

# PROJEKT PILOTAŻ SUMP

wsparcie Planów Zrównoważonej Mobilności (SUMP)  
archiwum

## Spis treści

Spis treści.....	1
1 O projekcie .....	3
1.1 Cel projektu .....	3
1.2 Wykonawca i doradcy .....	3
1.3 Odbiorcy .....	6
1.1. Pakiety wsparcia.....	7
1.3.1 Pakiet podstawowy .....	7
1.3.2 Pakiet dodatkowy.....	8
2 O zrównoważonej mobilności .....	9
2.1 Czym jest plan mobilności (SUMP)? .....	9
2.2 Jakie są podstawowe cele planu mobilności? .....	9
2.3 Jak przygotować dobry plan mobilności?.....	9
2.4 Zrównoważona mobilność.....	11
2.4.1 Dlaczego mówicie o mobilności? Czy nie prościej jest używać słowa transport? .....	11
2.4.2 Czy koncepcja mobilności sprawdza się w polskich warunkach?.....	12
2.4.3 Czy ta zmiana podejścia ma jakieś podstawy naukowe? .....	13
2.4.4 Na czym powinna polegać polityka zrównoważonej mobilności? .....	14
2.5 Zapewnienie niedyskryminacji i równości szans w SUMP.....	16
2.5.1 Akty prawne i dokumenty .....	16
2.5.2 Otoczenie instytucjonalne.....	17
2.5.3 Praktyczne rady dla odbiorców, czyli jak uwzględniać perspektywę grup potencjalnie dyskryminowanych w SUMP .....	17
2.5.4 Więcej informacji.....	19
3 Dla odbiorców .....	20
3.1 Organizacja projektu .....	20
3.2 System oceny Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. SUMP) - Formularz oceny FEnIKS 2021-2027 .....	20
3.3 Archiwum wydarzeń i materiałów.....	21
3.3.1 Konferencja podsumowująca 1 część Pilotażu SUMP .....	21
3.3.2 Warsztaty: Jak skutecznie przygotować SUMP? Pierwsze doświadczenia.....	23
3.3.3 Warsztaty: Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP .....	25
3.3.1 Warsztaty: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością.....	26
3.3.2 Warsztaty: Planowanie przestrzenne w procesie przygotowania SUMP .....	28
3.3.3 Warsztaty: Definiowania i oceny scenariuszy SUMP – Budowa logiki zmiany / interwencji.....	29

3.3.4	Warsztaty: SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową .....	30
3.3.5	Warsztaty: Skuteczna partycypacja społeczna w SUMP .....	31
3.3.6	Warsztaty: Konkretyzacja metodyki analitycznej SUMP .....	32
3.3.7	Warsztaty: Współpraca międzysamorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego .....	33
3.3.8	Warsztaty: Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko SUMP (SOOŚ) .....	34
3.3.9	Generyczny OPZ na SUMP .....	35
1.1.	FAQ .....	36
3.4	Spis załączników .....	46

# 1 O projekcie

## 1.1 Cel projektu

Celem projektu jest wsparcie miast i obszarów funkcjonalnych w przygotowaniu i aktualizacji SUMP. Dzięki sfinansowanej ze środków UE pomocy zespołu ekspertów z wieloletnim doświadczeniem w zakresie tworzenia planów mobilności, gospodarki przestrzennej, ekonomii, inżynierii transportu, badań marketingowych komunikacji miejskiej, i wielu innych. Nabór podstawowy do projektu prowadzony był w 2018 r., uzupełniający w 2021 r. i w ich wyniku zgłosiło się ponad 30 samorządów i ich stowarzyszeń, które stały się bezpośrednimi Odbiorcami wsparcia. Dzięki naszej stronie internetowej efekty projektu trafiają również do pozostałych samorządów – zachęcamy w ten sposób do skorzystania z bezpłatnej informacji i pomocy w kompleksowych działaniach związanych z kształtowaniem mobilności miejskiej.

## 1.2 Wykonawca i doradcy

Wykonawcą projektu wyłonionym w drodze przetargu nieograniczonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych jest konsorcjum firm International Management Services sp. z o.o. z Krakowa i Wolański sp. z o.o. z Warszawy – wiodących polskich firm doradczych w zakresie ekonomiki transportu.



### **Michał Wolański – Doradca Kluczowy – Kierownik Projektu**

Prezes zarządu firmy Wolański sp. z o.o. oraz adiunkt w Instytucie Infrastruktury, Transportu i Mobilności SGH w Warszawie. Przebywał na stypendiach i stażach m.in. w University of Leeds, University of Sydney oraz Westfälische priorytetowej POLiŚ 2014-2020 oraz przygotowania SUMP dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego, a także jest konsultantem Banku Światowego.



