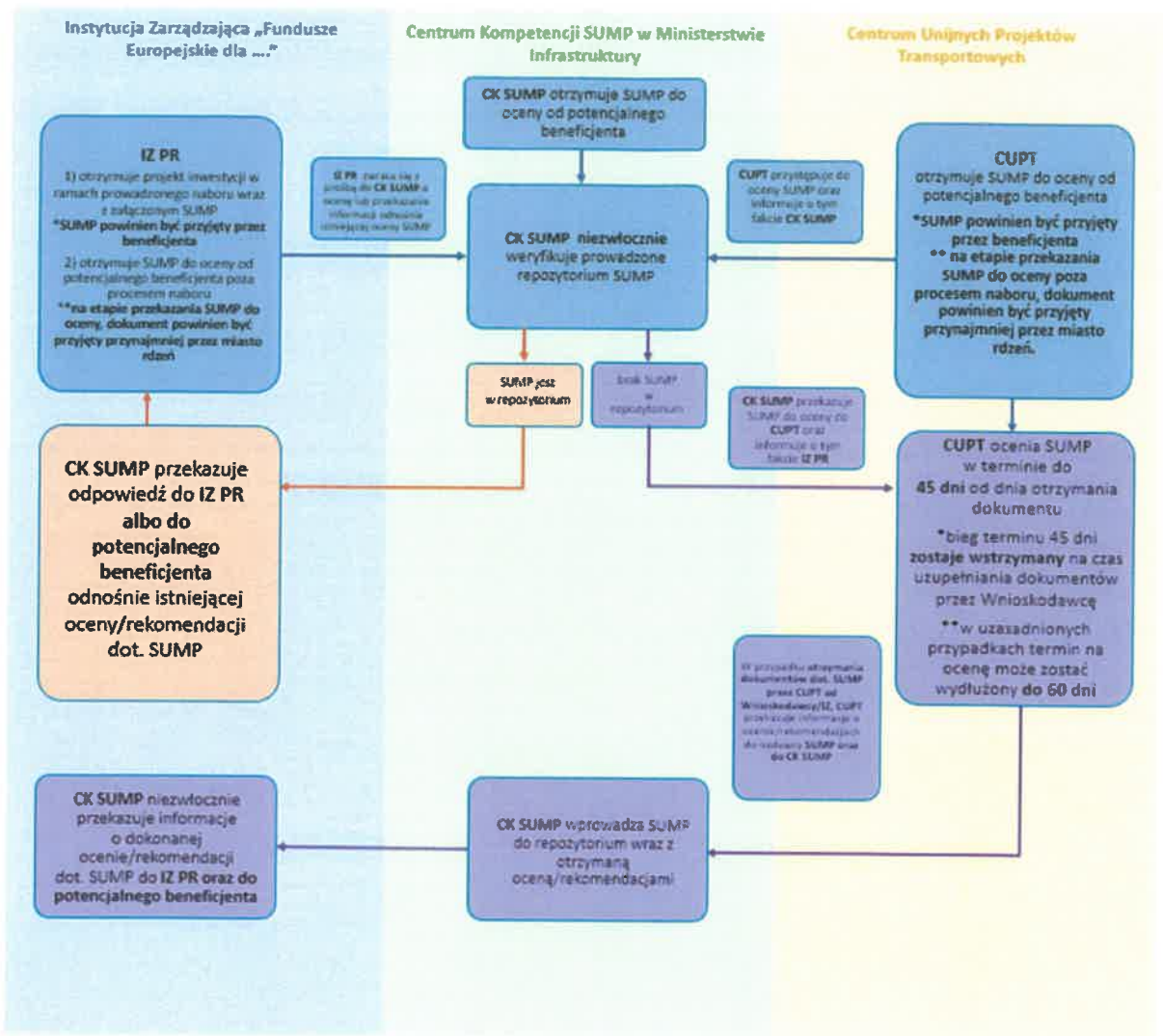
## 5. Schematy obiegu dokumentacji

Poniżej przedstawiono grafiki ukazujące schemat obiegu dokumentów w ramach procesu oceny jakości SUMP w programach krajowych oraz w programach regionalnych.

