



WOLAŃSKI



ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA
DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW
UNIJNYCH POIIS 2014-2020

RAPORT ZAMKNIĘCIA

W ZAKRESIE PRZYGOTOWANIA I WDROŻENIA KONCEPCJI
PLANÓW ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

SIERPIEŃ 2023



International Management Services sp. z o.o.,
ul. Felicjanek 4/10, 31-104 Kraków

Wolański sp. z o.o., Stawki 8/7, 00-193 Warszawa

REDAKCJA:

Michał Babicki – Sekretarz Projektu
Karolina Orcholska
Mirosław Czerliński

SPIS TREŚCI

Spis treści	2
Słownik pojęć, skrótów i akronimów	5
Streszczenie kierownicze	7
Wstęp	10
1. Ogólne założenia projektu	11
1.1. Cel i zakres prac	11
1.2. Odbiorcy wsparcia	12
2. Realizacja projektu	15
2.1. Podsumowanie wykonanych prac	15
2.2. Zidentyfikowane Problemy przy realizacji usługi i podjęte działania mitygujące	21
2.2.1. Problemy systemowe	22
2.2.2. Problemy dotyczące zrozumienia idei SUMP	27
2.2.3. Problemy związane ze słabością Struktur i zaangażowania odbiorców	29
2.2.4. Problemy o charakterze finansowym i politycznym	35
3. Realizacja wsparcia u odbiorców i rekomendacje na przyszłość	38
3.1. Lista aktywnych odbiorców – realizacja w ramach zamówienia publicznego	38
3.1.1. Białystok	38
3.1.2. Bielsko-Biała	41
3.1.3. Częstochowa	46
3.1.4. Gorzów Wielkopolski	50
3.1.5. Grudziądz	52
3.1.6. Kielce	56
3.1.7. Koszalińsko-Koło-brzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny	61
3.1.8. Lublin	65
3.1.9. Warszawa Zachód (Łomianki)	70
3.1.10. Łódź	74
3.1.11. Metropolia Bydgoszcz	76
3.1.12. Metropolia Poznań	81

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIIS 2014-2020

3.1.13.	Myślenice	84	
3.1.14.	Olsztyn	89	
3.1.15.	Obszar Metropolitalny	Gdańsk Gdynia Sopot	93
3.1.16.	Opole	96	
3.1.17.	Radomski Obszar Funkcjonalny	99	
3.1.18.	Aglomeracja	Kalisko-Ostrowska	103
3.1.19.	Sanok	107	
3.1.20.	Skawina	111	
3.1.21.	Szczeciński Obszar Metropolitalny	115	
3.1.22.	Toruń	118	
3.1.23.	Warszawa	122	
3.1.24.	Włocławek	125	
3.1.25.	Wrocławski Obszar Funkcjonalny	129	
3.1.26.	Zielona Góra	132	
3.2.	Lista aktywnych odbiorców – realizacja <i>In-House</i>	136	
3.2.1.	Górnśląsko-Zagłębiowska Metropolia	136	
3.2.2.	Kraków	139	
3.2.3.	Płock	141	
3.2.4.	Polkowice	144	
3.2.5.	Rzeszów	147	
3.3.	Lista Odbiorców Wykluczonych z Pilotażu	151	
3.3.1.	Grodzisk Mazowiecki	151	
3.3.2.	Jarocin	153	
3.3.3.	Lidzbark Warmiński	155	
3.3.4.	Piastów	158	
3.3.5.	Rybnik	160	
3.3.6.	Wałbrzych	163	
4.	Ocena przeprowadzonego Pilotażu	165	
5.	Proponowane formy wsparcia ośrodków miejskich w dążeniu do zmiany filozofii planowania mobilności	168	

5.1.	Wsparcie dla Odbiorców (Obszarów funkcjonalnych miast)	169
5.2.	Wsparcie dla projektantów inwestycji na obszarach funkcjonalnych	170
5.3.	Wsparcie dla Odbiorców w realizacji SUMP (Obszarów funkcjonalnych miast)	171
6.	Rekomendacje, w tym rekomendacje horyzontalne	172
6.1.	Rekomendacje horyzontalne o charakterze administracyjno-Prawnym	172
6.2.	Rekomendacje związane ze wsparciem doradczym - merytorycznym	174
6.3.	Rekomendacje o charakterze finansowym	175
6.4.	Rekomendacje dotyczące jakości dokumentów SUMP	176
6.5.	Rekomendacje dotyczące przyszłości SUMP	176
7.	Załączniki	178

SŁOWNIK POJĘĆ, SKRÓTÓW I AKRONIMÓW

CUPT/ Zamawiający	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Doradca	Konsorcjum firm IMS sp. z o. o. oraz Wolański sp. z o. o. lub personel merytoryczny Doradcy realizujący przedmiot Umowy
GZM	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
Inicjatywa JASPERS	Inicjatywa Wspólna Pomoc we Wspieraniu Projektów dla Europejskich Regionów (<i>ang. Joint Assistance to Support Projects In European Regions</i>)
ITS	Inteligentne systemy transportowe (<i>ang. Intelligent Transport Systems</i>)
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KKBOF	Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny
KOF	Kielecki Obszar Funkcjonalny
KS SUMP	Komitet Sterujący SUMP
LOF	Lubelski Obszar Funkcjonalny
MFIPR	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
MI	Ministerstwo Infrastruktury
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
OF	Obszar Funkcjonalny
NGO	Organizacja pozarządowa (<i>ang. Non-Government Organization</i>)
OMGGS	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OPZ	Opis Przedmiotu Zamówienia
P&R/ P+R	Parkuj i jedź (<i>ang. Park and Ride</i>)
Pilotaż	Projekt zainicjowany przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej realizowany wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, Komisją Europejską, Inicjatywą JASPERS oraz CUPT, w zakresie propagowania idei zrównoważonego rozwoju miejskiego, między innymi poprzez bezpośrednie wsparcie miast, Miejskich Obszarów Funkcjonalnych lub Obszarów Metropolitalnych we wdrożeniu idei SUMP
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
POPT	Program Operacyjny Pomoc Techniczna

SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko
SUIKZP	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
SWZ	Specyfikacja Warunków Zamówienia
SUMI	Wskaźniki Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (<i>ang. Sustainable Urban Mobility Indicators</i>)
SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (<i>ang. Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
TOD	Rozwój zorientowany na transport. (<i>ang. Transit Oriented Development</i>) – koncepcja planowania urbanistycznego, w której minimalizuje się odległości między zabudową a środkami transportu zrównoważonego (przede wszystkim wysokowydajny transport publiczny, np. kolej, BRT, tramwaj, metro)
Umowa I (Część A)	Umowa nr P/004/2020-00 z dnia 24.02.2020r., Aneks nr 1 z dnia 10.06.2020r. oraz Aneks nr 2 z dnia 09.12.2020r. na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów środków unijnych POIiŚ 2014-2020 w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, zawartej pomiędzy Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) a konsorcjum IMS sp. z o.o. oraz Wolański sp. z o.o.
Umowa II (Część B)	Umowa Nr P/007/2022-00 z dnia 21.02.2022r. na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów POIiŚ 2014– 2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, zawartej pomiędzy Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) a konsorcjum IMS sp. z o.o. oraz Wolański sp. z o.o.
Warszawa Zachód	Porozumienie inicjujące przygotowanie Planu Mobilności zawiązane przez gminy: Łomianki (lider), Czosnów, Izabelin, Nowy Dwór Mazowiecki, Stare Babice i Zakroczym (partnerzy). Do porozumienia mają dołączyć gminy Legionowo i Jabłonna.
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

STRESZCZENIE KIEROWNICZE

Niniejszy Raport Końcowy jest produktem:

- III etapu Umowy Nr P/004/2020-00 z dnia 24.02.2020 r. (umowa podstawowa – część A Pilotażu) na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów środków unijnych PO liŚ 2014-2020 w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”,
- Umowy Nr P/007/2022-00 z dnia 21.02.2022 r. (umowa dodatkowa – część B Pilotażu) na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów PO liŚ 2014 – 2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”

zawartej pomiędzy Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) a konsorcjum IMS sp. z o.o. oraz Wolański sp. z o.o. Jego celem jest przede wszystkim przedstawienie efektów wsparcia dla konkretnych ośrodków miejskich objętych przedmiotowym zamówieniem (dalej: Odbiorcy) w zakresie przygotowania planów zrównoważonej mobilności dla ich obszarów, w tym ocena poziomu zaawansowania prac nad SUMP poszczególnych Odbiorców. Ponadto wyszczególniono rekomendacje dla dalszych działań oraz wskazano systemowe formy wsparcia ośrodków miejskich w dążeniu do zmiany filozofii planowania mobilności.

Niniejsze podsumowanie prac stanowi ocenę przeprowadzonego Pilotażu. Wśród zalet projektu wskazać należy przede wszystkim możliwość uzyskania przez Odbiorców wsparcia eksperckiego. Dodatkowo w samorządach w proces kształtowania zrównoważonej mobilności zaangażowane zostały szerokie grupy podmiotów i interesariuszy. Praca nad projektem pokazała, że na obszarach funkcjonalnych, zunifikowanym sposobem rozwiązywania problemów może być wspólna praca w ramach partnerstw lub porozumień. Do Pilotażu mogło zgłosić się każde miasto bądź obszar funkcjonalny zainteresowany przygotowaniem SUMP. W kolejnych etapach projektu dopuszczono również możliwość dołączania nowych Odbiorców. Niewątpliwą wartością dodaną jest fakt, że dzięki projektowi możliwe było rozpoczęcie prac nad SUMP bez udziału finansowego Odbiorców. Zwiększyła się także świadomość znaczenia kształtowania zrównoważonej mobilności w miastach. Wśród wad Pilotażu należy wskazać krótki czas jego trwania, niepewność co do potencjalnego systemu oceny, wstrzymującą prace części Odbiorców czy początkową niską świadomość korzyści z uczestnictwa w Pilotażu wśród miast wojewódzkich. Problematiczna okazała się także duża rotacja pracowników odpowiedzialnych za SUMP po stronie Odbiorców, a także niedostateczne zaangażowanie władz lokalnych w proces przygotowywania dokumentu.

W trakcie prac zidentyfikowano szereg problemów wpływających na realizację projektu. Można wyróżnić wśród nich problemy: systemowe (których rozwiązanie powinno być zaproponowane na szczeblu krajowym), problemy ze zrozumieniem idei zrównoważonej mobilności, w tym SUMP (pokazujące trudności w postrzeganiu SUMP jako realnego sposobu rozwiązywania kwestii transportowych), związane ze słabością zaangażowania Odbiorców (zwracające uwagę na trudności we współpracy wewnętrznej i zewnętrznej), czy tych o charakterze finansowym i politycznym (związane z brakiem funduszy na przygotowanie SUMP i obawami o nadmierne koszty realizacji obciążające samorządy).

W ramach realizacji drugiej Umowy, dla każdego z 37 Odbiorców przygotowano krótkie podsumowanie udzielonego wsparcia z określeniem stanu zaawansowania prac w podziale na część podstawową (część A) i dodatkowe wsparcie (część B). W toku prac (część A i B) z udziału w Pilotażu zdecydowało się zrezygnować 9 Odbiorców, a ze względu na niskie zaangażowanie w prowadzone prace i odrzucanie wszelkich form podejmowanego dialogu z Pilotażu wykluczono 6 Odbiorców. Odbiorcy zostali podzieleni na dwie grupy – samorzędy, które wykonanie SUMP zleciły w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, i takie, które wykonują SUMP własnymi zasobami (*in-house*). Zdecydowanie większą grupę (84%) stanowią Odbiorcy decydujący się na opracowanie SUMP w ramach zamówienia publicznego. Na wykonywanie SUMP własnymi zasobami (*in-house*) zdecydowało się 16% uczestników (5 Odbiorców). W części A projektu, dla obu grup przeprowadzone zostały warsztaty *scopingowe*. Brali w nich udział nie tylko urzędnicy i włodarze, lecz także przedstawiciele lokalnych społeczności. Samorządom, które zlecają na zewnątrz wykonanie dokumentu udzielono wsparcia w zakresie przygotowania postępowania: opracowano SWZ i OPZ, wspierano ich także w zakresie udzielania odpowiedzi na pytania oferentów oraz doradzano przy merytorycznej ocenie ofert. Udzielone było również bezpośrednio indywidualne wsparcie w ocenie raportów metodycznych, analiz, raportów diagnostyczno-strategicznych oraz projektów dokumentów SUMP. Udział Odbiorców, którzy przygotowali oraz rozpoczęli proces uchwalania dokument SUMP dla obszaru funkcjonalnego wynosi 39%.

W odpowiedzi na zdiagnozowane problemy związane z realizacją Pilotażu wskazane zostały rekomendacje odnoszące się do idei SUMP i sposobu jej wdrażania w Polsce. Biorąc pod uwagę aspekty administracyjno-prawne wskazuje się przede wszystkim na stworzenie ram prawnych dla SUMP, zintegrowanie systemów zarządzania obszarami aglomeracyjnymi, integrację systemu finansowania transportu publicznego, czy integrację systemów transportowych. Ważnym jest także wdrażanie koncepcji TOD (zagospodarowania przestrzennego nakierowanego na obsługę transportem publicznym) w programach krajowych oraz systemie planowania przestrzennego i strategicznego, wraz z jego stabilizacją. Może wiązać się to również z wprowadzeniem mechanizmów finansowania w przypadku wdrażania rozwiązań związanych ze zrównoważoną mobilnością. Wskazuje się także na realizację kompleksowych projektów, w tym pilotażowe łączenie komponentu merytorycznego z finansowym (dofinansowanie i wdrażanie projektów pilotażowych z pomocą Doradców zewnętrznych). W zakresie wsparcia doradczomerytorycznego rekomenduje się kontynuację pomocy dla miast/obszarów funkcjonalnych, dodatkowe wsparcie szkoleniowe dla innych interesariuszy (projektantów, zarządów dróg), podnoszenie kompetencji osób przygotowujących i oceniających SUMP. Pod kątem rekomendacji o charakterze finansowym należy zwrócić uwagę na to, aby przy ocenie SUMP czy przyznaniu dofinansowania uwzględnić realne zobowiązania finansowe o charakterze operacyjnym. W przypadku naborów do konkursów należy przyznawać dodatkowe punkty za posiadanie SUMP, co zmotywuje szczególnie małe i średnie miasta do jego przygotowania. Dofinansowane powinny być także wewnętrzne zespoły Odbiorców oraz osób biorących udział w ocenie SUMP. Ważne są także rekomendacje związane z jakością dokumentów SUMP. W zakresie przyszłości SUMP, Doradca rekomenduje kontynuację sporządzania dokumentów w zakresie zrównoważonej mobilności na kolejną perspektywę wydatkowania środków unijnych, wraz z oceną poprzednich SUMP. Ocenie podlegać powinien nie tylko dokument, ale również proces jego opracowywania. Ważny jest także czas, w którym powinny rozpocząć się przedmiotowe działania w zakresie

kolejnego cyklu SUMP (nowych wersji /aktualizacji obecnych dokumentów) – z punktu widzenia Pilotażu, optymalny czas sporządzenia dokumentu to 2 lata. Ponadto, ze względu na specyfikę dokumentu oraz iteracyjny charakter przygotowania, wdrożona powinna zostać większa elastyczność w zakresie jego realizacji – od sposobu zarządzania projektem (techniki zwinne, np. Agile), po kontakty robocze oraz konsultacje, które powinny odbywać się w formie hybrydowej.

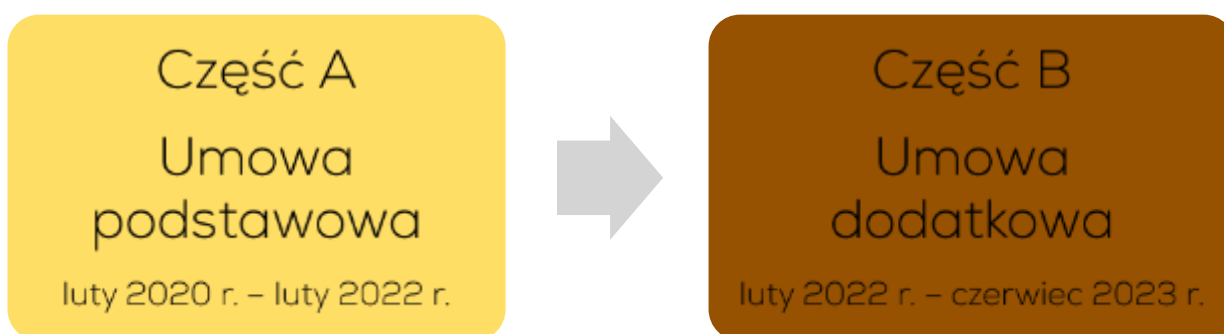
WSTĘP

Niniejszy Raport Końcowy jest produktem:

- III etapu Umowy Nr P/004/2020-00 z dnia 24.02.2020 r. (umowa podstawowa – część A Pilotażu) na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów środków unijnych PO liŚ 2014-2020 w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”,
- Umowy Nr P/007/2022-00 z dnia 21.02.2022 r. (umowa dodatkowa – część B Pilotażu) na „Świadczenie usług doradztwa dla potencjalnych beneficjentów PO liŚ 2014– 2020 w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”

zawartej pomiędzy Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) a konsorcjum IMS sp. z o.o. oraz Wolański sp. z o.o. Ze względu na dwie części wsparcia Odbiorców w ramach przygotowania SUMP, niniejszy raport przedstawia zarówno część podstawową wsparcia (część A) oraz część dodatkową wsparcia (część B), tworząc w ten sposób jednolite podsumowania całego projektu pilotażowego. Dla ułatwienia czytelnikowi odbioru dokumentu, zdecydowano się wprowadzić podział kolorystyczny w zakresie części Pilotażu. Wszelkie elementy w tabelkach i grafikach, dotyczące części A zostały oznaczone kolorem żółtym. Działania oraz elementy wchodzące w zakres części B zostały oznaczone kolorem brązowym.

Rysunek 1 Przedstawienie kolorystyczne części Pilotażu



W Raporcie Końcowym przedstawiono ogólne założenia projektu (por. Rozdział 1), podsumowanie wykonanych prac w ramach obu części pilotażu (por. część 2.1) oraz problemy przy realizacji usługi wraz ze wskazaniem podjętych działań niwelujących (por. część 2.2). Dodatkowo wskazano sposób realizacji wsparcia u Odbiorców, w tym stan zaawansowania prac nad dokumentem SUMP oraz podjęte działania w ramach rekomendacji z pierwszego etapu wsparcia (por. Rozdział 3). W toku prac przeprowadzono również ocenę Pilotażu – jego zalet i wad (por. Rozdział 4). Określono również rekomendowane formy wsparcia ośrodków miejskich w dążeniu do zrównoważonej mobilności (por. Rozdział 5). Ostatnią część Raportu Końcowego (por. Rozdział 6) stanowią rekomendacje zarówno o charakterze horyzontalnym, jak i strategicznym.

1. OGÓLNE ZAŁOŻENIA PROJEKTU

1.1. CEL I ZAKRES PRAC

Celem projektu było wsparcie potencjalnych beneficjentów (miast lub gmin miejsko -wieskich, Miejskich Obszarów Funkcjonalnych, Obszarów Metropolitalnych - dalej Odbiorców) w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, zgodnie z wytycznymi KE w ramach obowiązującego prawa na zlecenie CUPT.

Realizacja prac miała przyczynić się z jednej strony do standaryzacji sporządzanych dokumentów planistycznych według metodyki KE, a z drugiej - do sporządzenia dokumentów wysokiej jakości, jak najbardziej dopasowanych do lokalnego charakteru Odbiorcy. Pilotaż miał również na celu popularyzację narzędzia, jakim jest SUMP, w planowaniu przestrzeni i mobilności miejskiej.

Dzięki świadczonemu wsparciu podniesiono kompetencje ośrodków miejskich w zakresie planowania i realizacji projektów inwestycyjnych w obszarze transportu, planowania strategicznego i przestrzennego, w tym także z wykorzystaniem środków europejskich.

Udzielone wsparcie w procesie przygotowania/aktualizacji SUMP (zarówno w części A i B) polegało na m.in.:

- ocenie kompetencji poszczególnych Odbiorców – m.in. w zakresie struktury organizacyjnej, potencjału administracyjnego i eksperckiego;
- weryfikacji posiadanych SUMP (w przypadku Odbiorców, którzy opracowali dotychczas taki dokument);
- weryfikacji prowadzonych polityk wypełniających ideę SUMP (w przypadku Odbiorców, którzy nie posiadali SUMP);
- identyfikacji interesariuszy wewnątrz struktur organów administracyjnych Odbiorcy;
- identyfikacji i ocenie danych potrzebnych do opracowania SUMP będących w posiadaniu Odbiorców;
- formułowaniu rekomendacji dla Odbiorców w procesie opracowywania SUMP;
- pomocy przy przeprowadzeniu przez Odbiorców zamówień na Wykonawcę SUMP (w przypadku podjęcia decyzji zlecenia realizacji SUMP przez zewnętrznego konsultanta), w tym: pomocy w sformułowaniu wymagań i opisu przedmiotu zamówienia, ocenie jakości dokumentacji oraz pomocy w jej odbiorze od Wykonawcy SUMP;
- pomocy (weryfikacja, ocena i formułowanie rekomendacji) podczas przygotowania lub aktualizacji SUMP siłami własnymi Odbiorcy;
- pomocy merytorycznej w toku przygotowania dokumentów SUMP dla poszczególnych odbiorców na każdym etapie prac;
- doradztwie przy organizacji procesu konsultacji społecznych oraz aktywizacji interesariuszy;
- przygotowaniu i przeprowadzeniu szkoleń dla pracowników Zamawiającego w zakresie SUMP;
- organizacji i przeprowadzeniu warsztatów w zakresie SUMP dla uczestników Pilotażu i innych potencjalnych beneficjentów środków unijnych reprezentujących obszary miejskie;
- merytorycznej współpracy z Inicjatywą Jaspers w ramach Pilotażu w celu zapewnienia spójności podejmowanych działań, w tym współpracy w prowadzeniu warsztatów.

1.2. ODBIORCY WSPARCIA

Zgodnie z założeniami projektu Odbiorcami wsparcia były:

- gminy miejskie lub miejsko-wiejskie;
- Miejskie Obszary Funkcjonalne;
- Obszary Metropolitalne.

W toku projektu lista Odbiorców wsparcia ulegała zmianie. Dla części A pilotażu, pierwotna lista projektowa zawierała 34 Odbiorców. Przed rozpoczęciem etapu II Zamawiający przekazał informację o wycofaniu się Rawicza z Pilotażu (pierwotnie w puli Ośrodków wspieranych przez Inicjatywę JASPERS). W czasie inwentaryzacji dokumentacji Odbiorców z udziału w Pilotażu z powodu braku gotowości do realizacji SUMP zrezygnowały też Miasta: Kłodzko, Radomsko i Elbląg. Dodatkowo, z indywidualnego wsparcia wyłączono jeszcze dwóch Odbiorców: Malbork (ze względu na udział w tworzeniu SUMP dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot) oraz Mikołów (ze względu na udział w tworzeniu SUMP dla Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego). Oba miasta zostały objęte, wraz z pozostałymi reprezentującymi OMGGG i GZM, wsparciem Inicjatywy JASPERS. Dodatkowo miasto Czechowice – Dziedzice pierwotnie miało brać udział w przygotowaniu SUMP dla miasta Bielsko – Biała, jednak ze względu na decyzję o realizacji SUMP dla całego Subregionu Południowego Województwa Śląskiego weszło w skład tego obszaru.

Po rozpoczęciu III etapu Części A prac z udziału w Pilotażu zrezygnowały również miasta Kozienice i Łądek Zdrój. Trzech Odbiorców wykazało się małą responsywnością i zaangażowaniem w projekt i zostało usuniętych z projektu: Grodzisk Mazowiecki, Piastów oraz Jarocin.

Po rozpoczęciu części B Projektu ze względu na małą responsywność i zaangażowanie w projekt zostały usunięte Lidzbark Warmiński, Rybik i Wałbrzych.

W toku prowadzonego projektu, dzięki otwarciu Zamawiającego na wsparcie większej liczby ośrodków miejskich, na wnioski miast wojewódzkich dołączono kolejne obszary miejskie, tak aby Pilotażem objęte były wszystkie obszary funkcjonalne miast wojewódzkich.

Ostateczną listę Odbiorców Pilotażu (34) określa Tabela 1. Listę Odbiorców, którzy wycofali się z Pilotażu, zawiera Tabela 2, a listę Odbiorców wykluczonych z Pilotażu - Tabela 3.

Tabela 1. Lista Odbiorców Pilotażu

LP.	NAZWA ODBIORCY	LP.	NAZWA ODBIORCY
ODBIORCY OD POCZĄTKU PILOTAŻU			
1.	Aglomeracja Kalisko–Ostrowska	2.	Bielsko–Biała
3.	Częstochowa	4.	Grudziądz
5.	Kielce	6.	Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzki Obszar Funkcjonalny
7.	Lidzbark Warmiński	8.	Lublin

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIIŚ 2014-2020

LP.	NAZWA ODBIORCY	LP.	NAZWA ODBIORCY
9.	Warszawa Zachód (lider gmina Łomianki)	10.	Metropolia Bydgoszcz
11.	Myślenice	12.	Olsztyn
13.	Radomski Obszar Funkcjonalny	14.	Rybnik
15.	Rzeszów	16.	Sanok
17.	Skawina	18.	Szczeciński Obszar Metropolitalny
19.	Włocławek	20.	Wrocławski Obszar Funkcjonalny
21.	Polkowice	22.	Metropolia Poznań
ODBIORCY DOŁĄCZENI DO PILOTAŻU WE WRZEŚNIU 2021 ROKU			
1.	Łódź	2.	Opole
3.	Zielona Góra	4.	Gorzów Wielkopolski
5.	Toruń	6.	Kraków
7.	Warszawa	8.	Białystok
9.	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	10.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
11.	Płock	12.	Wałbrzych

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Lista Odbiorców, którzy wycofali się z Pilotażu

LP.	NAZWA ODBIORCY	ETAP, NA KTÓRYM WYCOFANO SIĘ Z REALIZACJI PILOTAŻU	POWÓD WYCOFANIA SIĘ Z PILOTAŻU
1.	Rawicz	Część A, Etap I	Brak gotowości do realizacji SUMP
2.	Kłodzko	Część A, Etap II	Brak gotowości do realizacji SUMP
3.	Radomsko	Część A, Etap II	Brak gotowości do realizacji SUMP

LP.	NAZWA ODBIORCY	ETAP, NA KTÓRYM WYCOFANO SIĘ Z REALIZACJI PILOTAŻU	POWÓD WYCOFANIA SIĘ Z PILOTAŻU
4.	Elbląg	Część A, Etap II	Brak gotowości do realizacji SUMP
5.	Malbork	Część A, Etap II	Udział w tworzeniu SUMP dla OMGGS
6.	Mikołów	Część A, Etap II	Udział w tworzeniu SUMP dla Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego
7.	Czechowice-Dziedzice	Część A, Etap II	Udział w tworzeniu SUMP razem z m. Bielsko Biała
8.	Kozienice	Część A, Etap III	Brak gotowości do realizacji SUMP
9.	Lądek Zdrój	Część A, Etap III	Brak gotowości do realizacji SUMP

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Lista Odbiorców wykluczonych z Pilotażu

LP.	NAZWA ODBIORCY	ETAP PILOTAŻU	POWÓD WSKAZANIA WYKLUCZENIA Z PILOTAŻU
1.	Grodzisk Mazowiecki	Część A, Etap III	Brak zaangażowania Odbiorcy
2.	Jarocin	Część A, Etap III	Brak zaangażowania Odbiorcy
3.	Lidzbark Warmiński	Część B	Brak zaangażowania Odbiorcy
4.	Piastów	Część A, Etap III	Brak zaangażowania Odbiorcy
5.	Rybnik	Część B	Brak zaangażowania Odbiorcy
6.	Wałbrzych	Część B	Brak zaangażowania Odbiorcy

Źródło: opracowanie własne.

2. REALIZACJA PROJEKTU

2.1. PODSUMOWANIE WYKONANYCH PRAC

Realizacja projektu dla części A przebiegała w okresie luty 2020 r. – luty 2022 r., natomiast dla części B bezpośrednio wsparcie dla Odbiorców w okresie luty 2022 r. – czerwiec 2023 r.

Część A Pilotażu, została podzielona na trzy etapy (por. Rysunek 2). Pierwszy etap (trwający od lutego do marca 2020 r.) obejmował przygotowanie i uzgodnienie Metodyki prac planowanych do wykonania w ramach przedmiotowego Zamówienia. Na tym etapie zostały wskazane m.in. sposoby przydziału dedykowanych pakietów wsparcia dla Odbiorców i sposobów późniejszej realizacji, założenia dotyczące współpracy z Odbiorcami, założenia dotyczące szkoleń i warsztatów.

Podczas drugiego etapu prac (od kwietnia do września 2020 r.) przygotowany został Raport Otwarcia. W jego ramach wykonano inwentaryzację zidentyfikowanych 728 dokumentów strategicznych, planistycznych i innych u Odbiorców wsparcia. Istniejące Plany Mobilności lub SUMP bądź w przypadku ich braku, inny dokument wiodący w zakresie zrównoważonego transportu na danym obszarze, zostały ocenione na podstawie 55 kryteriów weryfikujących zgodność opracowania z metodyką SUMP. Zgromadzono również dane na temat planowanych działań Odbiorców i ich możliwego wpływu na zrównoważoną mobilność miejską. Elementem inwentaryzacji były również spotkania wstępne z Odbiorcami, które miały na celu określenie ich oczekiwań i potrzeb w zakresie wsparcia przygotowania SUMP. Na bazie wyżej opisanej Inwentaryzacji przedstawiono wnioski (oddzielnie dla każdego Odbiorcy) wskazujące m.in. bariery, które mogą przeszkodzić w przygotowaniu i realizacji SUMP, brakujące dokumenty strategiczne lub planistyczne niezbędne do opracowania SUMP czy listę interesariuszy, których włączenie do procesu tworzenia SUMP będzie niezbędne do osiągnięcia jego celów. Na bazie Inwentaryzacji i Wniosków przedstawiono Rekomendację wskazującą m.in. postulowany zakres wsparcia Doradcy na etapie prac nad SUMP w podziale na poszczególne zadania, ze wskazaniem godzinowego zaangażowania oraz ilości spotkań z Odbiorcą potrzebnych na realizację opracowanego dla danego Odbiorcy dedykowanego pakietu wsparcia działań.

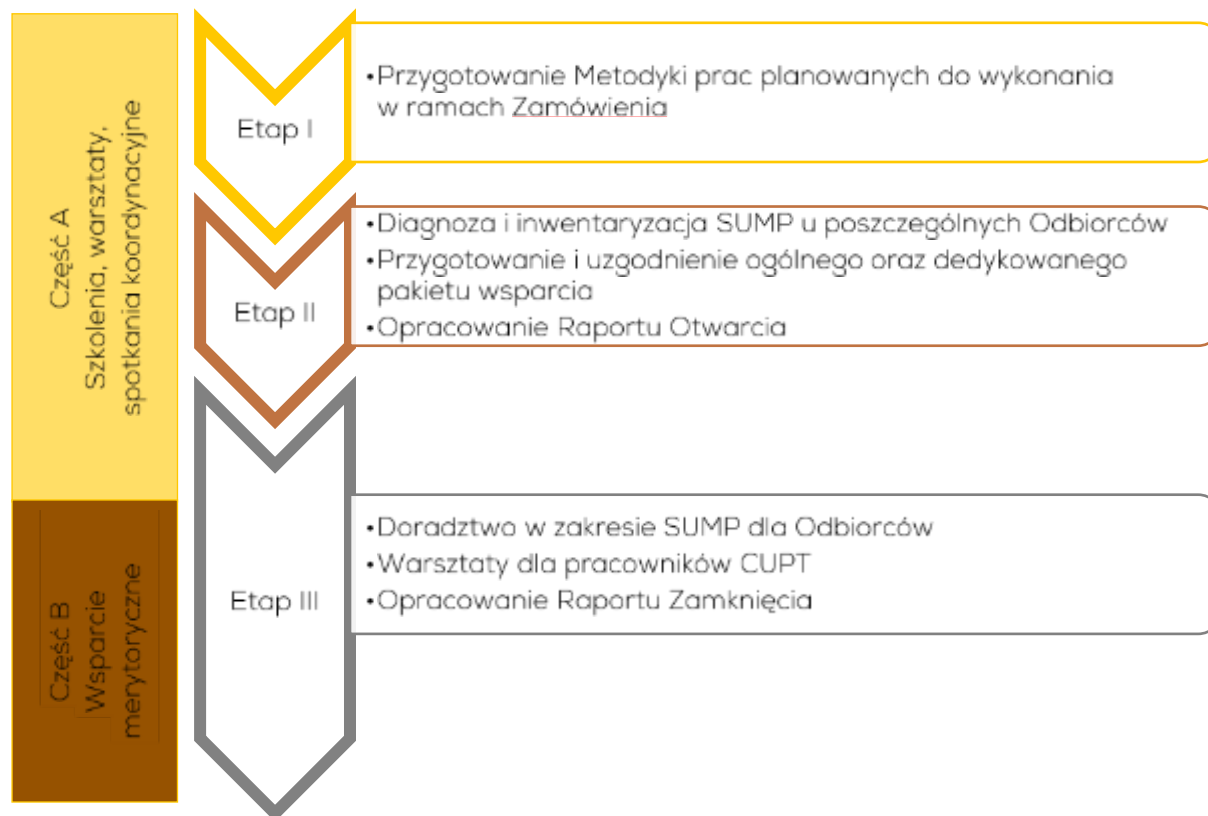
Na podstawie wyników drugiego etapu prac, w tym określonych dedykowanych pakietów wsparcia, ustalona została ostateczna lista Odbiorców zakwalifikowanych do wsparcia w ramach trzeciego etapu prac (trwającego od października 2020 r. do grudnia 2021 r.). Odbiorcy uzyskiwali m.in. pomoc w opracowaniu przez nich zamówień publicznych: w tym wsparcie w sformułowaniu wymagań i opisu przedmiotu zamówienia, ocenie jakości dokumentacji oraz pomoc (weryfikacja, ocena i formułowanie rekomendacji) podczas przygotowania lub aktualizacji SUMP siłami własnymi. Dodatkowo przeprowadzono warsztaty *scopingowe* oraz doradztwo przy organizacji procesu konsultacji społecznych i aktywizacji interesariuszy.

Podsumowaniem zarówno trzeciego etapu prac, jak i wstępnym podsumowaniem części A Pilotażu, było przygotowanie Raportu Zamknięcia. Został on przygotowany w polskiej i angielskiej wersji językowej. Zgodnie z Umową zorganizowano także Konferencję Zamykającą część A Pilotażu.

Część B Pilotażu stanowiła przedłużenie prac trzeciego etapu z pierwszej części Pilotażu na wszystkich możliwych polach merytorycznych: wsparcie w sformułowaniu wymagań i opisu przedmiotu zamówienia, pomoc w ocenie ofert, bieżące konsultacje dotyczące przygotowania dokumentów – raporty diagnostyczno-strategiczne, projekty SUMP, prace przygotowawcze w zakresie uchwalenia

dokumentów. W zależności od potrzeb Odbiorców, Doradca aktywnie uczestniczył w konsultacjach społecznych, warsztatach tematycznych oraz podczas sesji rad miast przyjmujących dokument.

Rysunek 2. Schemat ogólny Projektu dla części A i B wraz z zakresem merytorycznym wsparcia



Źródło: opracowanie własne.

W części A równolegle do trzech wyodrębnionych etapów Umowy I prowadzone były szkolenia dla pracowników CUPT w zakresie kształtowania polityki miejskiej w obszarze transportu oraz cykl warsztatów w zakresie SUMP dla uczestników Pilotażu i innych potencjalnych beneficjentów środków unijnych reprezentujących obszary miejskie. Ponadto w części B w ramach Umowy II odbył się cykl warsztatów dla pracowników CUPT z zakresu SUMP (por. Tabela 4).

Tabela 4. Warsztaty/szkolenia zrealizowane w ramach projektu – Pilotażu

DATA	TEMAT SZKOLENIA / WARSZTATU
WARSZTATY W ZAKRESIE SUMP	
29.06.2020 r.	Generyczny OPZ na SUMP
30.09.2020 r.	Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko SUMP (SOOŚ)
23.10.2020 r.	Współpraca międzysamorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego
30.11-01.12.2020 r.	Konkretyzacja metodyki analitycznej SUMP
14 i 16.12.2020 r.	Skuteczna partycypacja społeczna w SUMP

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIŚ 2014-2020

21.01.2021 r.	SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową
24.02.2021 r.	Definiowanie i oceny scenariuszy SUMP – Budowa logiki zmiany / interwencji
29-30.03.2021 r.	Planowanie przestrzenne w procesie przygotowania SUMP
25 i 28.05.2021 r.	Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością
30.06.2021 r.	Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP
3-4.11.2021 r.	Jak skutecznie przygotować SUMP? Pierwsze doświadczenia
SZKOLENIA DLA PRACOWNIKÓW CUPT	
22 i 29.04.2021 r. oraz 06.05.2021 r.	Warsztaty z oceny dokumentów z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej (dwie wersje propozycji formularzy oceny SUMP znajdują się w Załączniku 2 i Załączniku 3) <u>Formularze nie zostały wdrożone. Został stworzony nowy formularz wypracowany na posiedzeniu Komitetu Sterującego SUMP.</u>
10.03.2022 r.	Udział w warsztatach z zakresu planowania mobilności miejskiej w Polsce i wniosków wynikających z projektu Pilotażu SUMP, w kontekście naboru wniosków o dofinansowanie SUMP dla działania 6.1.POIŚ.
28.04. i 04.05.2022 r.	Spotkania z zakresu omówienia dodatkowych zagadnień związanych z systemem oceny SUMP.
31.08.2022 r.	Warsztaty z zakresu przykładowej oceny dokumentu SUMP.
19.04 i 28.04.2023 r.	Warsztaty z zakresu przykładowej oceny dokumentu SUMP.