### **Marcin Gromadzki – Doradca Kluczowy z zakresu planowania transportu**

Prezes firmy Public Transport Consulting, której główną sferą aktywności jest badanie i planowanie sieci publicznego transportu zbiorowego. Ekonomista, projektant systemów publicznego transportu zbiorowego i zarazem pasjonat w tej dziedzinie. Jest jednym z najpopularniejszych autorów planów transportowych wymaganych ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych dokumentów strategicznych dla publicznego transportu zbiorowego – ma ich w swoim dorobku kilkadziesiąt. W 2006 r. (mając 34 lata), Marcin Gromadzki został odznaczony orderem „Zasłużony dla komunikacji miejskiej”, nadawanym przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, stając się najmłodszą w historii osobą wyróżnioną tym odznaczeniem.



### **Marcin Wołek – Doradca Kluczowy z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego**

Profesor w Katedrze Rynku Transportowego na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego. Od ponad 20 lat jest radnym miasta Gdyni, w tej kadencji pełniąc funkcję wiceprzewodniczącego Rady Miasta. Jest współautorem koncepcji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, a także wielu opracowań z dziedziny transportu miejskiego i kolejowego, w tym planów mobilności miejskiej w Polsce i na Ukrainie. Posiada bogate doświadczenie w koordynacji i realizacji międzynarodowych projektów badawczych dedykowanych zrównoważonej mobilności miejskiej i elektromobilności w ramach 7 Programu Ramowego (CIVITAS DYN@MO, TIDE), Interreg Central Europe (TROLLEY) i Horyzont 2020 (ELIPTIC, TROLLEY 2.0).



### **Zuzanna Kłós-Adamkiewicz – Doradca Kluczowy z zakresu ekonomiki transportu**

Pracuje w Katedrze Zarządzania Transportem w Instytucie Zarządzania na Wydziale Ekonomii, Finansów i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego. Jest kierownikiem Laboratorium Badań nad Transportem i Zrównoważoną Mobilnością TransLab funkcjonującym na Wydziale. Członek zespołu konsultacyjnego projektu Szczecińskiego Roweru Miejskiego. Wśród wybranych aktywności można wyróżnić pełnienie roli koordynatora zespołu przygotowującego „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego miasta Szczecin w latach 2014-2025”, koordynowanie międzynarodowego projektu ADVANCE dotyczącego Audytu i certyfikacji zrównoważonych planów mobilności miejskiej realizowanego we współpracy z Urzędem Miasta Szczecin oraz koordynację projektu MITRA dotyczącego rozwiązań transportowych przy wykorzystaniu rowerów elektrycznych.



### **Michał Babicki – Doradca z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego – Sekretarz Projektu**

Kierownik projektów w firmie Wolański sp. z o. o., absolwent podyplomowych studiów zarządzania projektami SGH oraz Międzywydziałowych Studiów Gospodarki Przestrzennej SGGW (specjalizacja: planowanie przestrzenne). Posiada praktykę samorządową w zakresie planowania przestrzennego, rewitalizacji i przygotowania inwestycji, w tym inwestycji z zakresu zrównoważonego rozwoju. Autor dokumentów i analiz planistycznych – problemowych z zakresu planowania przestrzennego, rewitalizacji, inwestycji transportowych. Opiekun projektu koncepcji strategicznej dla zagospodarowania poeksploatacyjnego nowego kompleksu wydobywczo – energetycznego Gubin, członek zespołu Planu Zagospodarowania Województwa Lubuskiego wraz z jego obszarami funkcjonalnymi. Członek Towarzystwa Urbanistów Polskich oraz autor publikacji.



### **Mirosław Czerliński – Doradca z zakresu planowania transportu**

Kierownik projektów w firmie Wolański sp. z o. o. oraz asystent w Zespole Sterowania Ruchem Drogowym na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej. Brał udział w projektowaniu i wdrażaniu inteligentnych systemów transportowych, w tym systemów sterowania ruchem, m.in. w Bielsku-Białej, Bydgoszczy, Łodzi i Olsztynie. Realizował projekt ewaluacyjny VI osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020, implementacji koncepcji Smart City w krajach Grupy Wyszehradzkiej oraz analizę wpływu Covid-19 na transport publiczny w miastach. Autor programu specjalności Zrównoważona Mobilność Miejska studiów magisterskich na Wydziale Transportu PW.



### **Mariusz Szubra – Doradca z zakresu ekonomiki transportu**

Prezes zarządu firmy doradczej International Management Services sp. z o.o. Ekspert z zakresu zarządzania, studiów wykonalności, analiz finansowych i ekonomicznych oraz wykorzystania modeli symulacyjnych w analizach projektów biznesowych. Ma szerokie doświadczenie w realizacji projektów doradczych dla jednostek samorządu terytorialnego oraz spółek komunalnych. Kluczowe dokonania doradcze Mariusza Szubry dotyczą projektów z sektora transportu publicznego oraz gospodarki odpadami komunalnymi. Doświadczenie zawodowe zdobył na stanowiskach menadżerskich oraz jako członek i przewodniczący licznych rad nadzorczych w podmiotach publicznych i prywatnych.