**SCHEMAT OBIEGU DOKUMENTÓW W RAMACH OCENY SUMP W FENIKS/FEPW**



**SCHEMAT OBIEGU DOKUMENTÓW W RAMACH OCENY SUMP W PROGRAMACH REGIONALNYCH**





**Uchwała nr 3**

**Komitetu Sterującego do spraw wsparcia  
Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**

**z dnia 21 czerwca 2023 r.**

**w sprawie przyjęcia dokumentu *Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)*, których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r.**

Na podstawie § 8 ust. 1 zarządzenia nr 1 Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2023 r. w sprawie powołania Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 2)

Komitet Sterujący do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się *Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)*, których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r. jako formularz oceny, o którym mowa w pkt. 4 *Zasad Zarządzania Jakością Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Polsce, w szczególności w kontekście perspektywy UE 2021-2027*, przyjętych uchwałą nr 2 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

§ 2. *Formularz oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)*, których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r. stanowi narzędzie oceny Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, których przygotowanie rozpoczęło się przed dniem 08.03.2023 r.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Komitetu Sterującego  
do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1136572.5662753.3998258
Nazwa dokumentu	Uchwała nr 3 KS ws. przyjęcia formularza oceny SUMP.pdf
Tytuł dokumentu	Uchwała nr 3 KS ws. przyjęcia formularza oceny SUMP
Skrót dokumentu	16A84C89B5C7FAE506A4CA480F9F4C53FC2AE13B
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2023-06-26
Sygnatariusz	Adrian Jan Mazur
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.114.42.42.
Data wydruku:	2023-07-27 10:45:10
Autor wydruku:	Wrzeszcz Joanna

## FORMULARZ OCENY

### Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), których przygotowanie rozpoczęło się przed 8 marca 2023 r.

1. Niniejszy formularz stanowi narzędzie oceny SUMP przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych i nie stanowi zaleceń dla jst dot. 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 Eltis <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> (wytyczne oraz załącznik zawierający formularz samooceny).

Pytania zawarte w niniejszym formularzu nie wykraczają zakresem merytorycznym poza ww. *Wytyczne*.

2. Ocena polega na weryfikacji 8 zasad z Komunikatu KE z 17.12.2013<sup>1</sup>, na których opiera się idea SUMP. 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.
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

---

<sup>1</sup> COM (2013) 913 final

mobilności miejskiej. Wyjątkiem są rekomendacje dotyczące kwestii kluczowych. W takich przypadkach rekomendacja zawierać będzie zakres oraz czas w jakim powinna zostać wdrożona.

Uwzględnienie rekomendacji w wyznaczonym czasie warunkuje możliwość wsparcia przyszłych inwestycji, tj. przedkładanych do finansowania w czasie, w którym rekomendacje powinny już być wdrożone.

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 transportowego/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](mailto:sump@mi.gov.pl).

## 1. SUMP W FUNKCJONALNYM OBSZARZE MIEJSKIM

### 1.1 Czy plan obejmuje właściwy obszar funkcjonalny (OF)?

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.

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.

- A. Czy plan obejmuje miasto rdzeń z uwzględnieniem powiązań funkcjonalnych z innymi gminami obszaru funkcjonalnego?
- B. Czy plan angażuje miasto rdzeń oraz przynajmniej jedną gminę?
- C. Czy plan angażuje wszystkie gminy z obszaru wskazanego w delimitacji województwa?

### 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/porozumienia, przy czym w przypadku stowarzyszenia plan przyjęto dodatkowo uchwałą Rady Gminy wnioskującej o dofinansowanie dla projektu?
- B. Czy podjęto uchwały rad wszystkich gmin zaangażowanych w opracowanie planu?

## 1. SUMP W FUNKCJONALNYM OBSZARZE MIEJSKIM – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

1.1

1.2

1.3

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

## 2. WSPÓŁPRACA PONAD GRANICAMI ADMINISTRACYJNYMI

**2.1 Czy i w jaki sposób nawiązano współpracę z instytucjami i organami samorządowymi (współpraca sektorowa)?**

- A. z podmiotami samorządowymi powiązanych z mobilnością, planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska?
- B. z innymi podmiotami, w szczególności związanymi z urbanistyką i ochroną zabytków/konserwatorską?