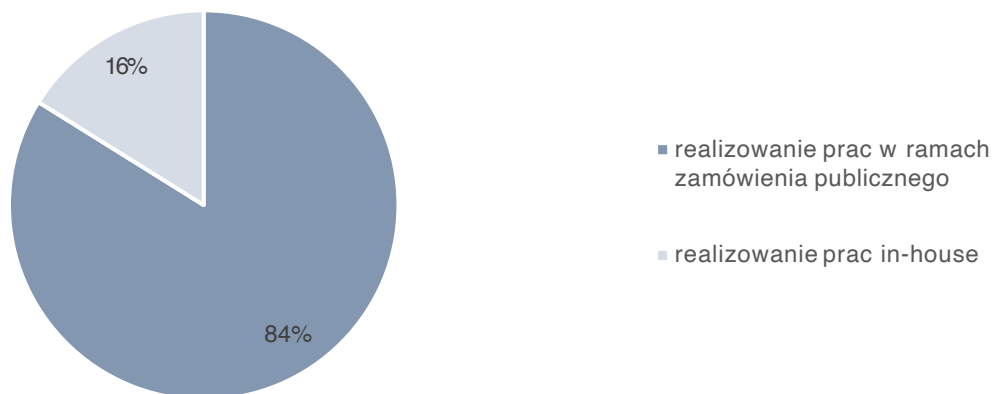
Źródło: opracowanie własne.

Elementami wsparcia w ramach Projektu były również m.in. strona internetowa (w polskiej i angielskiej wersji językowej) i newsletter. Oba elementy uruchomione zostały w czerwcu 2020 r. i dostępne są nadal pod adresem <https://plany.mobilnosci.pl>, który został ustalony z Zamawiającym. W materiałach umieszczono wszystkie produkty Umowy m.in. Generyczny OPZ na SUMP (aktualna wersja nr 2: por. Załącznik 1), prezentacje i nagrania *video* ze wszystkich warsztatów przeprowadzonych dla uczestników Pilotażu, odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania oraz podstawowe informacje o projekcie. Ponadto na wskazanej stronie internetowej umieszczono linki do materiałów Projektu POIŚ SUMP oraz Komisji Europejskiej. Przygotowana strona internetowa wraz z zakończeniem Pilotażu zostanie przekazana do zarządzania przez MI (Centrum Kompetencji SUMP). Dodatkowo, co najmniej raz na miesiąc odbywały się spotkania koordynacyjne z pracownikami CUPT, MFiPR, MI oraz w miarę potrzeby z Inicjatywą Jaspers i KE.

Podsumowując wykonane prace, warto zwrócić uwagę na stan zaawansowania poszczególnych Odbiorców w przygotowywaniu dokumentu SUMP. Zdecydowana większość Odbiorców wsparcia (26) zdecydowała się na zlecenie stworzenia SUMP podmiotom zewnętrznym w ramach zamówienia publicznego. Co ciekawe w trakcie trwania Części B trzech Odbiorców zdecydowało się na zmianę formuły realizacji dokumentu z *in-house* na zamówienie publiczne (Częstochowa, OMGGS, Metropolia

Poznań). Ostatecznie, jedynie 9 podmiotów (16%) zdecydowało się na samodzielne sporządzenie SUMP (por. Rysunek 3).

Rysunek 3. Podział Odbiorców zgodnie z wybraną formą przygotowania SUMP



Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę SUMP realizowane w ramach zamówienia publicznego (por. Tabela 5), blisko połowa Odbiorców wsparcia – 12 Odbiorców ukończyła realizację dokumentu. Prawie co drugi podmiot jest na etapie posiadania dokumentu lub rozpoczęcia procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Tylko 1 podmiot, nie wszedł w fazę przygotowania dokumentu. Zestawienie stanu zaawansowania prac nad SUMP, którzy zdecydowali się na realizowanie prac w ramach zamówienia publicznego przedstawia kolejny rysunek (por. Rysunek 4. Stan zaawansowania prac nad przygotowaniem SUMP dla aktywnych Odbiorców, realizowanych w ramach zamówienia publicznego).

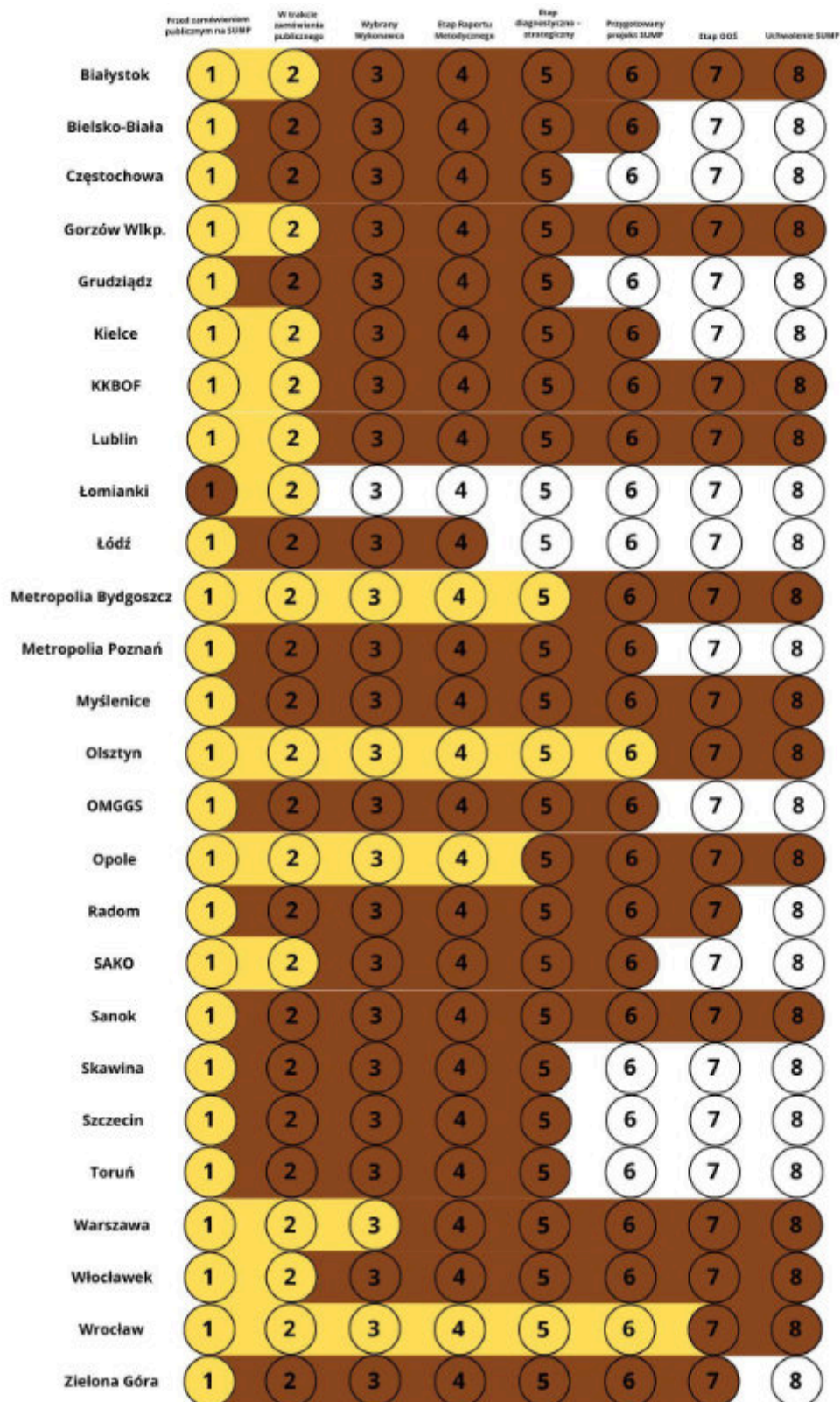
Tabela 5. Zestawienie stanu zaawansowania prac nad SUMP u Odbiorców decydujących się na realizowanie prac w ramach zamówienia publicznego. Stan na 30.06.2023 r.

AKTUALNY ETAP PRAC REALIZOWANYCH W RAMACH ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	LICZBA ODBIORCÓW
1. PRZED ZAMÓWIENIEM PUBLICZNYM NA SUMP	1
2. W TRAKCIE ZAMÓWIENIA, PRZED WYBOREM WYKONAWCY	0
3. WYBRANY WYKONAWCA	25
4. ETAP RAPORTU METODYCZNEGO	25
5. ETAP DIAGNOSTYCZNO – STRATEGICZNY	24
6. PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	19
7. ETAP OOŚ	14
8. UCHWALENIE SUMP (W TYM UCHWALONE I W TRAKCIE UCHWALANIA)	12
ŁĄCZNA LICZBA ODBIORCÓW	26

Źródło: opracowanie własne.

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIŚ 2014-2020

Rysunek 4. Stan zaawansowania prac nad przygotowaniem SUMP dla aktywnych Odbiorców, realizowanych w ramach zamówienia publicznego. Stan na 30.06.2023 r.



Źródło: opracowanie własne.

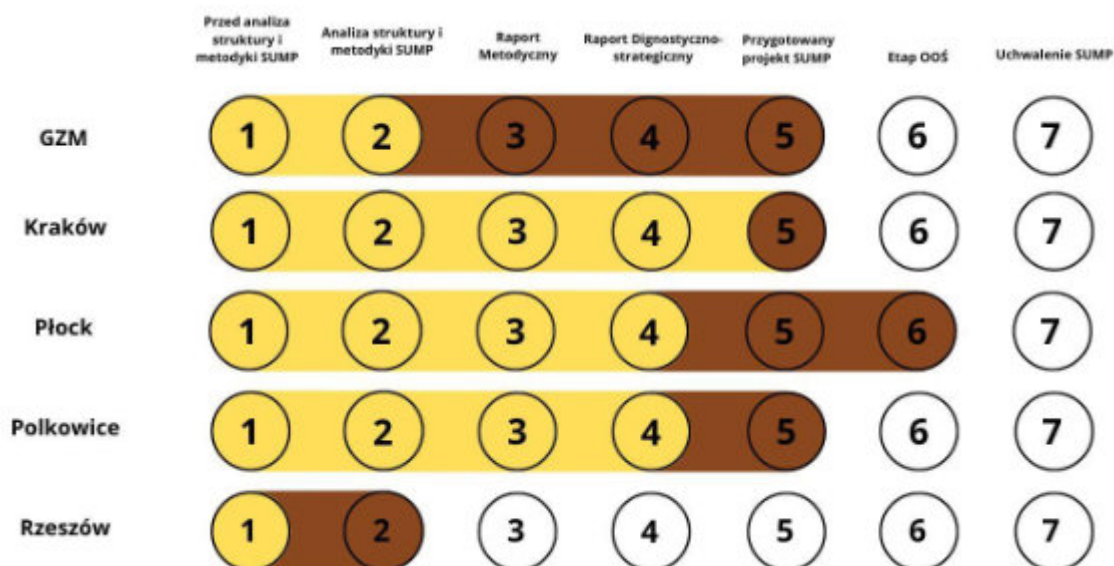
Pomimo tego, że SUMP realizowane *in-house* stanowią znaczną mniejszość, to są one na podobnym etapie zaawansowania prac, jak te realizowane w ramach zamówień publicznych (por. Tabela 6). 4 Odbiorców wsparcia jest przed lub w trakcie raportu diagnostyczno-strategicznego/projektu SUMP.

Tabela 6. Zestawienie stanu zaawansowania prac nad SUMP, realizowanych w trybie *in-house*

AKTUALNY ETAP PRAC REALIZOWANYCH <i>IN-HOUSE</i>	LICZBA ODBIORCÓW
1. PRZED ANALIZĄ STRUKTURY I METODYKI SUMP	5
2. W TRAKCIE ANALIZY STRUKTURY I METODYKI SUMP	5
3. ETAP RAPORTU METODYCZNEGO	5
4. ETAP DIAGNOSTYCZNO – STRATEGICZNY	4
5. PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	4
6. ETAP OOŚ	1
7. UCHWALENIE SUMP (W TYM UCHWALONE I W TRAKCIE UCHWALANIA)	0
ŁĄCZNA LICZBA ODBIORCÓW	5

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 5. Stan zaawansowania prac nad przygotowaniem SUMP dla aktywnych Odbiorców, decydujących się na realizowanie prac *in-house*. Stan na 30.06.2023 r.



Źródło: opracowanie własne.

2.2. ZIDENTYFIKOWANE PROBLEMY PRZY REALIZACJI USŁUGI I PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE

W trakcie prac zidentyfikowano szereg problemów wpływających na realizację projektu. Można podzielić je na kilka grup (por. Rysunek 6).

Rysunek 6. Główne grupy problemów



Źródło: opracowanie własne.

W ramach każdej z wyżej wyszczególnionych grup określono problemy, które miały wpływ na realizację projektu wraz z podjętymi działaniami mitygującymi (por. części 2.2.1-2.2.4).

Dodatkowo należy zaznaczyć, że Część A Pilotażu realizowana była częściowo w okresie pandemii COVID-19. Spowodowało to konieczność dokonywania zmian w stosunku do pierwotnie przyjętych założeń związanych np. z formą spotkań, sposobem kontaktu z Odbiorcą, dostępnością budżetu na prace w ramach jednostek samorządu terytorialnego. Warto zauważyć, że administracja lokalna przeszła też czasowo na zdalny tryb pracy i w początkowym okresie pandemii COVID-19 kształtowała swój sposób funkcjonowania w zmienionej rzeczywistości.

2.2.1. PROBLEMY SYSTEMOWE

W kolejnej tabeli (por. Tabela 7) przedstawiono zidentyfikowane problemy systemowe wraz z ich szczegółowym opisem i podjętymi przez Doradcę działaniami mitygującymi.

Tabela 7. Zidentyfikowane problemy oraz podjęte przez Doradcę działania mitygujące - problemy systemowe

PROBLEMY SYSTEMOWE	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>BRAK RAM PRAWNYCH DLA SUMP, W TYM BRAK JASNEJ ŚCIEŻKI PROCEDURALNEJ UCHWALANIA SUMP ORAZ BRAK WSKAZANIA JEGO OBLIGATORYJNYCH ELEMENTÓW</p>	<p>Kluczowym problemem przy przygotowaniu SUMP było określenie jego podstaw prawnych. Dotychczas nie została uchwalona dedykowana ustawa i rozporządzenie określające zakres tematyczny dokumentu, wskazanie jego obligatoryjnych i dodatkowych elementów, zdefiniowanie sposobu jego uchwalania. Problem ten dotyczy w szczególności Miejskich Obszarów Funkcjonalnych oraz Obszarów Metropolitalnych, których struktura organizacyjna powoduje konieczność jasnego zdefiniowania formalnych podstaw funkcjonowania i przyszłego wdrażania SUMP.</p> <p>Potrzeba osadzenia SUMP w strukturze prawnej wynika bezpośrednio z potrzeb Odbiorców, którzy wskazują na problemy interpretacyjne przy implementowaniu, w tym przypadku, przepisów odnoszących się np. do strategii rozwoju ponadlokalnego. Ponadto brak ustawowego wskazania elementów obligatoryjnych, skutkuje co do zasady ogólnymi zapisami w zakresie zakresu inwestycji infrastrukturalnych czy taborowych.</p>	<p>Zaangażowanie Doradców, zespołu CUPT i przedstawicieli MFiPR oraz MI w unifikację ram prawnych opracowywania i przyjmowania SUMP oraz wskazywanie kluczowych elementów SUMP.</p>

PROBLEMY SYSTEMOWE	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>KONCENTRACJA WIELU SUMP NA ROZWIĄZYWANIU LOKALNIE TYCH SAMYCH PROBLEMÓW, KTÓRYCH ROZWIĄZANIE SYSTEMOWE BYŁOBY ŁATWIEJSZE</p>	<p>Doradcy zauważyli, że wiele ze zidentyfikowanych problemów można określić jako uniwersalne dotyczące wielu miast/obszarów. Do zagadnień tych należą m.in. problem integracji taryfowej różnych środków transportowych (np. FRPA w zakresie ulg ustawowych), problem współpracy poszczególnych gmin oraz operatorów i organizatorów transportu w ramach obszaru aglomeracyjnego/ metropolitalnego/ funkcjonalnego. Istniejąca konstrukcja organizacyjna przewozów oraz sposób ich finansowania (tworzenie związków gminnych i powiatowo-gminnych z pominięciem przewozów miejskich miasta rdzenia, problemy z rozliczeniami ze względu na ulgi ustawowe) pogłębia dezintegrację przewozów na miejskich obszarach funkcjonalnych. Prowadzi to nie tylko do zwiększenia użytkowania komunikacji indywidualnej w codziennych podróżach (co sprzeczne jest z postawionymi celami), ale również do spadku efektywności inwestycji w zakresie taboru (brak możliwości wykorzystania taboru miejskiego przewoźnika w obsłudze obszaru funkcjonalnego) czy towarzyszących inwestycji infrastrukturalnych.</p> <p>Część z tych aspektów można rozwiązać poprzez wprowadzenie, po uprzednim procesie konsultacyjnym, rozwiązań systemowych (ustawowych) na szczeblu krajowym. Rozwiązania te wskazywałyby np. podmioty odpowiedzialne za organizację transportu publicznego oraz sposób i strukturę finansowania jednolitego systemu dla obszaru funkcjonalnego. Aktualnie praktykowane rozwiązania (dokonywanie każdorazowo ustaleń pomiędzy podmiotami lub związki wykluczające komunikację miejską miasta rdzenia) z punktu widzenia funkcjonowania systemu jest nieefektywne organizacyjnie oraz ekonomicznie. Działanie to może wiązać się z przeniesieniem na obszary funkcjonalne odpowiedzialności za niepowodzenia w zakresie celów zrównoważonej mobilności (np. wartości wskaźników).</p>	<p>Wskazywanie przez Doradców dobrych praktyk w zagranicznych bądź polskich miastach lub obszarach.</p>

PROBLEMY SYSTEMOWE	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>ROZBIEŻNOŚĆ DZIAŁAŃ TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ, W STOSUNKU DO CELÓW POSTAWIONYCH OBSZAROM FUNKCJONALNYM W ZAKRESIE ZRÓNOWAZONEJ MOBILNOŚCI</p>	<p>Doradcy zauważyli, że w toku prowadzonych prac dla obszarów funkcjonalnych zidentyfikowano problem wynikających z konfliktu krajowych polityk transportowych oraz częściowo wojewódzkich (w zakresie inwestycji drogowych), w stosunku do działań jakie mają podjąć obszary funkcjonalne w ramach wdrażania zrównoważonej mobilności.</p> <p>W szczególności problem dotyczy przeskalowanej rozbudowy sieci dróg krajowych realizowanych przez GDDKiA (w mniejszym stopniu wojewódzkich) na obszarach lub w bezpośrednim sąsiedztwie ośrodków funkcjonalnych. Sytuacja ta powoduje „kanibalizowanie” działań z zakresu zrównoważonej mobilności lub innych inwestycji transportowych, np. tramwajowych, kolejowych, podejmowanych przez miasta/obszary funkcjonalne lub inne podmioty w zakresie wdrażania zrównoważonej mobilności. Powoduje to również przeniesienie potencjalnej odpowiedzialności na gminy/ miasta, za niepowodzenia w tym zakresie (np. wartości wskaźników).</p> <p>Jednocześnie część Odbiorców pomocy, zrezygnowała ze wskazywania powyższej zależności ze względu na niechęć we wdrażaniu zrównoważonej mobilności (brak chęci szukania alternatywy), obaw związanych z możliwością utraty dofinansowania z innych programów lub pogorszenia jakości współpracy z jednostkami centralnymi/wojewódzkimi.</p>	<p>Wskazanie przez Doradców konieczności ujęcia w dokumentach przedmiotowych sytuacji.</p> <p>W miarę możliwości konieczność przedstawia potencjalnych działań mitygujących.</p>

PROBLEMY SYSTEMOWE	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>RÓWNOCZESNE PRZYGOTOWYWANIE WIELU DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH M.IN. RPT, STRATEGIE PONADLOKALNE, SUMP, INNE PROGRAMY SEKTOROWE</p>	<p>W okresie prowadzenia Pilotażu zauważalny jest problem jednoczesnego przygotowywania wielu dokumentów strategicznych przez różne szczeble jednostek samorządu terytorialnego. Powoduje to brak koncentracji nad kompleksowym przygotowaniu SUMP. Różne grupy interesariuszy stają się, z uwagi ma mnogość innych tworzonych dokumentów, mniej zaangażowanew aktywne uczestnictwo w pracach nad SUMP. Ponadto dochodzi do „zatracenia” hierarchiczności dokumentów i ich ustaleń, co dodatkowo wpływa na większe skupienie się na bieżących problemach w jednostkach, niż budowanie logiki zmiany dla obszaru, zgodnej z ideą zrównoważonej mobilności.</p> <p>Dodatkowo biorąc pod uwagę braki kadrowe w jednostkach administracji publicznej i duże obciążenie pracą obecnych pracowników, rzetelne przygotowanie SUMPnie staje się priorytetem dla Odbiorców.</p>	<p>Pomoc Doradców w tworzeniu przez Odbiorców mechanizmów koordynacyjnych pomiędzy zespołami przygotowującymi dokumenty strategiczne.</p>
<p>BRAK REALNYCH PERSPEKTYW WDRAŻANIA PROCESU SUMP</p>	<p>Częśćjednostek samorządu terytorialnego traktuje SUMPjako kolejny dokument, którego głównym celem jest wsparcie w pozyskaniu środków europejskich, a nie realne rozwiązanie problemów. Widoczny jest brak realnych perspektyw wdrażania SUMP - często następuje pisanie dokumentu na tzw. „półkę”. Nie wprowadzono systemowego mechanizmu, który obligowałby jednostki samorządu terytorialnego do jego wdrażania i monitorowania efektów, rodzącego konsekwencje w przypadku braku wykonania dokumentów.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradców zalet procesu SUMP oraz przyczyn i racjonalności presji KE (wymogu posiadania SUMP) na zintegrowane polityki mobilności.</p>

PROBLEMY SYSTEMOWE	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>PIERWOTNY BRAK UDZIAŁU WSZYSTKICH MIAST WOJEWÓDZKICH W PILOTAŻU (CZEŚĆ A PILOTAŻU)</p>	<p>W trakcie trwania Pilotażu (część A), KE zaproponowała wymóg posiadania SUMP przez miasta wojewódzkie, przy ubieganiu się o środki unijne na realizację inwestycji transportowych. Tymczasem mimo skierowanego zaproszenia, do Pilotażu pierwotnie zgłosiła się tylko część miast wojewódzkich (z uwagi na kwestie finansowe i organizacyjne). W tej sytuacji pojawiło się zagrożenie, że miasta, które nie uczestniczą w Pilotażu, nie będą w stanie samodzielnie przygotować dobrej jakości dokumentu, a więc dostępność środków unijnych byłaby dla nich obniżona.</p>	<p>Przekazanie przez Doradcę informacji o możliwości dołączenia do Pilotażu w czasie comiesięcznych spotkań ZIT obszarów wojewódzkich.</p> <p>Dołączenie wszystkich obszarów miast wojewódzkich do Pilotażu.</p>
<p>NIECHĘĆ SAMORZĄDÓW DO PODEJMOWANIA ZMIAN W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH I STRATEGICZNYCH</p>	<p>Odbiorcy wsparcia obawiają się konsekwencji (politycznych i finansowych), które mogą wynikać z uchwalenia SUMP, związanych z koniecznością dokonywania zmian w dokumentach strategicznych i planistycznych (Strategie sektorowe, Strategia Rozwoju, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego).</p> <p>Kluczowym problemem jest tu brak chęci/widzenia potrzeby wdrażania idei zrównoważonej mobilności oraz brak zrozumienia procesu wdrażania ustaleń SUMP (przy czym krytyczna ocena dokumentów lokalnych jest częścią wytycznych sporządzania SUMP). W toku wdrażania zaleceń z zakresu zrównoważonej mobilności, może wystąpić sytuacja konieczności wypłaty np. odszkodowań w wyniku zmiany ustaleń dokumentów lokalnych, co powinno zostać rozwiązane w sposób systemowy.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradców istotności planowania przestrzennego i strategicznego dla zrównoważonej mobilności, w tym potencjalnych przyszłych skumulowanych kosztów w przypadku braku podjęcia działań.</p> <p>Wytłumaczenie procesu wdrażania oraz potencjalnych działań mitygujących w zakresie potencjalnych odszkodowań.</p>

Źródło: opracowanie własne.

2.2.2.PROBLEMY DOTYCZĄCE ZROZUMIENIA IDEI SUMP

W kolejnej tabeli (por. Tabela 8) przedstawiono zidentyfikowane problemy dotyczące zrozumienia idei SUMP wraz z ich szczegółowym opisem i podjętymi przez Doradców działaniami mitygującymi.

Tabela 8. Zidentyfikowane problemy oraz podjęte przez Doradców działania mitygujące – problemy dotyczące zrozumienia idei SUMP

PROBLEMY DOTYCZĄCE ZROZUMIENIA IDEI SUMP	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
BRAK POSTRZEGANIA SUMP JAKO REALNEGO SPOSOBU ROZWIĄZYWANIA PROBLEMÓW	Jednym z najistotniejszych problemów, z którym zmierzyli się Doradcy była potrzeba zmiany mentalności Odbiorców w zakresie postrzegania znaczenia SUMP. Przez wielu jest on postrzegany jako dokument służący jedynie możliwościom pozyskania środków unijnych na inwestycje transportowe, przy utrzymaniu dotychczasowych polityk transportowych (brak zmiany w kierunku zrównoważonej mobilności), a nie jako realny alternatywny sposób i scenariusz rozwiązywania zidentyfikowanych problemów z mobilnością.	Wyjaśnianie przez Doradców zalet SUMP i korzyści z jego wdrażania. Przygotowanie SUMP w oparciu o metodykę podkreślającą m.in. partycypacyjny charakter prac nad dokumentem oraz objęcie nim całych obszarów funkcjonalnych miast.

PROBLEMY DOTYCZĄCE ZROZUMIENIA IDEI SUMP	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>NIECHĘĆ SAMORZĄDÓW DO ZMIAN W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH, W TYM DO WDRAŻANIA IDEI TOD</p>	<p>SUMP jako dokument kształtujący zrównoważoną mobilność powinien odnosić się również do zagadnień związanych z kształtowaniem przestrzeni. Wśród Odbiorców widoczny jest brak zrozumienia powiązania zagadnień planistycznych z transportem, co skutkuje niechęcią do zmian w dokumentach planistycznych.</p> <p>Odbiorcy niechętnie odnoszą się do potrzeby dokonywania zmian w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego bądź w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, zwracając uwagę na czasochłonność i kosztowność tego typu procesów. Zwracają przy tym uwagę, że nie jest wiadome czy planowane do realizacji działania SUMP zostaną wykonane.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradców kluczowych zależności pomiędzy transportem oraz planowaniem przestrzennym.</p> <p>Wskazanie długoterminowych zalet SUMP i korzyści z jego wdrażania.</p>

Źródło: opracowanie własne.

2.2.3. PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW

W kolejnej tabeli (por. Tabela 9) przedstawiono zidentyfikowane problemy związane ze słabością zaangażowania Odbiorców wraz z ich szczegółowym opisem i podjętymi przez Doradców działaniami mitygującymi.

Tabela 9. Zidentyfikowane problemy oraz podjęte przez Doradców działania mitygujące - problemy związane ze słabością zaangażowania Odbiorców.

PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
BRAK WSPÓŁPRACY W OBRĘBIE PARTNERSTW SAMORZĄDOWYCH	Każda jednostka samorządu terytorialnego przystępująca do przygotowania i realizacji SUMP w ramach np. stowarzyszenia, obszaru funkcjonalnego, obszaru metropolitalnego koncentrowała się na próbie znalezienia rozwiązania na dotykający ją lokalnie problem, nie zwracając uwagi na potrzebę całościowego kształtowania mobilności na obszarze. Silnie uwidocznił się problem podejmowania działań wspólnych, zwłaszcza na styku miasto – obszar funkcjonalny (gminy - powiaty).	Spotkania otwarcia, w które zaangażowano nie tylko miasta, ale też gminy obszarów funkcjonalnych. Warsztaty <i>scopingowe</i> prowadzone przez mediatora z doświadczeniem w prowadzeniu partnerstw samorządowych według autorskiej metodyki, wskazującej na korzyści ze współpracy samorządowej.

PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
BRAK WSPÓŁPRACY RÓŻNYCH INTERESARIUSZY I ICH ROZBIEŻNOŚĆ CELÓW	<p>Grupa interesariuszy SUMP jest bardzo szeroka – należą do niej zarówno władze lokalne i urzędnicy, organy administracji rządowej np. RDOŚ, GDDKIA, inne podmioty np. PKP PLK, jak i przedsiębiorcy czy lokalni aktywiści. Poszczególne podmioty mają różne priorytety i cele związane z kształtowaniem mobilności miejskiej, nierzadko sprzeczne. Część z podmiotów nie jest zainteresowana podejmowaniem współpracy z innymi w celu znalezienia najlepszych rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności.</p>	<p>Warsztaty <i>scopingowe</i> obejmujące możliwie szerokie grono interesariuszy różnego szczebla, prowadzone według autorskiej metodyki, wskazującej na korzyści ze współpracy różnych podmiotów.</p> <p>Wsparcie Doradców w zakresie próby aktywnego zaangażowania kluczowych interesariuszy projektu na etapie realizacji dokumentów, wraz ze zmianą prezentowanych stanowisk.</p>

PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>BRAK ZAANGAŻOWANIA NAJWYŻSZYCH WŁADZ SAMORZĄDOWYCH W PRZYGOTOWANIE SUMP</p> <p>ROTACJA WŚRÓD PRACOWNIKÓW ODBIORCÓW</p>	<p>Negatywnie ocenić można stopień zaangażowania najwyższych władz samorządowych w przygotowanie SUMP. Zarówno organy wykonawcze, jak i stanowiące, zwykle nie były zainteresowane uczestnictwem w procesie przygotowania SUMP.</p> <p>Takie zachowanie obniżało, w odbiorze społecznym, rangę znaczenia SUMP jako dokumentu strategicznego w zakresie zrównoważonej mobilności będącego również wyrazem woli politycznej do podejmowania wskazanych w nim działań. Zgodnie z metodyką sporządzania SUMP, Włodarze oraz Radni powinni uczestniczyć w spotkaniach związanych z osiągnięciem poszczególnych kamieni milowych w cyklu realizacji SUMP (np. rozpoczęcie prac, uzgodnienie wizji, uzgodnienie pakietów działań, przyjęcie SUMP).</p> <p>W toku prac nad projektem zaobserwowano liczne rotacje wśród urzędników zajmujących się SUMP. Osoby odchodzące ze stanowisk zabierały ze sobą często całe <i>know how</i> dotyczące realizacji poszczególnych etapów prac. Przekazywanie odpowiedzialności za dalszą realizację SUMP nowym osobom nie odbywało się w sposób płynny, co utrudniało zachowanie ciągłości procesu. Nowe osoby włączone w proces przygotowania SUMP po stronie Odbiorcy często nie posiadały wiedzy i doświadczenia związanego z tą tematyką, co powodowało konieczność ponownego wyjaśniania przez Doradców zagadnień związanych np. z zakresem SUMP czy zaangażowaniem interesariuszy.</p>	<p>Przekazywanie przez Doradców sugestii konieczności udziału i udział władz lokalnych np. w przygotowywanych warsztatach.</p> <p>Sporządzanie i przekazywanie dokumentacji projektowej osobom wdrażającym się w projekt w zakresie SUMP.</p> <p>Nawiązywanie kontaktu Doradców z Odbiorcami w celu wdrożenia do projektu nowej osoby.</p>

PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
ZGŁOSZENIE SIĘ DO PILOTAŻU PODMIOTÓW NIEZAANGAŻOWANYCH	<p>Część jednostek samorządu terytorialnego, które pierwotnie zadeklarowały chęć uczestnictwa w Pilotażu SUMP, mimo włączenia do listy Odbiorców wsparcia, nie wykazało zainteresowania i zaangażowania potrzebnego do przygotowania dokumentu. Doradcy mieli problem z kontaktem z osobą wyznaczoną po stronie Odbiorcy. Odbiorcy nie podejmowali decyzji związanych np. ze sposobem przygotowania SUMP czy z ogłaszaniem zamówień publicznych. Mimo podejmowania wielokrotnych prób aktywizacji Odbiorcy, pozostawały one często bez odzewu. Widoczne było niezrozumienie istotności SUMP dla rozwiązywania problemów transportowych obszaru.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradcę znaczenia SUMP i ich roli dla kształtowania mobilności miejskiej.</p>
DOKONYWANIE PEŁNEGO OUTSOURCINGU PROCESU PRZYGOTOWANIA SUMP	<p>Niedostateczne zaangażowanie osobiste przedstawicieli Odbiorców w projekt skutkowało ich planami włączenia w proces przygotowania SUMP zewnętrznych podmiotów. Wielu Odbiorców nie zdecydowało się na przygotowanie dokumentu w sposób samodzielny bądź w sposób hybrydowy. Takie działanie spowodowało niedostateczną identyfikację Odbiorców z SUMP i utrudniło samodzielne przygotowywanie aktualizacji dokumentów.</p> <p>Widoczne jest niedoceniecie przez Odbiorców kluczowej roli planowania strategicznego w postaci SUMP dla kształtowania mobilności miejskiej.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradcę znaczenia SUMP (ich roli dla kształtowania mobilności miejskiej), budowy zasobów własnych do dalszych prac nad SUMP i ich przyszłej aktualizacji.</p> <p>Wsparcie w przygotowywaniu SOPZ, w celu otrzymania wysokiej jakości materiału.</p>

PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
REALIZACJA MODELU RUCHU JAKO OBLIGATORYJNEGO ELEMENTU WYNIKAJACEGO Z METODYKI	<p>Modelowanie ruchu w sieciach transportowych w obszarach funkcjonalnych miast jest szczególnie złożone - taki obszar jest miejscem silnego oddziaływania różnych czynników społeczno-gospodarczych, technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych. Umiejętne wykorzystanie narzędzia pozwala na zaprojektowanie i wykonanie infrastruktury dostosowanej do rzeczywistych potrzeb użytkowników. Niestety w Polsce nie jest to narzędzie odpowiednio doceniane, a jego potencjał umiejętnie wykorzystywany.</p> <p>Wynika to również z faktu, braku odpowiednio wykwalifikowanych kadr w samorządach, które wykorzystywałyby model ruchu w codziennych pracach w zakresie planowania mobilności. Prowadzi to do sytuacji zamawiania modelu ruchu jako elementu wymaganego, po czym odstawieniu go na przysłowiową „półkę”.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradcę znaczenia modelu ruchu i jego roli dla kształtowania mobilności miejskiej i szukania alternatywy dla obecnego modelu planowania transportu.</p> <p>Doradca wskazał również możliwość bezpłatnego skorzystania z Zintegrowanego Modelu Ruchu przygotowanego przez CUPT.</p>

PROBLEMY ZWIĄZANE ZE SŁABOŚCIĄ STRUKTUR I ZAANGAŻOWANIA ODBIORCÓW	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>SŁABOŚĆ RYNKU WYKONAWCÓW SUMP – NIEDOSTATECZNA WIEDZA I DOŚWIADCZENIE PODMIOTÓW UBIEGAJĄCYCH SIĘ O ZAMÓWIENIE</p>	<p>Konsekwencją chęci Odbiorców do zlecenia przygotowania SUMP podmiotom zewnętrznym, była możliwość poznania rynku podmiotów starających się o zamówienie publiczne w tym zakresie. Znaczącym problemem okazuje się być niedostateczna wiedza i doświadczenie w zakresie zrównoważonej mobilności wśród podmiotów ubiegających się o zamówienia publiczne.</p> <p>W przypadku braku konieczności przygotowania oferty merytorycznej na etapie przetargu, Odbiorca nie miał możliwości pełnej oceny czy potencjalny wykonawca ma kompetencje do przygotowania SUMP. W wyniku tego na etapie raportu diagnostyczno-strategicznego otrzymywano materiał, który odbiegał od przyjętych standardów i świadczył o niskiej wartości merytorycznej.</p> <p>Wśród Odbiorców, którzy zdecydowali się na etapie przetargowym na składanie ofert merytorycznych (mających za zadanie m.in. zapoznanie Odbiorcy z planem i sposobem pracy nad SUMP) otrzymywano materiał świadczący o niskiej użyteczności i niedostatecznych kompetencjach potencjalnych wykonawców, co skutkowało trudnościami w wyborze najkorzystniejszej oferty. Potencjalni wykonawcy wykorzystują też fragmenty swoich wcześniejszych ofert nie zwracając uwagi na specyfikę danego obszaru i jego problemy.</p>	<p>Promowanie przygotowania ofert merytorycznych.</p> <p>Przygotowywanie OPZ na SUMP w formule „briefu”, pokazującego Wykonawcy kluczowe problemy danego partnerstwa oraz będącego podstawą do stworzenia oferty merytorycznej przez Wykonawcę w odpowiedzi właśnie na wskazane zagadnienia.</p> <p>Publiczne udostępnienie <i>webinarów</i> dotyczących SUMP w formie nagrań – by poszerzyć bazę wiedzy potencjalnych wykonawców.</p> <p>Inicjatywa Doradcy w zakresie możliwości uzyskania pisma ze strony CUPT, zawierającego prośbę o uwzględnienie złożonych uwag.</p>

Źródło: opracowanie własne.

2.2.4. PROBLEMY O CHARAKTERZE FINANSOWYM I POLITYCZNYM

W kolejnej tabeli (por. Tabela 10) przedstawiono zidentyfikowane problemy o charakterze finansowym i politycznym wraz z ich szczegółowym opisem i podjętymi przez Doradcę działaniami mitygującymi.