### **Karolina Orcholska – Doradca z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego**

Absolwentka Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska oraz Wydziału Zarządzania i Ekonomii Politechniki Gdańskiej. Ukończyła także studia doktoranckie na Katedrze Rynków Transportowych na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego. Posiada praktykę samorządową w zakresie planowania zrównoważonej mobilności, transportu, procesów inwestycyjnych oraz zagospodarowania przestrzennego. Posiada doświadczenie w kierowaniu projektami europejskimi o tematyce transportowej, w tym CitiMobileNet (URBACT), Park4SUMP (Horizon 2020) i RiConnect (URBACT). Wśród wybranych aktywności wyróżnić można pełnienie roli koordynatora zespołu, który opracował „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gdańska 2030” oraz zespołu odpowiedzialnego za część diagnostyczną „Planu Zrównoważonej Mobilności dla OMGGŚ”.

### 1.3 Odbiorcy

#### Gminy miejsko-wiejskie

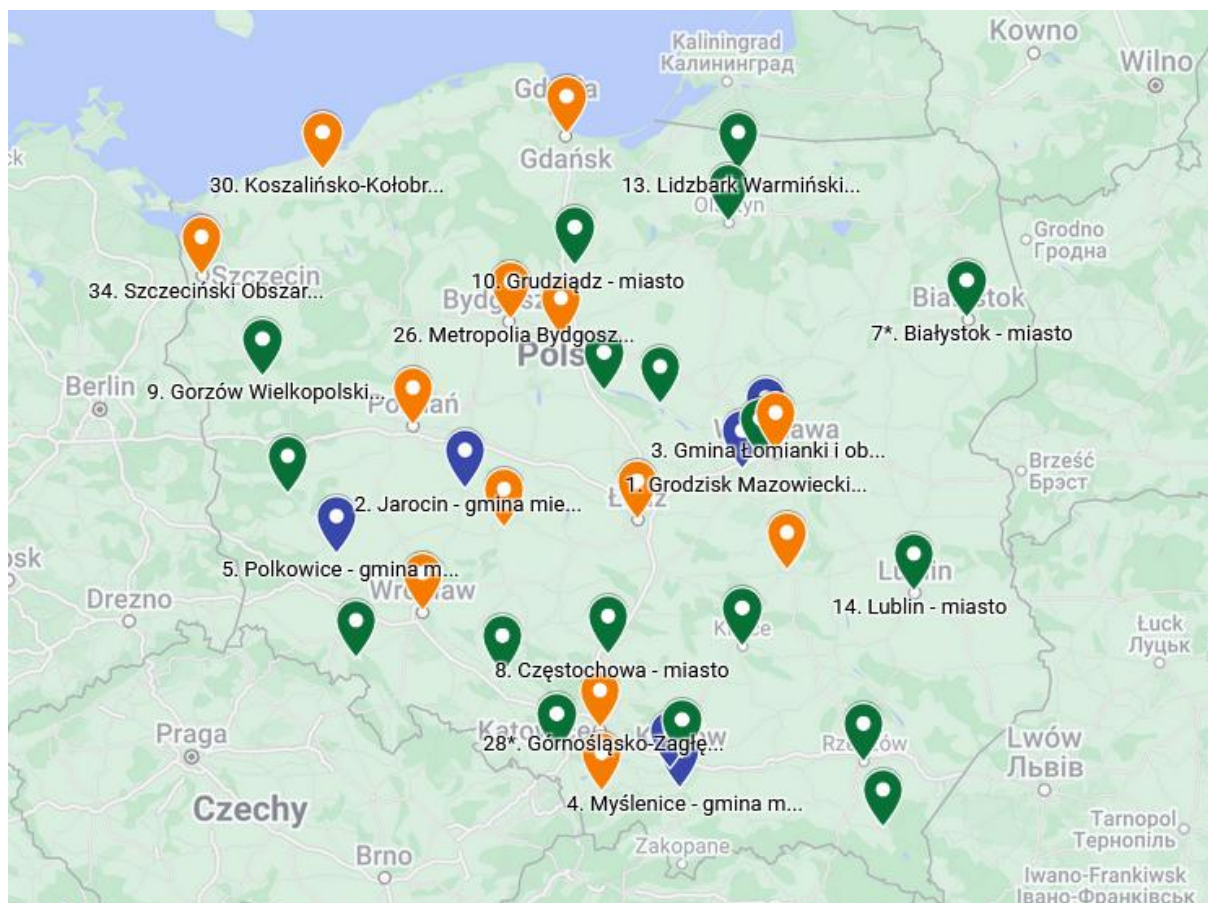
- Grodzisk Mazowiecki,
- Jarocin, Łomianki (obszar Warszawa Zachód),
- Myślenice,
- Polkowice,
- Skawina