**2.2 Czy i w jaki sposób nawiązano współpracę z instytucjami i organami innego szczebla administracji (współpraca samorządowa)?**

- A. z gminami ościennymi?
- B. z podmiotami powiatowymi (starostwo), regionalnymi (województwo)?

### 2. WSPÓŁPRACA PONAD GRANICAMI ADMINISTRACYJNYMI – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

2.1

2.2

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

## 3. PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE

**3.1 Jakich interesariuszy zidentyfikowano w ramach planu?**

- A. mieszkańców i lokalne społeczności;
- B. osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności (osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, osoby z dziećmi);

- C. zarządców infrastruktury liniowej i punktowej (np. GDDKiA, PKP PLK, porty morskie/ lotnicze, terminale przeladunkowe - 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 tworzenia planu?**

- A. Czy w proces opracowania planu zaangażowano mieszkańców?
- B. Czy w proces opracowania planu zaangażowano wszystkich zidentyfikowanych interesariuszy?

**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. konsultacji społecznych projektu SUMP;
- F. na innych etapach.

**3.4 Czy opracowany plan został publicznie przedstawiony 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

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

**4. OCENA OBECNYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW**

**4.1 Czy i w jaki sposób przeanalizowano i wyciągnięto wnioski z zapisów obecnych dokumentów opracowanych dla obszaru objętego planem:**

- A. strategię rozwoju ponadlokalnego/strategia ZIT/unijne, krajowe i wojewódzkie dokumenty sektorowe dot. mobilności i transportu (w tym regionalne plany transportowe);
- B. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, plany miejscowe oraz warunki zabudowy;
- C. plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan dla miasta lub plan dla miasta uwzględniający gminy sąsiednie);
- D. plany gospodarki niskoemisyjnej/rozwoju elektromobilności/rewitalizacji/adaptacji do zmian klimatu;
- E. programy ochrony środowiska;
- F. 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 tranzytowego?
- G. Czy diagnoza zawiera analizę innych zagadnień (np. UTO)?

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

- A. podziału modalnego mobilności;
- B. wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej;
- C. bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- D. wpływu zagospodarowania przestrzennego na mobilność;
- E. kwestii klimatycznych:
  - i. łagodzenie 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 zmiany klimatu (adaptacja): wstępna identyfikacja wrażliwości elementów systemów transportowych objętych planem na czynniki klimatyczne,
- F. kwestii środowiskowych:
  - i. wpływ na jakość powietrza i poziom hałasu,
  - ii. wpływ na obszary chronione, tereny zielone i ich wzajemne powiązanie,
  - iii. wpływ na gospodarkę wodami opadowymi,
- G. popytu występującego w transporcie pasażerskim i towarowym;



- H. popytu na połączenia multimodalne i ich dostępności;
- I. dostępności usług, zatrudnienia i edukacji;
- J. 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 zasilić SUMP? Jeśli dane są niewystarczające, czy zorganizowano proces pozyskania danych?**

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

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

#### **4. OCENA OBECNYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW – 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 czy aktywnych form mobilności) 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 (optymalnie: min. 2) scenariusze rozwoju systemu mobilności, jako możliwe kierunki polityki mobilności (np. scenariusz z naciskiem na rozwój elektromobilności vs scenariusz z naciskiem na rozwój tras rowerowych vs scenariusz z naciskiem na rozwój sieci tramwajowych), uwzględniając np. 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 multikryterialna, ocena ekspertów (autorska), wyniki strategii z przeszłości w danym mieście, analiza podobnych przypadków innych miast? W szczególności:

- 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 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?
- E. Czy wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu; publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane?
- F. Czy wizja obejmuje wszystkie istotne aspekty zrównoważonego rozwoju: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe?
- G. Czy wizja obejmuje 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; obszary chronione i zieleń, wpływ na gospodarkę wodami opadowymi?

**5.4 Czy na podstawie wskazanej wizji w dokumencie określono cele:**

- A. strategiczne (co najmniej na 10 lat);
- B. operacyjne (co najmniej na 3 lata)?