Tabela 10. Zidentyfikowane problemy oraz podjęte przez Doradcę działania mitygujące - problemy o charakterze finansowym i politycznym

PROBLEMY O CHARAKTERZE FINANSOWYM I POLITYCZNYM	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
NIECHĘĆ SAMORZĄDÓW DO DEKLAROWANIA W SUMP KONKRETNÝCH DZIAŁAŃ	Zmieniająca się sytuacja finansowa, a także polityczna jednostek samorządu terytorialnego powoduje niechęć Odbiorców do wskazywania konkretnych działań, które mogą być podjęte do realizacji w okresie obowiązywania SUMP. Sformułowanie listy projektów planowanych do realizacji, postrzegane jest jako zagrożenie, z uwagi na konieczność ich publicznego prezentowania. Brak wykonywania wskazanych działań stanowić może argument na nieudolność władzy podnoszony przez politycznych przeciwników.	Wyjaśnianie przez Doradców kluczowej roli wskazywania listy konkretnych działań w ramach SUMP. Ponadto Odbiorcy zostali poinformowani, że ocena poszczególnych projektów inwestycyjnych odbędzie się w ramach odrębnej procedury zgodnej z właściwym programem operacyjnym.

PROBLEMY O CHARAKTERZE FINANSOWYM I POLITYCZNYM	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
<p>NIECHĘĆ SAMORZĄDÓW DO DEKLAROWANIA W SUMP NAKŁADÓW FINANSOWYCH NA UŻYTKOWANIE I UTRZYMANIE ZREALIZOWANYCH INWESTYCJI</p> <p>BRAK ŚRODKÓW FINANSOWYCH JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO NA PRZYGOTOWANIE I REALIZACJĘ SUMP</p>	<p>Odbiorcy obawiają się wskazywania, jakie będą ponoszone przez nich nakłady finansowe na użytkowanie i utrzymanie zrealizowanych inwestycji – nie są oni w stanie przewidzieć szacunkowych kwot bądź skali wydatków z uwagi na zmieniającą się sytuację finansową samorządów.</p> <p>Problemem, przed którym stają Odbiorcy wsparcia jest potrzeba znalezienia środków finansowych zarówno na przygotowanie, jak i na realizację SUMP. Część przetargów na przygotowanie SUMP nie zostało rozstrzygniętych z uwagi na przekroczenie zakładanej wartości zamówienia. Odbiorcy wyrażają również silną obawę związaną z możliwościami realizacyjnymi SUMP, wskazując na możliwe obniżenie ich dochodów będące wynikiem zarówno pandemii COVID-19, wojną w Ukrainie, jak i zmian w systemie podatkowym.</p>	<p>Wyjaśnianie przez Doradców kluczowej roli zobowiązań do finansowania operacyjnego w kontekście raportu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, dotyczącego niedostatku środków finansowych na eksploatację w kontekście obfitości środków na inwestycje.</p> <p>Wsparcie Doradców, wyjaśniające korzyści – w tym optymalizacji finansowania systemu mobilności wynikającej z przygotowania i wdrażania SUMP</p>

PROBLEMY O CHARAKTERZE FINANSOWYM I POLITYCZNYM	OPIS PROBLEMU	PODJĘTE DZIAŁANIA MITYGUJĄCE
NIECHEĆ I BRAK MOŻLIWOŚCI SAMORZĄDÓW DO PODEJMOWANIA ZMIAN W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH	Odbiorcy wsparcia obawiają się konsekwencji finansowych i politycznych, które mogą wynikać z uchwalenia SUMP, związanych z koniecznością dokonywania zmian w dokumentach planistycznych (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego). Na zagadnienie to nakładają się dwa aspekty związane z: kosztem ewentualnego zlecenia firmie zewnętrznej przygotowania zmodyfikowanych dokumentów planistycznych oraz kosztami odszkodowań dla właścicieli nieruchomości, u których w wyniku uchwalenia SUMP konieczna będzie zmiana przeznaczenia terenu	Wyjaśnianie przez Doradców istotności planowania przestrzennego dla zrównoważonej mobilności (realizacja warsztatów: Planowanie przestrzenne w procesie przygotowania SUMP)

Źródło: opracowanie własne.

3. REALIZACJA WSPARCIA U ODBIORCÓW I REKOMENDACJE NA PRZYSZŁOŚĆ

Informacje wstępne oraz szczegółowy opis wsparcia udzielonego w ramach realizacji Części A i B, znajduje się w Raporcie otwarcia oraz Sprawozdaniach z realizacji poszczególnych części zamówienia dla każdego Odbiorcy osobno. Poniżej przedstawiono ramowe zbiorcze zestawienie zakresu pomocy, która została udzielona. Część A stanowi podsumowanie działań w ramach realizacji pierwszej umowy na doradztwo. Część B przedstawia zakres wykonanych prac w ramach realizacji drugiej umowy. Przedstawiono również największe problemy oraz odniesiono się do kwestii tego, czy w toku prac nad SUMP w ramach dalszego wsparcia (o ile poziom realizacji dokumentu na to pozwalał), Odbiorca pomocy uwzględnił zidentyfikowane problemy/trudności w sporządzanym opracowaniu oraz indywidualne rekomendacje, które otrzymał w ramach Części A Pilotażu. Poniższe zestawienia w rozdziale 3, odnoszą się do daty zakończenia bezpośredniego wsparcia w ramach Pilotażu, tj. 30.06.2023 r.

3.1. LISTA AKTYWNYCH ODBIORCÓW – REALIZACJA W RAMACH ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO

3.1.1. BIAŁYSTOK

Rysunek 7. Etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 11. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	BIAŁYSTOK
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Miasto Białystok dołączyło do przygotowania SUMP we wrześniu 2021 r., jednocześnie korzystając wcześniej z usług ekspertów (Inicjatywy JASPERS). Miasto, występujące w roli lidera Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego (BOF), przygotowało przy pomocy poprzedniego doradcy SWZ i OPZ.

ODBIORCA	BIAŁYSTOK
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>1. Przeanalizowano dokumenty przesłane przez Odbiorcę pomocy (Raport <i>Scopingowy</i>). Analizie poddano także ogólnodostępne źródła w zakresie zaawansowania dotychczas wykonanych prac związanych z realizacją SUMP.</p> <p>2. Przeprowadzono spotkanie otwierające dot. zasad prowadzenia Pilotażu, przyznanego pakietu pomocy, aktualnego stanu przygotowań związanych ze sporządzeniem SUMP.</p>
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca nie wymagał udzielenia pomocy przy przystąpieniu do Pilotażu – posiadał komplet dokumentów związanych z prowadzeniem postępowania (zamówienia publicznego). Odbiorca był w trakcie postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.</p>
<p>ODPOWIEŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doradztwo w ocenie ofert, ewentualna optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania); b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększenie poziomu partycypacji gmin Obszaru Funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP (wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin); b) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Białegostoku i zahamowania zjawiska suburbanizacji; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze; d) wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.

ODBIORCA	BIAŁYSTOK
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALESZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doradztwo w ocenie ofert, ewentualna optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania) – Wykonano b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększenie poziomu partycypacji gmin Obszaru Funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP (wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin) – Zostało zawarte w SUMP b) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Białegostoku i zahamowania zjawiska suburbanizacji – Zostało zawarte w SUMP c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze – Zostało zawarte w SUMP d) wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych – Zostało zawarte w SUMP
	WYBÓR WYKONAWCY
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Wstępnego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP BOF.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego – 3 iteracje. Ponadto doradca pomógł w weryfikacji Raportu w zakresie scenariuszy dla SUMP BOF.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP BOF – 2 iteracje.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Ze względu na wcześniejsze intensywne wsparcie merytoryczne, odbiorca pomocy nie wniósł o pomoc na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Odbiorca pomocy poinformował o braku konieczności wsparcia w procesie przyjmowania dokumentu.

ODBIORCA	BIAŁYSTOK
DALSZE REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego, realizacji infrastruktury mobilności aktywnej oraz planowania przestrzennego.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.2. BIELSKO-BIAŁA

Rysunek 8. Etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 12. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	BIELSKO-BIAŁA
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Dokumentacja Bielska-Białej zawierała wiele dokumentów strategicznych obejmujących kwestie zrównoważonej mobilności (m.in. dot. rozwoju, transportu publicznego, planowania przestrzennego, gospodarki niskoemisyjnej). Dotychczas nie przygotowano jednak Planu Mobilności Miejskiej. Podjęte były rozmowy co do rozszerzenia zakresu terytorialnego SUMP poza miasto, w szczególności o gminę Czechowice-Dziedzice i powiat bielski.

ODBIORCA	BIELSKO-BIAŁA
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakresobowiązków). 2. Odbyły się warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i włodarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe. Dyskutowano nad zasięgiem terytorialnym opracowania. 3. Zwiększono zakres wsparcia o dodatkowe samorzady z Subregionu Południowego w Województwie Śląskim, a także wskazano na potrzebę uwzględnienia letniego i zimowego ruchu turystycznego. 4. Przedstawiciele Doradcy wzięli udział w Konwencji Wójtów, Burmistrzów, Prezydenta miasta oraz Starostów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego, gdzie przedstawiono ideę zrównoważonej mobilności. Wskazane zostały także najważniejsze obszary działania/problemowe, które dotyczą zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej. 5. Przeprowadzono spotkania podsumowujące warsztaty. 6. Przygotowano materiał i wzięto udział w konferencji - Walnym Zebraniu Subregionu Południowego. 7. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ na opracowanie SUMP.
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca otrzymał wstępną wersję OPZ na SUMP. Od dnia przystąpienia do Pilotażu do końca listopada 2022 roku nie podjął prac nad zgłoszeniem uwag do OPZ. Tłumaczył to brakami kadrowymi oraz skupieniem się na realizacji Strategii Rozwoju dla Subregionu Południowego – Aglomeracji Beskidzkiej.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak porozumienia interesariuszy SUMP w procesie jego przygotowania, w szczególności w określeniu zakresu terytorialnego i funkcjonalnego dokumentu <p>Podjęto rozmowy co do rozszerzenia zakresu terytorialnego SUMP poza miasto, zaczynając od gminy Czechowice-Dziedzice i powiatu bielskiego. Ostatecznie przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> dla samorządów Subregionu Południowego, co dookreśliło zakres terytorialny SUMP. Zakres funkcjonalny dookreślono w czasie warsztatów z samorządami Subregionu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Pierwsza styczność Odbiorcy z koncepcją SUMP. Zagrożeniem jest niewłaściwe zrozumienie koncepcji zrównoważonej mobilności i parcie na nieefektywne rozwiązania, które wygenerują wzrost ruchu samochodowego <p>Przedstawiciele Doradcy wzięli udział w Konwencji Wójtów, Burmistrzów, Prezydenta miasta oraz Starostów Subregionu Południowego</p>

ODBIORCA	BIELSKO-BIAŁA
	<p>Województwa Śląskiego, gdzie przedstawiono ideę zrównoważonej mobilności. Wskazane zostały także najważniejsze obszary działania/problemowe, które dotyczą zagadnienia zrównoważonej mobilności miejskiej.</p> <p>3. Równoległe do realizacji SUMP, Bielsko-Biała przygotowuje nową Strategię Rozwoju Miasta do 2030 roku oraz Strategię Rozwoju Elektromobilności w ramach projektu Gepard</p> <p>Uwzględnienie relacji między powstającymi dokumentami w OPZ na SUMP. Z uwagi na dużo szerszy obszar opracowania, znaczenie tych dokumentów dla całego opracowania będzie dużo mniejsze.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Budowa partnerstwa międzysamorządowego</p> <p>Przejęcie prac nad SUMP przez Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Subregionu Południowego Województwa Śląskiego „Aglomeracja Beskidzka” z siedzibą w Bielsku-Białej.</p> <p>2. Potrzeba skonkretyzowania problemów celem doboru odpowiednich środków</p> <p>Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i>, które wyłoniły priorytety wśród problemów oraz pozwoliły na dobór odpowiednich środków w OPZ na SUMP.</p> <p>3. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Przygotowano pierwszą wersję OPZ na SUMP, jednak Odbiorca nie doprowadził do ogłoszenia zamówienia na dokument.</p> <p>4. Udział w warsztatach dla wszystkich uczestników Pilotażu</p> <p>Przedstawiciele Odbiorcy brali udział w warsztatach dla wszystkich uczestników Pilotażu.</p> <p>5. Koordynacja wykonania SUMP z pozostałymi Strategiami</p> <p>Zaproponowano zakres badań i analiz, które mogłyby zostać wykonane wcześniej, przy okazji zamówienia na wykonanie Strategii Ponadlokalnej. W OPZ na SUMP zapewniono zapisy, które zobowiązywały Wykonawcę SUMP do koordynacji prac z Wykonawcą wspomnianej Strategii Ponadlokalnej.</p> <p>6. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Przygotowany OPZ na SUMP przewiduje szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań CAWI.</p> <p>7. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p>

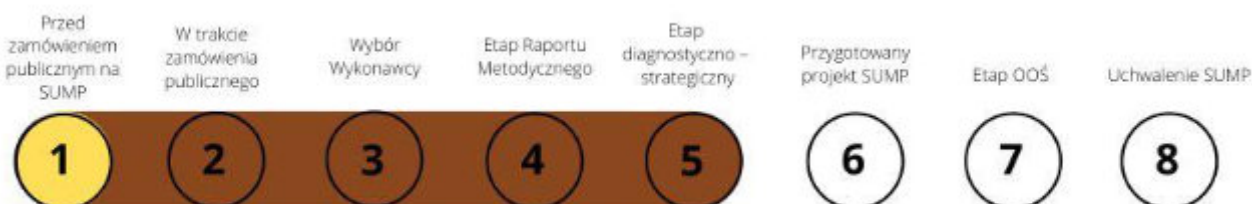
ODBIORCA	BIELSKO-BIAŁA
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Ze względu na brak opracowania SUMP przez Odbiorcę, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) koordynacja wykonania SUMP z pozostałymi Strategiami. Zespoły odpowiedzialne za przygotowanie i wdrożenie Strategii powinny odbyć spotkania uściślające zakresy opracowań – szczególnie na linii między Strategią Rozwoju Ponadlokalnego a SUMP; b) integracja komunikacji Bielska-Białej z Czechowicami-Dziedzicami i Starostwem Powiatowym w zakresie taryfowym, biletowym, węzłów przesiadkowych i rozkładów jazdy, włączenie kolei w system; c) kameralizacja układu drogowego centrum Bielska-Białej, w szczególności ulicy 3 Maja, nastawienie na ruch pieszy, transportu publicznego i rowerowy; d) zwiększenie potencjału kolei do przewozów w Obszarze Funkcjonalnym.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) koordynacja wykonania SUMP z pozostałymi Strategiami. Zespoły odpowiedzialne za przygotowanie i wdrożenie Strategii powinny odbyć spotkania uściślające zakresy opracowań – szczególnie na linii między Strategią Rozwoju Ponadlokalnego a SUMP – Zawarto w SUMP; b) integracja komunikacji Bielska-Białej z Czechowicami-Dziedzicami i Starostwem Powiatowym w zakresie taryfowym, biletowym, węzłów

ODBIORCA	BIELSKO-BIAŁA
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	<p>przesiadkowych i rozkładów jazdy, włączenie kolei w system – Zawarto w SUMP;</p> <p>c) kameralizacja układu drogowego centrum Bielska-Białej, w szczególności ulicy 3 Maja, nastawienie na ruch pieszy, transportu publicznego i rowerowy – Zawarto w SUMP;</p> <p>d) zwiększenie potencjału kolei do przewozów w Obszarze Funkcjonalnym – Zawarto w SUMP.</p> <p>Pomoc Odbiorcy w zakresie przygotowania dokumentacji przetargowej OPZ oraz odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców.</p>
WYBÓR WYKONAWCY	<p>Pomoc Odbiorcy jako ekspert (wsparcie w zakresie merytorycznej oceny ofert), przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (koncepcja realizacji dokumentu).</p>
RAPORT METODYCZNY	<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP Aglomeracji Beskidzkiej.</p>
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	<p>Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych.</p>
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	<p>Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP - 2 iteracji w trakcie trwania Pilotażu. Ponadto ze względu na niespójności występujące w opracowaniu, Doradca przedstawił Wykonawcy SUMP indywidualne ogólne uwagi merytoryczne do przedłożonych projektów SUMP oraz uwagi ogólne wypracowane z przedstawicielami Aglomeracji Beskidzkiej.</p>
DALsze REKOMENDACJE	<p>Pogłębienie współpracy gmin Aglomeracji Beskidzkiej w zakresie organizacji transportu publicznego – w szczególności w zakresie integracji przewozów autobusowych, rewitalizacja centrów miast (w tym przebudowa/zmiana charakteru ul. 3 maja w Bielsko-Białej), wspieranie przygotowania infrastruktury kolei aglomeracyjnej oraz zintensyfikowanie działań w zakresie edukacji i zrównoważonej turystyki (zrównoważona mobilność).</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.1.3. CZĘSTOCHOWA

Rysunek 9. Etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego (zmiana z in-house)



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 13. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	CZĘSTOCHOWA
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Miasto Częstochowa przystąpiło do projektu przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Częstochowy, przy zaangażowaniu przedstawicieli ościennych samorządów. Dotychczas powstał Plan Mobilności dla Częstochowy (2016r.), jednak jest on przygotowany powierzchownie, co sprawia, że jest bezużyteczny z punktu widzenia tworzenia nowego Planu. Miasto ma przygotowane dokumenty strategiczne obejmujące różne obszary (rozwój, zagospodarowanie przestrzenne), brakowało jednak przyjętej polityki transportowej lub planu gospodarki niskoemisyjnej. W trakcie prac podjęto decyzję o przygotowaniu SUMP dla Subregionu Północnego Województwa Śląskiego.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze) z samorządów tworzących MOF Częstochowy, w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe, co pozwoliło sprofilować przygotowywany OPZ pod konkretne potrzeby Częstochowy.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	Brak rozpoczęcia prac po stronie Odbiorcy w zakresie przygotowania metodyki i struktury wykonania SUMP – realizacją dokumentu <i>in-house</i> .
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Niewłaściwe zrozumienie koncepcji zrównoważonej mobilności w stosunku do inwestycji strategicznych – w tym przede wszystkim inwestycji drogowych

ODBIORCA	CZĘSTOCHOWA
	<p>Na spotkaniach warsztatowych Doradca przedstawił założenia zrównoważonej mobilności, w tym konieczność redukcji inwestycji drogowych. Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, bariera będzie sukcesywnie usuwana podczas przygotowywania dokumentu.</p> <p>2. Niewystarczająca wymiana informacji pomiędzy interesariuszami kluczowymi w obrębie Miasta Częstochowa w trakcie realizacji projektu oraz w aspekcie nawiązania współpracy z innymi jednostkami samorządowymi</p> <p>W czasie trwania Pilotażu (warsztaty) do projektu zostało włączone Stowarzyszenie Subregionu Północnego Województwa Śląskiego. Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, bariera będzie sukcesywnie usuwana podczas przygotowywania dokumentu.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Budowa i formalizacja struktur ds. przygotowania SUMP</p> <p>W czasie trwania Pilotażu (warsztaty) do projektu zostało włączone Stowarzyszenie Subregionu Północnego Województwa Śląskiego. Zgodnie z podjętą uchwałą Subregionu Północnego Zespół Koordynujący składa się z przedstawicieli MZD Częstochowa oraz pracowników Stowarzyszenia Subregionu.</p> <p>2. Budowa partnerstwa w ramach Subregionu Północnego Woj. Śląskiego</p> <p>Podczas trwania Pilotażu (warsztaty), zawiązało się partnerstwo w postaci Stowarzyszenia Subregionu Województwa Śląskiego, które zostało aktywnie włączone w proces przygotowania SUMP.</p> <p>3. Większy nacisk na ograniczanie ruchu samochodowego</p> <p>Wykonawca w ramach warsztatów przedstawił założenia i metodykę Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, akcentując w szczególności ograniczenie ruchu samochodowego.</p> <p>4. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Dzięki włączeniu Stowarzyszenia Subregionu Północnego Województwa Śląskiego, udało się włączyć w proces sporządzania SUMP wszystkie gminy oraz powiaty Subregionu (instytucje oraz mieszkańców). Podczas warsztatów zebrano informacje w zakresie potrzeb mobilnościowych mieszkańców.</p> <p>5. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP</p> <p>Zarząd Stowarzyszenia Subregionu Północnego w listopadzie 2021 roku podjął uchwałę w sprawie przystąpienia do prac nad „Planem Zrównoważonej</p>

ODBIORCA	CZĘSTOCHOWA
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Mobilności Miejskiej dla Miasta Częstochowy i Subregionu Północnego”, wraz powołaniem zespołu roboczego.</p> <p>6. Pomoc <i>ad hoc</i> w procesie tworzenia SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>7. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zaktywizowanie Odbiorcy i dalsza pomoc przy sporządzeniu raportu metodycznego, harmonogramu prac; b) bieżąca współpraca ze współautorami SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) gruntowne przygotowanie metodyki dla przygotowywanego Planu Mobilności; b) aktywne włączenie Stworzenia Subregionu Północnego Województwa Śląskiego w prace nad SUMP; c) nacisk na ograniczenie ruchu indywidualnego na terenie Obszaru Funkcjonalnego – dobór inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności; d) budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie Subregionu wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zaktywizowanie Odbiorcy i dalsza pomoc przy sporządzeniu raportu metodycznego, harmonogramu prac – Wykonano; b) bieżąca współpraca ze współautorami SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie zakończono na etapie raportu diagnostyczno-strategicznego. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) gruntowne przygotowanie metodyki dla przygotowywanego Planu Mobilności - Wykonano – Doradca udzielił pomocy w zakresie
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A</p>	

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIiŚ 2014-2020

ODBIORCA	CZĘSTOCHOWA
	<p>przygotowania OPZ na SUMP, ze względu na zmianę formy realizacji dokumentu (Wykonawca zewnętrzny);</p> <p>b) aktywne włączenie Stworzenia Subregionu Północnego Województwa Śląskiego prace nad SUMP – Wykonano;</p> <p>c) nacisk na ograniczenie ruchu indywidualnego na terenie Obszaru Funkcjonalnego – dobór inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>d) budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie Subregionu wraz z infrastrukturą towarzyszącą - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji.</p>
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w zakresie przygotowania opisu przedmiotu zamówienia oraz pomoc w zakresie odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca pomocy nie wskazał konieczności udziału Doradcy na etapie wyboru Wykonawcy.
RAPORT METODYCZNY	Odbiorca pomocy nie wskazał konieczności udziału Doradcy na etapie wypracowania Raportu Metodycznego dla SUMP.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych.
DALsze REKOMENDACJE	Zwrócenie szczególnej uwagi na ograniczenie ruchu indywidualnego na terenie Obszaru Funkcjonalnego – dobór inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności oraz budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego na terenie Subregionu wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.4. GORZÓW WIELKOPOLSKI

Rysunek 10. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 14. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	GORZÓW WIELKOPOLSKI
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Gorzów Wielkopolski dołączył do programu przygotowania Planu Mobilności, we wrześniu 2021 r. Urzędnicy samodzielnie przygotowali dokumentację związaną z zamówieniem publicznym, w oparciu o ogólnodostępne materiały, dostępne w ramach trwającego Pilotażu (generyczny OPZ, webinaria, udział w warsztatach organizowanych w ramach Pilotażu).</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Odbyły się warsztaty dla urzędników, w trakcie których omówiono zasady prowadzenia Pilotażu oraz główne założenia SUMP. Omówiono także praktyczny proces sporządzenia SUMP, w szczególności w kontekście obszarów strategicznych, potencjalnych scenariuszy rozwoju oraz analizę mocnych i słabych stron dla jednostki.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Obszar Funkcjonalny Gorzowa Wielkopolskiego przygotował Opis Przedmiotu Zamówienia oraz wszelkie dokumenty niezbędne do ogłoszenia zamówienia publicznego. Przeprowadzone warsztaty miały na celu przygotowanie Odbiorcy do realizacji umowy z Wykonawcą Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego. Odbiorca pomocy w czasietrwania zamówienia publicznego, nie zgłosił potrzeby pomocy ze strony Doradcy.</p>
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>

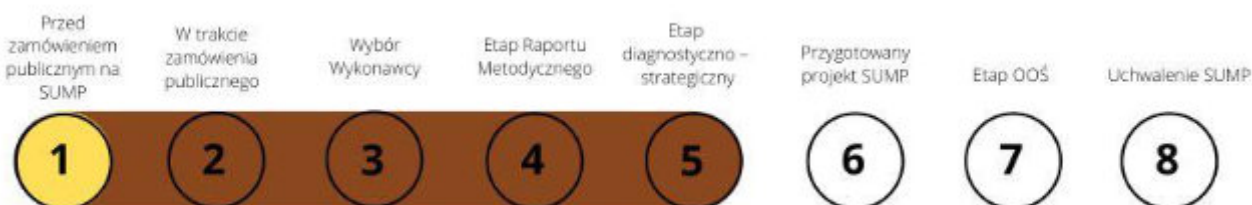
ODBIORCA	GORZÓW WIELKOPOLSKI
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy ewentualnym powtórnym zamówieniu publicznym (optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania); b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) aktywne włącznie wszystkich podmiotów w proces realizacji dokumentu dla Obszaru Funkcjonalnego, w tym jednostki szczebla państwowego (PKPPLK, GDDKiA); b) zwiększenie nacisku na elementy edukacyjne w realizacji SUMP – tworzenie podstawy do wdrożenia rozwiązań; c) rewizja działań w zakresie układu transportowego, w tym np. analiza możliwości wykorzystania bocznicy kolejowych/linii kolejowych – rozwój stref przemysłowych. d) rewitalizacja dawnych dróg krajowych przebiegających przez centra miast w związku z realizacją obwodnic.
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy ewentualnym powtórnym zamówieniu publicznym (optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania) – Wykonano; b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Wykonano; <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) aktywne włącznie wszystkich podmiotów w proces realizacji dokumentu dla Obszaru Funkcjonalnego, w tym jednostki szczebla państwowego (PKPPLK, GDDKiA) – Wykonano; b) zwiększenie nacisku na elementy edukacyjne w realizacji SUMP – tworzenie podstawy do wdrożenia rozwiązań – Zawarto w SUMP; c) rewizja działań w zakresie układu transportowego, w tym np. analiza możliwości wykorzystania bocznicy kolejowych/linii kolejowych – rozwój stref przemysłowych - Zawarto w SUMP; d) rewitalizacja dawnych dróg krajowych przebiegających przez centra miast w związku z realizacją obwodnic - Zawarto w SUMP.

ODBIORCA	GORZÓW WIELKOPOLSKI
WYBÓR WYKONAWCY	Nie udzielono pomocy - w zakresie wyboru Wykonawcy, Odbiorca nie zgłosił potrzeby pomocy ze strony Doradcy
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Wstępnego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP GW.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP GW – 3 iteracje.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Ze względu na wcześniejsze intensywne wsparcie merytoryczne, Odbiorca nie wnosił o pomoc na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Pomoc w zakresie uchwalenia dokumentu – uczestnictwo sesji Rady Miasta Gorzowa Wielkopolskiego dot. uchwalenia SUMP GW.
DALSZE REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin Gorzowskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego oraz aktywne wdrażanie ustaleń SUMP.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.5. GRUDZIĄDZ

Rysunek 11. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 15. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	GRUDZIĄDZ
	CZEŚĆ A
STAN ZASTANY	Miasto Grudziądz przystąpiło do projektu przygotowania Planu Mobilności jako lider obszaru funkcjonalnego. SUMP ma obejmować swoim działaniem gminy tworzące obszar funkcjonalny Grudziądza. Miasto posiada Plan

ODBIORCA	GRUDZIĄDZ
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>Mobilności (2016r.), jednak nie jest on aktualny, nie przedstawia planów rozwoju mobilności, pomija duże grupy interesariuszy i kwestie środowiskowe. Dokument ten może jednak tworzyć podstawę do przygotowania właściwego opracowania. SUMP ma kłaść nacisk na optymalizację i integrację istniejących podsystemów mobilności, a także tworzyć podstawę dla współpracy z różnymi interesariuszami (m.in. przedsiębiorstwami) i umożliwić zarządzanie mobilnością na Obszarze Funkcjonalnym w warunkach kryzysu finansowego.</p> <p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków).</p> <p>2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe, co pozwoliło sprofilować przygotowywany OPZ pod konkretne potrzeby OF.</p> <p>3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.</p>
<p>UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca pomocy do końca listopada 2022 roku nie przesłał informacji w zakresie decyzji kierunkowej związanej z chęcią realizacji Planu Mobilności.</p> <p>Bariery:</p> <p>1. Brak porozumienia z gminami zewnętrznymi i powiatem grudziądzkim, skutkujący obniżonym wpływem Planu na mobilność mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Przez cały okres trwania Pilotażu, Miasto Grudziądz prowadzi rozmowy z gminami ościennymi w zakresie podpisania porozumienia w zakresie organizacji wspólnego transportu publicznego (np. ujednoczenie taryfy). Doradca wielokrotnie kontaktował się z Odbiorcą pomocy w tym zakresie, tłumacząc rangę przedmiotowej bariery.</p> <p>2. Niski poziom zaangażowania interesariuszy (urzędów, radnych) i mieszkańców w proces SUMP, co może spowodować brak spójności celów i zadań planowanych do realizacji.</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy oraz brak porozumienia nie było możliwości pracy nad przedmiotową barierą.</p> <p>3. Ograniczenia budżetowe Miasta wynikające z poważnych problemów finansowych szpitala miejskiego.</p>

ODBIORCA	GRUDZIĄDZ
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Miasto Grudziądz nadal objęte jest Programem postępowania naprawczego na lata 2019-2021r., który wpływa na możliwości finansowe oraz wydatkowanie środków (tylko uzasadnione wydatki).</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Budowa partnerstwa międzysamorządowego</p> <p>Podczas trwania Pilotażu cały czas prowadzone są starania w sprawie budowy szerokiego partnerstwa samorządowego. Na razie brak jest nawiązania współpracy.</p> <p>2. Potrzeba skonkretyzowania problemów celem doboru odpowiednich środków</p> <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP. Ich wyniki zostały przekazane Odbiorcy pomocy.</p> <p>3. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona. Odbiorca pomocy w przypadku realizacji dokumentu planuje wykonanie SUMP przy pomocy Wykonawcy zewnętrznego.</p> <p>4. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP, w które zostały włączone wszystkie grupy społeczne oraz instytucjonalne. W zapisach przyszłego OPZ zostanie uwzględniona szeroka partycypacja społeczna.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert);</p> <p>b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów);</p> <p>c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.</p>

ODBIORCA	GRUDZIĄDZ
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wypracowanie modelu organizacji transportu publicznego na terenie Obszaru Funkcjonalnego Grudziądza (np. zintegrowane taryfowo, ale samodzielnie organizowane przez Miasto i Powiat systemy publicznego transportu zbiorowego); b) wyłączenie z ruchu samochodowego obszaru śródmiejskiego i zagospodarowanieodzyskanejprzestrzeni drogowej; c) priorytetyzacja ruchu tramwajowego i autobusowego na skrzyżowaniach; d) wykorzystanie wysokiego potencjału ruchu rowerowego w Grudziądzu, co wymaga poszerzonych analiz w tym zakresie.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) - Częściowo wykonano, w zakresie raportu diagnostyczno-strategicznego; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano - wsparcie zakończone na etapie raportu diagnostyczno-strategicznego. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wypracowanie modelu organizacji transportu publicznego na terenie Obszaru Funkcjonalnego Grudziądza (np. zintegrowane taryfowo, ale samodzielnie organizowane przez Miasto i Powiat systemy publicznego transportu zbiorowego) - Ze względu na etap zaawansowania prac nad dokumentem, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; b) wyłączenie z ruchu samochodowego obszaru śródmiejskiego i zagospodarowanieodzyskanejprzestrzeni drogowej - Ze względu na etap zaawansowaniaprac nad dokumentem, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; c) priorytetyzacja ruchu tramwajowego i autobusowego na skrzyżowaniach - Ze względu na etap zaawansowania prac nad dokumentem, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; d) wykorzystanie wysokiego potencjału ruchu rowerowego w Grudziądzu, co wymaga poszerzonych analiz w tym zakresie - Ze

ODBIORCA	GRUDZIĄDZ
	względu na etap zaawansowania prac nad dokumentem, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji.
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w zakresie przygotowania opisu przedmiotu zamówienia.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca pomocy nie wskazał konieczności udziału Doradcy na etapie wyboru Wykonawcy.
RAPORT METODYCZNY	Odbiorca pomocy nie wskazał konieczności udziału Doradcy na etapie wypracowania Raportu Metodycznego dla SUMP – na etapie sporządzania OPZ Odbiorca zrezygnował z przygotowania przedmiotowego raportu.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych.
DALSZE REKOMENDACJE	Wdrażanie koncepcji zintegrowania transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym oraz nadanie priorytetu realizacyjnego oraz przestrzennego dla komunikacji publicznej oraz mobilności aktywnej.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.6. KIELCE

Rysunek 12. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 16. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	KIELCE
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Kielce przystąpiły do projektu przygotowania Planu Mobilności z bardzo dobrą podstawą bazową dokumentów. Dokumentacja dla samego miasta była kompletna. Miasto posiadało m.in. politykę transportową i politykę rowerową (oba dokumenty z 2016r.) czy SUIKZP (z 2010), który wymagał aktualizacji. Plan Mobilności dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF) z 2016 r. jest dokumentem rozbudowanym, jak na obszar tej wielkości. Opracowanie jest kompleksowe ze szczegółową

ODBIORCA	KIELCE
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>diagnozą, jednak z niewielkim udziałem części interesariuszy. Poprawy wymaga zaangażowanie gmin obszaru funkcjonalnego w proces SUMP.</p> <p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków).</p> <p>2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze) z gmin KOF, w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe występujące w KOF.</p> <p>3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP (w tym pomoc w odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców, a także pełnienie funkcji Biegłego przez Doradcę w zakresie merytorycznej oceny oferty).</p>
<p>UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Ogłoszony został przetarg na wyłonienie Wykonawcy SUMP. Z uwagi na fakt, że złożona została jedna oferta, która została odrzucona z powodu braku odpowiedniego doświadczenia Wykonawcy, postępowanie zostało unieważnione. Razem z Odbiorcą pomocy przeanalizowano możliwości zmiany treści zapisów pod kątem zwiększenia potencjalnego grona Wykonawców zamówienia. Przetarg powtórzono niezwłocznie po dokonaniu korekt w zakresie kryteriów wyboru Wykonawcy.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Brak porozumienia władzy uchwałodawczej (Rada Miasta) z wykonawczą (Prezydent Miasta). W efekcie, istnieje duże zagrożenie, że SUMP nie zostanie uchwalony przez Radę Miasta.</p> <p>Władza uchwałodawcza przyznała absolutorium władzy wykonawczej w 2021 roku. Porozumienie między obiema stronami jest jednak niestabilne i nadal istnieje zagrożenie, że SUMP nie zostanie uchwalony przez Radę Miasta. W specyfikacji na SUMP uwzględniono udział radnych w procesie przygotowania SUMP, by kształtować ich zaangażowanie i zrozumienie potrzeby tworzenia dokumentu.</p> <p>2. Niski poziom partycypacji gmin obszaru funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP. Wyzwaniem jest wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin.</p> <p>Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze) z gmin KOF, w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe występujące w KOF.</p>

ODBIORCA	KIELCE
	<p>3. Brak świadomości o problemach mobilności wśród mieszkańców miasta i obszaru funkcjonalnego. Rozwiązania przedstawione w SUMP mogą nie uzyskać przyzwolenia społecznego do realizacji.</p> <p>W ramach działań promocyjnych zapisanych w OPZ na SUMP uwzględniono spotkania o charakterze informacyjnym dla zidentyfikowanych interesariuszy oraz mieszkańców obszaru objętego opracowaniem. Zamawiający wymagał, aby celem spotkań było zapoznanie uczestników z założeniami SUMP KOF oraz korzyściami jakie wiążą się z jego sporządzeniem i wdrożeniem.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP <p>Przyjęto „Porozumienia w sprawie powierzenia Gminie Kielce zadania publicznego i ustalenia zasad współpracy w zakresie opracowania dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego””.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Budowa partnerstwa międzysamorządowego <p>Gminy KOF współpracują w ramach ZIT, a załącznikiem współpracy nad SUMP było porozumienie w sprawie zasad współpracy nad opracowaniem dokumentu. Należy kontynuować działania w tym zakresie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców <p>Przygotowany OPZ na SUMP przewiduje szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań CAWI.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Większy nacisk na ograniczanie ruchu samochodowego <p>Rekomendacja została zrealizowana w ramach prac nad OPZ na SUMP, jednak należy zweryfikować zachowanie priorytetów zapisanych w specyfikacji, realizując nadzór nad pracami Wykonawcy SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę <p>Rekomendacja zrealizowana - przeprowadzono postępowanie na realizację SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP <p>Ze względu na brak opracowania SUMP przez Odbiorcę, rekomendacja nie została wypełniona.</p>

ODBIORCA	KIELCE
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększenie poziomu partycypacji gmin Obszaru Funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP (wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin); b) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Kielc i zahamowania zjawiska suburbanizacji; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze; d) wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DLA DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP- Nie wykonano - wsparcie zakończone na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększenie poziomu partycypacji gmin Obszaru Funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP (wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin) - Częściowo wykonane – Odbiorca pomocy oraz Wykonawca opracowania podejmował wielokrotne próby aktywizacji poszczególnych JST. Współpraca terytorialna stanowi jeden z kamieni milowych dokumentu; b) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Kielc i zahamowania zjawiska suburbanizacji – Zawarto w SUMP; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze – Zawarto w SUMP;

ODBIORCA	KIELCE
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	<p>d) wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych – Zawarto w SUMP.</p> <p>Pomoc Odbiorcy w zakresie przygotowania dokumentacji przetargowej oraz odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców.</p>
WYBÓR WYKONAWCY	<p>Pomoc Odbiorcy jako eksperta przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptjarealizacji dokumentu).</p>
RAPORT METODYCZNY	<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP KOF.</p>
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	<p>Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych – 2 iteracje.</p>
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	<p>Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego w zakresie doboru działań i scenariuszy. Pomoc w weryfikacji wstępnego projektu SUMP.</p>
DALsze REKOMENDACJE	<p>Pogłębienie współpracy gmin Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego, współpracy terytorialnej oraz budowy zespołu odpowiedzialnego za wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej. Doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Kielc i zahamowania zjawiska suburbanizacji oraz wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.1.7. KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Rysunek 13. Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 17. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	<p>Lider KKBOF, Miasto Koszalin, przystąpiło do projektu przygotowania Planu Mobilności. Miasta i Gminy na terenie KKBOF opracowały wiele dokumentów poruszających kwestie mobilności. Z perspektywy całego obszaru najważniejszymi są: Strategia ZIT i SUMP KKBOF (powstał w 2016, aktualizowany w 2018 r.). Zawiera on bardzo ogólne cele strategiczne bez mierzalnych wskaźników. Plan nie został skonsultowany z mieszkańcami. Może stanowić on jednak bazę do dalszych prac nad prawidłowym SUMP dla KKBOF.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe, co pozwoliło na sprofilowanie wyników warsztatów pod konkretne potrzeby KKBOF. 3. Przeprowadzono inwentaryzację terenową obszaru Kołobrzeg Śródmieście. 4. Przygotowano pierwszą wersję Koncepcji organizacji ruchu dla obszaru „Kołobrzeg Śródmieście”. 5. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Stworzony został OPZ przedstawiający obszary strategiczne związane z rozwojem zrównoważonej mobilności w gminach KKBOF</p>

ODBIORCA	KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Ogłoszony został przetarg na wyłonienie Wykonawcy SUMP. Złożonych zostało 8 ofert, Odbiorca dokonał wyboru najkorzystniejszej. W wyniku odwołania złożonego do Krajowej Izby Odwoławczej, wynik postępowania został unieważniony, a Odbiorca został zobligowany do ponownej oceny ofert (Odbiorca nie zastosował się do porad Doradcy względem merytorycznej oceny koncepcji przygotowania SUMP, a zastosował kryteria oceny doświadczenia zespołu).</p> <p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nastawienie procesu wykonania SUMP na spełnienie warunków dofinansowania projektów ze środków unijnych. To zagrożenie wynikające z dotychczas opracowanego dokumentu, którego rola została sprowadzona do zawarcia listy zadań do sfinansowania. <p>Podczas spotkań z Odbiorcą pomocy, Doradca wskazywał na konieczność kompleksowego rozwiązywania problemów w zakresie całego Obszaru Funkcjonalnego. Doradca podczas udziału w sporządzaniu OPZ kładł szczególną uwagę na zapisy wykluczające realizację dokumentu w formie listy zadań do sfinansowania.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Niski poziom zaangażowania interesariuszy (urzędów, radnych) i mieszkańców w proces przygotowania poprzednich SUMP, co może powodować dalszy brak spójności celów i zadań planowanych do realizacji. <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem wypracowania wspólnej wizji działania. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu zachowania spójności całości dokumentu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Duże zróżnicowanie samorządów w ramach KBBOF oraz rozległość obszaru i względnie niski poziom powiązań funkcjonalnych. <p>Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu zachowania spójności całości dokumentu.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie nowego SUMP <p>Odbiorca pomocy przystąpił do sporządzenia nowej wersji SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP <p>Gminy, objęte SUMP podpisały „Porozumienie w sprawie zasad współpracy i partycypacji w kosztach przy opracowaniu i realizacji Strategii rozwoju</p>

ODBIORCA	KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>ponadlokalnego Koszalińsko-KołobrzESCO-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2030” w dniu 18.06.2021 roku. SUMP stanowi część (załącznik) dla dokumentu jakim jest Strategia Rozwoju dla całego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>3. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP</p> <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP. Ich wyniki zostały przekazane Odbiorcy pomocy oraz uwzględnione w OPZ.</p> <p>4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Odbiorca pomocy wyłoni Wykonawcę w ramach zamówienie publicznego – przeprowadzone zostało postępowanie w tym zakresie.</p> <p>5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroka partycypację społeczną.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ewentualne doradztwo w ocenie ofert, ewentualna optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania); b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwrócenie uwagi w procesie SUMP na partycypację interesariuszy, tak by wypracowany dokument powstał przy udziale strony samorządowej (urzędy, radni, wóldarze) i społecznej (mieszkańcy); b) przygotowanie scenariuszy i listy działań w SUMP w oparciu o badania ilościowe i jakościowe, co pozwoli na wybór najlepszego zestawu środków;

ODBIORCA	KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY
	c) integracja komunikacji publicznej na całym obszarze KKBOF, w tym warstwy organizacyjnej taryfowej.
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ewentualne doradztwo w ocenie ofert, ewentualna optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania) – Wykonano; b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Wykonano. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwrócenie uwagi w procesie SUMP na partycypację interesariuszy, tak by wypracowany dokument powstał przy udziale strony samorządowej (urzędy, radni, wóldarze) i społecznej (mieszkańcy) – Wykonano; b) przygotowanie scenariuszy i listy działań w SUMP w oparciu o badania ilościowe i jakościowe, co pozwoli na wybór najlepszego zestawu środków - Zawarto w SUMP; c) integracja komunikacji publicznej na całym obszarze KKBOF, w tym warstwy organizacyjnej taryfowej – Zawarto w SUMP.
WYBÓR WYKONAWCY	Pomoc w sformułowaniu odpowiedzi na pytania zadane przez potencjalnych Wykonawców podczas zamówienia publicznego oraz w procesie odwoławczym (KIO).
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP KKBOF.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego – 2 iteracje. Ponadto doradca pomógł w weryfikacji założeń do dokumentu SUMP.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP KKBOF – 3 iteracje.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Ze względu na wcześniejsze intensywne wsparcie merytoryczne, Odbiorca pomocy nie wnosił o wsparcie na etapie SOOŚ.