#### Gminy miejskie

- Białystok\*,
  - Częstochowa,
  - Gorzów Wielkopolski,
  - Grudziądz,
  - Kielce,
  - Kraków,
  - Lidzbark Warmiński,
  - Lublin,
  - Olsztyn,
  - Opole,
  - Piastów,
  - Płock,
  - Rybnik,
  - Rzeszów,
  - Sanok,
  - Wałbrzych,
  - Włocławek,
  - Zielona Góra
- \* – obszary objęte wsparciem realizowanym wspólnie z JASPERS

#### Miejskie obszary funkcjonalne

- Aglomeracja Beskidzka,
- Metropolia Bydgoszcz,
- Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot\*,
- Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia\*,
- Aglomeracja Kalisko-Ostrowska,
- Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny,
- Łódzki Obszar Metropolitalny,
- Metropolia Poznań,
- Radomski Obszar Funkcjonalny,
- Szczeciński Obszar Metropolitalny,
- Miejski Obszar Funkcjonalny Torunia,
- Region Warszawski Stołeczny,
- Wrocławski Obszar Funkcjonalny



## 1.1. Pakiety wsparcia

Elementem współpracy z Odbiorcami w etapie IV są wypracowane dedykowane pakiety wsparcia, które opierają się na:

- pakiecie podstawowym – przysługującym wszystkim Odbiorcom, biorącym udział w etapie IV, opartym na bezpośrednim wsparciu Odbiorców w procesie przygotowania / aktualizacji SUMP;
- pakiecie dodatkowym – przysługującym Odbiorcom w zależności od możliwości budżetowych projektu i m.in. od potrzeb przez nich zgłaszanych, indywidualnej oceny dokonywanej przez Zamawiającego z wykorzystaniem rekomendacji Wykonawcy.

### 1.3.1 Pakiet podstawowy

Dedykowany zakres wsparcia w pakiecie podstawowym obejmuje model w postaci „inżyniera kontraktu”. Model ten obejmuje odpowiednio do przyjętego modelu wsparcia:

- nadzór nad projektem przygotowania SUMP, w tym wyspecyfikowanie i harmonogramowanie koniecznych działań;
- wyspecyfikowanie indywidualnych celów oraz metodyki dla przygotowania lub aktualizacji SUMP, biorąc pod uwagę specyfikę danego miasta (np. określenie zasadności wykorzystania analizy kosztów i korzyści, modelowania ruchu, badań ilościowych i

jakościowych, strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz wyspecyfikowanie szczegółowej ich metodyki itp.);

- pomoc w stworzeniu SIWZ na SUMP, ocenie ofert, relacjach z zewnętrznym wykonawcą SUMP, odbiorze SUMP, zaproponowanie i wyspecyfikowanie analiz potrzebnych do realizacji SUMP, do zlecenia przez Odbiorcę podmiotom zewnętrznym – np. analiz kosztów i korzyści, modelowania ruchu, oceny oddziaływania na środowisko, analiz adaptacji do zmian klimatycznych,
- bieżące konsultacje przy poszczególnych etapach pracy, przed i po ich rozpoczęciu, w tym indywidualne zaprojektowanie procesu tworzenia SUMP;
- szczegółowe wskazanie elementów SUMP do poprawy oraz ocena dokumentu po poprawie.

Ogólny zakres wsparcia w ramach pakietu podstawowego służy propagowaniu ogólnej wiedzy na temat zrównoważonej mobilności i metodyki SUMP wśród Odbiorców. Jednocześnie wypracowana wiedza będzie dystrybuowana również wśród innych podmiotów, potencjalnych beneficjentów POIiŚ i innych funduszy europejskich. Do jego elementów zaliczają się warsztaty dla wszystkich uczestników Pilotażu, strona internetowa, newslettery oraz przygotowanie generycznego OPZ na SUMP.

### 1.3.2 Pakiet dodatkowy

Pakiet dodatkowy jest zestawem działań, o realizacji których zadecyduje Zamawiający. Wśród propozycji działań znalazły się elementy wsparcia dedykowanego dla Odbiorców:

- niewielkie poprawki i uzupełnienia istniejących SUMP wspólnie z personelem Odbiorcy,
- przeprowadzenie badań lub indywidualnych warsztatów (np. dla mieszkańców, NGO, decydentów) wspomagających proces specyfikowania lub przygotowania SUMP,
- pomoc we wdrożeniu Quick-Wins – niewielkich działań mających na celu realizację idei zrównoważonej mobilności w praktyce, np. poprawa skomunikowania określonego osiedla, zmiana wyglądu i funkcji określonej ulicy (przy okazji planowania remontów), redefinicja dojazdów do danej szkoły, wprowadzenie gamifikacji jako metody promowania komunikacji publicznej, wprowadzenie kontraruchu rowerowego itp., oraz elementy wsparcia ogólnego dla wszystkich uczestników Pilotażu:
  - – broszura lub przewodnik dotyczący wdrażania SUMP,
  - – vlog z dobrych praktyk wdrażania idei zrównoważonej mobilności w Polsce.