**5.5 Czy i w jaki sposób określone cele powiązane są z przyjętym scenariuszem rozwoju i wizją?**

- A. Czy określone cele są powiązane ze scenariuszem rozwojowym i wizją rozwoju, a także stanowią uporządkowany zbiór celów strategicznych i operacyjnych?

**5. DŁUGOTERMINOWA WIZJA.... – podsumowanie oceny**

**Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:**

**5.1**

**5.2**

**5.3**

**5.4**

**5.5**

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

**Rekomendacje:**

**Rekomendacje terminowe:**

**5. ... 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 pasy ruchu dla rowerzystów, szersze chodniki umożliwiające bezpieczne i wygodne poruszanie się).

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

- A. prawdopodobnego wpływu ma wydajność systemu transportowego (poprzez zmianę popytu na podróże, zmianę podaży środków transportu, zmianę kosztów funkcjonowania systemu transportowego;
- B. wpływu na założone cele klimatyczne (np. dotyczące zmniejszenia emisji GHG) i środowiskowe;
- C. efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny;
- D. realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów?

**5.7 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 środowiskowe, zdrowotne, gospodarcze);
- A. określają priorytety dla poszczególnych działań;
- B. uwzględniają ocenę ryzyka w odniesieniu do wybranych pakietów działań;
- C. obejmują elementy maksymalizujące wysoką akceptację pakietów działań wśród decydentów, obywateli i innych interesariuszy?

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

**5.9 Czy określono źródła finansowania działań wskazanych w planie?**

- A. Czy opracowano plan finansowania działań na minimum 3 lata - i zaplanowano środki własne oraz fundusze zewnętrzne?

**5.10 Czy przydzielono obowiązki w zakresie wdrażania działań w planie?**

- A. Czy plan posiada przydzielone obowiązki - wszystkie wdrażane działania posiadają swoich "właścicieli"?

#### **5. ... I JASNY PLAN REALIZACJI – podsumowanie oceny**

**Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:**

**5.6**

**5.7**

**5.8**

**5.9**

**5.10**

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

**Rekomendacje:**

**Rekomendacje terminowe:**

## 6. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU

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

- A. transport publiczny;
- B. mobilność aktywna (ruch pieszy i rowerowy);
- C. intermodalność;
- D. bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- E. realokację przestrzeni drogowej na inne środki transportu lub funkcje publiczne;
- F. logistyka miejska, dostarczanie towarów i usług;
- G. zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe.

**6.2 Czy przeprowadzono Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko?**

### 6. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

6.1

6.2

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

**Rekomendacje:**

**Rekomendacje terminowe:**

## 7. MONITOROWANIE I OCENA

**7.1 Czy plan przewiduje proces monitorowania?**

- A. Czy określono harmonogram, podmioty odpowiedzialne, procedury monitoringowe, w tym tryb dostępu do odpowiednich danych i statystyk?

**7.2 Czy przewidziano cykliczne aktualizacje planu (w jakiej perspektywie czasu np. co ile lat)?**

**7.3 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 modal splitu transportu publicznego z 50 do 55%).

**7.4 Czy uwzględniono wskaźniki dotyczące:**

- A. poprawy jakości powietrza i ograniczania emisji CO<sub>2</sub>;
- B. dostępności transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego?

**7.5 Czy opracowano jasną definicję każdego wskaźnika, format raportowania oraz zarys sposobu pomiaru danych i obliczania wskaźnika na podstawie danych?**

<b>7. MONITOROWANIE I OCENA – podsumowanie oceny</b>
<b>Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:</b>
<b>7.1</b>
<b>7.2</b>
<b>7.3</b>
<b>7.4</b>
<b>7.5</b>
<b>Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:</b>
<b>Rekomendacje:</b>
<b>Rekomendacje terminowe:</b>

**8. ZAPEWNIENIE JAKOŚCI**

**8.1 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.

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

**8. ZAPEWNIENIE JAKOŚCI – podsumowanie oceny**

**Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:**

**8.1**

**8.2**

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

**Podsumowanie rekomendacji dotyczących wszystkich 8 zasad:**

**Podsumowanie rekomendacji terminowych:**