ODBIORCA	KOSZALIŃSKO-KOŁOBRZESKO-BIAŁOGARDZKI OBSZAR FUNKCJONALNY
PRZYJĘCIE SUMP	Odbiorca pomocy poinformował o braku konieczności wsparcia w procesie przyjmowania dokumentu.
DALSZE REKOMENDACJE	Wdrażanie zapisów z dokumentu SUMP, w tym przede wszystkim integracja komunikacji publicznej na całym obszarze KKBOF, w tym warstwy organizacyjnej i taryfowej.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.8. LUBLIN

Rysunek 14. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 18. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	LUBLIN
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Miasto Lublin, które przystąpiło do projektu przygotowania Planu Mobilności jest liderem Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (LOF). Lublin posiada Miejski Plan Mobilności oraz SUMP dla LOF. Mimo faktu, że jest to dokument stosunkowo obszerny i rzeczowy, nie zawiera elementów, które powinien zgodnie ze standardami KE zawierać SUMP. Dodatkowo samorządy LOF posiadają dokumenty strategiczne ważne z punktu widzenia przygotowania SUMP, obejmujące obszary m.in. rozwoju, strategię ZIT, mobilności pieszej i rowerowej, gospodarki niskoemisyjnej.

ODBIORCA	LUBLIN
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków).</p> <p>2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano cztery warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji, dobre praktyki w zakresie mobilności. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe, wyzwania i szanse stojące przez LOF. Określono także kluczowe obszary, zakres i propozycje działań.</p> <p>3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.</p>
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Ogłoszony został przetarg na wyłonienie Wykonawcy SUMP. Z uwagi na fakt, niezłożenia żadnej oferty, postępowanie zostało unieważnione. Przenalizowano możliwości zmiany treści/optymalizacji SWZ, OPZ zapisów pod kątem kosztowym. Wykonawca opracowania został wybrany w formule negocjacji cenowych zgodnie z Prawem zamówień publicznych.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Bariera finansowa związana z brakiem środków na niezbędne ekspertyzy i analizy</p> <p>Podczas realizacji wsparcia dokonano optymalizacji zapisów OPZ uwzględniając możliwości finansowe nie tylko Miasta Lublin, ale również gmin wchodzących w skład Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>2. Ryzyko związane z ustaleniem zakresu merytorycznego i przyjęciem dokumentu, jako uszczegółowienie SUMP LOF - Utrudniona współpraca i odmienna wizja mobilności w poszczególnych gminach otaczających Lublin</p> <p>Podczas prowadzenia warsztatów <i>scopingowych</i>, Doradca przedstawił wizję zrównoważonej mobilności oraz cele jakie przyświecają realizacji SUMP. Pozwoli to na częściowe przełamanie bariery niezrozumienia potrzeb pomiędzy Miastem Lublin a gminami ościennymi.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Budowa partnerstwa jako podstawa współpracy w celu aktualizacji LOF i akceptacji SUMP przez wszystkie gminy</p> <p>W ramach prowadzonych prac, po uwagach Doradcy zostało podpisane porozumienie międzygminne w zakresie realizacji dokumentów strategicznych (w tym SUMP) dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego.</p> <p>2. Budowa i formalizacja struktur ds. przygotowania SUMP</p>

ODBIORCA	LUBLIN
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>W ramach prowadzonych prac, po uwagach Doradcy zostało podpisane porozumienie międzygminne w zakresie realizacji dokumentów strategicznych (w tym SUMP) dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Jednostką prowadzącą, która bezpośrednio koordynuje i nadzoruje realizację opracowania „SUMP LOF” przez Wykonawcę jest Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Urzędu Miasta Lublin.</p> <p>3. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP</p> <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP. Ich wyniki zostały przekazane Odbiorcy pomocy oraz uwzględnione w OPZ.</p> <p>4. Większy nacisk na ograniczanie ruchu samochodowego</p> <p>Wykonawca w ramach warsztatów przedstawił założenia i metodykę Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, akcentując w szczególności ograniczenie ruchu samochodowego. Ponadto w OPZ znalazły się zapisy wskazujące na konieczność ograniczenia ruchu samochodowego.</p> <p>5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną.</p> <p>6. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP</p> <p>Przyjęto uchwałę inicjującą prace w formie porozumienia międzygminnego.</p> <p>7. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad przygotowaniem SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) potrzeba wsparcia na etapie udzielania zamówienia publicznego (pomoc w optymalizacji zapisów OPZ w przypadku problemów z wyłonieniem Wykonawcy lub udział Doradcy w udzieleniu zamówienia z wolnej ręki);</p> <p>b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów);</p>

ODBIORCA	LUBLIN
	<p>c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.</p> <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <p>a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Lublina i zahamowania zjawiska suburbanizacji;</p> <p>b) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze – np. integracja wszystkich rodzajów transportu, włączenie przewoźników prywatnych;</p> <p>c) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych (Lublin miastem 15 minutowym).</p>
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A</p> <p>WYBÓR WYKONAWCY</p> <p>RAPORT METODYCZNY</p> <p>ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY</p>	<p>CZĘŚĆ B</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano;</p> <p>b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano;</p> <p>c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano.</p>
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <p>a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Lublina i zahamowania zjawiska suburbanizacji – Zawarto w SUMP;</p> <p>b) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze –np. integracja wszystkich rodzajów transportu, włączenie przewoźników prywatnych – Zawarto w SUMP;</p> <p>c) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych (Lublin miastem 15 minutowym) – Zawarto w SUMP.</p>
	<p>Pomoc w merytoryczna w zakresie udzielenia zamówienia z wolnej ręki (brak ofert w zamówieniu publicznym).</p>
<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP LOM.</p>	
<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego.</p>	

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIiŚ 2014-2020

ODBIORCA	LUBLIN
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMPLOM.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Pomoc w weryfikacji dokumentu SUMPLOM na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Odbiorca pomocy poinformował o braku konieczności wsparcia w procesie przyjmowania dokumentu.
DALSZY REKOMENDACJE	Dalsze pogłębienie współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego. Wdrażanie zapisów z dokumentu SUMP. Ponadto doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Lublina i zahamowania zjawiska suburbanizacji oraz wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych (Lublin miastem 15minutowym).

Źródło: opracowanie własne.

3.1.9. WARSZAWA ZACHÓD (ŁOMIANKI)

Rysunek 15. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 19. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	ŁOMIANKI
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	<p>Gmina miejsko-wiejska Łomianki z dużym profesjonalizmem i zaangażowaniem przystąpiła do projektu przygotowania Planu Mobilności, nie tylko dla własnego obszaru, ale również szeroko angażując jednostki ościenne. Zawarto porozumienie inicjujące przygotowanie Planu Mobilności dla obszaru „Warszawa Zachód” z gminami: Czosnów, Izabelin, Jabłonna, Nowy Dwór Mazowiecki, Stare Babice i Zakroczym. Dotychczas na terenie obszaru powstał Plan Mobilności tylko dla gminy Izabelin (uchwalony w 2019 roku) oraz dla całego Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego (2016 rok, dokument nieaktualny). Gminy miały przygotowane dokumenty strategiczne obejmujące różne obszary (rozwój, zagospodarowanie przestrzenne, gospodarka niskoemisyjna), ale brakowało sektorowych dokumentów dotyczących transportu.</p> <p>Na etapie rozpoczęcia projektu wsparcia, gminy OF zawiązywały porozumienie dot. przygotowania SUMP.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Odbyły się warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe, co pozwoliło sprofilować przygotowywany OPZ pod konkretne potrzeby OF. 3. Przeprowadzono spotkania podsumowujące warsztaty. 4. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.

ODBIORCA	ŁOMIANKI
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Ogłoszony został przetarg na wyłonienie Wykonawcy SUMP. Z uwagi na fakt, że złożona została jedna oferta przekraczająca zakładany budżet, postępowanie zostało unieważnione. Odbiorca dokonał zmiany treści/optymalizacji zapisów SWZ/OPZ pod kątem kosztowym. Dokonał również rozeznania w zakresie uzyskania dodatkowych źródeł finansowania przygotowania SUMP. Zamówienie planowane było planowane do powtórzenia w możliwie szybkim terminie.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Niska świadomość problemów i wyzwań mobilności mieszkańców. Rozwiązania przedstawione w Planie Mobilności mogą nie odpowiadać na rzeczywiste bariery i motywatory zachowań mieszkańców lub nie uzyskać przyzwolenia społecznego do realizacji. <p>Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP. W ramach prac nad SUMP jego Wykonawca ma za zadanie przeprowadzić szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań CAWI.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Różnorodność interesów gmin porozumienia. Na obszarze zauważalne są 3 grupy interesów w pasach: Łomianki – Czosnów, Stare Babice – Izabelin oraz Zakroczym - Nowy Dwór Maz. – Jabłonna – Legionowo. <p>Jednym z obszarów strategicznych OPZ na SUMP dla obszaru „Warszawa Zachód” jest współpraca członków obszaru „Warszawa Zachód” w zakresie mobilności, w szczególności z uwzględnieniem planowania przestrzennego, co powinno doprowadzić do istotnych zmian w tym obszarze.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Nietład w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru. Powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych bez wystarczającej infrastruktury do obsługi przez różne środki transportu. <p>Jednym z obszarów strategicznych OPZ na SUMP dla obszaru „Warszawa Zachód” jest współpraca członków obszaru „Warszawa Zachód” w zakresie mobilności, w szczególności z uwzględnieniem planowania przestrzennego, co powinno doprowadzić do istotnych zmian w tym obszarze.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie Planu Mobilności przez zewnętrznego Wykonawcę

ODBIORCA	ŁOMIANKI
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Przygotowano OPZ na SUMP, jednak nie udało się wyłonić Wykonawcy w ramach pierwszego postępowania (znacznie przekroczony budżet). Należy zoptymalizować zawartość specyfikacji na SUMP bądź zwiększyć budżet na opracowanie dokumentu.</p> <p>2. Potrzeba skonkretyzowania problemów celem doboru odpowiednich środków</p> <p>Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP.</p> <p>3. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Przygotowany OPZ na SUMP przewiduje szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań CAWI.</p> <p>4. Priorytetyzacja transportu publicznego</p> <p>Rekomendacja zrealizowana - opracowany OPZ na SUMP stawia problemy dotyczące transportu publicznego na pierwszej pozycji.</p> <p>5. Wykorzystanie w Planie Mobilności potencjału istniejącej dokumentacji</p> <p>Rekomendacja zrealizowana - opracowany OPZ na SUMP wymaga analizy zapisów i danych zgromadzonych w ramach istniejącej dokumentacji obszaru.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu Planu Mobilności</p> <p>Ze względu na brak opracowania SUMP przez Odbiorcę, rekomendacja nie została wypełniona.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ pod kątem kosztów związanych z jego przygotowaniem, uwzględnienie przygotowywanych analiz w ramach SUMP dla Metropolii Warszawskiej, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zapewnienie ścisłej współpracy między Wykonawcą SUMP dla obszaru „Warszawa Zachód” a Wykonawcą SUMP Metropolii Warszawskiej;

ODBIORCA	ŁOMIANKI
	<p>b) wypracowanie modelu organizacji transportu na obszarze „Warszawa Zachód”, w kontekście przewozów wewnątrz gmin, międzygminnych i szybkich połączeń komunikacyjnych do Warszawy, w kontekście pozbawienia znacznej części obszaru połączeń kolejowych, stanowiących naturalne osie rozwoju Aglomeracji i konieczności stworzenia rozwiązań zastępczych (np. metrobusey, ew. tramwaj aglomeracyjny, ale również powiązanie tego środka transportu z rozwojem przestrzennym);</p> <p>c) zaplanowanie mobilności mieszkańców nowych osiedli mieszkaniowych w sytuacji prognozy podwojenia liczby mieszkańców Łomianek w ciągu najbliższych lat.</p>
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ pod kątem kosztów związanych z jego przygotowaniem, uwzględnienie przygotowywanych analiz w ramach SUMP dla Metropolii Warszawskiej, doradztwo w ocenie ofert) - Nie wykonano – Brak powtórzenia zamówienia publicznego na opracowanie SUMP ze względu na wycofanie finansowania przez jednego z partnerów projektu;</p> <p>b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) - Nie wykonano – brak Wykonawcy dla SUMP Warszawa Zachód;</p> <p>c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano – brak Wykonawcy dla SUMP Warszawa Zachód.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <p>a) zapewnienie ścisłej współpracy między Wykonawcą SUMP dla obszaru „Warszawa Zachód” a Wykonawcą SUMP Metropolii Warszawskiej - Nie wykonano – brak Wykonawcy dla SUMP Warszawa Zachód;</p> <p>b) wypracowanie modelu organizacji transportu na obszarze „Warszawa Zachód”, w kontekście przewozów wewnątrz gmin, międzygminnych i szybkich połączeń komunikacyjnych do Warszawy, w kontekście pozbawienia znacznej części obszaru połączeń kolejowych, stanowiących naturalne osie rozwoju Aglomeracji i konieczności stworzenia rozwiązań zastępczych (np. metrobusey, ew. tramwaj aglomeracyjny, ale również powiązanie tego środka transportu z rozwojem przestrzennym) - Nie wykonano - brak Wykonawcy dla SUMP Warszawa Zachód;</p> <p>c) zaplanowanie mobilności mieszkańców nowych osiedli mieszkaniowych w sytuacji prognozy podwojenia liczby mieszkańców</p>

ODBIORCA	ŁOMIANKI
DALSZE REKOMENDACJE	Łomianek w ciągu najbliższych lat - Nie wykonano - brak Wykonawcy dla SUMP Warszawa Zachód.
	W przypadku środków finansowych umożliwiających realizację dokumentu, opracowanie SUMP stanowiącego uszczegółowienie SUMP dla Metropolii Warszawskiej, wykorzystując posiadany OPZ.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.10. ŁÓDŹ

Rysunek 16. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 20. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	ŁÓDŹ
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	Łódź przystąpiła do projektu wsparcia tworzenia Planu Mobilności we wrześniu 2021 roku. W momencie rozpoczęcia współpracy Miasto było na etapie budowania partnerstwa związanego z realizacją SUMP. Swoje zainteresowanie udziałem w projekcie wyraziło 36 podmiotów samorządowych, co tworzy obraz rozbudowanego dokumentu.
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe. Łącznie odbyło się 6 warsztatów (warsztat otwierający, trzy warsztaty dla mieszkańców, dwa dla urzędników i władarzy).
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	Przedstawiciele samorządów biorących udział w Pilotażu razem z Doradcą, przeanalizowali wyniki przeprowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i> .

ODBIORCA	ŁÓDŹ
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p> <p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doradztwo w ocenie ofert, ewentualna optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zacieśnianie partnerstwa między samorządami w zakresie przygotowywanego dokumentu; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doradztwo w ocenie ofert, ewentualna optymalizacja zapisów OPZ w przypadku powtórzenia postępowania) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) - Wykonano w zakresie Raportu Metodycznego; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Nie wykonano – wsparcie zakończone na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zacieśnianie partnerstwa między samorządami w zakresie przygotowywanego dokumentu - Wykonano – dokument realizowany przez Łódzki Obszar Metropolitalny; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji.

ODBIORCA	ŁÓDŹ
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w zakresie przygotowania OPZ na SUMP ŁOM oraz pomoc w formułowaniu odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca pomocy nie wskazał konieczności udziału Doradcy na etapie wyboru Wykonawcy.
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP ŁOM.
DALSZE REKOMENDACJE	Kontynuacja prac nad SUMP, zgodnie z przyjętym Raportem Metodycznym. Ponadto dalsze zacieśnianie partnerstwa między samorządami w zakresie przygotowywanego dokumentu oraz rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.11. METROPOLIA BYDGOSZCZ

Rysunek 17. Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 21. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	METROPOLIA BYDGOSZCZ
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Stowarzyszenie Metropolia Bydgoszcz przystąpiło do programu przygotowania SUMP w roli lidera Obszaru Funkcjonalnego Bydgoszczy. Obszarowo SUMP miał objąć 20 jednostek samorządu terytorialnego: gmin i powiatów. Bydgoszcz nie posiadała do tej pory Planu Mobilności. Mimo tego miasto posiadało wiele dokumentów z nią związanych np. plan transportowy, studium transportowe, a także strategie dotyczące środowiska. Brak było natomiast dokumentacji dot. transportu dla pozostałych gmin czy powiatów.

ODBIORCA	METROPOLIA BYDGOSZCZ
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków).</p> <p>2. Odbyły się warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe, z punktu widzenia poszczególnych grup interesariuszy. dyskutowano nad potrzebami pod kątem zrównoważonej mobilności, a także przedstawiono ideę SUMP. Wszystkie warsztaty zostały podsumowane.</p> <p>3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.</p> <p>4. Przeprowadzono wsparcie w zakresie odbioru produktów analitycznych oraz diagnoz. Zaopiniowana została wstępna wersja Raportu diagnostyczno-strategicznego.</p>
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Doradca dokonał wnikliwej weryfikacji raportu diagnostyczno-strategicznego. Z uwagi na fakt, że przedstawione przez wyłonionego w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego Wykonawcy, analizy wykonane są powierzchowne, a także pozbawione są krytycznego podejścia w zakresie zrównoważonej mobilności, prowadzone są serie spotkań, mających na celu przygotowanie silnych fundamentów do dalszych prac nad SUMP. Dwie serie uwag do Raportu zostały przesłane Odbiorcy.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Niepełny skład zespołu przygotowującego SUMP, zdominowany przez osoby odpowiedzialne za drogi i transport w mieście.</p> <p>Powołano interdyscyplinarny Zespół ds. przygotowania SUMP oraz nadzoru postępu realizacji prac nad ww. dokumentem.</p> <p>2. Niski poziom partycypacji gmin obszaru funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP. Wyzwaniem jest wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin. Późniejszy brak porozumienia może spowodować niezgodność celów i zadań planowanych do realizacji.</p> <p>Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP.</p>

ODBIORCA	METROPOLIA BYDGOSZCZ
	<p>3. Brak świadomości o problemach mobilności wśród mieszkańców miasta i Obszaru Funkcjonalnego. Rozwiązania przedstawione w SUMP mogą nie uzyskać przyzwolenia społecznego do realizacji.</p> <p>W ramach prac nad SUMP jego Wykonawca ma za zadanie przeprowadzić szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań PAPI/ CAPI.</p> <p>4. Brak uwzględnienia relacji z Toruńskim Obszarem Funkcjonalnym – obecnie dostępne są 2 korytarze samochodowej transportu publicznego łączące oba obszary.</p> <p>W specyfikacji na SUMP Odbiorca uwzględnił relacje z Toruńskim Obszarem Funkcjonalnym.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Powołanie zespołu ds. przygotowania i realizacji SUMP <p>Powołano interdyscyplinarny Zespół ds. przygotowania SUMP oraz nadzoru postępu realizacji prac nad ww. dokumentem.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Uchwała inicjująca dla SUMP <p>Przyjęto uchwałę inicjującą przygotowanie SUMP przez Metropolię Bydgoszcz.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP <p>Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców <p>Przygotowany OPZ na SUMP przewidywał szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań CAWI.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę <p>SUMP został przygotowany przez zewnętrznego Wykonawcę.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP <p>Ze względu na brak opracowania SUMP przez Odbiorcę, rekomendacja nie została wypełniona.</p>

ODBIORCA	METROPOLIA BYDGOSZCZ
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) położenie większego nacisku na Wykonawcę, aby przygotowywany dokument zgodny był z metodyką tworzenia SUMP; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) osiągnięcie maksimum funkcjonalności i efektywności obecnego systemu transportowego działającego na obszarze Metropolii; b) ustalenie kierunku rozwoju: czy istotny jest rozwój kolei metropolitalnej czy wystarczające są połączenia autobusowe; c) przeprowadzenie analizy rozszerzenia strefy płatnego parkowania lub wprowadzenia opłat za wjazd do centrum miasta; d) większe zaangażowanie pozostałych gmin (wiejskich i miejsko wiejskich) w proces tworzenia SUMP.
<p>CZĘŚĆ B</p>	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) położenie większego nacisku na Wykonawcę, aby przygotowywany dokument zgodny był z metodyką tworzenia SUMP – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) osiągnięcie maksimum funkcjonalności i efektywności obecnego systemu transportowego działającego na obszarze Metropolii - Zawarto w SUMP; b) ustalenie kierunku rozwoju: czy istotny jest rozwój kolei metropolitalnej czy wystarczające są połączenia autobusowe - Zawarto w SUMP częściowo; c) przeprowadzenie analizy rozszerzenia strefy płatnego parkowania lub wprowadzenia opłat za wjazd do centrum miasta - Zawarto w SUMP; d) większe zaangażowanie pozostałych gmin (wiejskich i miejsko wiejskich) w proces tworzenia SUMP- Zawarto w SUMP.

ODBIORCA	METROPOLIA BYDGOSZCZ
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP BydOF – 3 iteracje. Odbiorca poprosił również o przygotowanie szczegółowych uwag dotyczących braku uwzględnienia modelu ruchu w projekcie przygotowanym przez Wykonawcę.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Pomoc w weryfikacji dokumentu SUMP BydOF na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Odbiorca pomocy poinformował o braku konieczności wsparcia w procesie przyjmowania dokumentu.
DALsze REKOMENDACJE	Dalsze pogłębienie współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego. Wdrażanie zapisów z dokumentu SUMP. Ponadto osiągnięcie maksimum funkcjonalności i efektywności obecnego systemu transportowego działającego na obszarze Metropolii poprzez większe zaangażowanie pozostałych gmin (wiejskich i miejsko wiejskich).

Źródło: opracowanie własne.

3.1.12. METROPOLIA POZNAŃ

Rysunek 18. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego (przejście z *in-house*)



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 22. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	METROPOLIA POZNAŃ
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Metropolia Poznań, która przystąpiła do projektu przygotowania Planu Mobilności, działa jako lider w imieniu 23 samorządów tworzących strukturę aglomeracyjną.</p> <p>Dla MOF Poznania przyjęto Plan Zrównoważonej Mobilności (2016 r.). Posiada on dogłębną analizę stanu istniejącego, co pozwoliło na wskazanie ważnych z punktu MOF problemów komunikacyjnych. W dokumencie nie wyznaczono jednak początkowych wskaźników, nie przeanalizowano ryzyk, ani alternatywnych scenariuszy. Ustalono, że dokument może być podstawą do prowadzenia dalszych działań. Dla Poznania istniały także inne dokumenty strategiczne związane m.in. z rozwojem, polityką transportową, parkingową, ZIT. Brak było natomiast tego typu dokumentów dla mniejszych samorządów.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Odbyły się warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe. 3. Przeprowadzono spotkania podsumowujące warsztaty.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Do końca listopada 2021 roku Odbiorca pomocy nie wskazał dalszej ścieżki działania związanej z przygotowaniem Planu Mobilności. Metropolia przygotowuje dokument bez udziału zewnętrznego Wykonawcy, prace są realizowane metodą <i>in-house</i>.</p>

ODBIORCA	METROPOLIA POZNAŃ
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Postępująca suburbanizacja oraz brak pomysłu na jej przeciwdziałanie. Odmienna wizja mobilności w poszczególnych gminach należących do Metropolii. Niechęć ze strony gmin do skutecznego przeciwdziałania zjawisku, może stanowić zarzewie nieporozumień i utrudnić pracę nad projektem SUMP (konflikt interesów).</p> <p>Podczas przeprowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i> wskazywano na problem niekontrolowanej suburbanizacji oraz problemów z niej wynikających. Ponadto w ramach cyklu webinarów i warsztatów omawiano skutki niekontrolowanego rozwoju zabudowy oraz jej negatywnego wpływu na transport zbiorowy oraz koszty funkcjonowania.</p> <p>2. Brak środków własnych na sfinansowanie opracowania metropolitalnego SUMP.</p> <p>Metropolia Poznań wstrzymała się z realizacją prac do czasu uruchomienia dodatkowego finansowania dokumentu ze strony organów administracji centralnej.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Zgodnie z wynikami warsztatów <i>scopingowych</i>, Doradca wskazał w OPZ pożądany poszerzony zakres partycypacji społecznej. W ramach prac nad SUMP Odbiorca przeprowadzi szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań PAPI/CAPI.</p> <p>2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP</p> <p>Odbiorca pomocy wstrzymał się z podjęciem uchwały do czasu zapewnienia finansowania dokumentu.</p> <p>3. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac związanych z wyborem Wykonawcy przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>4. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad dokumentem SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p>

ODBIORCA	METROPOLIA POZNAŃ
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doradztwo i konsultacje na dalszym etapie prac związanym z przygotowaniem Planu Mobilności. b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Poznania i zahamowania zjawiska suburbanizacji; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja; d) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p> <p>W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doradztwo i konsultacje na dalszym etapie prac związanym z przygotowaniem Planu Mobilności – Wykonano – Odbiorca pomocy zdecydował o zmianie formy realizacji dokumentu z <i>in-house</i> na wykonawcę zewnętrznego. Doradca udzielił pewnego wsparcia jak w przypadku Wykonawcy zewnętrznego; b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Poznania i zahamowania zjawiska suburbanizacji – Zawarto w SUMP; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta – Zawarto w SUMP; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja - zawarto w SUMP; d) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych – zawarto w SUMP. <p>Pomoc Odbiorcy w zakresie przygotowania dokumentacji przetargowej oraz odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców OPZ.</p>

ODBIORCA	METROPOLIA POZNAŃ
WYBÓR WYKONAWCY	Pomoc Odbiorcy jako ekspert, przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptjarealizacji dokumentu).
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP Metropolii Poznań.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych – 3 iteracje.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP - 2 iteracje w takcie trwania Pilotażu. Ponadto ze względu na niespójności występujące w opracowaniu, Doradca przedstawił Wykonawcy SUMP indywidualne ogólne uwagi merytoryczne do przedłożonych projektów SUMP.
DALSZE REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin w zakresie organizacji transportu publicznego – w szczególności w zakresie integracji przewozów autobusowych, rewitalizacja centrów miast (dalsze działania w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa i odzyskiwania przestrzeni dla mieszkańców), wspieranie przygotowania infrastruktury kolei aglomeracyjnej oraz sieci tramwajowej (PKM, SKM). Ponadto doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Poznania i zahamowania zjawiska suburbanizacji oraz wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.13. MYŚLENICE

Rysunek 19. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 23. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	MYŚLENICE
CZĘŚĆ A	

ODBIORCA	MYŚLENICE
STAN ZASTANY	<p>Gmina i Miasto Myślenice, które przystąpiły do projektu przygotowania Planu Mobilności, leżą w zasięgu Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, nie należą już jednak do Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (KOF). Miasto i Gmina Myślenice nie posiadały Planu Mobilności, Polityki Transportowej czy Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Wśród strategicznych dokumentów, które w pewnym, aczkolwiek małym zakresie poruszały problemy transportowe były m.in. strategie związane z rozwojem, środowiskiem czy planowaniem przestrzennym.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowana została prezentacja idei Planów Zrównoważonej Mobilności dla władz samorządowych, mediów i mieszkańców na Konferencję Otwierającą, wydarzenie o mobilności i planowanej kolei, które odbyło się w Myślenicach. 2. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres Konferencji „STRATEGIA” i strony zaangażowane. 3. Doradca Kluczowy wystąpił na Konferencji w roli panelisty, gdzie wskazał najważniejsze obszary działania/problemowe dot. zrównoważonej mobilności miejskiej. 4. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 5. Przeprowadzono, a następnie podsumowano trzy warsztaty <i>scopingowe</i> z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji, dobre praktyki w zakresie mobilności. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe, wyzwania i szanse stojące przed potencjalnym OF Myślenic. Określono także kluczowe obszary, zakres i propozycje działań. 6. Przeprowadzono doradztwo w zakresie przygotowania OPZ i SWZ oraz warunków udziału w postępowaniu.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Ze względu na problem z pozyskaniem środków finansowych na realizację dokumentu, zdecydowano o przeprowadzeniu zamówienia publicznego w 2022 roku lub o zmianie formy realizacji dokumentu na opracowanie własne (<i>in-house</i>). Decyzja została podjęta w 2022 roku.</p>
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Niepewne zaangażowanie finansowe gminy. <p>Gmina wykazywała chęć realizacji dokumentu. W związku z niewystarczającymi środkami finansowymi Odbiorca poszukiwał alternatywnego sposobu realizacji opracowania – metoda mieszana (analizy wykonane przez podmiot zewnętrzny – dokument przez Odbiorcę pomocy) lub całość siłami własnymi.</p>

ODBIORCA	MYŚLENICE
	<p>2. Brak włączenia w strukturę Metropolii Krakowskiej oraz utrudniona współpraca na linii miasto – powiat (brak zainteresowania współorganizacją komunikacji publicznej).</p> <p>Zgodnie z stanem przygotowań dokumentów dla Metropolii Krakowskiej (oraz jej strukturą) nie ma możliwości włączenia Miasta Myślenice w strukturę Metropolii Krakowskiej. Jednocześnie w związku z włączeniem Miasta Kraków w Pilotaż SUMP, Doradca czuwa nad uwzględnieniem wszystkich niezbędnych powiązań transportowych i funkcjonalnych w zakresie dokumentów SUMP realizowanych dla OF Myślenice, jak również dla Metropolii Krakowskiej.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie Planu Mobilności <p>Miasto lider przygotowało stosowane porozumienie międzygminne, które będzie stanowiło uchwałę inicjacją prace nad SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Przeprowadzenie warsztatów dotyczące idei Planów Mobilności <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące ideę Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przeprowadzone warsztaty były uzupełnieniem konferencji otwierającej prace nad Planem Mobilności dla Myślenic.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Budowa partnerstwa Myślenice – Kraków oraz województwo małopolskie <p>Prace w zakresie poszerzenia partnerstw w Województwie Małopolskim, aktualnie prowadzone są przez Marszałka Woj. Małopolskiego, w zakresie sporządzania nowej Strategii Rozwoju dla województwa.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Przygotowanie Planu Mobilności przez zewnętrznego Wykonawcę <p>Ze względu na ograniczone środki finansowe, Odbiorca pomocy rozważał możliwość zlecenia na zewnątrz części analiz lub wykonanie SUMP siłami własnymi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Podjęcie uchwały o przyjęciu Planu Mobilności

ODBIORCA	MYŚLENICE
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad przygotowaniem SUMP przez Odbiorcę pomocy przy przystąpieniu do Pilotażu, rekomendacja z Raportu Otwarcia nie została wypełniona.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doprecyzowanie zapisów i przygotowanie ostatecznej wersji OPZ i SWZ, w tym optymalizacja OPZ pod kątem kosztów związanych z jego przygotowaniem, uwzględnienie przygotowywanych analiz w ramach SUMP, pomoc w przeprowadzeniu postępowania, doradztwo w ocenie ofert) lub pomoc w realizacji Raportu metodycznego, harmonogramu w przypadku realizacji <i>in-house</i>; b) pomoc Odbiorcy przy nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) lub bieżąca pomoc w przypadku realizacji <i>in-house</i>; c) zapewnienie ścisłej współpracy między Wykonawcą SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic a Wykonawcą SUMP Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego; d) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	CZĘŚĆ B
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doprecyzowanie zapisów i przygotowanie ostatecznej wersji OPZ i SWZ, w tym optymalizacja OPZ pod kątem kosztów związanych z jego przygotowaniem, uwzględnienie przygotowywanych analiz w ramach SUMP, pomoc w przeprowadzeniu postępowania, doradztwo w ocenie ofert) lub pomoc w realizacji Raportu metodycznego, harmonogramu w przypadku realizacji <i>in-house</i> – Wykonano; b) pomoc Odbiorcy przy nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) lub bieżąca pomoc w przypadku realizacji <i>in-house</i> – Wykonano; c) zapewnienie ścisłej współpracy między Wykonawcą SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic a Wykonawcą SUMP Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego – Wykonano;

ODBIORCA	MYŚLENICE
	<p>d) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano.</p> <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <p>a) rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego dla Obszaru Funkcjonalnego Myślenic, w tym uwzględnienie przyszłych inwestycji w połączenie szynowe w ramach Metropolii - Zawarto w SUMP.</p>
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w doprecyzowaniu zapisów OPZ oraz sformułowaniu odpowiedzi na pytania zadaneprzez potencjalnych Wykonawców podczaszamówienia publicznego.
WYBÓR WYKONAWCY	Pomoc Odbiorcy jako ekspert, przy ocenieprzedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptjarealizacji dokumentu).
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Wstępnego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP OF Myślenice.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego – 2 iteracje.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP OF Myślenice – 2 iteracje.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Ze względu na wcześniejszeintensywne wsparcie merytoryczne, Odbiorca pomocy nie wnosił o pomoc na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Pomoc w przygotowaniu uchwały w sprawie przyjęcia SUMP przez gminy obszaru funkcjonalnego.
DALSZEREKOMENDACJE	Dalsze pogłębienie współpracy gmin obszaru funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego. Realizacja planowanego połączenia kolejowego w ramach powiązania metropolii oraz realizacja infrastruktury mobilności aktywnej.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.14. OLSZTYN

Rysunek 20. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 24. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	OLSZTYN
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Lider ZIT Olsztyna przygotował dla obszaru MOF Olsztyna SUMP, który został uchwalony w 2017 roku przez wszystkie gminy MOF, równolegle powstało też Studium Rozwoju Systemów Komunikacyjnych Miasta Olsztyna. Plan zawiera działania do 2025 roku, jednak w procesie oceny nie spełnił wielu kryteriów stawianych przed SUMP, w tym m.in. brak oceny dotychczasowych działań, selekcji planowanych działań, alokacji przestrzeni na ruch rowerowy czy określenia oczekiwanych wartości wskaźników.</p> <p>Miasto Olsztyn (Lider ZIT) zaplanowało samodzielne przygotowanie aktualizacji SUMP w ramach Pilotażu.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano trzy warsztaty <i>scopingowe</i> z dwoma grupami interesariuszy (urzędnicy, wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku prac wskazano najważniejsze obszary problemowe a także cele i działania priorytetowe. 3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz pomoc w przeprowadzeniu postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy aktualizacji SUMP. 4. W ramach pomocy bieżącej nastąpiło opiniowanie dokumentacji analitycznej oraz przeprowadzono spotkanie robocze dotyczące przedstawionych uwag i wątpliwości. 5. Zlecono Doradcy uczestnictwo w posiedzeniach Komitetu Sterującego ZIT Olsztyna.