## 2 O zrównoważonej mobilności

### 2.1 Czym jest plan mobilności (SUMP)?

SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) jest strategią długoterminową, nastawianą na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia.

Zgodnie ze stanowiskiem Komisji Europejskiej wyrażonym w Wytycznych Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, podstawowe cechy SUMP to:

- długoterminowa wizja oraz przejrzysty plan wdrożenia,
- podejście partycypacyjne,
- zbilansowany i zintegrowany rozwój wszystkich środków transportu,
- integracja pozioma i pionowa,
- ocena obecnej i przyszłej skuteczności,
- regularne monitorowanie, przegląd oraz raportowanie,
- branie pod uwagę kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu,

### 2.2 Jakie są podstawowe cele planu mobilności?

- zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do celów podróży i usług,
- poprawa stanu bezpieczeństwa,
- przyczynianie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii,
- poprawa wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów,
- pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości.

### 2.3 Jak przygotować dobry plan mobilności?

Przygotowanie dobrego SUMP-a jest wyzwaniem. Dokument ma być dla nas drogowskazem, wskazującym właściwą drogę realizacji polityki mobilności. Na podstawie dorobku projektów europejskich oraz doświadczenia Doradców biorących udział w projekcie, wypracowaliśmy 9 kluczowych czynników sukcesu planu mobilności. Czynniki te, wraz z dokładniejszym opisem, zawarto na poniższym rysunku. Po kliknięciu w kafelek rozwinięte zostanie objaśnienie danego czynnika.



- SUMP z jednej strony powinien diagnozować i wyjaśniać problemy mobilności występujące na danym obszarze, z drugiej strony wskazywać adekwatne działania i zachęcać do kształtowania wybranych zachowań komunikacyjnych, ale również określać narzędzia monitoringu stanu mobilności i przewidywać weryfikację prowadzonych działań.
- To próba zrozumienia potrzeb mieszkańców i selekcja najlepszych rozwiązań, które na nie odpowiadają – po to, by pogodzić dostępność celów podróży z minimalizacją negatywnego wpływu na szeroko pojęte środowisko. Słowa „zrozumienie” i „selekcja” wyznaczają tu dwa podstawowe wyzwania, jakim należy sprostać. Bez wątplenia plan mobilności się nie przyda, jeśli nie odpowie na specyficzne, lokalne problemy. Zrozumieniu potrzeb powinna służyć szeroka metodyka uwzględniając poznawanie zachowań transportowych – nie tylko w ujęciu ilościowym (np. pomiary ruchu i wykonanie na ich podstawie modelu ruchu), ale przede wszystkim jakościowym (określenie czynników korzystania z różnych środków transportu), umożliwiającym jednocześnie angażowanie interesariuszy oraz poznanie preferencji określonych grup użytkowników (niekoniecznie ogółu).
- Wieloaspektowe podejście wymaga odpowiednich ram czasowych – zasadniczo dobre przygotowanie SUMP w mniej niż 8 miesięcy, rozumianych jako czas dla jego wykonawcy, jest dużym wyzwaniem, zaś niektóre jego procesy muszą trwać dłużej, nawet do półtora roku – w zależności od złożoności przyjętej metodyki i wyzwań. Natomiast cały proces przygotowania i wdrażania SUMP, od określenia potencjału przez przygotowanie dokumentu, jego monitoring, wyciąganie wniosków i wprowadzanie zmian trwa lata, zakłada się zresztą ciągłe doskonalenie planu.
- SUMP powinien planować mobilność kompleksowo również w parze z planowaniem przestrzennym – dziś mówi się wręcz o takim planowaniu zabudowy miejskiej, wiążącej różne funkcje: mieszkaniowe, usługowe, biurowe, by minimalizować potencjalny czas i dystans podróży mieszkańców obszarów. Oprócz tego zaleca się m.in. premiowanie postaw sprzyjających ochronie środowiska, w tym przemieszczania się pieszo czy na rowerze.