ODBIORCA	OLSZTYN
<p data-bbox="162 376 448 477">UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p> <p data-bbox="162 1137 437 1272">ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p data-bbox="502 392 1433 459">Odbiorca zakończył etap przygotowania części diagnostyczno-strategicznej SUMP. Powstał projekt całościowego dokumentu SUMP.</p> <p data-bbox="502 515 614 548">Bariery:</p> <p data-bbox="502 571 1433 761">1. Niski poziom partycypacji gmin obszaru funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP. Wyzwaniem jest wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli sąsiednich gmin. Późniejszy brak porozumienia może spowodować niezgodność celów i zadań planowanych do realizacji.</p> <p data-bbox="502 784 1433 974">W ramach prowadzonych prac gminy Obszaru Funkcjonalnego każdorazowo były zapraszane do udziału w warsztatach <i>scopingowych</i>, jak również do opiniowania wszelkich produktów analitycznych oraz projektu dokumentu SUMP. Doradca przez cały czas wsparcia czuwał na zgodnością celów dla całego obszaru.</p> <p data-bbox="502 996 1433 1108">2. Różnorodność interesów gmin obszaru. Występująca rywalizacja gmin o mieszkańców może doprowadzić do działań sprzecznych ze zrównoważoną mobilnością.</p> <p data-bbox="502 1131 1433 1243">Doradca przez cały czas wsparcia czuwał na zgodnością celów dla całego obszaru. Mityguje również potencjalne obszary sporu, które mogą wystąpić podczas realizacji dokumentu.</p> <p data-bbox="502 1265 1433 1377">3. Brak jasno zdefiniowanego i konsekwentnego wsparcia finansowego. Dopiero zabezpieczenie w budżecie miasta rocznych środków na realizację SUMP pozwala na wdrażanie zapisów Planu.</p> <p data-bbox="502 1400 1433 1556">Ze względu na pandemię COVID-19, jak również zmiany podatkowe Doradca nie miał możliwości wpłynięcia na zaistniałą barierę. Jednocześnie Doradca sugerował przyjęcie mniejszego pakietu działań lub działań o niższych kosztach w ramach realizacji dokumentu SUMP.</p> <p data-bbox="502 1579 702 1612">Rekomendacje:</p> <p data-bbox="502 1635 1117 1668">1. Budowa partnerstwa międzysamorządowego</p> <p data-bbox="502 1691 1433 1803">SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna realizowany jest w oparciu o istniejące porozumienie międzygminne w zakresie realizacji dokumentów dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.</p> <p data-bbox="502 1825 1433 1892">2. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP</p>

ODBIORCA	OLSZTYN
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP. Ich wyniki zostały przekazane Odbiorcy pomocy oraz uwzględnione w OPZ.</p> <p>3. Zapewnienie finansowania SUMP w budżecie miasta</p> <p>Miasto zabezpieczyło środki na realizację dokumentu SUMP.</p> <p>4. Przygotowanie SUMP in-house przez Odbiorcę</p> <p>Ze względu na udzielenie wsparcia w ramach przygotowania dokumentów na nową perspektywę finansową, Odbiorca pomocy zdecydował się na realizację SUMP przy pomocy zewnętrznego Wykonawcy.</p> <p>5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.
	<p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Olsztyna i zahamowania zjawiska suburbanizacji; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla obszaru funkcjonalnego; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa; d) wytworzenie mody na środki transportu publicznego (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT.</p>	<p>CZĘŚĆ B</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p>

ODBIORCA	OLSZTYN
DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A	<ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Olsztyna i zahamowania zjawiska suburbanizacji - Zawarto w SUMP; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla obszaru funkcjonalnego - Zawarto w SUMP częściowo (w zakresie sieci tramwajowej); c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa - Zawarto w SUMP; d) wytworzenie mody na środki transportu publicznego (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych – Zawarto w SUMP.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Pomoc w zakresie finalnej weryfikacji zapisów SUMP.
PRZYJĘCIE SUMP	Pomoc w przygotowaniu uchwały w sprawie przyjęcia SUMP przez gminy obszaru funkcjonalnego.
DALSZE REKOMENDACJE	Dalsze pogłębienie współpracy gmin obszaru funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego, w tym rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla obszaru funkcjonalnego. Ponadto doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Olsztyna i zahamowania zjawiska suburbanizacji oraz wytworzenie mody na środki transportu publicznego (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.15.OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK GDYNIA SOPOT

Rysunek 21. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego (zmiana z in-house)



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 25. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK GDYNIA SOPOT
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	OMGGS dołączyło do programu przygotowania SUMP we wrześniu 2021r., jednocześnie korzystając wcześniej z usług innych ekspertów (Inicjatywy JASPERS). Stowarzyszenie przygotowało wstępną wersję Raportu diagnostyczno-strategicznego.
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie i przeprowadzenie spotkania otwierającego, podczas którego omówiono zasady prowadzenia Pilotażu, sposób realizacji wsparcia. 2. Przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz określono zakres zaawansowania prac nad SUMP. 3. Pomoc w zakresie analizy struktury i metodyki SUMP.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	Doradca pomógł Odbiorcy na etapie przygotowania Raportu Metodycznego oraz weryfikacji przygotowanego Raportu diagnostyczno-strategicznego.
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) wsparcie przy przygotowaniu SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie prawidłowego uchwalenia dokumentu SUMP.

ODBIORCA	OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK GDYNIA SOPOT
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności rdzenia obszaru i zahamowania zjawiska suburbanizacji; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej/trolejbusowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja; d) wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A</p> <p>W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO</p> <p>WYBÓR WYKONAWCY</p> <p>RAPORT METODYCZNY</p>	<p>CZĘŚĆ B</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wsparcie przy przygotowaniu SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano – Doradca udzielił pełnego wsparcia w zakresie przygotowania dokumentu jak przy wykonawcy zewnętrznym (Odbiorca zmienił formułę realizacji); b) pomoc w procesie prawidłowego uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP.
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności rdzenia obszaru i zahamowania zjawiska suburbanizacji – Zawarto w SUMP; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej/trolejbusowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta - Zawarto w SUMP; c) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja - Zawarto w SUMP; d) wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych- Zawarto w SUMP.
	<p>Pomoc Odbiorcy w zakresie przygotowania dokumentacji przetargowej oraz odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców OPZ.</p>
<p>Pomoc Odbiorcy jako ekspert, przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptjarealizacji dokumentu).</p>	
<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP OMGGS.</p>	

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIiŚ 2014-2020

ODBIORCA	OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK GDYNIA SOPOT
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych – 2 iteracje.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP- 2 iteracji w trakcie trwania Pilotażu.
DALsze REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin w zakresie organizacji transportu publicznego – w szczególności w zakresie rdzenia obszaru funkcjonalnego. Dalszy rozwój kolei aglomeracyjnej sieci tramwajowej/trolejbusowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta oraz doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności rdzenia obszaru i zahamowania zjawiska suburbanizacji. Ponadto wytworzenie mody na środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych

Źródło: opracowanie własne.

3.1.16. OPOLE

Rysunek 22. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 26. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	OPOLE
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>W skład obszaru, dla którego zaplanowano SUMP wchodzi 21 gmin. Dotychczas nie przygotowywano na tym terenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Do tematyki transportowej odnoszą się Studium Komunikacyjne Aglomeracji Opolskiej oraz Plan Integracji Publicznego Transportu Zbiorowego na obszarze Aglomeracji Opolskiej.</p> <p>Odbiorca przystąpił do Pilotażu we wrześniu 2021r.</p> <p>Walne Zgromadzenie Członków Stowarzyszenia Aglomeracja Opolska podjęło w październiku 2020 r. uchwałę w sprawie opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej oraz zatwierdzenia Struktury organizacyjnej Zespołu do spraw opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Aglomeracji Opolskiej. W maju 2021r. przeprowadzono postępowanie na wykonanie SUMP i w czerwcu 2021r. przekazano informację o wyborze najkorzystniejszej oferty.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzono spotkanie otwierające omawiające zasady prowadzenia Pilotażu, wyznaczono kolejne etapy działań, w tym określono wstępny zakres warsztatów. 2. Przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz określono zakres zaawansowania prac nad SUMP. 3. Przeprowadzono dwa spotkania warsztatowe z zakresu budowy scenariuszy, wizji i logiki zmiany. 4. W ramach pomocy bieżąca nastąpiło opiniowanie Raportu Metodycznego i Raportu Diagnostyczno-Strategicznego, Doradca brał udział w warsztatach organizowanych przez Wykonawcę SUMP.

ODBIORCA	OPOLE
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	Odbiorca znajdował się na etapie konsultacji projektu Raportu Diagnostyczno–Strategicznego. Po jego akceptacji, Wykonawca przystąpił do przygotowania projektu SUMP.
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, rozwiązywanie problemów); b) dopilnowanie przygotowania produktów analitycznych przez Wykonawcę SUMP. Pogłębione analizy dostarczają istotnych źródeł danych do wytyczenia scenariuszy, wizji i celów Planu; c) uwzględnianie w pakietach działań przygotowywanych w ramach SUMP kwestii dotyczących zmian klimatu i adaptacji do nich; d) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) koordynacja działań organizacyjno-zarządczych w zakresie planowania publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze funkcjonalnym; b) odpowiedź na dominację ruchu samochodów osobowych na obszarze, wyrażoną nieoptymalnym podziałem przestrzeni w pasiedrogowym; c) optymalizacja efektywności ekonomicznej przewozów na terenach o niskiej gęstości zaludnienia; d) poprawa świadomości społecznej w kwestiach zrównoważonej mobilności miejskiej.
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) dopilnowanie przygotowania produktów analitycznych przez Wykonawcę SUMP. Pogłębione analizy dostarczają istotnych źródeł danych do wytyczenia scenariuszy, wizji i celów Planu – Wykonano; c) uwzględnianie w pakietach działań przygotowywanych w ramach SUMP kwestii dotyczących zmian klimatu i adaptacji do nich – Wykonano; d) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano.

ODBIORCA	OPOLE
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) koordynacja działań organizacyjno-zarządczych w zakresie planowania publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze funkcjonalnym – Zawarto w SUMP; b) odpowiedź na dominację ruchu samochodów osobowych na obszarze,wyrażoną nieoptymalnym podziałem przestrzeni w pasie drogowym - Zawarto w SUMP; c) optymalizacja efektywności ekonomicznej przewozów na terenach o niskiej gęstości zaludnienia - Zawarto w SUMP; d) poprawa świadomości społecznej w kwestiach zrównoważonej mobilności miejskiej- Zawarto w SUMP.
<p>PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP</p>	<p>Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP AO – 2 iteracje.</p>
<p>STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO</p>	<p>Ze względu na wcześniejszą intensywną pomoc doradcy, Odbiorca nie zgłosiły potrzeby uzyskania pomocy na tym etapie.</p>
<p>PRZYJĘCIE SUMP</p>	<p>Odbiorca pomocy poinformował o braku konieczności wsparcia w procesie przyjmowania dokumentu.</p>
<p>DALSZE REKOMENDACJE</p>	<p>Dalsze pogłębienie współpracy i koordynacji działania w ramach obszaru funkcjonalnego. Rewizja zagospodarowania przestrzeni drogowej (wyrażoną nieoptymalnym podziałem przestrzeni w pasie drogowym – dominacja ruchu indywidualnego). Promocja i poprawa świadomości społecznej w kwestiach zrównoważonej mobilności miejskiej.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.1.17. RADOMSKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Rysunek 23. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 27. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	RADOMSKI OBSZAR FUNKCJONALNY CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Radom w ramach działalności Radomskiego Obszaru Funkcjonalnego (ROF) (13gmin zewnętrznych i miasto Radom), sporządził wszystkie niezbędne dokumenty dotyczące rozwoju przestrzennego oraz zagadnień transportowych. W szczególności na uwagę zasługuje dokument „Zintegrowane planowanie transportu zrównoważonego miejskiego Radomskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Nie stanowi on jednak Planu Mobilności ani Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu, ale stanowi dość szczegółową analizę merytoryczną stanu faktycznego, uwarunkowań prawnych i strategicznych, przyrodniczych i komunikacyjnych.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie i przeprowadzenie trzech warsztatów <i>scopingowych</i> z różnymi grupami interesariuszy (urzędnicy, wóldarze), których celem było przedstawienie idei SUMP, wskazanie problemów oraz wyznaczenie obszarów priorytetowych i kierunków działań. 2. Przeprowadzenie spotkań roboczych ustalających zakres warsztatów dla mieszkańców i przedstawicieli NGO`śów (strony zaangażowane, zakres warsztatów). 3. Przygotowanie i przeprowadzenie warsztatu <i>scopingowego</i> z mieszkańcami i przedstawicielami NGO służącego określeniu najistotniejszych działań z punktu widzenia wskazanych grup oraz jego podsumowanie. 4. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP oraz udział w spotkaniu z Odbiorcą.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca był w stałym kontakcie z Doradcą w zakresie przygotowania ostatecznej wersji OPZ oraz warunków udziału w postępowaniu przetargowym. W związku z powyższym nie zostało jeszcze ogłoszone</p>

ODBIORCA	RADOMSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>zamówienie publiczne na opracowanie dokumentu SUMP. Ogłoszenie przetargu planowane jest na 2022 rok.</p> <p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ryzyko związane ustaleniem zakresu merytorycznego i przyjęciem dokumentu, jako uszczegółowienie SUMP ROF- Utrudniona współpraca i odmienna wizja mobilności w poszczególnych gminach otaczających Radom. <p>W ramach prowadzonych warsztatów zostały zaangażowane wszystkie gminy Obszaru Funkcjonalnego łącznie z powiatem radomskim. Wypracowane problemy i zagadnienia dotyczące całego Obszaru Funkcjonalnego zostały ujęte w OPZ. Doradca przez cały czas wsparcia czuwa na zgodnością celów dla całego obszaru.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Niskie przełożenie zapisów dokumentów strategicznych i wykonawczych na realne działania inwestycyjne. <p>Wyjaśnienie Odbiorcy pomocy, że SUMP ma być dokumentem realnie określającym główne problemy oraz analizującym możliwe rozwiązania, np. rozwiązania dostępne finansowo dla Odbiorcy pomocy. Doradca wskazał również, że SUMP musi mieć jasno określone cele oraz kierunki działań dostosowane do analizowanego obszaru, jak również będące w zasięgu, jeżeli chodzi o realizację i wdrażanie.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Warsztaty dotyczące idei SUMP <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące ideę Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP <p>Stowarzyszenie Radomskiego Obszaru Funkcjonalnego podjęło uchwałę w sprawie sporządzenia SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę

ODBIORCA	RADOMSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Odbiorca pomocy przygotował OPZ oraz warunki udziału potencjalnych Wykonawców w celu przeprowadzenia zamówienia publicznego.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększanie i zacieśnienie współpracy międzygminnej dla Obszaru Funkcjonalnego; b) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Radomia i zahamowania zjawiska suburbanizacji; c) wyznaczenie szkieletu transportu publicznego o wysokim priorytecie; d) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa; e) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych.
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększanie i zacieśnienie współpracy międzygminnej dla Obszaru Funkcjonalnego - Wykonano – realizację SUMP przejęło Miasto Radom doprowadzając do udziału w dokumencie wszystkie gminy obszaru;

ODBIORCA	RADOMSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
	<ul style="list-style-type: none"> b) doprowadzenie do wzrostu atrakcyjności Radomia i zahamowania zjawiska suburbanizacji – Zawarto w SUMP; c) wyznaczenie szkieletu transportu publicznego o wysokim priorytecie – Zawarto w SUMP; d) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalszaintegracja, w tym taryfowa – Zawarto w SUMP; e) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja) i podtrzymanie kontaktów społecznych – Zawarto w SUMP.
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc Odbiorcy w zakresie przygotowania dokumentacji przetargowej oraz odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców OPZ.
WYBÓR WYKONAWCY	Pomoc Odbiorcy jako ekspert, przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptjarealizacji dokumentu).
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP GOFR.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych – 2 iteracje.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP- 3 iteracje.
DALsze REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin w zakresie organizacji transportu publicznego – w szczególności w zakresie integracji przewozów autobusowych, w tym budowa szkieletu szybkiej sieci autobusowej, rewitalizacja centrów miast (oraz zintensyfikowanie działań w zakresie edukacji).

Źródło: opracowanie własne.

3.1.18. AGLOMERACJA KALISKO-OSTROWSKA

Rysunek 24. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 28. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	AGLOMERACJA KALISKO-OSTROWSKA
STAN ZASTANY	<p>Stowarzyszenie Aglomeracja Kalisko-Ostrowska (SAKO) z dużym zaangażowaniem przystąpiła do projektu przygotowania SUMP nie tylko dla Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego, ale dla wszystkich gmin Obszaru Funkcjonalnego Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego.</p> <p>Dotychczas na terenie SAKO przyjęto dwa Plany Mobilności (dla Ostrowa Wielkopolskiego w 2016 roku oraz Kalisza – jako element Planu Gospodarki Niskoemisyjnej). Miasta i gminy miały przygotowane dokumenty strategiczne obejmujące różne obszary (rozwój, zagospodarowanie przestrzenne, gospodarka niskoemisyjna).</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Odbyły się warsztaty <i>scopingowe</i> z trzema grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy i NGO), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe, co pozwoliło sprofilować przygotowywany OPZ pod konkretne potrzeby transportowe SAKO. 3. Przeprowadzono spotkanie podsumowujące warsztaty skierowane do władarzy, w trakcie którego wskazano i przedyskutowano najważniejsze obszary problemowe, podkreślane podczas wcześniejszych warsztatów. 4. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.

ODBIORCA	AGLOMERACJA KALISKO-OSTROWSKA
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Stworzony został OPZ przedstawiający obszary strategiczne związane z rozwojem zrównoważonej mobilności w SAKO.</p> <p>Otwarto oferty w zamówieniu na przygotowanie SUMP. Oferty z pomocą Doradcy zostały ocenione i zweryfikowane pod kątem doświadczenia Wykonawców i zespołu planowanego do realizacji zamówienia.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Minimalne zaangażowanie finansowe w projekcie. Problemy finansowe związane z pandemią</p> <p>Ze względu na problemy finansowe związane z pandemią, Odbiorca pomocy nie był w stanie zapewnić finansowania SUMP na początku roku 2021r. Ponadto wśród Zarządu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej toczyła się dyskusja, co do zasadności wydatkowania środków na SUMP. W 4 kwartale 2021r. oraz po wstępnych informacjach w zakresie wymagalności SUMP w nowej perspektywie finansowej, zapadła decyzja o konieczności realizacji dokumentu oraz wygospodarowano środki finansowe na jego realizację.</p> <p>2. Partycypacja gmin ościennych w finansowaniu transportu i mobilności</p> <p>Na posiedzeniach Zarządu Stowarzyszenia Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej dyskutowano na temat finansowania transportu i mobilności. Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, bariera nie została całkowicie rozwiązana.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Określenie obszaru opracowania SUMP wraz z relacjami z partnerami położonymi poza obszarem</p> <p>Podczas spotkań z Odbiorcą pomocy, Doradca wskazał optymalny zakres terytorialny realizacji SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego. Obszar ten został uwzględniony podczas sporządzania OPZ.</p> <p>2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP</p> <p>Uchwała w zakresie przystąpienia do prac została podjęta przez Stowarzyszenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.</p> <p>3. Większy nacisk na ograniczanie ruchu samochodowego</p> <p>W OPZ znalazły się zapisy dotyczące ograniczenia ruchu samochodów.</p> <p>4. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP</p>

ODBIORCA	AGLOMERACJA KALISKO-OSTROWSKA
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP.</p> <p>5. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Odbiorca dokonał wyboru Wykonawcy w ramach ogłoszonego zamówienia publicznego na wykonanie SUMP.</p> <p>6. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W OPZ znalazły się zapisy dotyczące zwiększenia partycypacji mieszkańców w zakresie zarówno badań jakościowych i ilościowych, jak również iteracyjnych konsultacji społecznych.</p> <p>7. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert przy ewentualnym powtórzeniu zamówienia); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zapewnienie koordynacji prac nad Strategią Ponadlokalną i SUMP; b) stworzenie zunifikowanego systemu transportowego dla Aglomeracji, na wszystkich możliwych płaszczyznach (układ sieci, taryfa biletowa itd.); c) podniesienie świadomości mieszkańców oraz decydentów w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym zmian kierunkowych związanych z przebudową infrastruktury drogowej (np. DK 25).
WYKONANIE REKOMENDACJI DLA DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert przy ewentualnym powtórzeniu zamówienia) – Wykonano;

ODBIORCA	AGLOMERACJA KALISKO-OSTROWSKA
	<p>b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano;</p> <p>c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano - wsparcie zakończonena etapie projektu SUMP.</p> <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <p>a) zapewnienie koordynacji prac nad Strategią Ponadlokalną i SUMP – Wykonano;</p> <p>b) stworzenie zunifikowanego systemu transportowego dla Aglomeracji, na wszystkich możliwych płaszczyznach (układ sieci, taryfa biletowa itd.) – Zawarto w SUMP;</p> <p>c) podniesienie świadomości mieszkańców oraz decydentów w zakresiezrównoważonej mobilności, w tym zmian kierunkowych związanych z przebudową infrastruktury drogowej (np. DK 25) – Zawarto w SUMP.</p>
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc Odbiorcy w zakresieprzygotowania dokumentacji przetargowej.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca nie zgłosił potrzeby pomocy w tym zakresie.
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającegostrukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego w zakresie doboru działań i scenariusz. Pomoc w weryfikacji wstępnego projektu SUMP.
DALsze REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin Kalisko-Ostrowskiej Aglomeracji w zakresie organizacji transportu publicznego, współpracy terytorialnej oraz budowy zespołu odpowiedzialnego za wdrażanie zrównoważonej mobilności miejskiej. Ważne jest również podniesienie świadomości mieszkańców oraz decydentów w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym zmian kierunkowych (decyzji)związanych z przebudową infrastruktury drogowej (np. DK 25).

Źródło: opracowanie własne.

3.1.19.SANOK

Rysunek 25. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 29. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	SANOK
STAN ZASTANY	<p>Sanok dotychczas nie przygotowywał Planu Mobilności. 19 maja 2020 r. wydano Zarządzenie Burmistrza Miasta w sprawie powołania Zespołu (Grupy Roboczej) ds. opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Sanoka.</p> <p>W toku prac rozszerzono pierwotny obszar SUMP (Miasto Sanok) o jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład obszaru funkcjonalnego Sanoka.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków).</p> <p>2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano trzy warsztaty z różnymi grupami interesariuszy (władze, urzędnicy), podczas których przedstawiono ideę SUMP oraz wskazano główne obszary problemowe do rozwiązania i określono propozycje działań.</p> <p>3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, w tym uczestniczono w spotkaniach omawiających z Odbiorcą SWZ.</p>
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca zdecydował się na przygotowanie dokumentu SUMP przy pomocy podmiotu zewnętrznego. Doradca pomógł w opracowaniu SWZ i OPZ. Ogłoszenie o udzieleniu zamówienia publicznego odbyło się na początku 2022 roku.</p>
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Bariery:</p> <p>1. Brak udziału gmin obszaru funkcjonalnego Sanok-Lesko, skutkujący obniżonym wpływem SUMP na mobilność mieszkańców. Poprawa</p>

ODBIORCA	SANOK
	<p>zachowań wyłącznie w obrębie miasta może nie przynieść zamierzonych skutków, ponieważ zwiększy ruch generowany w gminach.</p> <p>W ramach prowadzonego Pilotażu, Odbiorca pomocy uwzględnił uwagi Doradcy i zawiązał porozumienie międzygminne w zakresie realizacji SUMP dla całego Obszaru Funkcjonalnego Sanok-Lesko.</p> <p>2. Pierwsza styczność Odbiorcy z koncepcją SUMP. Zagrożeniem jest niewłaściwe zrozumienie koncepcji zrównoważonej mobilności i parcie na nieefektywne rozwiązania, które wygenerują wzrost ruchu samochodowego.</p> <p>W ramach prowadzonego Pilotażu, Doradca wielokrotnie tłumaczył główne pryncypia zrównoważonej mobilności oraz przedstawił odwróconą piramidę mobilności. Odbiorca pomocy w pełni zrozumiał cel sporządzenia SUMP.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa partnerstwa międzysamorządowego MOF Sanok-Lesko <p>Za radą Doradcy, w ramach realizacji SUMP zawiązało się wzorowe partnerstwo międzysamorządowe, pomiędzy gminami obszaru i powiatami.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Udział w warsztatach organizowanych w ramach Projektu Wsparcia SUMP <p>Odbiorca pomocy był obecny na warsztatach realizowanych w ramach Pilotażu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Zapewnienie finansowania SUMP w budżecie miasta <p>Na podstawie podpisanego porozumienia ustalono system finansowania dokumentu SUMP. Ocena czy zarezerwowane środki są wystarczające na realizację dokumentu, nastąpi po ogłoszeniu zamówienia publicznego na wykonanie opracowania SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę <p>Odbiorca pomocy zaplanował realizację dokumentu przez zewnętrznego Wykonawcę w roku 2022.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w</p>

ODBIORCA	SANOK
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ostateczne sformułowanie zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększanie i zacieśnienie współpracy międzygminnej dla Obszaru Funkcjonalnego; b) rozwój zintegrowanej zrównoważonej infrastruktury transportowej oraz zintegrowanego transportu publicznego dla obsługi mieszkańców oraz ruchu turystycznego (Wrota Bieszczad); c) weryfikacja założeń inwestycyjnych zaplanowanych w przygotowywanym dokumencie.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ostateczne sformułowanie zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc Odbiorcy w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zwiększanie i zacieśnienie współpracy międzygminnej dla Obszaru Funkcjonalnego – Zawarto w SUMP; b) rozwój zintegrowanej zrównoważonej infrastruktury transportowej oraz zintegrowanego transportu publicznego dla obsługi mieszkańców oraz ruchu turystycznego (Wrota Bieszczad) – Zawarto w SUMP;

ODBIORCA	SANOK
	c) weryfikacja założeń inwestycyjnych zaplanowanych w przygotowywanym dokumencie – Zawarto w SUMP.
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w przygotowaniu i doprecyzowaniu zapisów OPZ.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca pomocy nie zgłosił potrzeby udziału w wyborze Wykonawcy.
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Wstępnego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUM Sanok-Lesko.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego – 2 iteracje.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP Sanok-Lesko – 2 iteracje.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Ze względu na wcześniejsze intensywne wsparcie merytoryczne, Odbiorca pomocy nie wnosił o pomoc na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Pomoc w przygotowaniu uchwały w sprawie przyjęcia SUMP przez gminy obszaru funkcjonalnego.
DALSZY REKOMENDACJE	Dalsze pogłębienie współpracy gmin w zakresie rozwoju zintegrowanej zrównoważonej infrastruktury transportowej oraz zintegrowanego transportu publicznego dla obsługi mieszkańców oraz ruchu turystycznego. Weryfikacja założeń inwestycyjnych w szczególności w kontekście innych inwestycji w zrównoważoną mobilność.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.20.SKAWINA

Rysunek 26. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 30. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	SKAWINA
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Gmina miejsko-wiejska Skawina jest wyjątkowo zaangażowana w problematykę zrównoważonej mobilności uczestnicząc w projektach międzynarodowych i krajowych.</p> <p>Gmina posiada własny Plan Mobilności oraz Plan Rewitalizacji dla Gminy na lata 2016-2022. Nie posiada Planu gospodarki niskoemisyjnej i Planu adaptacji do zmian klimatu. Jest częścią Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego, dla którego powstaje dokumentu SUMP.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> Przeprowadzone zostały warsztaty robocze ustalające zakres warsztatów <i>scopingowych</i>(strony, zakres obowiązków). Odbyły się jeden warsztat wewnętrzny i jeden zewnętrzny dotyczący m.in. przedstawienia idei SUMP, dobrych praktyk w zakresie mobilności. Wypracowano również ustalenie relacji SUMP dla Skawiny <-> SUMP dla KrOF. Odbyło się pięć warsztatów <i>scopingowych</i> z urzędnikami i działaczami społecznymi, przedstawicielami władz lokalnych, w trakcie których świadczone doradztwo w projekcie przebudowy ul. Krakowskiej. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, OPZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca zdecydował się na przygotowanie dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przy pomocy podmiotu zewnętrznego. Doradca pomógł w przygotowaniu SWZ i OPZ. Ogłoszenie o udzielenie zamówienia publicznego planowane odbyło się w drugiej połowie 2022 roku.</p>
ODPOWIEDŹ NA BARIERY	<p>Bariery:</p>

ODBIORCA	SKAWINA
<p>I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>1. Brak zapewnionego finansowania projektu ze środków własnych.</p> <p>Odbiorca pomocy dokonał rewizji posiadanych środków. Ocena czy zarezerwowane środki są wystarczające na realizację dokumentu, nastąpi po ogłoszeniu zamówienia publicznego na wykonanie opracowani SUMP.</p> <p>2. Brak zrozumienia dla działań zawartych w istniejących dokumentach, co skutkuje brakiem ich przyjęcia, np. Koncepcja Zarządzania Mobilnością. Potencjalne problemy na etapie przyjęcia Planu Mobilności.</p> <p>Bariera ta została zminimalizowana dzięki przeprowadzeniu cyklu warsztatów z zakresu zrównoważonej mobilności.</p> <p>3. Brak zasobów ludzkich do zaangażowania się w przygotowanie dokumentu.</p> <p>Ze względu na pandemię COVID-19 oraz zmiany podatkowe, po stronie Odbiorcy pomocy nie zapadła decyzja o zwiększeniu potencjału kadrowego.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie Planu Mobilności</p> <p>Odbiorca sporządził uchwałę w sprawie przystąpienie do realizacji Planu Mobilności.</p> <p>2. Przeprowadzenie warsztatów dotyczące idei Planów Mobilności</p> <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące ideę Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przeprowadzone warsztaty były wstępem do serii warsztatów w zakresie wizji centrum miasta do roku 2040.</p> <p>3. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z terenu miasta oraz lokalnych działaczy. Przeprowadzono sesje warsztatową z gminami sąsiednimi oraz przeprowadzono warsztaty w zakresie wizji centrum miasta do roku 2040. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną.</p> <p>4. Przygotowanie Planu Mobilności przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Odbiorca pomocy rozpoczął realizację dokumentu przez zewnętrznego Wykonawcę w roku 2022.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu Planu Mobilności</p>

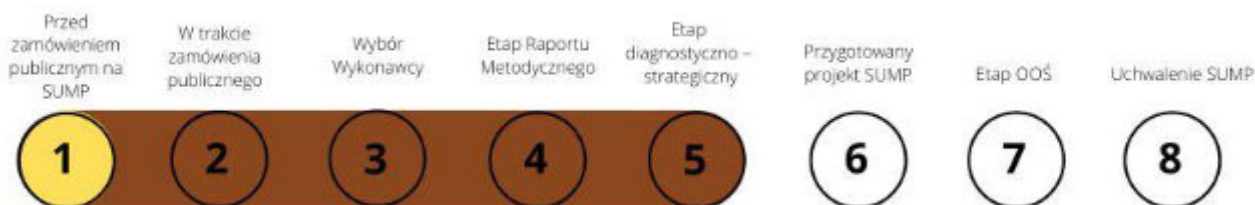
ODBIORCA	SKAWINA
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ostateczne sformułowanie zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) stworzenie dokumentu będącego uszczegółowieniem wytycznych zawartych w Planie Mobilności dla Metropolii Krakowskiej; b) integracja Planu Mobilności ze Strategią Rozwoju Gminy, w tym ograniczenia zjawiska suburbanizacji; c) dalszapromocja zrównoważonych środków transportu oraz poprawy bezpieczeństwa; d) przygotowanie i wdrożenie projektu przebudowy centrum Skawiny – kameralizacjadróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego itd.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ostateczne sformułowanie zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) - Częściowo wykonano, w zakresie raportu diagnostyczno-strategicznego; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - Nie wykonano - wsparcie zakończone na etapie raportu diagnostyczno-strategicznego. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) stworzenie dokumentu będącego uszczegółowieniem wytycznych zawartych w Planie Mobilności dla Metropolii Krakowskiej - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;

ODBIORCA	SKAWINA
	<p>b) integracja Planu Mobilności ze Strategią Rozwoju Gminy, w tym ograniczenia zjawiska suburbanizacji - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>c) dalsza promocja zrównoważonych środków transportu oraz poprawy bezpieczeństwa - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>d) przygotowanie i wdrożenie projektu przebudowy centrum Skawiny – kameralizacja dróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego itd. - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji.</p>
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w zakresie przygotowania opisu przedmiotu zamówienia.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca pomocy nie wskazał konieczności udziału Doradcy na etapie wyboru Wykonawcy.
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w zakresie ustalenia zakresu Raportu Metodycznego dla SUMP.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych.
DALSZE REKOMENDACJE	Wdrażanie koncepcji zintegrowania transportu publicznego w ramach Metropolii Krakowskiej na obszarze funkcjonalnym oraz nadanie priorytetu realizacyjnego oraz przestrzennego dla komunikacji publicznej oraz mobilności aktywnej. Ponadto należy skupić się nad dalszą promocją zrównoważonych środków transportu oraz poprawy bezpieczeństwa, w tym przygotować i wdrożyć projekt przebudowy centrum Skawiny – kameralizacja dróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego.

Zródło: opracowanie własne.

3.1.21. SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY

Rysunek 27. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 31. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Szczeciński Obszar Metropolitalny (w skrócie SOM) prężnie działa w formie Stowarzyszenia ZIT. SOM opracował już SUMP w 2016 roku, który oceniony został dostatecznie. Potrzebna jest aktualizacja dokumentu wraz z poszerzoną diagnozą, wyznaczeniem kierunków działań oraz szerszą partycypacją społeczną interesariuszy SUMP.</p> <p>Należy zaznaczyć także, że SOM opracował już kilka innych dokumentów dotyczących mobilności i transportu na swoim obszarze, w tym m.in. Plan Mobilności (2016), Strategię Rozwoju (2014), Strategię Zintegrowanego Transportu Publicznego (2015), Koncepcję budowy systemu Szczecińskiego Roweru Metropolitalnego (2019), Strategię ZIT i Plan Gospodarki Niskoemisyjnej (2015).</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano trzy dni warsztatów <i>scopingowych</i> z różnymi grupami interesariuszy (mieszkańcy, przedstawiciele NGO, urzędnicy, władarze), podczas których przedstawiono ideę SUMP oraz wskazano główne obszary problemowe do rozwiązania i określono działania priorytetowe. 3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, w tym uczestniczono w spotkaniu z Odbiorcą omawiającym SWZ.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	Odbiorca zdecydował się na przygotowanie dokumentu SUMP przy pomocy podmiotu zewnętrznego. Aktualnie opracowywany jest SWZ oraz OPZ, ogłoszenie zamówienia publicznego planowane jest w 2022 roku.
ODPOWIEDŹ NA BARIERY	Bariery:

ODBIORCA	SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY
<p>I REKOMENDACJE RAPORTU OTWARCIA</p> <p>Z</p>	<p>1. Niski poziom zaangażowania interesariuszy (urzędów, radnych – w tym miasta Szczecina) i mieszkańców w proces SUMP, co może spowodować brak spójności celów i zadań planowanych do realizacji.</p> <p>W ramach Pilotażu przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z różnymi grupami interesariuszy, w tym mieszkańcami, co pozwoliło na włączenie ich w początkowy etap pracy nad SUMP.</p> <p>2. Brak szczegółowego rozpoznania potrzeb mieszkańców w toku przygotowania poprzedniego SUMP.</p> <p>W ramach Pilotażu przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z różnymi grupami interesariuszy, w tym mieszkańcami, których proszono o wskazanie głównych problemów i potrzeb w zakresie mobilności miejskiej.</p> <p>W przygotowanym wspólnie z Odbiorcą OPZ zawarto konieczność prowadzenia badań jakościowych z różnymi grupami interesariuszy m.in. mieszkańcami oraz badań ilościowych.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP</p> <p>Rekomendacja została wypełniona. Przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i>, podczas których wskazano główne obszary problemowe do rozwiązania i określono działania priorytetowe, co umożliwiło sprecyzowanie zakresu merytorycznego SUMP.</p> <p>2. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach Pilotażu przeprowadzono warsztaty <i>scopingowe</i> z różnymi grupami interesariuszy.</p> <p>W przygotowanym wspólnie z Odbiorcą OPZ zawarto konieczność prowadzenia badań jakościowych z różnymi grupami interesariuszy m.in. mieszkańcami, przedstawicielami NGO`s, przedstawicielami administracji oraz badań ilościowych. W ramach konsultacji społecznych projektu SUMP wskazano obligatoryjność organizacji spotkań z interesariuszami, w tym mieszkańcami.</p> <p>3. Zapewnienie finansowania SUMP w budżecie</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p>

ODBIORCA	SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ostateczne sformułowanie zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nadanie procesowi planowania strategicznego systemu mobilności odpowiedniej rangi; b) przegląd istniejącego SUMP i priorytetyzacja oraz operacjonalizacja i konkretyzacja zawartych w nim działań, z uwzględnieniem analizy ich efektywności, zgody politycznej oraz dostępności finansowania.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ostateczne sformułowanie zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) - Częściowo wykonano, w zakresie raportu diagnostyczno-strategicznego; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano - wsparcie zakończone na etapie raportu diagnostyczno-strategicznego; <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nadanie procesowi planowania strategicznego systemu mobilności odpowiedniej rangi - Wykonano; b) przegląd istniejącego SUMP i priorytetyzacja oraz operacjonalizacja i konkretyzacja zawartych w nim działań, z uwzględnieniem analizy ich efektywności, zgody politycznej oraz dostępności finansowania – Zawarto w SUMP.

ODBIORCA	SZCZECIŃSKI OBSZAR METROPOLITALNY
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w zakresie przygotowania opisu przedmiotu zamówienia.
WYBÓR WYKONAWCY	Pomoc Odbiorcy jako ekspert, przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptjarealizacji dokumentu).
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w zakresie ustalenia zakresu Raportu Metodycznego dla SUMP SOM.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych. Ponadto ze względu na niespójności występujące w opracowaniu i jego niską wartość merytoryczną, Doradca przedstawił pogłębione uwagi merytoryczne do przedłożonego materiału.
DALSZE REKOMENDACJE	Szczególne zwrócenie uwagi na zakres oraz treść dokumentu przygotowywanego przez Wykonawcę, ze względu na dotychczasową niską wartość merytoryczną dostarczanych materiałów.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.22. TORUŃ

Rysunek 28. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 32. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	TORUŃ
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Opracowaniem SUMP zostanie objętych 35 jednostek samorządu terytorialnego – 8 miast, 23 gminy oraz 4 powiaty.</p> <p>Odbiorca nie przygotowywał dotychczas SUMP dla obszaru objętego wsparciem, jednak część z jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w jego skład posiada dokumenty odnoszące się do zagadnień transportowych m.in. Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów Bydgoskiego i Toruńskiego, ze szczególnym</p>

ODBIORCA	TORUŃ
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia, Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego: dla Powiatu Toruńskiego oraz Powiatu Aleksandrowskiego.</p> <p>Odbiorca przystąpił do Pilotażu we wrześniu 2021r.</p> <p>Powołany został Zespół Interdyscyplinarny ds. przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowano i przeprowadzono spotkanie otwierające, podczas którego omówiono zasady prowadzenia Pilotażu i sposób realizacji wsparcia. 2. Przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz określono zakres zaawansowania prac nad SUMP. 3. Zorganizowano i uczestniczono w spotkaniach roboczych mających na celu przygotowanie warsztatów. 4. Przeprowadzono, a następnie podsumowano sześć warsztatów <i>scopingowych</i> z różnymi grupami interesariuszy (mieszkańcy, NGO, aktywiści miejscy, urzędnicy,) w ramach, których omawiano cel i zakres dokumentu oraz wskazano najważniejsze działania w zakresie tworzenia zrównoważonej mobilności miejskiej. 5. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, w tym uczestnictwo w spotkaniu omawiającym uwagi Doradcy.
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca ogłosił zamówienie publiczne w 2022 roku. Doradca został poproszony o pomoc w merytorycznej ocenie ofert.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (formułowanie ostatecznych zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.

ODBIORCA	TORUŃ
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wzmocnienie współpracy w ramach Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego: zespół ds. SUMP w ramach partnerstwa, wzmocnienie zaangażowania dalszych gmin, angażowanie interesariuszy społecznych w plan; b) instytucjonalizacja współpracy: elastyczna forma np. stowarzyszenie, szersze działanie niż SUMP, koordynacja działań informacyjnych/promocyjnych/operacyjnych; c) powołanie związku powiatowo-gminnego celem organizacji przewozów autobusowych, możliwość pozyskania dopłat z FRPA, przygotowania szerszej sieci połączeń i zaangażowanie dalszych gmin obszaru; d) stworzenie aglomeracyjnych struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością; e) rozwój sieci dróg rowerowych na terenie Obszaru Funkcjonalnego służącej do codziennych dojazdów rowerami; f) rozwój transportu szynowego (kolei i tramwajów); g) integracja systemów transportu publicznego organizowanych na różnych szczeblach (miasto, gmina i powiat, województwo).
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (formułowanie ostatecznych zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) - Częściowo wykonano, w zakresie raportu diagnostyczno-strategicznego; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano - wsparcie zakończone na etapie raportu diagnostyczno-strategicznego. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wzmocnienie współpracy w ramach Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego: zespół ds. SUMP w ramach partnerstwa, wzmocnienie zaangażowania dalszych gmin, angażowanie interesariuszy społecznych w plan – Wykonano; b) instytucjonalizacja współpracy: elastyczna forma np. stowarzyszenie, szersze działanie niż SUMP, koordynacja działań informacyjnych/promocyjnych/operacyjnych - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;

ODBIORCA	TORUŃ
	<p>c) powołanie związku powiatowo-gminnego celem organizacji przewozów autobusowych, możliwość pozyskania dopłat z FRPA, przygotowania szerszej sieci połączeń i zaangażowanie dalszych gmin obszaru - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>d) stworzenie aglomeracyjnych struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>e) rozwój sieci dróg rowerowych na terenie Obszaru Funkcjonalnego służącej do codziennych dojazdów rowerami - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>f) rozwój transportu szynowego (kolei i tramwajów) - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji;</p> <p>g) integracja systemów transportu publicznego organizowanych na różnych szczeblach (miasto, gmina i powiat, województwo) - Ze względu na etap zaawansowania prac, trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji.</p>
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc w zakresie przygotowania opisu przedmiotu zamówienia.
WYBÓR WYKONAWCY	Pomoc Odbiorcy jako ekspert, przy ocenie przedłożonych ofert w zakresie kryteriów merytorycznych (konceptja realizacji dokumentu).
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w zakresie ustalenia zakresu Raportu Metodycznego dla SUMPOF Toruń.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych – 2 iteracje.
DALSZE REKOMENDACJE	<p>Szczególne zwrócenie uwagi na konieczność pogłębienia współpracy i integracji transportu publicznego dla obszaru funkcjonalnego. Przykładem integracji powinno być powołanie związku powiatowo-gminnego celem organizacji przewozów autobusowych, możliwość pozyskania dopłat z FRPA, przygotowania szerszej sieci połączeń i zaangażowanie dalszych gmin obszaru. Ponadto szczególną uwagę należy zwrócić stworzenie aglomeracyjnych struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością, rozwój sieci dróg rowerowych na terenie Obszaru Funkcjonalnego służącej do codziennych dojazdów rowerami oraz przede wszystkim na rozwój transportu szynowego (kolei i tramwajów).</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.1.23. WARSZAWA

Rysunek 29. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 33. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	WARSZAWA
STAN ZASTANY	CZĘŚĆ A
	<p>W związku z rozszerzeniem zakresu terytorialnego Obszaru Funkcjonalnego Warszawy do Regionu Warszawskiego Stołecznego (RWS, zgodnie z NUTS 2), dotychczas dla tak dużego obszaru nie był opracowywany dokument z zakresu zrównoważonej mobilności. W 2016 roku powstał Plan Zrównoważonej Mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego. Dodatkowo przygotowano również program operacyjny – Warszawska Polityka Mobilności. Żaden ze wspomnianych dokumentów nie obejmował swoim zasięgiem terytorialnym obszaru RWS.</p> <p>Odbiorca przystąpił do Pilotażu we wrześniu 2021r.</p> <p>Planowany dokument SUMP obejmuje obszar, w skład którego wchodzi m.st. Warszawa, 9 powiatów oraz gminy wchodzące w ich skład.</p>

ODBIORCA	WARSZAWA
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie i przeprowadzenie spotkań otwierających, podczas których omówiono zasady prowadzenia Pilotażu, sposób realizacji wsparcia, wewnętrzną koordynację projektu. 2. Przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz określono zakres zaawansowania prac nad SUMP. 3. Przeprowadzenie dwóch warsztatów wewnętrznych z przedstawicielami jednostek odpowiedzialnych za mobilność, w ramach których omawiano przybliżono tematykę SUMP oraz wyzwania stojące przed Obszarem Metropolitalnym Warszawy w zakresie przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. 4. Przeprowadzenie trzynastu warsztatów zewnętrznych, mających na celu pozyskanie informacji w zakresie problemów i głównych wyzwań stojących przed gminami i powiatami Regionu Warszawskiego Stołecznego. 5. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ oraz przeprowadzenia postępowania na wybór zewnętrznego Wykonawcy SUMP.
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRYZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca zdecydował się na przygotowanie dokumentu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przy pomocy podmiotu zewnętrznego. W grudniu 2021 roku został wybrany Wykonawca.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) rozwój transportu zbiorowego i multimodalnego oraz jego powiązanie/wpływ na planowanie przestrzenne; b) rozwój i promocja transportu rowerowego wraz z dostosowywaniem przestrzeni dla ruchu pieszego; c) współpraca metropolitalna, edukacja (promocja zrównoważonej mobilności) i dialog; d) ograniczanie udziału transportu samochodowego i jego wpływu na środowisko.

ODBIORCA	WARSZAWA
CZEŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZEŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rozwój transportu zbiorowego i multimodalnego oraz jego powiązanie/wpływ na planowanie przestrzenne – Zawarto w SUMP; b) rozwój i promocja transportu rowerowego wraz z dostosowywaniem przestrzeni dla ruchu pieszego – Zawarto w SUMP; c) współpraca metropolitalna, edukacja (promocja zrównoważonej mobilności) i dialog – Zawarte w SUMP; d) ograniczanie udziału transportu samochodowego i jego wpływu na środowisko – Zawarto w SUMP.
<p>RAPORT METODYCZNY</p>	<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP MW.</p>
<p>ETAP DIAGNOSTYCZNO- STRATEGICZNY</p>	<p>Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego oraz założeniach do dokumentu SUMP – 2 iteracje.</p>
<p>PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP</p>	<p>Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP MW – 5 iteracji.</p>
<p>STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO</p>	<p>Pomoc w weryfikacji dokumentu SUMP MW, w tym udział w dyskusji publicznej nad dokumentem.</p>
<p>PRZYJĘCIE SUMP</p>	<p>Odbiorca pomocy poinformował o braku konieczności wsparcia w procesie przyjmowania dokumentu.</p>
<p>DALSZE REKOMENDACJE</p>	<p>Dalsze pogłębienie współpracy w ramach obszaru funkcjonalnego. Najbardziej progresywny i wymagający dokument w zakresie zrównoważonej mobilności dla wszystkich obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. Wdrażanie zapisów z dokumentu SUMP, w szczególności zaangażowanie GDDKiA i podjęcie współpracy w zakresie realizacji inwestycji krajowych na obszarze funkcjonalnym Warszawy zgodnie z założeniami SUMP.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.1.24. WŁOCŁAWEK

Rysunek 30. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 34. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	WŁOCŁAWEK
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Dotychczas we Włocławku opracowano Politykę Mobilności (uchwaloną przez Radę Miasta w 2016 roku) oraz Plan Mobilności Miejskiej w 2015 roku (nie został uchwalony). Konieczne jest przygotowanie SUMP od nowa, ponieważ obecny Plan jest niemierzalny, nie wyraża indywidualnych cech obszaru oraz nie posiada planu działań.</p> <p>W mieście prężnie działa wewnętrzny zespół wdrażający w praktyce idee zrównoważonej mobilności miejskiej.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały warsztaty robocze ustalające zakres warsztatów <i>scopingowych</i> (strony, zakres obowiązków). 2. Przygotowano i przeprowadzono trzy warsztaty <i>scopingowe</i> z urzędnikami gmin wchodzących w skład Partnerstwa Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego dotyczący m.in. przedstawienia idei SUMP, wskazani problemów i potrzeb w zakresie zrównoważonej mobilności. 3. Przygotowano i przeprowadzono warsztaty merytoryczne z mieszkańcami i NGO służące do wyboru najważniejszych obszarów działania, które z punktu widzenia przedstawionej grupy interesariuszy wydają się najistotniejsze. 4. Udzielenie wsparcia w zakresie przygotowania SWZ na SUMP oraz pomoc w przeprowadzeniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w tym udział w spotkaniu z Odbiorcą omawiającym uwagi do materiału.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca zdecydował się na przygotowanie dokumentu SUMP przy pomocy podmiotu zewnętrznego. W listopadzie 2021 roku został ogłoszony przetarg na przygotowanie „Planu Zrównoważonej Mobilności</p>

ODBIORCA	WŁOCŁAWEK
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Miejskiej dla Włocławskiego Obszaru Funkcjonalnego - KUJAWY 2035". Informacja z otwarcia ofert wskazuje na udział w zamówieniu publicznym 4 podmiotów gospodarczych – trwa wybór Wykonawcy.</p>
	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak porozumienia z gminami zewnętrznymi i powiatem włocławskim, skutkujący obniżonym wpływem Planu na mobilność mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego. <p>Odbiorca pomocy przychylił się do porady Doradcy w zakresie budowy partnerstwa samorządowego. Zaowocowało to podpisaniem porozumienia międzygminnego w zakresie realizacji SUMP (dotyczy gmin w bezpośrednim sąsiedztwie miasta).</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Trudność w utworzeniu zaangażowanej grupy roboczej ds. opracowania SUMP z udziałem przedstawicieli sąsiednich gmin i podmiotów zewnętrznych. <p>Bariera częściowo została wyeliminowana poprzez zawiązania porozumienia. Ponadto Odbiorca pomocy, wziął na siebie ciężar finansowy realizacji dokumentu dla całego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Brak jasno zdefiniowanego i konsekwentnego wsparcia finansowego. Dopiero zabezpieczenie w budżecie miasta środków na realizację SUMP pozwala na wdrożenie jego zapisów. <p>Odbiorcy pomocy udało się wygospodarować środki na realizację SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Brak świadomości o problemach mobilności wśród mieszkańców miasta i Obszaru Funkcjonalnego. Rozwiązania przedstawione w SUMP mogą nie uzyskać przyzwolenia społecznego do realizacji. <p>Doradca zwrócił szczególną uwagę na zapisy merytoryczne OPZ w celu zagwarantowania szerokiej kampanii informacyjnej w zakresie promowania zrównoważonej mobilności.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP <p>Odbiorca pomocy podjął uchwałę inicjującą zawiązując porozumienie międzygminne w zakresie wspólnej realizacji dokumentu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Budowa partnerstwa międzysamorządowego <p>Odbiorca pomocy zbudował partnerstwo międzygminne w zakresie realizacji dokumentu z jednostkami, które wyraziły taką wolę.</p>

ODBIORCA	WŁOCŁAWEK
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>3. Zapewnienie finansowania SUMP w budżecie miasta</p> <p>Odbiorcy pomocy udało się wygospodarować środki na realizację SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>4. Przygotowanie SUMP <i>in-house</i> przez Odbiorcę</p> <p>Odbiorca pomocy zdecydował o realizacji SUMP Wykonawcą zewnętrznym, wyłonionym w ramach zamówienia publicznego.</p> <p>5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>W ramach prowadzonych warsztatów <i>scopingowych</i>, zaproszono wszystkich interesariuszy instytucjonalnych z poszczególnych gmin i miast celem badania potrzeb mieszkańców. Ponadto Doradca przez cały okres świadczenia wsparcia czuwał merytorycznie nad zapisami OPZ w celu umieszczenia zapisów gwarantujących szeroką partycypację społeczną</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ewentualne doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) analiza rozwoju szkieletu szybkiego transportu autobusowego lub tramwajowego o wysokim priorytecie - jako szkieletu komunikacyjnego dla obszaru funkcjonalnego; b) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa; c) kameralizacja ciągów drogowych; d) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z Planu Mobilności.

ODBIORCA	WŁOCŁAWEK
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (ewentualne doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) analiza rozwoju szkieletu szybkiego transportu autobusowego lub tramwajowego o wysokim priorytecie - jako szkieletu komunikacyjnego dla obszaru funkcjonalnego – Zawarto w SUMP; b) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa – Zawarto w SUMP; c) kameralizacja ciągów drogowych – Zawarto w SUMP; d) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z Planu Mobilności – Zawarto w SUMP.
WYBÓR WYKONAWCY	Nie udzielono pomocy - Odbiorca pomocy w zakresie wyboru Wykonawcy, nie zgłosił potrzeby pomocy ze strony Doradcy
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Wstępnego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP WŁOF.
ETAP DIAGNOSTYCZNO-STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Diagnostyczno-Strategicznego.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP GW – 2 iteracje.
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	Ze względu na wcześniejsze intensywne wsparcie merytoryczne, Odbiorca pomocy nie wnosił o pomoc na etapie SOOŚ.
PRZYJĘCIE SUMP	Pomoc w zakresie sporządzenia uchwały przyjmującej SUMP WŁOF.
DALSZE REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin Włocławskiego obszaru funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego oraz aktywne wdrażanie ustaleń SUMP. W szczególności dotyczy to budowy szkieletu komunikacji publicznej dla całego obszaru funkcjonalnego, kameralizacji dróg w centrach miast oraz budowy mody na ekologiczne formy przemieszczania się.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.25. WROCLAWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Rysunek 31. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 35. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	WROCLAWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Podstawowy określony obszar dla SUMP obejmuje 38 gmin, w tym 23 gminy obecnie są poza ZIT. Na potrzeby współpracy projektowej podpisane zostało porozumienie międzygminne. Dotychczas nie przygotowywano dokumentu SUMP dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia.</p> <p>Wśród dokumentów dotyczących mobilności miejskiej obowiązujących na obszarze wsparcia wskazać należy SUMP Wrocławia.</p> <p>Urząd Miasta Wrocławia zapewnił również finansowanie przygotowania SUMP.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały 3 spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono warsztaty z urzędnikami i ekspertami, a także z władzami miast wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego. 3. Zapewniono wsparcie w postaci opiniowania dokumentacji analitycznej - badania ankietowego, wstępnego spisu treści, planu konsultacji społecznych i diagnozy. 4. Zapewniono także wsparcie w postaci zapoznania się i naniesienia uwag do projektu SUMP oraz 4 spotkania robocze.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Stworzony został OPZ dot. Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW), wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją PZM MOFW. Ogłoszony został przetarg na wyłonienie Wykonawcy SUMP. Jako Wykonawcę wybrano konsorcjum firm: LPW Sp. z o.o., Infra – Centrum Doradztwa Sp. z o.o., Ecorys Polska Sp. z o.o.</p> <p>Ukończony został etap diagnostyczno-strategiczny.</p>

ODBIORCA	WROCLAWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Przygotowany został projekt SUMP.</p> <p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Niski poziom partycypacji gmin obszaru funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP. Wyzwaniem jest wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin. Późniejszy brak porozumienia może spowodować niezgodność celów i zadań planowanych do realizacji. <p>Odbiorca pomocy przychylił się do rekomendacji Doradcy w zakresie budowy partnerstwa samorządowego. Zaowocowało to podpisaniem porozumienia międzygminnego w zakresie realizacji SUMP. Odbiorca pomocy wypracował również proces angażujący poszczególne gminy w sporządzenie SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Niska świadomość problemów i wyzwań mobilności wśród przedstawicieli i mieszkańców gmin. Rozwiązania przedstawione w SUMP mogą nie uzyskać przyzwolenia społecznego do realizacji. <p>Doradca zwrócił szczególną uwagę na zapisy merytoryczne OPZ w celu zagwarantowania szerokiej kampanii informacyjnej w zakresie promowania zrównoważonej mobilności oraz łatwości zrozumienia (czytelności) sporządzanego SUMP.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uchwała inicjująca dla SUMP <p>Odbiorca pomocy podjął uchwałę inicjującą zawiązując porozumienie międzygminne w zakresie wspólnej realizacji dokumentu.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Większe zaangażowanie gmin ościennych <p>Wypracowany schemat działania w zakresie porozumienia międzygminnego pozwolił na większe zaangażowanie poszczególnych JST w proces tworzenia SUMP. Ponadto Odbiorca pomocy, wziął na siebie ciężar finansowy realizacji dokumentu dla całego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Przeprowadzenie warsztatów precyzujących zakres merytoryczny SUMP <p>W ramach Pilotażu zostały przeprowadzone warsztaty precyzujące zakres merytoryczny SUMP. Ich wyniki zostały przekazane Odbiorcy pomocy oraz uwzględnione w OPZ.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę <p>Odbiorca pomocy sporządza SUMP przy pomocy Wykonawcy zewnętrznego.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców

ODBIORCA	WROCŁAWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>W ramach prac nad SUMP Odbiorca przeprowadza szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań PAPI/CAPI.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <p>a) budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego dla całego obszaru – rozbudowa, modernizacja i integracja taryfowa wszystkich środków transportu;</p> <p>b) powiązanie rozwoju transportu publicznego z zagospodarowaniem przestrzennym;</p> <p>c) kameralizacja ciągów drogowych oraz promocja zrównoważonej mobilności.</p>
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DORADZTWA – CZĘŚĆ A	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP – Wykonano.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <p>a) budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego dla całego obszaru – rozbudowa, modernizacja i integracja taryfowa wszystkich środków transportu – Zawarto w SUMP;</p> <p>b) powiązanie rozwoju transportu publicznego z zagospodarowaniem przestrzennym – Zawarto w SUMP;</p> <p>c) kameralizacja ciągów drogowych oraz promocja zrównoważonej mobilności – Zawarto w SUMP.</p>
STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	<p>Pomoc w zakresie weryfikacji dokumentu na etapie SOOŚ.</p>
PRZYJĘCIE SUMP	<p>Pomoc w zakresie przyjęcia uchwały przyjmującej SUMP WrOF.</p>

ODBIORCA	WROCLAWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY
DALSZY REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin Wrocławskiego obszaru funkcjonalnego w zakresie organizacji transportu publicznego oraz aktywne wdrażanie ustaleń SUMP. w szczególności dotyczy to dalszej budowy zintegrowanego systemu transportu publicznego dla całego obszaru funkcjonalnego, zrównoważonego planowania przestrzennego oraz promocji aktywnych form mobilności.

Źródło: opracowanie własne.

3.1.26. ZIELONA GÓRA

Rysunek 32. Etap prac zrealizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 36. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	ZIELONA GÓRA
STAN ZASTANY	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ A</p> <p>Zielona Góra dotychczas przygotowywała Plan Mobilności dla obszaru miasta (w 2017 roku). W tej perspektywie wydatkowania środków unijnych, zgodnie z wytycznymi KE, podjęto decyzję o przygotowaniu nowego dokumentu dla Zielonogórsko-Nowosolskiego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>Odbiorca przystąpił do Pilotażu we wrześniu 2021r.</p> <p>Opracowanie SUMP objęło 8 gmin w ramach obszaru: Miasto Zielona Góra, Miasto Nowa Sól, gminy miejsko-wiejskie Sulechów, Czerwieńsk, Nowogród Bobrzański i Otyń oraz gminy wiejskie Świdnica i Zabór.</p>

ODBIORCA	ZIELONA GÓRA
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>1. Przygotowano i przeprowadzono spotkanie otwierające, podczas którego omówiono zasady prowadzenia Pilotażu, sposób realizacji wsparcia. 2. Przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz określono zakres zaawansowania prac nad SUMP. 3. Zorganizowano i uczestniczono w spotkaniach roboczych mających na celu przygotowanie warsztatów. 4. Przeprowadzono, a następnie podsumowano dwa warsztaty <i>scopingowe</i> z urzędnikami jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład Zielonogórsko-Nowosolskiego OF, podczas których przedstawiono projekt oraz wskazano najważniejsze obszary problemowe i działania priorytetowe do podjęcia. 5. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania SWZ, w tym odbyło spotkanie z Odbiorcą omawiające uwagi Doradcy.</p>
<p>UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca zdecydował się na przygotowanie dokumentu SUMP przy pomocy podmiotu zewnętrznego. Z pomocą Doradcy został opracowywany SWZ i OPZ. Zamówienie publiczne odbyło się na początku 2022 roku.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (formułowanie ostatecznych zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.

ODBIORCA	ZIELONA GÓRA
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zintegrowane planowanie mobilności dla całego obszaru – stworzenie centralnej jednostki koordynującej dokumenty i narzędzia strategiczne wszystkich jednostek administracyjnych wchodzących w skład MOF; b) zintegrowane planowanie przestrzennego dla całego Obszaru Funkcjonalnego – w oparciu o powiązania ponadlokalne; c) szybka kolej aglomeracyjna lubuskiego trójmiasta – uruchomienie większej liczby pociągów, budowany nowych przystanków kolejowych; d) utworzenie systemu publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru bazującego na kolei i komunikacji autobusowej; e) utworzenie sieci velostrad dla ZNOF.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (formułowanie ostatecznych zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert) – Wykonano; b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zintegrowane planowanie mobilności dla całego obszaru – stworzenie centralnej jednostki koordynującej dokumenty i narzędzia strategiczne wszystkich jednostek administracyjnych wchodzących w skład MOF - Wykonano – w dokumencie znalazły się zapisy o konieczności koordynacji polityki strategicznej i przestrzennej dla obszaru; b) zintegrowane planowanie przestrzennego dla całego Obszaru Funkcjonalnego – w oparciu o powiązania ponadlokalne – Zawarto w SUMP; c) szybka kolej aglomeracyjna lubuskiego trójmiasta – uruchomienie większej liczby pociągów, budowany nowych przystanków kolejowych – Zawarto w SUMP; d) utworzenie systemu publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru bazującego na kolei i komunikacji autobusowej – Zawarto w SUMP; e) utworzenie sieci velostrad dla ZNOF – Zawarto w SUMP.

ŚWIADCZENIE USŁUG DORADZTWA DLA POTENCJALNYCH
BENEFICJENTÓW ŚRODKÓW UNIJNYCH POIIS 2014-2020

ODBIORCA	ZIELONA GÓRA
W TRAKCIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO	Pomoc Odbiorcy w zakresie przygotowania dokumentacji przetargowej oraz odpowiedzi na pytania potencjalnych Wykonawców OPZ.
WYBÓR WYKONAWCY	Odbiorca nie zgłosił potrzeby udziału Doradcy w wyborze Wykonawcy.
RAPORT METODYCZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu Metodycznego określającego strukturę oraz kolejne etapy prac nad SUMP ZNOF.
ETAP DIAGNOSTYCZNO- STRATEGICZNY	Pomoc w weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz produktów analitycznych SUMP ZNOF.
PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP	Pomoc w weryfikacji oraz ustaleniu zakresu merytorycznego projektu SUMP ZNOF.
DALSZE REKOMENDACJE	Pogłębienie współpracy gmin w zakresie organizacji transportu publicznego – w szczególności w zakresie integracji przewozów autobusowych, uruchomienia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójmiasta SKALT.

Źródło: opracowanie własne.

3.2.LISTA AKTYWNYCH ODBIORCÓW – REALIZACJA *IN-HOUSE*

3.2.1.GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA

Rysunek 33. Etap prac zrealizowanych *in-house*



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 37. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Górnośląska-Zagłębiowska Metropolia dołączyła do programu wsparcia przygotowania SUMP we wrześniu 2021r. jednocześnie korzystając wcześniej z usług innych ekspertów (Inicjatywy JASPERS).W momencie przystąpienia posiadała częściowo przygotowaną diagnozę. Dużym wyzwaniem w momencie dołączenia było uzgodnienie ze Stowarzyszeniem Miast i Gmin Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, aby SUMP swoim zasięgiem objął nie tylko obszar GZM, ale całego Subregionu Centralnego. Odbiorca zdecydował na przygotowanie dokumentu z wykorzystaniem sił własnych (<i>in-house</i>).</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie i przeprowadzenie spotkań otwierających, podczas których omówiono zasady prowadzenia Pilotażu, sposób realizacji wsparcia. 2. Przeanalizowanie dokumentów strategicznych oraz określenie zakresu zaawansowania prac nad SUMP. 3. Przeprowadzenie warsztatów wewnętrznych mających na celu poszerzenie wiedzy na temat prowadzonego Pilotażu i w zakresie sporządzania SUMP oraz przygotowanie ich podsumowania. 4. Przeprowadzenie i późniejsze podsumowanie warsztatów <i>scopingowych</i> dla całego obszaru Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego poświęconych identyfikacji obszarów problemowych oraz wskazaniu głównych kierunków działań.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca prowadził warsztaty z interesariuszami z GZM. Doradca równolegle prowadził prace analityczne nad przedstawionym dokumentem diagnostycznym przygotowanym przez Odbiorcę.</p>

ODBIORCA	GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dokończenie warsztatów z Odbiorcą pomocy; b) ustalenie metodyki i zakresu wsparcia; c) dalsza pomoc bieżąca nad przygotowywanym dokumentem (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów), d) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP.
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) większy nacisk na kwestie planowania strategicznego (a nie tylko działania operacyjne) i planowania przestrzennego oraz na duże inwestycje planowane do finansowania z FEnIKS – bliższa współpraca z Tramwajami Śląskimi, Kolejami Śląskimi i Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego; b) wykorzystanie dotychczas wypracowanych przez Odbiorcę koncepcji „klientów wewnętrznych” (samorządów) oraz działań punktowych (demonstratorów) – również w celu stworzenia miast piętnastominutowych, <i>Transit Oriented Development</i> czy poprawy skomunikowania transportem publicznym stref aktywności gospodarczej.

ODBIORCA	GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dokończenie warsztatów z Odbiorcą pomocy – Wykonano; b) ustalenie metodyki i zakresu wsparcia – Wykonano; c) dalsza pomoc bieżąca nad przygotowywanym dokumentem (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; d) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) większy nacisk na kwestie planowania strategicznego (a nie tylko działania operacyjne) i planowania przestrzennego oraz na duże inwestycje planowane do finansowania z FEnIKS – bliższa współpraca z Tramwajami Śląskimi, Kolejami Śląskimi i Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego- Zawarto częściowo w SUMP; b) wykorzystanie dotychczas wypracowanych przez Odbiorcę koncepcji „klientów wewnętrznych” (samorządów) oraz działań punktowych (demonstratorów) – również w celu stworzenia miast piętnastominutowych, <i>Transit Oriented Development</i> czy poprawy skomunikowania transportem publicznym stref aktywności gospodarczej – Zawarto w SUMP.
<p>ETAP RAPORTU METODYCZNEGO</p>	<p>Odbiorca z pomocą Doradcy wypracował strukturę dokumentu, jego najważniejsze elementy oraz matryce zależności z innymi dokumentami/obszarami terytorialnymi.</p>
<p>ETAP DIAGNOSTYCZNO- STRATEGICZNY</p>	<p>Odbiorca pomocy nie zgłosił potrzeby udzielania wsparcia na tym etapie.</p>
<p>PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP</p>	<p>Doradca aktywnie uczestniczył w przygotowaniu projektu SUMP – 2 generalne iteracje dokumentu.</p>
<p>DALSZE REKOMENDACJE</p>	<p>Konieczność uzupełnienia dokumentu o szczegółowe zapisy dla sektorów planistycznych/korytarzy komunikacyjnych, zawartych w dokumencie SUMP.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.2.2. KRAKÓW

Rysunek 34. Etap prac zrealizowanych *in-house*



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 38. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	KRAKÓW
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Kraków jako lider Metropolii Krakowskiej przystąpił do pilotażowego programu wsparcia przygotowania SUMP we wrześniu 2021 roku. Metropolia Krakowska oprócz Miasta Krakowa chciała objąć zasięgiem dokumentu 6 gmin wiejskich. Prace nad dokumentem odbywać się miały siłami własnymi (<i>in-house</i>). Odbiorca na etapie zgłoszenia do Pilotażu był na zaawansowanym poziomie tworzenia SUMP.
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	1. Odbyły się warsztaty z dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze), w trakcie których przedyskutowano dotychczas wykonane prace w zakresie SUMP. Dokonano także wstępnej priorytetyzacji celów. Zgłaszano także i dyskutowano nad propozycjami rozwiązań w dokumencie. Łącznie przeprowadzono cztery warsztaty.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	Miasto Kraków jest w trakcie przygotowania własnymi siłami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Krakowskiej. Obecnie Odbiorca jest na etapie końca prac nad raportem diagnostycznym oraz przygotowano wstępne warianty scenariuszy, wizję rozwoju, cele główne i operacyjne.
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia
REKOMENDACJE DLA DAJSZEGO WSPARCIA	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> dalsza pomoc bieżąca nad przygotowywanym dokumentem (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów), pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP.

ODBIORCA	KRAKÓW
	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) weryfikacja założeń inwestycyjnych zaplanowanych w przygotowywanym dokumencie; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta; c) podtrzymanie wysokiego zaangażowania gmin wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego w proces tworzenia SUMP; d) w wytycznych kierunkowych uwzględnienie gmin leżących poza obszarem Metropolii; e) unifikacja taryfowa i organizacyjna wszystkich rodzajów transportu, uwzględnienie przewoźników prywatnych w systemie.
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalsza pomoc bieżąca nad przygotowywanym dokumentem (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) weryfikacja założeń inwestycyjnych zaplanowanych w przygotowywanym dokumencie – Zawarto w SUMP; b) rozwój kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta – Zawarto w SUMP; c) podtrzymanie wysokiego zaangażowania gmin wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego w proces tworzenia SUMP – Częściowo zawarto w SUMP; d) w wytycznych kierunkowych uwzględnienie gmin leżących poza obszarem Metropolii – Zawarto w SUMP; e) unifikacja taryfowa i organizacyjna wszystkich rodzajów transportu, uwzględnienie przewoźników prywatnych w systemie – Zawarto w SUMP.
<p>ETAP DIAGNOSTYCZNO- STRATEGICZNY</p>	<p>Odbiorca pomocy poprosił o ponowną weryfikację dokumentu.</p>
<p>PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP</p>	<p>Doradca aktywnie uczestniczył w przygotowaniu projektu SUMP – 2 generalne iteracje dokumentu.</p>

ODBIORCA	KRAKÓW
DALSZE REKOMENDACJE	Konieczność uzupełnienia dokumentu o wyniki Kompleksowego Badania Ruchu (KBR) – weryfikacja zaplanowanych działań. Ponadto skupienie się na rozbudowie kolei aglomeracyjnej i sieci tramwajowej, jako szkieletu komunikacyjnego dla regionu i miasta oraz unifikacja taryfowa i organizacyjna wszystkich rodzajów transportu, uwzględnienie przewoźników prywatnych w systemie.

Źródło: opracowanie własne.

3.2.3. PŁOCK

Rysunek 35. Etap prac zrealizowanych *in-house*



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 39. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	PŁOCK
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	Odbiorca – miasto Płock nie posiadało dotychczas Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Dokumentami, które odnosiły się do zagadnienia transportu były m.in. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2030 roku, Strategia Rozwoju Elektromobilności w Płocku. Odbiorca przystąpił do Pilotażu we wrześniu 2021r.

ODBIORCA	PŁOCK
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przygotowanie i przeprowadzenie spotkania otwierającego, podczas którego omówiono zasady prowadzenia Pilotażu, sposób realizacji wsparcia. 2. Przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz określono zakres zaawansowania prac nad SUMP. 3. Zorganizowano i uczestniczono w spotkaniach roboczych mających na celu przygotowanie warsztatów. 4. Przeprowadzenie trzech warsztatów <i>scopingowych</i> z różnymi grupami interesariuszy (mieszkańcy, urzędnicy, wóldarze), w ramach, których omawiano cel i zakres dokumentu oraz wskazywano główne obszary priorytetowe do rozwiązania oraz przygotowanie ich podsumowania. 5. Świadczenie wsparcia w wyspecyfikowaniu struktury SUMP oraz wykonaniu przez Odbiorcę Raportu Metodycznego. 6. Pomoc bieżąca w zakresie konsultacji na etapie przygotowania SUMP, w tym konsultacja Raportu Diagnostyczno-Strategicznego.
<p>UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Doradca dokonał weryfikacji Raportu diagnostyczno-strategicznego przygotowanego przez Odbiorcę. Działania wykonywane były samodzielnie przez zespół Odbiorcy.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) wsparcie przy przygotowaniu SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) rozwój szkieletu szybkiego transportu autobusowego o wysokim priorytecie - jako szkieletu komunikacyjnego dla Obszaru Funkcjonalnego; b) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa; c) kameralizacja ciągów drogowych; d) włączenie w system transportowych kraju; e) wytworzenie mody na środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z Planu Mobilności.