- Wiele projektów nie jest realizowanych ze względu na brak jednoznacznie wskazanej jednostki wdrażającej lub też boryka się z chaosem organizacyjnym, wynikającym z braku wskazania lidera podejmującego decyzje. Przypisanie działań do kierowników wybranych jednostek jest konieczne, by pełny proces realizacji zadania odbył się w wyznaczonym gronie. Jest to szczególnie istotne z uwagi na fakt, że działania SUMP często obejmują zagadnienia, którymi zajmuje się wiele jednostek w mieście.
- Często podnoszoną kwestią jest brak konkretnych działań wynikających z dokumentów strategicznych. Z tego powodu SUMP powinien przyjąć formę operacyjno-strategiczną, w której dokładnie zaplanujemy działania na przynajmniej najbliższe 3 lata, a także kierunki działania na co najmniej 10 lat.
- Należy podkreślić, że plan to nie tylko diagnoza, ale przede wszystkim wybór odpowiednich środków – skutecznych i wpisujących się w długoterminową wizję rozwoju miasta. Stąd m.in. zaleca się przyjęcie planu mobilności uchwałą rady miasta oraz wcześniejsze zaangażowanie radnych w proces jego przygotowania. To zapewnia mandat legitymizujący do realizacji działań zapisanych w dokumencie.
- Z biegiem czasu zmieniają się największe wyzwania w zakresie mobilności. Kiedyś chcieliśmy maksymalizować rozwój infrastruktury drogowej, tak by każdy mógł dojechać wszędzie własnym samochodem. Przekonaliśmy się jednak, że jest to kierunek prowadzący do kongestii oraz wydłużania czasu podróży, więc w efekcie zaczęliśmy mówić o zrównoważonym transporcie w miastach. Dziś natomiast mówi się wręcz o jakości życia w miastach i optymalnym kształtowaniu mobilności.
- Dokument który spełni oczekiwania mieszkańców, musi być do „polubienia” przez nich nie tylko dzięki formie, ale również komunikatywności. Mieszkańcy powinni się z planem utożsamiać, widzieć w nim pomysł na poprawę sytuacji w mieście i aktywnie uczestniczyć we wdrażaniu rozwiązań. Uczestnictwo powinno mieć miejsce nie tylko w czasie konsultacji społecznych, ale również warsztatów realizowanych na etapach planowania i projektowania rozwiązań oraz w czasie realizacji zadań SUMP.

## 2.4 Zrównoważona mobilność

### 2.4.1 Dlaczego mówicie o mobilności? Czy nie prościej jest używać słowa transport?

Koncepcja mobilności polega nie tyle na przemieszczaniu osób, co na zapewnieniu im dostępności do celów. Dzięki temu czasami można wręcz zrezygnować z przemieszczania się i załatwić daną potrzebę lokalnie.

W ostatnich latach coraz częściej słowo „transport” zostaje zastępowane w niektórych kontekstach „mobilnością”. Wprowadzenie do aparatu pojęciowego ekonomiki transportu znanego wcześniej w słownikach terminu „mobilność” wynikało z chęci uwypuklenia w dotychczasowej teorii systemów transportowych dwóch kwestii.

Pierwsza z nich to większy nacisk na potrzeby użytkowników systemu transportowego, związane nie tylko z chęcią przemieszczania się, lecz z bardziej fundamentalną potrzebą jak najłatwiejszego dostępu do określonych usług. Potrzeba ta od dawna stanowiła fundament teorii transportu, ale w pewnym momencie zaczęła bardziej być rozumiana jako determinanta zewnętrzna niż coś co aktywnie kształtujemy.

Druga, to coraz wyraźniej artykułowane znaczenie niezmotoryzowanych sposobów przemieszczania się w celu zaspokajania tych potrzeb – wobec coraz większej dominacji i popularności motoryzacji, ale też narastania problemów z nią związanych, w tym kwestii środowiskowych, adaptacji i zapobiegania zmianom klimatu.

#### 2.4.2 Czy koncepcja mobilności sprawdza się w polskich warunkach?

Jak najbardziej, już teraz polskie miasta odnoszą sukcesy, wdrażając różne rozwiązania z zakresu zrównoważonej mobilności, doceniane przez większość mieszkańców. Do dobrych praktyk w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej występujących w Polsce zaliczyć można m.in.:

- nowoczesną inżynierię ruchu drogowego przyspieszającą ruch transportu publicznego, obniżającą oddziaływanie transportu drogowego na otoczenie i ułatwiającą korzystanie z niezmotoryzowanych środków transportu (np. przebudowy ulic w Jaworznie, budowę Woonerfów<sup>1</sup> w Łodzi, zamknięcie Placu Litewskiego w Lublinie);
- systematyczny rozwój transportu publicznego wraz z zachowaniem niskich cen biletów (np. Warszawa, Lublin, Biała Podlaska);
- budowę infrastruktury rowerowej wraz z „miękkimi” akcjami promującymi korzystanie z transportu publicznego (np. Gdańsk i akcja „Rowerowy maj”);
- budowę kolei aglomeracyjnych wraz z wielkopowierzchniową integracją taryfową (np. metropolie warszawska, gdańska i szczecińska);
- aktywne zarządzanie lokalami użytkowymi, w celu osiągnięcia odpowiedniego miksu funkcji (łódzki menedżer ulicy Piotrkowskiej, gdański menedżer Śródmieścia).