ODBIORCA	PŁOCK
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPRACIA - CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wsparcie przy przygotowaniu SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rozwój szkieletu szybkiego transportu autobusowego o wysokim priorytecie - jako szkieletu komunikacyjnego dla Obszaru Funkcjonalnego – Zawarto w SUMP; b) inwentaryzacja i optymalizacja transportu publicznego na obszarze - jego dalsza integracja, w tym taryfowa – Zawarto w SUMP; c) kameralizacja ciągów drogowych – Zawarto w SUMP; d) włączenie w system transportowy kraju – Zawarto w SUMP; e) wytworzenie mody na środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z Planu Mobilności – Zawarto w SUMP.
<p>ETAP DIAGNOSTYCZNO- STRATEGICZNY</p>	<p>Odbiorca pomocy poprosił o ponowną weryfikację dokumentu.</p>
<p>PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP</p>	<p>Doradca aktywnie uczestniczył w przygotowaniu projektu SUMP – 4 generalne iteracje dokumentu.</p>
<p>DALSZE REKOMENDACJE</p>	<p>Wdrażanie ustaleń dokumentu SUMP, w tym działania lobbingowe na rzecz włączenia Płocka w sieć transportowa kraju, w szczególności w sieć kolejową. Ponadto ze względu na wielkość (miasto kompaktowe), należy położyć szczególny nacisk na wytworzenie mody na aktywne środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z Planu Mobilności.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.2.4. POLKOWICE

Rysunek 36. Etap prac zrealizowanych *in-house*



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 40. Realizacja prac u Odbiorcy

OBIORCA	POLKOWICE
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Polkowice nie posiadają Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Dokumenty, które obejmują zagadnienia transportowe to przede wszystkim Plan Transportowy oraz Plan Gospodarki Niskoemisyjnej. Wiele kwestii, które są gwarantem dobrego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie zostało w nich jednak poruszonych np. logistyka miejska, analiza scenariuszy, nowoczesne systemy transportowe czy szersza partycypacja społeczna w kontekście polityki transportowej.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Analiza struktury i metodyki SUMP, w tym wypracowanie optymalnej struktury SUMP, harmonogramu i ustalenie dalszych działań w ramach wsparcia. 2. Prowadzenie spotkania z Odbiorcą, podczas którego omówiono proces przygotowania SUMP oraz harmonogram prac. 3. Pomoc bieżąca w zakresie konsultacji na etapie przygotowania SUMP, w tym udział w spotkaniu z Odbiorcą.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca zakończył diagnostyczno-strategiczny etap przygotowania SUMP i rozpoczął przygotowanie całościowego projektu dokumentu SUMP. Działanie jest to realizowane bez zaangażowania podmiotów zewnętrznych.</p>
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zapewnionego finansowania projektów ze środków własnych. <p>Odbiorca zabezpieczył środki na realizację SUMP. W trakcie trwania Pilotażu zdecydował o realizacji SUMP siłami własnymi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Przy sporządzaniu Planu Mobilności konieczność ustalenia jego zakresu terytorialnego oraz relacji i wytycznych z obszarami poza sporządzanym

OBIORCA	POLKOWICE
	<p>Planem Mobilności. Wynika to z konieczności uwzględnienia planowanych nowych połączeń kolejowych oraz autobusowych na terenie całego powiatu polkowickiego.</p> <p>Podczas spotkań roboczych z Odbiorcą, zapadała decyzja o realizacji Planu Mobilności dla obszaru Miasta Polkowice, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań zewnętrznych.</p> <p>3. Brak spójności wizji rozwoju transportu pomiędzy Zakładem Komunikacji Miejskiej, a Urzędem Miasta</p> <p>Podczas spotkań roboczych z Odbiorcą wyznaczono Wydział koordynujący pracę nad SUMP (Wydział Inwestycji, Rozwoju Gminy i Zamówień Publicznych UM Polkowice).</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Określenie obszaru opracowania Planu Mobilności wraz z relacjami z partnerami położonymi poza obszarem</p> <p>Podczas spotkań roboczych z Odbiorcą, zapadła decyzja o realizacji Planu Mobilności dla obszaru Miasta Polkowice, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań zewnętrznych.</p> <p>2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie Planu Mobilności</p> <p>Miasto podjęło uchwałę w sprawie rozpoczęcia prac nad sporządzeniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.</p> <p>3. Budowa i formalizacja struktur ds. przygotowania Planu Mobilności</p> <p>Wyznaczono Wydział koordynujący prace nad SUMP (Wydział Inwestycji, Rozwoju Gminy i Zamówień Publicznych UM Polkowice), łącznie ze wskazaniem osoby odpowiedzialnej za prowadzenie całego projektu.</p> <p>4. Przygotowanie Planu Mobilności przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>W toku prowadzonych prac, Odbiorca pomocy zdecydował o realizacji SUMP siłami własnymi.</p> <p>5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Doradca na etapie weryfikacji Harmonogramu działań oraz Raportu metodycznego wskazała na konieczność szerokiego uwzględnienia partycypacji społecznej. Dodatkowo podniesiono kwestię konieczności przeprowadzenia Strategicznej Oceny na Środowisko. Ponadto w ramach prac przygotowawczych Odbiorca pomocy przeprowadza serię ankiet z mieszkańcami oraz przedsiębiorcami na obszarze opracowania SUMP.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu Planu Mobilności</p>

OBIORCA	POLKOWICE
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad przygotowaniem SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z planu mobilności; b) wprowadzenie ograniczeń dla ruchu indywidualnego w centrum miasta, np. poprzez kameralizację ciągów drogowych, stworzenie strefy płatnego parkowania.
CZĘŚĆ B	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc w nadzorze nad przygotowaniem SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Wykonano; b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie projektu SUMP. <p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wytworzenie mody na publiczne środki transportu (promocja), w celu ułatwienia wdrożeń z planu mobilności – Zawarto w SUMP; b) wprowadzenie ograniczeń dla ruchu indywidualnego w centrum miasta, np. poprzez kameralizację ciągów drogowych, stworzenie strefy płatnego parkowania – Zawarto w SUMP.
<p>PRZYGOTOWANY PROJEKT SUMP</p>	<p>Doradca został poproszony o weryfikację dokumentu.</p>
<p>DALSZE REKOMENDACJE</p>	<p>Wdrażanie ustaleń dokumentu SUMP, w tym działania lobbingowe na rzecz budowy nowej linii kolejowej przebiegającej przez centrum miasta.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.2.5. RZESZÓW

Rysunek 37. Etap prac zrealizowanych *in-house*



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 41. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	RZESZÓW
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Rzeszów dotychczas nie przygotowywał SUMP, jednak posiada dość rozbudowane Studium rozwoju transportu publicznego (2015) na obszarze Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Naczelnym wyzwaniem przed SUMP dla Obszaru było zawiązanie porozumienia samorządowego, które uwzględniałoby miasto i gminy obszaru funkcjonalnego.</p> <p>Kluczowymi interesariuszami SUMP są struktury Urzędu Miasta Rzeszowa oraz gmin ROF, <i>UrbanLab</i>, Politechnika Rzeszowska, Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego i operator kolejowy Polregio.</p> <p>Ze względu na brak zagwarantowanego finansowania, miasto przygotowuje SUMP <i>in-house</i> z wykorzystaniem kompetencji Wydziału Pozyskiwania Funduszy UM Rzeszowa, Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie i Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przygotowanie i przeprowadzenie warsztatów z interesariuszami SUMP (Urząd Marszałkowski, ZG „PKS”, stowarzyszenie ZIT) mającego na celu określenie obszaru SUMP oraz wskazanie najważniejszych obszarów działania SUMP wraz z ich podsumowaniem. 3. Przygotowano i przeprowadzono warsztaty z mieszkańcami i interesariuszami mające na celu priorytetyzację problemów wraz z ich podsumowaniem. 4. Przeprowadzono analizę struktury i metodyki SUMP, w tym spotkanie z Odbiorcą.
UDZELONE WSPARCIE PRZY	Odbiorca przystąpił do samodzielnego przygotowania dokumentu.

ODBIORCA	RZESZÓW
<p>PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Bariery:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Niski poziom partycypacji gmin obszaru funkcjonalnego w przygotowaniu i realizacji SUMP. Wyzwaniem jest wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin. Późniejszy brak porozumienia może spowodować niezgodność celów i zadań planowanych do realizacji. 2. Różnorodność interesów gmin obszaru. Występująca rywalizacja gmin o mieszkańców może doprowadzić do działań sprzecznych ze zrównoważoną mobilnością. <p>W ramach prac nad SUMP Odbiorca ma za zadanie zaangażować przedstawicieli poszczególnych samorządów, celem wypracowywania wspólnych rozwiązań i dążenia do porozumienia w zakresie działań związanych ze zrównoważoną mobilnością.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Brak świadomości o problemach mobilności wśród mieszkańców miasta i obszaru funkcjonalnego. Rozwiązania przedstawione w SUMP mogą nie uzyskać przyzwolenia społecznego do realizacji.
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>W ramach prac nad SUMP Odbiorca ma za zadanie przeprowadzić szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań PAPI/CAPI.</p> <p>Rekomendacje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Budowa i formalizacja struktur ds. przygotowania SUMP <p>Powołany został zespół ds. przygotowania i realizacji SUMP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP <p>Nie podjęto dedykowanej uchwały w sprawie realizacji SUMP. Współpraca opiera się na dotychczasowym porozumieniu w zakresie ZIT.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Nawiązanie współpracy międzysamorządowej <p>Podjęto rozmowy i przeprowadzono warsztaty w zakresie gmin Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, jednak nie zawieszono jeszcze formalnego porozumienia. Do celów roboczych przyjęto zespół, który był dedykowany realizacji inwestycji ZIT.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Większy nacisk na ograniczanie ruchu samochodowego <p>Metodyka przygotowania SUMP przez Odbiorcę przewiduje ograniczanie ruchu samochodowego na terenie obszaru opracowania.</p>

ODBIORCA	RZESZÓW
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>5. Przygotowanie SUMP in-house przez Odbiorcę</p> <p>Ze względu na brak środków na zlecenie opracowania SUMP przez podmiot zewnętrzny, Odbiorca rozpoczął przygotowywaniem <i>in-house</i> we własnym zespole, przy współpracy z miejską pracownią urbanistyczną, <i>UrbanLab</i>, Politechniką Rzeszowską oraz Doradcą Wsparcia SUMP.</p> <p>6. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Metodyka przygotowania SUMP przez Odbiorcę przewiduje szeroką partycypację społeczną i badanie potrzeb mieszkańców przy pomocy trzech faz konsultacji społecznych, wywiadów IDI, grup fokusowych, warsztatów i badań CAWI.</p> <p>7. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak opracowania SUMP przez Odbiorcę, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc bieżąca w przygotowaniu i przyjęciu dokumentu (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP.
	<p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin, ponieważ późniejszy brak porozumienia może spowodować niezgodność celów i zadań planowanych do realizacji; b) ograniczenie i ukierunkowanie procesów suburbanizacji oraz ich negatywnego wpływu na system transportowy; c) integracja między komunikacją miejską ZTM Rzeszów (RTM – Rzeszowski Transport Miejski) i komunikacją Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”; d) uwzględnienie i rozwój Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej; e) kształtowanie świadomości w zakresie zrównoważonych nawyków (zachowań) mobilnościowych oraz rozwiązań transportowych wśród interesariuszy SUMP.
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> c) pomoc bieżąca w przygotowaniu i przyjęciu dokumentu (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów) – Częściowo wykonano;

ODBIORCA	RZESZÓW
	<p>d) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP - Nie wykonano – wsparcie skończyło się na etapie założeń metodycznych do SUMP.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wypracowanie procesu angażującego przedstawicieli gmin, ponieważ późniejszy brak porozumienia może spowodować niezgodność celów i zadań planowanych do realizacji - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; b) ograniczenie i ukierunkowanie procesów suburbanizacji oraz ich negatywnego wpływu na system transportowy - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; c) integracja między komunikacją miejską ZTM Rzeszów (RTM – Rzeszowski Transport Miejski) i komunikacją Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; d) uwzględnienie i rozwój Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej - Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji; e) kształtowanie świadomości w zakresie zrównoważonych nawyków (zachowań) mobilnościowych oraz rozwiązań transportowych wśród interesariuszy SUMP- Ze względu na etap zaawansowania trudno określić poziom wdrożenia rekomendacji.
PRZYGOTOWANIA STRUKTURY I METODYKI	Doradca został poproszony o przygotowanie przykładowego modelu i struktury dokumentu SUMP, uwzględniającego wszystkie załączniki.
DALsze REKOMENDACJE	Przygotowania dokumentu w oparciu o wypracowaną strukturę SUMP oraz uwzględnienie rekomendacji merytorycznych z Części A wsparcia.

Źródło: opracowanie własne.

3.3.LISTA ODBIORCÓW WYKLUCZONYCH Z PILOTAŻU

3.3.1.GRODZISK MAZOWIECKI

Rysunek 38 Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 42. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	GRODZISK MAZOWIECKI
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Miasto Grodzisk Mazowiecki nie posiadało Planu Mobilności ani Polityki transportowej. Wśród dokumentów strategicznych związanych z tematyką transportu i mobilności, które mogłyby stanowić podstawy przygotowania SUMP można było wskazać te związane z rozwojem zrównoważonego transportu zbiorowego, polityką przestrzenną, ZIT czy środowiskiem.</p>
PODJĘTE PRÓBY DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<p>W ramach zlecenia Doradca miał za zadanie przeprowadzić warsztaty <i>scopingowe</i>, które wskazałyby czym jest SUMP, a także pozwoliły zidentyfikować obszary problemowe. Z uwagi na brak woli i chęci współpracy, warsztaty nie zostały zrealizowane.</p> <p>Doradca przeprowadził jednak kilka godzin wsparcia – zgodnie ze sprawozdaniem na przełożenie założeń procesu SUMP-owego na narzędzia warsztatowe – były to kontakty robocze</p>
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Odbiorca pomocy nie odpowiadał na wiadomości kierowane przez Doradcę.</p>
ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA	<p>Bariery:</p> <p>1.Brak zapewnionego finansowania projektów ze środków własnych. Realizacja projektu przy uzyskania dofinansowania zewnętrznego.</p> <p>Odbiorca pomocy nie poinformował Doradcy o zabezpieczeniu środków finansowych na realizację zamówienia.</p>

ODBIORCA	GRODZISK MAZOWIECKI
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>2. Brak ustalenia właściwego zasięgu terytorialnego – obszaru, dla którego ma zostać sporządzony Plan mobilności. Przy wskazaniu na realizację Planu mobilności dla całego pasma grodzisko-pruszkowskiego, brak jest sformalizowania współpracy w tym zakresie</p> <p>Odbiorca pomocy nie był zainteresowany realizacją Planu Mobilności dla całego pasma grodzisko-pruszkowskiego.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Budowa partnerstwa międzygminnego i międzypowiatowego</p> <p>W ramach Pilotażu nie udało się zbudować partnerstwa międzygminnego i międzypowiatowego.</p> <p>2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie Planu mobilności</p> <p>Odbiorca pomocy nie podjął uchwały inicjującej prace nad Planem Mobilności.</p> <p>3. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Doradca ze względu na brak zaangażowania Odbiorcy nie miał możliwości wdrożenia działań mających na celu zwiększenie partycypacji społecznej.</p> <p>4. Przygotowanie Planu mobilności przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Z uwagi na brak działań po stronie Odbiorcy pomocy nie było możliwości realizacji rekomendacji.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu Planu mobilności</p> <p>Z uwagi na brak działań po stronie Odbiorcy pomocy nie było możliwości realizacji rekomendacji.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>Usunięcie z Pilotażu.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <p>Aktywne zaangażowanie się w prace nad SUMP dla Metropolii Warszawskiej.</p>
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p style="text-align: center;">CZĘŚĆ B</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa – Wykonano.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne – Wykonano.</p> <p>Odbiorca usunięty ze wsparcia z powodu braku zaangażowania. Odbiorca nie wyraził chęci kontynuowania wsparcia doradczego.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.3.2. JAROCIN

Rysunek 39 Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 43. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	JAROCIN
	CZĘŚĆ A
STAN ZASTANY	<p>Miasto i Gmina Jarocin jako lider obszaru funkcjonalnego Jarocina zgłosiły się do udziału w projekcie przygotowania SUMP dla OF. Dokument, oprócz Jarocina, swoim zasięgiem miałyby objąć 7 innych samorządów. Miasto posiada Plan Mobilności (przyjęty w 2016 r.). Był on stosunkowo rzeczowy i wyczerpujący. Nie zawierał jednak wartości i docelowych dla wskaźników realizacji Planu. Mógł być podstawą do tworzenia dokumentu dla SUMP. Miasto nie posiadało jednak polityki transportowej ani strategii ZIT. Mniejsze samorzady wchodzące w skład OF również nie posiadały tego typu dokumentów.</p>
PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzono spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z urzędnikami, w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe w obszarze zrównoważonej mobilności. 3. Przygotowano pierwszą wersję OPZ.
UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Ze względu na brak wszystkich umocowanych decydentów na ostatniej sesji warsztatowej oraz niskie zaangażowanie poszczególnych gmin obszaru, przy bardzo wysokim zaangażowaniu przedstawicieli Miasta, Doradca rekomendował poddanie dalszej analizie zasadności prowadzenia prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Funkcjonalnego Jarocina. Po przekazaniu materiałów związanych z przeprowadzeniem zamówienia publicznego, Odbiorca pomocy przez kilka miesięcy nie ustosunkował się do nich.</p>

ODBIORCA	JAROCIN
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Brak zdefiniowania Obszaru Funkcjonalnego Jarocina i udziału gmin ościennych oraz powiatu w procesie SUMP. Poprawa zachowań wyłącznie w obrębie gminy Jarocin może nie przynieść zamierzonych skutków, ponieważ zwiększy się ruch dojazdowy z gmin ościennych.</p> <p>Ze względu na niskie zaangażowanie gmin sąsiednich oraz powiatu jarocińskiego nie udało się zdefiniować właściwego Obszaru Funkcjonalnego.</p> <p>2. Niski potencjał kadrowy Odbiorcy do samodzielnego poprowadzenia projektu wykonania SUMP.</p> <p>Koncepcja realizacji SUMP dla Obszaru Funkcjonalnego Jarocina nie zyskała akceptu ze strony władarzy, tak więc nie zdecydowano się na poszerzenie potencjału kadrowego po stronie Odbiorcy pomocy.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Uchwała inicjująca dla SUMP</p> <p>Odbiorca pomocy nie podjął uchwały inicjującej SUMP.</p> <p>2. Budowa i formalizacja struktur ds. przygotowania SUMP</p> <p>Ze względu na brak przychylności ze strony władarzy nie udało się zbudować i sformalizować struktur ds. przygotowania SUMP</p> <p>3. Budowa partnerstwa międzysamorządowego</p> <p>Ze względu na niskie zaangażowanie gmin sąsiednich oraz powiatu jarocińskiego nie udało się zbudować partnerstwa międzysamorządowego.</p> <p>4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Z uwagi na brak działań po stronie Odbiorcy pomocy nie było możliwości realizacji rekomendacji.</p> <p>5. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Doradca ze względu na brak zaangażowania Odbiorcy nie miał możliwości wdrożenia działań mających na celu zwiększenie partycypacji społecznej.</p> <p>6. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Z uwagi na brak działań po stronie Odbiorcy pomocy nie było możliwości realizacji rekomendacji.</p> <p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>Usunięcie z Pilotażu.</p>

ODBIORCA	JAROCIN
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <p>Aktywne zaangażowanie się w prace nad RPT dla Województwa Wielkopolskiego oraz współpraca z Metropolią Poznańską.</p>
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	<p>Rekomendacje dot. doradztwa – Wykonano.</p> <p>Rekomendacjemerytoryczne – Nie wykonano.</p> <p>Odbiorca nie wyraził chęci kontynuowania wsparcia doradczego.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.3.3. LIDZBARK WARMIŃSKI

Rysunek 40. Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 44. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	LIDZBARK WARMIŃSKI
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	<p>Miasto Lidzbark Warmiński przystąpiło do projektu przygotowania Planu Mobilności dla OF Lidzbarka Warmińskiego jako lider. Poddane inwentaryzacji dokumenty strategiczne wskazały, że ani miasto, ani powiat nie posiada Planu Mobilności, polityki transportowej, standardów dostępności czy strategii ZIT. Najważniejszym dokumentem w momencie przystąpienia do projektu był Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Lidzbarskiego. Z uwagi na fakt, że Miasto nie posiadało publicznego transportu zbiorowego (uruchomiono w lipcu 2021 r.), dokument pełnił rolę wskazującą stan pożądany.</p>

ODBIORCA	LIDZBARK WARMIŃSKI
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków).</p> <p>2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> dwiema grupami interesariuszy (urzędnicy i wóldarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji, dobre praktyki w zakresie mobilności. Wtoku warsztatów wskazano najważniejsze obszary problemowe, wyzwania i szanse stojące przez OF Lidzbarka Warmińskiego. Określono także kluczowe obszary, zakres i propozycje działań.</p> <p>3. Przeprowadzono wsparcie w zakresie przygotowania OPZ oraz warunków udziału w postępowaniu.</p>
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca otrzymał pierwszą wersję Opisu Przedmiotu Zamówienia wraz z warunkami udziału w postępowaniu na wyłonienie Wykonawcy. Do końca listopada 2021r., mimo prób kontaktu zaaranżowanych przez Doradę, Odbiorca pomocy nie przekazał uwag zwrotnych do przekazanego materiału.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Niewystarczająca liczba pracowników urzędu miasta zaangażowanych w projekt – „wielozadaniowość” stanowisk pracy, która może stanowić barierę związaną z niedostateczną ilością czasu w celu realizacji projektu.</p> <p>W ramach Pilotażu wskazano na konieczność rozbudowy zaplecza kadrowego Odbiorcy. W związku z trudną sytuacją finansową gmin/ miast, Odbiorca pomocy nie zdecydował się na stworzenie dodatkowego stanowiska pracy dedykowanego zagadnieniom zrównoważonej mobilności (w tym prowadzenia partnerstwa samorządowego).</p> <p>2. Brak zapewnionego pełnego finansowania w zakresie realizacji SUMP.</p> <p>W czasie trwania Pilotażu Odbiorca pomocy nie był w stanie wygospodarować środków własnych ani środków zewnętrznych na realizację dokumentu z zakresu zrównoważonej mobilności.</p> <p>3. Ograniczona dostępność zewnętrzna publicznym transportem zbiorowym – wynikająca z braku połączeń kolejowych oraz będące tego skutkiem utrudnienia dla integracji multimodalnej.</p> <p>Brak działań związanych z przywróceniem połączenia kolejowego po stronie samorządowej i rządowej. Brak dokumentu, np. SUMP wskazującego na celowość działań w tym zakresie.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP</p>

ODBIORCA	LIDZBARK WARMIŃSKI
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	<p>Odbiorca pomocy mimo wielokrotnych rozmów z Doradcą nie podjął uchwały w zakresie inicjacji SUMP. Nie podpisał również porozumienia międzygminnego/powiatowego w zakresie realizacji wspólnego dokumentu.</p> <p>2. Wzmocnienie potencjału instytucjonalnego</p> <p>Doradca wielokrotnie odbywał spotkania z Odbiorcą pomocy (w tym z Burmistrzem miasta) tłumacząc znaczenie zrównoważonej mobilności dla szeroko pojętego rozwoju obszaru.</p> <p>3. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>4. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia prac nad SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <p>a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (doprecyzowanie zapisów i przygotowanie ostatecznej wersji SWZ i OPZ, pomoc w przeprowadzeniu postępowania, doradztwo w ocenie ofert);</p> <p>b) pomoc w nadzorze nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów);</p> <p>c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <p>a) pogłębienie współpracy pomiędzy miastem Lidzbark Warmiński, gminą Lidzbark Warmiński, powiatem lidzbarskim oraz innymi gminami ościennymi, celem stworzenie SUMP dla całego obszaru.</p>
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	CZĘŚĆ B
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa – Nie wykonano.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne – Nie wykonano.</p> <p>Odbiorca usunięty ze wsparcia z powodu braku zaangażowania. Odbiorca nie wyraził chęci kontynuacji wsparcia doradczego.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.3.4. PIASTÓW

Rysunek 41. Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 45. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	PIASTÓW
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	<p>Piastów zgłosił się do udziału w Pilotażu samodzielnie. W trakcie trwania projektu zgłosił chęć rozszerzenia obszaru, dla którego miałby być przygotowany SUMP o teren całego powiatu pruszkowskiego, wskazując jednocześnie siebie na lidera zadania.</p> <p>Piastów nie posiadał własnego Planu Mobilności. Uwzględniony był jednak w planie WOF. Podobnie z dokumentami dot. rozwoju transportu zbiorowego. Miasto posiadało dokumenty strategiczne poruszające tematykę transportu związane m.in. z rozwojem (z 2008 r.), transportem niskoemisyjnym, rozwojem elektromobilności. Kwestie związane z elektromobilnością były znacząco rozbudowane.</p>
PODJĘTE PRÓBY DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeprowadzono spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Przeprowadzono, a następnie podsumowano warsztaty <i>scopingowe</i> z urzędnikami, w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W ich trakcie wskazano najważniejsze obszary problemowe. Wskazano także na potrzebę budowy partnerstwa w zakresie sporządzenia Planu Mobilności dla całego powiatu pruszkowskiego. 3. Przygotowano ramową propozycję SWZ i OPZ.
UDZELONE WSPARCIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU	<p>Miasto Piastów nie ustosunkowało się do przekazanych materiałów związanych z przeprowadzeniem przetargu.</p>

ODBIORCA	PIASTÓW
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Ukończona struktura miasta – wszelkie działania (w tym inwestycyjne) będą wiązały się ze zmianami (przebudową) w istniejącej infrastrukturze. Może to budzić niepokoje społeczne przy braku wystarczającej wiedzy społeczności lokalnej z zakresu równoważonej mobilności miejskiej.</p> <p>Ze względu na brak rozpoczęcia faktycznych prac w zakresie przygotowania Planu Mobilności, Doradca nie miał możliwości wdrożenia pakietu działań informacyjnych i edukacyjnych na etapie tworzenia dokumentu.</p> <p>2. Brak ustalenia właściwego zasięgu terytorialnego – obszaru, dla którego ma zostać sporządzony Planu mobilności. Przy wskazaniu na realizację Planu mobilności dla całego pasma grodzisko-pruszkowskiego, brak jest sformalizowania współpracy w tym zakresie.</p> <p>Odbiorca wraz pomocą Doradcy, mimo prób, nie był w stanie stworzyć partnerstwa w zakresie powiatu pruszkowskiego oraz sformalizować współpracy.</p> <p>3. Brak ujęcia finansowania projektu Planu mobilności w budżecie miasta.</p> <p>Odbiorca pomocy ze względu na fiasko działań w zakresie stworzenia partnerstwa, nie zarezerwował środków na realizację dokumentu.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Budowa partnerstwa międzygminnego i międzypowiatowego</p> <p>Ze względu na niskie zaangażowanie gmin sąsiednich oraz powiatu pruszkowskiego nie udało się zbudować partnerstwa międzysamorządowego.</p> <p>2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie Planu mobilności</p> <p>Odbiorca pomocy nie podjął uchwały inicjującej SUMP.</p> <p>3. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Doradca ze względu na brak zaangażowania Odbiorcy oraz braku stworzenia partnerstwa nie miał możliwości wdrożenia działań mających na celu zwiększenie partycypacji społecznej.</p> <p>4. Przygotowanie Planu mobilności przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Z uwagi na brak działań po stronie Odbiorcy pomocy nie było możliwości realizacji rekomendacji.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu Plan mobilności</p>

ODBIORCA	PIASTÓW
REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA	Z uwagi na brak działań po stronie Odbiorcy pomocy nie było możliwości realizacji rekomendacji.
	Rekomendacje dot. doradztwa: Usunięcie z Pilotażu.
	Rekomendacje merytoryczne: Aktywne zaangażowanie się w prace nad SUMP dla Metropolii Warszawskiej.
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	Rekomendacje dot. doradztwa – Wykonano. Rekomendacje merytoryczne – Wykonano. Odbiorca usunięty ze wsparcia z powodu braku zaangażowania. Odbiorca nie wyraził chęci kontynuacji wsparcia doradczego

Źródło: opracowanie własne.

3.3.5. RYBNIK

Rysunek 42. Aktualny etap prac realizowanych *in-house*



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 46. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	RYBNIK
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	Miasto Rybnik posiada Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z 2016 r., a także szereg innych dokumentów poruszających tematykę mobilności, jak również aktywnie wdraża koncepcję zrównoważonej mobilności, np. poprzez tworzenie w centrum stref pieszych i budowę wysokiej jakości infrastruktury dla ruchu rowerowego.

ODBIORCA	RYBNIK
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>Aktualny Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ogranicza się do Gminy Miasta Rybnik.</p> <p>1. Przeprowadzone zostały spotkania robocze ustalające zakres warsztatów (strony, zakres obowiązków). 2. Odbyło się sześć warsztatów z różnymi grupami interesariuszy (mieszkańcy, NGO, radni osiedlowi, radni miasta, urzędnicy i władarze), w trakcie których omówiono potrzeby dokumentu SUMP i jego konstrukcji. W toku spotkań wypracowano najważniejsze obszary problemowe i kierunki działań. Dodatkowo na spotkaniu podsumowującym wyniki prac przedstawiono Prezydentowi Miasta Rybnika. 3. Analiza struktury i metodyki SUMP, w tym spotkanie w sprawie Raportu Metodycznego z Odbiorcą. 4. Pomoc bieżąca w zakresie konsultacji na etapie przygotowania SUMP, w tym spotkanie z Odbiorcą.</p>
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca był na etapie diagnostyczno-strategicznym przygotowania SUMP. Działania wykonywane są samodzielnie przez zespół Odbiorcy.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Bariery:</p> <p>1. Różny stopień przygotowania instytucjonalnego Rybnika i gmin sąsiednich. Odmierna wizja preferowanej mobilności w poszczególnych gminach. Może być to szczególnie problematyczne w przypadku ustalania celów i kierunków działań wykraczające poza granice administracyjne Rybnika.</p> <p>Podczas trwania Pilotażu toczyła się dyskusja nad zakresem terytorialnym realizacji SUMP. Docelowy zakres terytorialny ma zostać wypracowany w uzgodnieniu z służbami Marszałka Województwa Śląskiego.</p> <p>2. Problem z komunikacją wewnątrz organizacyjną, co może przekładać się na dalsze problemy z interesariuszami zewnętrznymi.</p> <p>W ramach prowadzonych prac została wskazana osoba koordynująca prace nad SUMP dla Rybnika. Równolegle pojawiła się bariera w zakresie braków kadrowych po stronie Odbiorcy pomocy.</p> <p>Rekomendacje:</p> <p>1. Określenie obszaru opracowania SUMP wraz z relacjami z partnerami położonymi poza obszarem opracowania</p>

ODBIORCA	RYBNIK
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Podczas trwania Pilotażu toczyła się dyskusja nad zakresem terytorialnym realizacji SUMP. Docelowy zakres terytorialny ma zostać wypracowany w uzgodnieniu z służbami Marszałka Województwa Śląskiego.</p> <p>2. Podjęcie uchwały inicjującej przygotowanie SUMP</p> <p>Ze względu na toczącą się dyskusję w zakresie właściwe obszaru terytorialnego dla którego ma zostać sporządzony SUMP, Odbiorca nie podjął uchwały w zakresie zainicjowania prac nad SUMP.</p> <p>3. Zwiększenie nacisku na partycypację i badanie potrzeb mieszkańców</p> <p>Doradca na etapie weryfikacji harmonogramu działań oraz Raportu Metodycznego wskazał na konieczność szerokiego uwzględnienia partycypacji społecznej. Dodatkowo podniesiono kwestię konieczności przeprowadzenia Strategicznej Oceny na Środowisko. Ponadto w ramach prac przygotowawczych Odbiorca pomocy przeprowadza serię ankiet z mieszkańcami oraz przedsiębiorcami na obszarze opracowania SUMP.</p> <p>4. Przygotowanie SUMP przez zewnętrznego Wykonawcę</p> <p>Aktualnie Odbiorca pomocy zdecydował o realizacji SUMP siłami własnymi.</p> <p>5. Podjęcie uchwały o przyjęciu SUMP</p> <p>Ze względu na etap zawansowania realizacji SUMP przez Odbiorcę pomocy, rekomendacja nie została wypełniona.</p>
	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wsparcie przy przygotowaniu SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); b) pomoc w procesie uchwalenia dokumentu SUMP. <p>Rekomendacje merytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nadanie procesowi przygotowania SUMP odpowiedniego priorytetu poprzez wyznaczenie osoby odpowiedzialnej, dla której SUMP będzie głównym priorytetem służbowym; b) duży nacisk w SUMP na redukcję potrzeb transportowych, poprzez wykorzystanie naturalnej policentryczności miasta i wzmacnianie centrów lokalnych; c) dostosowanie sieci dróg rowerowych i sieci komunikacji publicznej do policentrycznego charakteru miasta – ułatwienie dowozu do centrów lokalnych;

ODBIORCA	RYBNIK
	d) intensyfikacja współpracy z sąsiadami – pomimo przygotowywania SUMP dla samego miasta Rybnika (które ma de facto charakter kilku połączonych ze sobą, historycznych miejscowości).
CZĘŚĆ B	
WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A	<p>Rekomendacje dot. doradztwa – Nie wykonano.</p> <p>Rekomendacje merytoryczne – Nie wykonano.</p> <p>Odbiorca usunięty ze wsparcia z powodu braku zaangażowania. Odbiorca nie wyraził chęci kontynuacji wsparcia doradczego</p>

Źródło: opracowanie własne.

3.3.6. WAŁBRZYCH

Rysunek 43. Aktualny etap prac realizowanych w ramach zamówienia publicznego



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 47. Realizacja prac u Odbiorcy

ODBIORCA	WAŁBRZYCH
CZĘŚĆ A	
STAN ZASTANY	<p>Odbiorca posiada dokumenty opracowane dla obszaru Aglomeracji Wałbrzyskiej, w tym Zintegrowany Program Transportu Publicznego na lata 2014-2025. Nie powstał jeszcze SUMP dla wskazanego obszaru.</p> <p>Odbiorca przystąpił do Pilotażu we wrześniu 2021r.</p>

ODBIORCA	WAŁBRZYCH
<p>PODJĘTE DZIAŁANIA W RAMACH WSPARCIA</p>	<p>1. Przygotowanie materiałów na warsztaty <i>scopingowe</i> z interesariuszami SUMP</p>
<p>UDZELONE WSPRACIE PRZY PRZYSTĄPIENIU DO PILOTAŻU</p>	<p>Odbiorca planował przygotować dokument SUMP przy udziale podmiotu zewnętrznego. Zorganizowano spotkanie z przedstawicielami komórek miejskich odpowiedzialnych m.in. za ZIT, urbanistykę i planowanie strategiczne. Odbiorca – mimo oferty – nie zdecydował się na przeprowadzenie warsztatów dla interesariuszy przed potwierdzeniem finansowania SUMP.</p>
<p>ODPOWIEDŹ NA BARIERY I REKOMENDACJE Z RAPORTU OTWARCIA</p>	<p>Odbiorca dołączył do Pilotażu na późniejszym etapie, po przygotowaniu Raportu Otwarcia</p>
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pomoc przy przeprowadzaniu zamówienia publicznego (optymalizacja zapisów OPZ, doradztwo w ocenie ofert); b) nadzór nad Wykonawcą SUMP (bieżące konsultacje, ocena narzędzi badawczych, rozwiązywanie problemów); c) pomoc w procesie prawidłowego odbioru dokumentu SUMP.
<p>REKOMENDACJE DLA DALSZEGO WSPARCIA</p>	<p>Rekomendacjemerytoryczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) zakomunikowanie interesariuszom korzyści związanych z wdrożeniem SUMP (większa efektywność prowadzonych inwestycji, większa efektywność działań operacyjnych, lepszy dostęp do funduszy unijnych); b) wykonanie w ramach SUMP analizy efektywności, ryzyk i wykonalności planowanego zastosowania napędu wodorowego w komunikacji miejskiej.
<p>CZĘŚĆ B</p>	
<p>WYKONANIE REKOMENDACJI DOT. DALSZEGO WSPARCIA – CZĘŚĆ A</p>	<p>Rekomendacje dot. doradztwa – Nie wykonano.</p> <p>Rekomendacjemerytoryczne – Nie wykonano.</p> <p>Odbiorca usunięty ze wsparcia z powodu braku zaangażowania. Odbiorca nie wyraził chęci kontynuacji wsparcia doradczego.</p>

Źródło: opracowanie własne.

4. OCENA PRZEPROWADZONEGO PILOTAŻU

Podsumowując prace nad projektem wskazano jego mocne i słabe strony, których odpowiednie uwypuklanie bądź niwelowanie może przyczynić się do skuteczniejszego wdrażania idei SUMP w Polsce (por. Rysunek 44).

Rysunek 44. Ocena przeprowadzonego Pilotażu - podsumowanie



- Możliwość uzyskania przez Odbiorców wsparcia eksperckiego
- Włączenie w projekt szerokiej grupy podmiotów zaangażowanych w kształtowanie zrównoważonej mobilności
- Wspólna praca wielu partnerstw – zunifikowany sposób rozwiązywania problemów
- Możliwość rozpoczęcia prac nad SUMP bez udziału finansowego Odbiorcy
- Budowa potencjału Odbiorców
- Rozpoczęcie kształtowania zrównoważonej mobilności w miastach – zmiana sposobu myślenia
- Brak świadomości wagi dokumentu (np. w kontekście uzyskania potencjalnego dofinansowania) wśród miast wojewódzkich – Tylko przymus posiadania SUMP (uzyskanie dofinansowania), zmusił Odbiorców do przyspieszenia prac nad dokumentem
- Rotacja pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie SUMP
- Niedostateczne zaangażowanie władz lokalnych oraz chęci wdrażania zrównoważonej mobilności na swoim obszarze
- Brak własnych środków finansowych na realizację dokumentu przez poszczególne jednostki lub problem z ich wyasygnowaniem
- Brak wystarczającego zaangażowania lub sprzeczność interesów jednostek centralnych (np. GDDKiA)

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że projekt wsparcia potencjalnych beneficjentów środków unijnych POIIS 2014-2020 (miast, Miejskich Obszarów Funkcjonalnych, Obszarów Metropolitalnych - dalej Odbiorców) w zakresie przygotowania i wdrożenia koncepcji Planów Zrównoważonej Mobilności

Miejskiej był projektem unikatowym w skali Europy. W prace zaangażowani zostali eksperci z całego kraju zajmujący się zrównoważoną mobilnością i transportem oraz zagospodarowaniem przestrzennym. Współpracowano również z przedstawicielami KE, Inicjatywy JASPERS, MFiPR, MI (wraz z radą ekspercką ds. SUMP działającą przy Ministerstwie), a przede wszystkim z CUPT jako Zamawiającym, co pozwoliło na wymianę wiedzy i doświadczeń pomiędzy różnymi grupami podmiotów.

Podjęte zostały działania skierowane do wielu Odbiorców, co pozwoliło na budowę ich potencjału. Wielu z nich po raz pierwszy, przy wsparciu Doradców, zdecydowało się na ocenę merytoryczną ofert przetargowych, co może przyczynić się do otrzymania rezultatów wyższej jakości, jak również stanowić dobre doświadczenie na przyszłość. Także możliwość rozmów z ekspertami, udziału w warsztatach dla wszystkich uczestników Pilotażu i otrzymania pomocy w zakresie zarówno kwestii formalnych, jak i merytorycznych związanych z procesem przygotowania dokumentu SUMP, była niezwykle cenna dla Odbiorców.

W wielu miejscach podjęta została szeroka współpraca różnych grup interesariuszy – w prace zaangażowani zostali urzędnicy, radni, wójtowie, burmistrzowie i prezydenci, przedstawiciele jednostek administracji rządowej, lokalni aktywiści, przedstawiciele organizacji pozarządowych i, co najważniejsze, mieszkańcy. Współpraca ta powinna być kontynuowana również w okresie realizacji SUMP, co pośrednio przyczyni się do kształtowania społeczeństwa obywatelskiego.

Niewątpliwą zaletą Pilotażu była również możliwość rozpoczęcia prac nad SUMP bez udziału finansowego Odbiorcy (udział w Pilotażu i otrzymania wsparcia doradczego nie wiązał się z koniecznością ponoszenia kosztów przez Odbiorców) – było to ważne dla jednostek samorządu terytorialnego, które nie znając specyfiki SUMP, obawiały się zaangażować swoje środki finansowe.

Projekt Pilotażu był też często pierwszą okazją dla Odbiorców do podjęcia kompleksowego myślenia o zrównoważonej mobilności, nie tylko w granicach własnego miasta, lecz także w całym obszarze funkcjonalnym. Dzięki przystąpieniu do przygotowania dokumentu SUMP możliwe będzie określenie konkretnej listy zadań i działań wraz z założeniami dotyczącymi sposobu ich finansowania.

Wspomnieć należy jednak o zidentyfikowanych mankamentach projektu pilotażowego. Po pierwsze niewystraszająco długi był czas jego trwania w porównaniu do okresu, który zajmuje przygotowanie SUMP. W wyniku tego wielu Odbiorców (mniej niż 50 %) nie przystąpiła jeszcze do etapu uchwalania dokumentu. Wynika to z różnego poziomu zaangażowania poszczególnych Odbiorców pomocy oraz procedur administracyjnych (np. wybór Wykonawcy).

Trudności w prowadzeniu Pilotażu związane były również z niepewnością co do jednoznacznych zasad oceny SUMP. Europejskie wytyczne bazowały na 100 pytaniach *Eltis*, które zastąpił *Self-Assesment Tool*. Narzędzia te jednak oceniają cały proces SUMP, a nie tylko projekt Planu Mobilności. W ramach Pilotażu przygotowano propozycję formularzy oceny SUMP przygotowanych w Polsce. Podczas dalszych prac, został przygotowany na podstawie dotychczasowych doświadczeń związanych z wdrażaniem mobilności miejskiej w Polsce oraz w odniesieniu do uchwalonych zapisów dokumentów programowych. Formularz został przygotowany przez interdyscyplinarny zespół – Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwo Infrastruktury, konsorcjum IMS/Wolański (Pilotaż) oraz Inicjatywę JASPERS (EBI). Formularz ten został również przyjęty na posiedzeniu Komitetu Sterującego SUMP. Jednak niedostateczna wiedza Odbiorców co do obligatoryjności posiadania SUMP w kontekście uzyskania środków pomocowych UE oraz kryteriów oceny SUMP na wczesnym etapie przygotowania dokumentu, był czynnikiem hamującym pracę nad dokumentem i utrudnieniem dla Doradców.

Słabością Pilotażu były również zmiany na liście jego uczestników – wycofanie się kilku Odbiorców z udziału w projekcie i dołączenie w ostatnim okresie Pilotażu miast wojewódzkich. Zaznaczyć należy również, że u części Odbiorców prace nie przebiegają w sposób harmonijny. Rotacja pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie SUMP, brak pracowników merytorycznych (np. specjalistów w zakresie inżynierii ruchu potrafiących obsługiwać model ruchu), niedostateczne zaangażowanie władz lokalnych, brak chęci zmiany prowadzonej polityki i zmiany mentalności oraz brak środków finansowych na przeprowadzenie postępowań i przygotowanie dokumentu SUMP to główne przyczyny odnotowanych u Odbiorców problemów.

Czynnikiem, który wpływał na całość procesu Pilotażu stała się również pandemia COVID-19. Wymusiła ona dostosowanie się zarówno Doradców jak i Odbiorców do zmienionej rzeczywistości, zarówno w zakresie form spotkań jak i wzajemnych kontaktów. Początkowo, po rozpoczęciu się pandemii, również wykazywana była niska aktywność Odbiorców, ze względu na konieczność szybkiej reakcji urzędów na dynamicznie zmieniające się wytyczne sanitarne i ograniczenia w przemieszczaniu się.

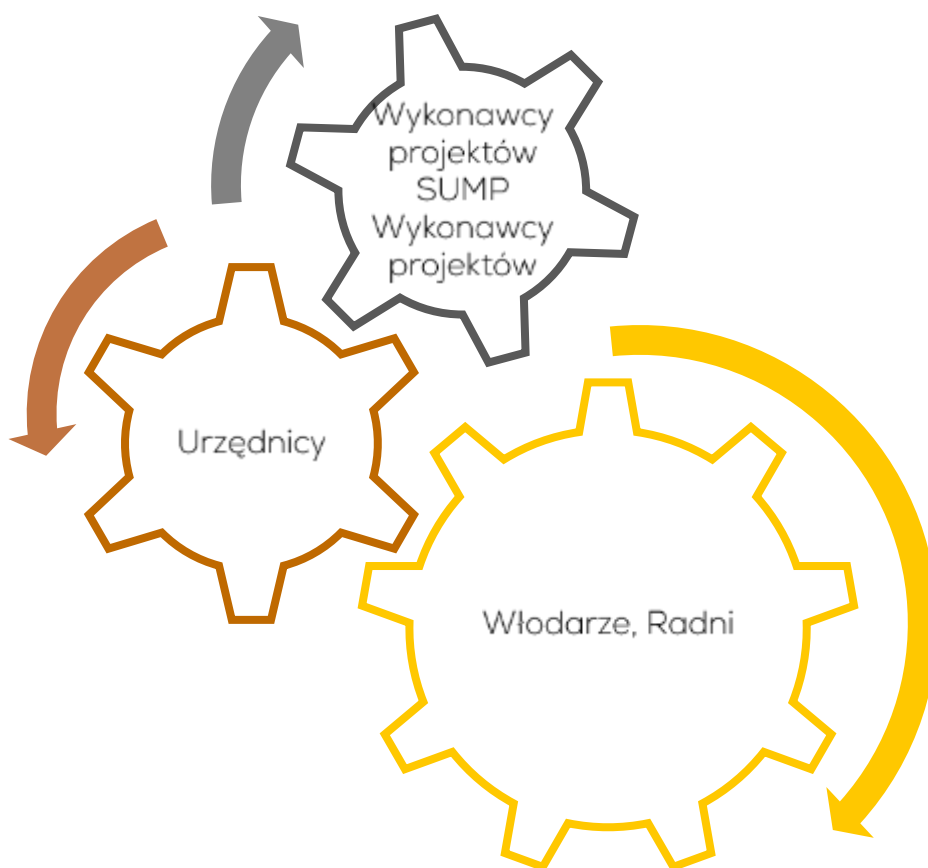
Biorąc pod uwagę całość procesu Pilotażu należy uznać go jednak za sukces i dobry wzór tego jak prowadzić projekty tematyczne związane ze zrównoważonym rozwojem miejskich obszarów funkcjonalnych. Efekty podjętych działań związanych z przygotowaniem SUMP będą widoczne w przestrzeniach polskich miast w kolejnych latach.

5. PROPONOWANE FORMY WSPARCIA OŚRODKÓW MIEJSKICH W DAŻENIU DO ZMIANY FILOZOFII PLANOWANIA MOBILNOŚCI

Biorąc pod uwagę złożoność tematyki zrównoważonej mobilności miejskiej zdecydowano się wskazać podmioty i rekomendowane formy wsparcia ośrodków miejskich w dążeniu do zmiany filozofii planowania mobilności. Pozwoli to na poszerzenie świadomości różnych grup podmiotów, w zakresie istotności SUMP. Zdobyta wiedza pozwoli na przygotowywanie wysokiej jakości dokumentów oraz inwestycji.

Postulowana jest kontynuacja projektu wsparcia doradczego w różnorodnej formie, umożliwiająca zarówno otrzymanie pomocy przez dotychczasowych Odbiorców oraz innych podmiotów, jak i dołączenie kolejnych miast i obszarów funkcjonalnych. Organem mogącym przejąć wsparcie dla obszarów funkcjonalnych oraz koordynację działań dla innych podmiotów, powinno być powstające Centrum Kompetencji SUMP przy Ministerstwie Infrastruktury.

Rysunek 45 Główne grupy podmiotów, do których należy kierować wsparcie doradcze



Źródło: opracowanie własne.

5.1. WSPARCIE DLA ODBIORCÓW (OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH MIAST)

Obszary funkcjonalne miast stanowią podstawowe obszary wdrażania zrównoważonej mobilności na terenie kraju, stąd też powinny być traktowane priorytetowo. Wynika to z faktu relatywnie dużej gęstości zaludnienia oraz zasięgu przestrzennego jednostek, dając możliwość efektywnego wdrażania rozwiązań. W ramach wsparcia, w zależności od etapu, na którym znajduje się dany Odbiorca, oferowano by różnego rodzaju działania.

Rysunek 46. Elementy wsparcia dedykowanego Odbiorcom (obszaram funkcjonalnym)



Źródło: opracowanie własne.

Świadczenie wsparcia przez ekspertów, którzy poprzez swoją wiedzę i doświadczenie będą mogli rekomendować obszarom miejskim różnego rodzaju rozwiązania i wskazywać dobre praktyki, pozwolą na kompleksowe podejście do zagadnienia idei SUMP, z uwzględnieniem planowania przestrzennego i kwestii tzw. „miękkich” - związanych ze zmianami postaw społecznych.

Należy przy tym brać pod uwagę konieczność większego zaangażowania władz lokalnych w projekt – organizowanie wizyt czy spotkań doradców z prezydentami, burmistrzami miast oraz radnymi, w celu ukierunkowania ich na konieczność zmiany myślenia o mobilności miejskiej – w tym oczekiwań jak powinna wyglądać mobilność na miejskich obszarach funkcjonalnych (aktualnie zakorzeniona jest dominacja drogowego transportu indywidualnego na terenie miejskich obszarów funkcjonalnych).

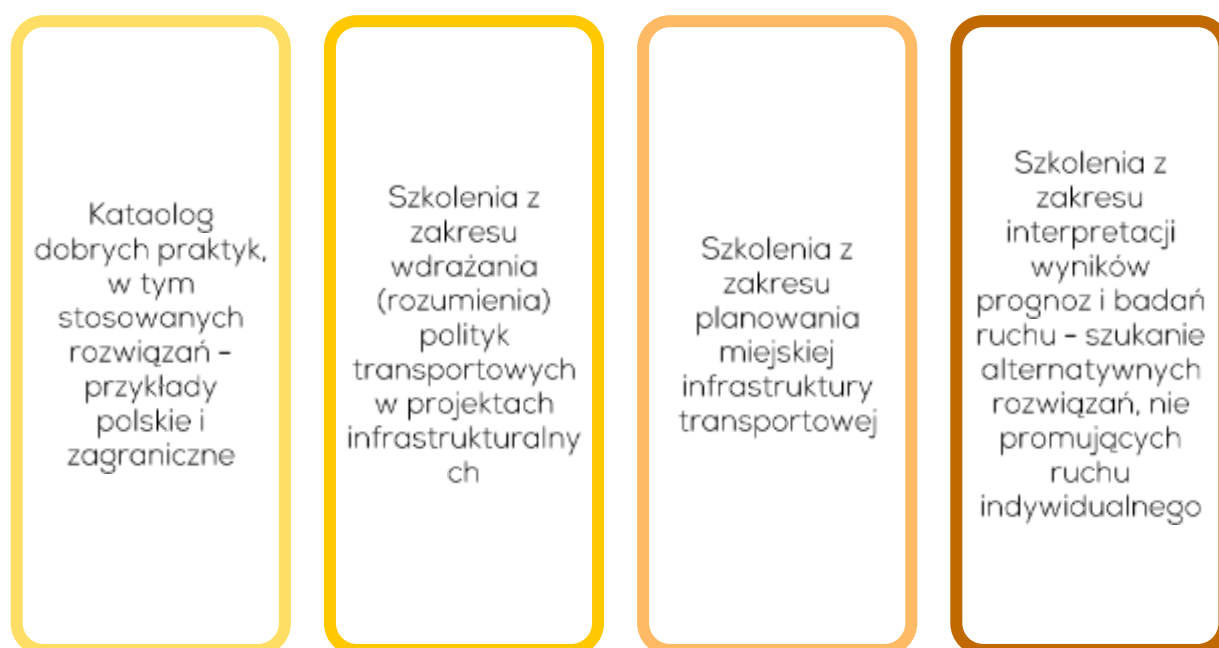
Wsparcie merytoryczne należy kierować również do zespołów i podmiotów przygotowujących projekty SUMP po stronie Zamawiającego planów mobilności. W przypadku braku wystarczającego przygotowania merytorycznego po stronie Zamawiającego, może dojść do tworzenia koncepcji inwestycji, które będą sprzeczne z ideą zrównoważonej mobilności.

5.2. WSPARCIE DLA PROJEKTANTÓW INWESTYCJI NA OBSZARACH FUNKCJONALNYCH

Głęboko niedocenioną rolę we wdrażaniu zrównoważonej mobilności odgrywają Wykonawcy projektów inwestycyjnych. To od ich wiedzy oraz nawyków w projektowaniu zależy w jaki sposób będzie faktycznie wdrażana zrównoważona mobilność. Problem dotyczy na przykład projektowania otoczenia pasażerskiej infrastruktury kolejowej niewystarczająco wpiętej w strukturę miasta - długa ścieżka dojścia do przystanku, niewygodne przesiadki. Większą rolę odgrywają tutaj projektanci drogowi. Geneza problemu wynika z „przyzwyczajenia i wyuczenia” projektowania dróg o wysokich parametrach technicznych bez uwzględnienia zurbanizowanego kontekstu otoczenia¹. Na terenach miejskich obszarów funkcjonalnych brakuje kultury projektowania dróg o charakterze miejskim. Dotyczy to głównie geometrii skrzyżowań, liczby przejść dla pieszych, bezwzględnego wydzielenia pasów do skrętu w prawo kosztem przestrzeni pieszej/rowerowej oraz likwidacji/ braku miejsca na zieleni wysoką (projektowanie towarzyszącej infrastruktury technicznej uniemożliwiającej lokalizację zieleni wysokiej).

Wsparcie powinno odbywać się głównie poprzez cykl szkoleń organizowanych w porozumieniu z stowarzyszeniami/organizacjami branżowymi z zakresu projektowania infrastruktury komunikacyjnej.

Rysunek 47 Elementy wsparcia dedykowanego dla projektantów



Źródło: opracowanie własne.

¹ Projektowanie dróg i skrzyżowań o charakterze szybkiego ruchu charakterystycznych dla obszarów pozamiejskich – projektowanie z punktu widzenia samochodów, bez uwzględnienia kosztów środowiskowych (zanieczyszczenia, hałas, krajobraz) oraz bez uwzględnienia walorów użytkowych i priorytetu dla innych uczestników pasa drogowego.

5.3. WSPARCIE DLA ODBIORCÓW W REALIZACJI SUMP (OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH MIAST)

Obecne rozwiązania stosowane w wielu jednostkach samorządu terytorialnego przenosząca na podmioty zewnętrzne odpowiedzialność za przygotowanie dokumentu SUMP wysokiej jakości, wobec słabości rynku wykonawców, okazały się mało skuteczne. Wobec tego warto zaangażować w większym stopniu kadry urzędów w przygotowywanie dokumentu SUMP, tak by identyfikowały się z projektem i w razie potrzeby były w stanie przeprowadzić proces aktualizacji opracowania samodzielnie. Rekomenduje się w tym celu dofinansowanie w ramach przygotowania SUMP wewnętrznych zespołów Odbiorców. Dzięki temu np. pracownicy urzędów otrzymają dodatkowy - finansowy czynnik motywacyjny skłaniający do podejmowania dodatkowego wysiłku do przygotowania i realizacji projektu. Rozwiązanie to należy traktować jako preferowany sposób przygotowania SUMP mający na celu wzmocnienie kadr urzędów – ich kompetencji i wiedzy.

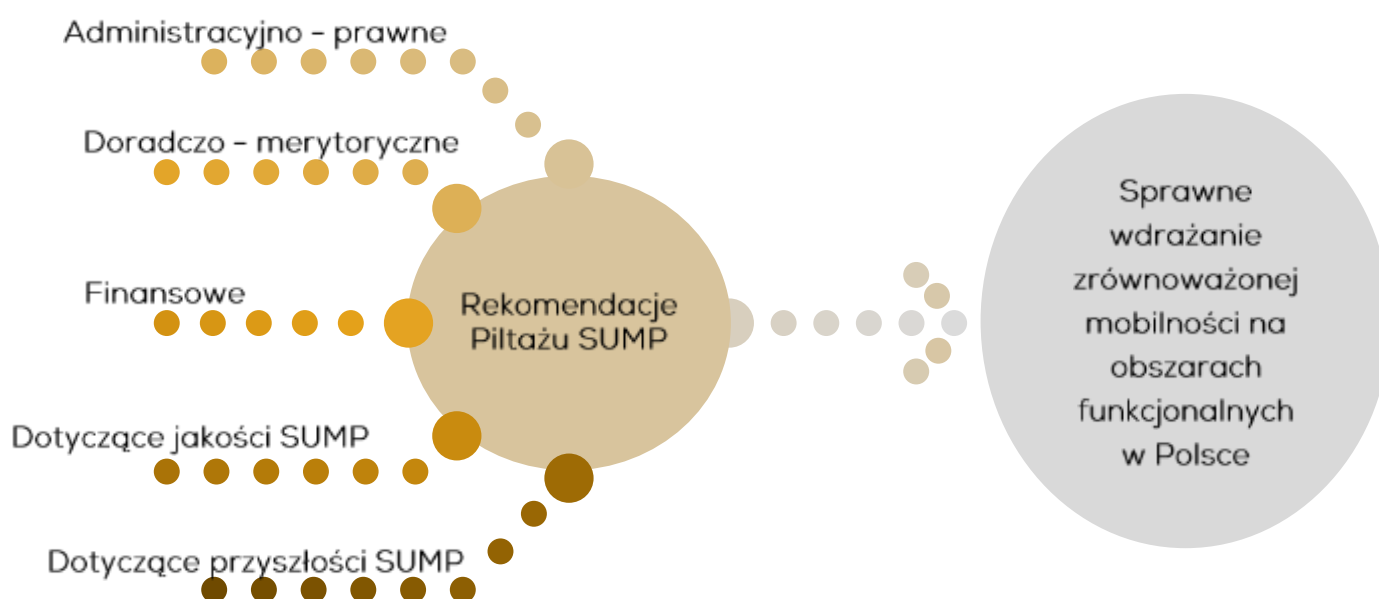
Czynnikiem skłaniającym obszary miejskie do przygotowania dokumentu i wdrażania SUMP mogą być również środki finansowe. Rekomenduje się zaprojektowanie mechanizmu uzależniającego dofinansowanie realizacji projektów zapisanych w ramach SUMP ze środków unijnych od oceny merytorycznej dokumentu. Zwiększeniem motywacji dla miast małych i średnich do przygotowania SUMP mogłyby być np. dodatkowe punkty otrzymywane w naborach konkursowych na projekty finansowane ze środków unijnych.

Problemy systemowe, związane m.in. z: integracją taryfową, sprawnym zarządzaniem obszarem aglomeracyjnym, z kosztami i skutkami zmian dokumentów strategicznych i planistycznych takich jak np. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (plan ogólny) oraz miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego warto rozwiązać na szczeblu krajowym, po uprzednio przeprowadzonym procesie konsultacyjnym z interesariuszami. Są to powtarzalne w miejskich obszarach funkcjonalnych problemy, na których skupia się wiele SUMP w swojej metodyce, jednak są one zakorzenione w niedostatku lub niewłaściwych zapisach ustaw i rozporządzeń. Ich rozwiązanie na szczeblu krajowym pozwoliłoby skupiać się w przyszłych SUMP na bardziej zindywidualizowanych problemach poszczególnych obszarów funkcjonalnych.

6. REKOMENDACJE, W TYM REKOMENDACJE HORYZONTALNE

W odpowiedzi na zdiagnozowane problemy (por. część 2.2) związane z realizacją Pilotażu, sformułowane zostały rekomendacje odnoszące się do idei SUMP i sposobu jej wdrażania w Polsce. Rekomendacje podzielono na 6 obszarów tematycznych, co pozwoliło na uwypuklenie możliwych rozwiązań do wdrożenia (por. Rysunek 48).

Rysunek 48 Rekomendacje wynikające z przeprowadzonego Pilotażu SUMP



6.1. REKOMENDACJE HORYZONTALNE O CHARAKTERZE ADMINISTRACYJNO-PRAWNYM

1. Stworzenie ram prawnych dla SUMP

Kluczowym problemem przy przygotowaniu SUMP było określenie jego podstaw w polskim systemie prawnym i podstawowych założeń. Istotnym elementem sprzyjającym popularyzacji i wzrostowi znaczenia zagadnienia SUMP byłaby więc uchwalona dedykowana ustawa i rozporządzenie określające zakres tematyczny dokumentu, wskazanie jego obligatoryjnych i dodatkowych elementów, zdefiniowanie sposobu jego uchwalania. Działanie to pozwoliłoby na uniknięcie problemów interpretacyjnych przy implementowaniu do SUMP innych przepisów dotyczących rozwoju strategicznego i pozwalałoby na zuniifikowanie założeń dotyczących projektowania dokumentu SUMP.

2. Zintegrowanie systemu zarządzania obszarem aglomeracyjnym

W odpowiedzi na pojawiające się problemy związane z niedostateczną współpracą w obrębie partnerstw samorządowych oraz współpracy z podmiotami krajowymi (np. GDDKiA - rozbieżność podejmowanych działań w zakresie inwestycji i ich oddziaływania na mobilność), niesprzyjające podejmowaniu wspólnych

działań (realizacji celów) na rzecz zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. Rekomenduje się zaprojektowanie i podjęcie działań na szczeblu rządowym ukierunkowanych na powstanie zintegrowanego systemu zarządzania obszarem aglomeracyjnym. Konieczne jest wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za kształtowanie planowania strategicznego uwzględniającego kwestie transportowe (kompleksowe planowanie infrastruktury transportowej bez efektu wykluczenia działań inwestycyjnych – inwestycje miejskie, powiatowe, wojewódzkie, krajowe), planowania przestrzennego, określenie zależności pomiędzy podmiotami i ich zakresu kompetencyjnego. Postuluje się powstanie jednolitych struktur zarządczych w obrębie aglomeracji, pozwalających na demokratyczne zarządzanie rozwojem na danym terenie niezależnie od lokalnych antagonizmów politycznych.

3. Zintegrowanie systemów transportowych

W trakcie realizacji projektu zwrócono uwagę na tożsame problemy wielu Odbiorców z zintegrowaniem systemów transportowych, szczególnie na obszarach aglomeracyjnych. W pierwszej kolejności rekomenduje się zaprojektowanie i podjęcie na szczeblu rządowym działań związanych z określeniem podmiotów odpowiedzialnych za prowadzenie polityki transportowej na obszarze aglomeracyjnym. Warto wprowadzić regulacje określające sposób współfinansowania komunikacji publicznej przez różne szczeble samorządu terytorialnego. Aspektem, który wymaga również podjęcia odgórnych działań jest ujednoczenie ulg ustawowych przysługujących poszczególnym grupom społecznym, systemu pomocy w zakresie finansowania przewozów autobusowych (uwzględnienie przynajmniej przewozów realizowanych transportem miejskim poza granicami miasta rdzenia), tak by możliwa była pełna integracja taryf komunikacji miejskiej i transportu aglomeracyjnego/regionalnego.

4. Wdrażanie koncepcji TOD (*Transit Oriented Development*) oraz koncepcji miast 15-minutowych w programach krajowych oraz aktach prawnych

Zwracając uwagę na zagadnienia zrównoważonej mobilności w obszarach miejskich (ale również wiejskich) postuluje się ukierunkowanie działań w celu wdrażania zmian w krajowych politykach oraz aktach prawnych (głównie ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) w zakresie koncepcji TOD i miasta 15-minutowego. Tylko długofalowe działanie pozwoli na harmonijne planowanie przestrzeni z dobrym dostępem do komunikacji zbiorowej. W przyszłości, wpłynie również na zmniejszenie problemu wskazywania niezgodności dokumentów lokalnych z założeniami zrównoważonej mobilności oraz ułatwi wdrażanie projektów promujących efektywne ekonomicznie i technicznie rozwiązania transportowe.

5. Stabilizacja systemu planowania strategicznego

Istotnym problemem, który uwidocznił się przy okazji realizacji Pilotażu jest planowanie strategiczne oparte na zakresach czasowych perspektyw finansowych UE, bez uwzględniania szerszej perspektywy. Jednocześnie powstaje szereg dokumentów, które w głównej mierze ukierunkowane są na możliwość pozyskania środków unijnych. Wobec tego rekomenduje się kształtowanie systemu planowania strategicznego opartego na długofalowym, szerszym niż perspektywa finansowa UE zakładaniu priorytetów rozwojowych i ich konsekwentnym realizowaniu.

Postuluje się również o niewprowadzanie obligatoryjności przygotowywania wszystkich dokumentów strategicznych dotyczących poszczególnych zakresów tematycznych. Większa dobrowolność w przygotowywaniu dokumentów służyć będzie koncentracji na wartości merytorycznej powstających opracowań oraz sprzyjać będzie urealnieniu wskazanych tam działań przy uwzględnieniu możliwości realizacyjnych samorządów.

6. Wprowadzenie rozwiązań systemowych w planowaniu strategicznym i przestrzennym związanych z procesem wdrażania SUMP

Zagadnienie zrównoważonej mobilności miejskiej w sposób płynny łączy się z tematem planowania strategicznego oraz przestrzennego. W przypadku wykazania niezgodności i zmian kierunkowych w dokumentach strategicznych i planistycznych porządkujących przestrzeń i ułatwiających kształtowanie bardziej zwartych, kompaktowych miast rekomenduje się wprowadzenie systemowych rozwiązań, jeśli nastąpi obniżenie wartości nieruchomości w wyniku dokonywanych zmian (potencjalne odszkodowania). Biorąc pod uwagę obawy samorządów związane z ich możliwościami finansowymi, wprowadzenie systemowych rozwiązań w zakresie źródeł finansowania odszkodowań byłoby elementem sprzyjającym poprawie planowania przestrzennego na obszarach miejskich/wiejskich, w tym szczególnie istotnego kontinuum miejsko-wiejskiego.

7. Kompleksowe projekty, w tym pilotażowe – łączenie komponentu merytorycznego wraz z komponentem finansowym

W przypadku planowania realizacji projektów związanych z przygotowaniem dokumentów strategicznych oprócz bardzo istotnego komponentu wsparcia doradczego należy uwzględniać również wsparcie finansowe w zakresie realizacji niektórych projektów wskazanych w SUMP (np. projekty pilotażowe), pozwalające Odbiorcom na przeprowadzenie całego procesu planistyczno-realizacyjnego. Dzięki takiemu rozwiązaniu miasta/obszary funkcjonalne będą chętniej uczestniczyć w projektach i ryzyko wycofania się z udziału w nich będzie mniejsze, co sprzyjać będzie efektywności wydatkowania środków publicznych.

6.2. REKOMENDACJE ZWIĄZANE ZE WSPARCIEM DORADCZYM - MERYTORYCZNYM

1. Kontynuacja wsparcia doradczego dla miast/obszarów funkcjonalnych

Z uwagi na potrzebę przygotowania dokumentów o wysokiej wartości merytorycznej rekomenduje się kontynuację wsparcia doradczego w zakresie działalności Centrum Kompetencji SUMP oraz biorąc pod uwagę istotność idei SUMP zainteresowanych przygotowaniem dokumentu (proponowane dołączenie wszystkich miast powyżej 50 tys. mieszkańców).

2. Dodatkowe wsparcie szkoleniowe dla innych interesariuszy (np. projektantów, zarządców dróg)

Istotą idei SUMP jest kształtowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, przy stosowaniu rozwiązań wspierających inne środki transportu niż indywidualny transport samochodowy. W tym celu rekomenduje się prowadzenie wsparcia szkoleniowego dla innych niż Odbiorcy podmiotów, którzy działają w obszarze szeroko rozumianej mobilności. Jednostki publiczne czy firmy prywatne powinny otrzymać wiedzę na temat tematyki SUMP i praktycznych rozwiązań, które można wprowadzić np. projektowanie dróg, uspokojenie ruchu, poprawa komfortu użytkowania przestrzeni przez pieszych. Uczestnicy w czasie spotkań warsztatowych poznawaliby podstawy wybranych zagadnień wraz z przykładami ich implementacji oraz osiągniętymi efektami.

3. Podnoszenie kompetencji osób przygotowujących oraz weryfikujących SUMP

Wyniki Pilotażu pokazały, iż większość samorządów decyduje się na outsourcing przygotowania dokumentu SUMP. Część podmiotów prywatnych planujących wykonywać zlecenia na plany mobilności,

nie posiada pełnej wiedzy i doświadczenia we wskazanym zakresie tematycznym. Przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego nie dysponują praktyką związaną z przygotowaniem i realizacją SUMP. Również jednostki weryfikujące poprawność oraz merytorykę sporządzonych dokumentów (np. CUPT), ze względu na nowe podejście do planowania mobilności, nie posiadają wystarczającej wiedzy w tym zakresie. Odpowiedzią na zidentyfikowany problem mogą być szkolenia dla Wykonawców, Odbiorców SUMP oraz zespołów weryfikujących dokumenty, w ramach których, eksperci dzieliliby się zarówno teoretyczną jak i praktyczną wiedzą.

4. Większa elastyczność współpracy, łącząca formy zdalne i stacjonarne

Pandemia COVID-19 pokazała, że w ramach prac przygotowawczych SUMP należy podchodzić elastycznie do realizacji projektu. Dla części grup interesariuszy wygodniejszą formą kontaktu były spotkania zdalne, inni preferują kontakt bezpośredni – osobisty. Ponadto, ze względu na specyfikę dokumentu oraz iteracyjny charakter przygotowania, wdrożona i rozpowszechniana powinna zostać większa elastyczność w zakresie jego realizacji – sposobu zarządzania projektem (techniki zwinne, np. Agile). Wobec tego rekomenduje się prowadzenie prac nad SUMP w sposób elastyczny uwzględniający potrzeby różnych Odbiorców.

6.3. REKOMENDACJE O CHARAKTERZE FINANSOWYM

1. Większy nacisk na zapewnienie finansowania działań operacyjnych przez beneficjentów, zamiast zapewniania znacznego wkładu własnego

Dokonując oceny SUMP oraz wyłaniając projekty do dofinansowania należy zwrócić szczególną uwagę, by planowane działania komplementarne o charakterze operacyjnym miały zapewnione finansowanie. Biorąc pod uwagę sytuację finansową jednostek samorządu terytorialnego oraz skutki pandemii COVID-19, a także brak możliwości uznawania wydatków operacyjnych za kwalifikowalne w projektach unijnych, postuluje się o jak największe skierowanie środków własnych samorządów na bieżące finansowanie transportu publicznego. Aby to osiągnąć, rekomenduje się więc maksymalne możliwe zwiększanie poziomu dofinansowania inwestycyjnego ze środków unijnych, co umożliwi „zwolnienie” środków samorządowych na finansowanie operacyjne.

2. Zwiększenie motywacji dla miast małych i średnich do przygotowania SUMP przez dodatkowe punkty (kryteria) w naborach

Z uwagi na nieobligatoryjność narzędzia SUMP (poza miastami wojewódzkimi oraz węzłami TEN-T), a biorąc pod uwagę jego strategiczne znaczenie dla kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej warto upowszechnić tę formę planowania działań również wśród małych i średnich miast. Czynnikiem zwiększającym motywację do przygotowania SUMP mogłyby być dodatkowe punkty przyznawane w ramach konkursów na otrzymanie środków unijnych na realizację projektów wskazanych w dokumentach. Podobne rozwiązanie było już stosowane w obecnej perspektywie finansowej w przypadku programów rewitalizacji, gdzie wpisany w dokumencie projekt do realizacji otrzymywał dodatkowe punkty w naborach w ramach np. Regionalnych Programów Operacyjnych. Należy także zaznaczyć, że dokumenty SUMP będą podlegały ocenie przez odpowiednie instytucje i również od nich może zależeć możliwość otrzymania dofinansowania.

3. Dofinansowanie w ramach przygotowania SUMP również wewnętrznych zespołów Odbiorców – na równi z kosztami Wykonawców zewnętrznych, a nawet jako rozwiązanie preferowane

Tak jak wspomniano, obecne rozwiązania stosowane w wielu jednostkach samorządu terytorialnego przenoszące na podmioty zewnętrzne odpowiedzialność za przygotowanie dokumentu SUMP wysokiej jakości, wobec słabości rynku wykonawców, okazały się mało skuteczne. Wobec tego warto zaangażować w większym stopniu kadry urzędów w przygotowywanie dokumentu SUMP, tak by identyfikowały się z projektem i w razie potrzeby były w stanie przeprowadzić proces aktualizacji opracowania samodzielnie. Rekomenduje się w tym celu dofinansowanie w ramach przygotowania SUMP wewnętrznych zespołów Odbiorców. Dzięki temu np. pracownicy urzędów otrzymają dodatkowy - finansowy czynnik motywacyjny skłaniający do podejmowania dodatkowego wysiłku do przygotowania i realizacji projektu. Rozwiązanie to należy traktować jako preferowany sposób przygotowania SUMP mający na celu wzmocnienie kadr urzędów – ich kompetencji i wiedzy.

6.4. REKOMENDACJE DOTYCZĄCE JAKOŚCI DOKUMENTÓW SUMP

Aktualizacja systemu zasad oceny SUMP + wymaganie od Wykonawcy SUMP uzyskania przez dokument określonej oceny

Trudności w prowadzeniu Pilotażu związane były m.in. z brakiem przyjętego na poziomie krajowym systemu oceny SUMP. Niepewność co do potencjalnego systemu oceny była jednym z czynników hamującym pracę wielu Odbiorców i utrudnieniem dla Doradców (dotyczy to głównie zakresu Opisu Przedmiotu Zamówienia). Podkreślić jednak należy, że podstawą Pilotażu był komunikat Komisji Europejskiej z 2013 roku – który w ramach prac był wskazywany Odbiorcom. Z tego powodu postuluje się o aktualizację krajowych zasad oceny dokumentu SUMP, tak aby uwzględnił również nowy komunikat Komisji Europejskiej z 2023 roku, co pozwoli na dostosowanie się do wskazanych kryteriów samorządom przygotowującym opracowanie.

W ramach dalszego rozwoju i doskonalenia systemu oceny należałoby rozważyć przyznawanie minimalnej punktacji w celu dbałości o wysoką jakość merytoryczną dokumentów strategicznych. Ocena oprócz części opisowej polegałaby na wskazaniu minimalnej liczby punktów, których uzyskanie gwarantowałoby ich akceptację/ zatwierdzenie przez podmiot dokonujący ocenę. Wdrożenie hybrydowej oceny dokumentów pozwoliłoby z jednej strony na wskazanie słabości i braków w zakresie merytorycznym, z drugiej pozwoliłoby na weryfikację wszystkich obligatoryjnych elementów. W ten sposób samorządy oraz wykonawcy otrzymaliby kompleksową odpowiedź zwrotną w zakresie dokumentu.

6.5. REKOMENDACJE DOTYCZĄCE PRZYSZŁOŚCI SUMP

1. Utrzymanie SUMP na kolejną perspektywę wraz z oceną wdrażania poprzednich SUMP

Samorządy przystępując do Pilotażu SUMP wyrażały obawę co do ciągłości planowania strategicznego w tym zakresie i wsparcia ich poprzez ten instrument również w dłuższej perspektywie czasowej. Postuluje się więc utrzymanie procesu wsparcia SUMP i nadania im znaczenia również w zakładanej perspektywie finansowej 2027+. Istotnym elementem, który powinien być każdorazowo weryfikowany, szczególnie przy przyznawaniu środków finansowych jest ocena wdrażania SUMP w poprzednim okresie. Takie działanie będzie miało na celu wyeliminowanie sytuacji przygotowywania dokumentu jedynie w celu pozyskania środków zewnętrznych, lecz wspierać będzie podmioty realizujące kompleksowy program przemian w zakresie mobilności miejskiej.

2. Ocena procesu SUMP, a nie tylko dokumentu

Miasta w procesie przygotowania się do realizacji dokumentu SUMP wykonały ogromną pracę, związaną m.in. z zawieraniem porozumień międzygminnych, tworzeniem zespołów roboczych, odbyciem wizyt doradców i spotkań z władzami miast, prezentacją dokonań i zamierzeń. Ocenianie zaangażowania Odbiorców w SUMP w kolejnych perspektywach powinna odbywać się więc nie tylko z perspektywy wykonanego dokumentów, ale też przeprowadzonego procesu - wzorem np. misji EBI czy Banku Światowego.

7. ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1. Generyczny Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ) oraz elementy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP, Plan) – wersja 2

Załącznik 2. Formularz oceny SUMP – propozycja bardziej rygorystycznych kryteriów oceny v.1, nie skierowany do wdrożenia

Załącznik 3. Formularz oceny SUMP – propozycja mniej rygorystycznych kryteriów oceny v.1, nie skierowany do wdrożenia.