Jednocześnie jednak polskie miasta napotykają na różne bariery we wdrażaniu koncepcji zrównoważonej mobilności miejskiej, którymi jest nie tyle niezajomość dobrych praktyk światowych (choć oczywiście w skali kraju stanowi ona wyzwanie), co m.in.:<sup>2</sup>

- brak łączenia kwestii mobilności z kwestiami zagospodarowania przestrzennego;
- brak konsensusu politycznego wobec wdrażania zasady zrównoważonej mobilności;
- konieczność wykazywania pozytywnych wskaźników ekonomicznych dla inwestycji drogowych, skutkujący rozbudową przepustowości dróg;

---

<sup>1</sup> . Pojęcie pochodzi z języka holenderskiego i w wolnym tłumaczeniu oznacza “ulicę do mieszkania”. Termin dotyczy sposobu projektowania ulicy w strefie zurbanizowanej w taki sposób, aby przy zachowaniu podstawowych funkcji danej ulicy położyć szczególnie nacisk na uspokojenie ruchu.  
Więcej: [http://woonerf.dlalodzi.info/czym\\_jest\\_woonerf.html](http://woonerf.dlalodzi.info/czym_jest_woonerf.html)

<sup>2</sup> . Patrz zwłaszcza: Plan ulepszeń dla sieci Partnerskiej Inicjatywy Miast zrównoważona mobilność. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa 2019; M. Wolański i inni, Analiza podejścia badawczego i wypracowanie narzędzi oceny wpływu wsparcia w ramach VI OP POIiŚ 2014-2020. Wolański sp. z o.o. dla Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Warszawa 2018.

- jednoczesne inwestycje w infrastrukturę drogową i transport publiczny, gdzie rozbudowa dróg wpływa na zmianę liczby pasażerów transportu publicznego<sup>3</sup>;
- bariery prawne, jak np. trudności związane z integracją taryfową;
- trudności z prowadzeniem inwestycji obejmujących wyłącznie ruch pieszy i niezmotoryzowany lub uspokajanie ruchu drogowego oraz brak standardów dla takich inwestycji;
- konieczność zapewnienia finansowania bieżącego, którego znaczenie może narastać w najbliższym czasie i które może skutkować redukcją oferty przewozowej transportu publicznego.

### 2.4.3 Czy ta zmiana podejścia ma jakieś podstawy naukowe?

Ależ oczywiście. U podstaw zrównoważonej mobilności leżą prace, które wskazywały, że rozbudowa infrastruktury prowadzi do tego, że podróżujemy więcej, a niekoniecznie sprawniej. Co więcej – podróżując więcej, bardziej niszczymy środowisko, wpływamy na klimat.

Koncepcja mobilności polega na koncentracji nie na jak najlepszym przemieszczaniu osób, lecz na zapewnieniu im dostępności do celów. Dzięki temu czasami można wręcz zrezygnować z przemieszczania się i załatwić daną potrzebę lokalnie.

Myślenie „mobilnością”, a nie „transportem” wynika z coraz większego rozumienia paradoksów związanych z rozwojem systemów transportowych, takich jak badania Martina Mogridge’a, który wykazał, że rozbudowa dróg prowadzi do ich dalszego zatłoczenia, co w długim okresie doprowadza do stabilności stanu, w którym drogi są w szczycie zakorkowane<sup>4</sup>. Właściwość tę nazywa się prawem Lewisa-Mogridge’a.

Ważnym elementem badań nad nieskutecznością rozbudowy infrastruktury są również prace amerykańskiego ekonomisty Anthony’ego Downs’a, rozpoczęte jeszcze w 1962 r., kiedy to opublikował on prawo stanowiące, że na drogach ekspresowych prowadzących do miast ruch w godzinach szczytu rośnie aż do maksymalnej przepustowości, stąd właśnie rozbudowa dróg nie prowadzi wcale do ich udroźnienia<sup>5</sup>. Dalsze rozwinięcia tych badań doprowadziły do sformułowania paradoksu Downs’a-Thomsona, mówiącego że inwestycje w sieć drogową pogarszają warunki ruchu, ze względu na obniżanie atrakcyjności transportu publicznego. Kierowanie większych środków finansowych na inwestycje i utrzymanie sieci dróg i ulic powoduje, że odpowiednio mniejsze nakłady ponoszone są na rozwój i eksploatację szynowego i drogowego transportu publicznego. Prawo to dotyczy regionów, gdzie „przeważająca część ruchu w godzinach szczytu jest dokonywana wydzielonymi systemami transportu publicznego”, gdyż wówczas w dość krótkim okresie osoby te mogą wybrać transport drogowy, jeśli poprawi się jego konkurencyjność<sup>6</sup>.

W 1994 r. pracujący w Austrii włoski fizyk Cesare Marchetti – zajmujący się przede wszystkim analizą systemową, a wcześniej energetyką nuklearną – opublikował artykuł, w którym na bazie wcześniejszych prac amerykańskiego uczonego Yacova Zahaviego<sup>7</sup> oraz przykładów z całego świata, stwierdził, że budżet oraz ilość czasu przeznaczane przez osoby dojeżdżające jest stały i

<sup>3</sup> Badanie ewaluacyjne POliŚ wykazało, że w perspektywie 2007-2013 to rozbudowa dróg najsilniej wpływała na zmianę (spadek) liczby pasażerów transportu publicznego.

<sup>4</sup> A. Downs, *Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*. The Brookings Institution, Washington, 1992.

<sup>5</sup> Y. Zahavi, *Traveltime budgets and mobility in urban areas*. US Department of Transportation, Washington 1974.

<sup>6</sup> C. Marchetti, *Anthropological Invariants in Travel Behavior*. „Technological forecasting and social change” 47, 1994, s. 75-88.

<sup>7</sup> M. J. H. Mogridge, *Travel in towns: jam yesterday, jam today and jam tomorrow?* Macmillan Press, London, 1990.

wynosi średnio odpowiednio 13% dochodu oraz godzinę dziennie, zaś poprawa infrastruktury transportowej prowadzi tylko do wydłużania dystansów podróży<sup>8</sup>. Czas ten nazywany bywa stałą Marchettiego.

#### 2.4.4 Na czym powinna polegać polityka zrównoważonej mobilności?

W ramach naszego projektu zdefiniowaliśmy dziewięć najważniejszych czynników sukcesu polityki zrównoważonej mobilności. Czynniki te, wraz z dokładniejszym opisem, zawarto na poniższym rysunku. Po kliknięciu w kafelek rozwinięte zostanie objaśnienie danego czynnika.



- To podstawa polityki zrównoważonej mobilności. Cele muszą wynikać z diagnozy potrzeb i możliwości w danym mieście, a nie być „przepisanymi”, nierealistycznymi lub generycznymi celami polityki zrównoważonej mobilności na szczeblu unijnym czy państwa. Określone cele

<sup>8</sup> A. Downs, The Law of Peak-Hour Expressway Congestion. „Traffic Quarterly” 16, 1962, s. 393-409.

powinny też mieć charakter efektów, a nie nakładów – należy unikać często przedstawianej przez samorzady sytuacji, w której jako cel komunikowane są „zakup autobusów elektrycznych” czy „budowa linii tramwajowej”. Są to bardzo często spotykane środki jakie należy obrać do osiągnięcia celu, jednak dopiero odpowiednio postawiony cel pozwala ocenić, czy w danym przypadku są to środki optymalne i kompletne, budujące skuteczną i efektywną logikę interwencji.

- „Będziemy piękni i młodzi, ale nie wiemy jak dojść do tego celu” – to częsty grzech miejskich strategii rozwoju. Logika interwencji musi się opierać na realnie określonych barierach i motywatorach zachowań transportowych. Nie uwzględnia się często przy tym licznych ograniczeń w zasobach przestrzennych, środowiskowych, organizacyjnych i finansowych.
- Należy unikać celów nadmiernie pojemnych – polityka publiczna jest sztuką wyboru priorytetów, a nie tworzenia dokumentu „pasującego do każdej inwestycji”. Umieszczane w strategiach działania powinny zostać wyselekcjonowane z grona możliwych rozwiązań. Następnie po poddaniu ich ocenie będziemy w stanie określić, które najlepiej przyczynią się do rozwoju zrównoważonej mobilności naszego obszaru. Dziś często działania umieszcza się w strategiach z nastawieniem, że być może znajdą się dodatkowe środki na ich realizację. To może prowadzić do wzajemnie wykluczających się efektami inwestycji np. w sieć drogową i transport publiczny, bez świadomości wzrostu kosztu eksploatacji obu systemów transportu i braku zmian w sposobie korzystania z transportu przez mieszkańców.
- Kształtowanie mobilności miejskiej powinno iść w parze z planowaniem przestrzennym. Przykładowo, przy okazji budowy nowego osiedla mieszkaniowego często organizuje się miejsca parkingowe bardzo blisko zabudowy, ale nie planuje się obsługi osiedla transportem zbiorowym. Niejednokrotnie kończy się to rozmieszczeniem przystanków komunikacji znacznie oddalonych od osiedla, przy głównych przelotowych ulicach w mieście. Długie dojście do przystanków w efekcie zniechęca mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, na rzecz własnego samochodu zaparkowanego blisko, tuż pod oknem mieszkania.
- Diagnoza stanu mobilności w obszarze funkcjonalnym, zarówno ilościowa, jak i jakościowa, pozwala zaplanować adekwatną skalę interwencji. Działania powinny być z jednej strony ukierunkowane na rozwiązanie największych bolączek w transporcie, a z drugiej na prowadzenie aktywnych działań na rzecz zmiany postaw mieszkańców celem zapobiegania narastania potencjalnych przyszłych problemów. Należy przy tym rozważyć interwencję zarówno w skali dojazdów do pracy i szkół, ale też w pozostałych celach: rozrywkowych, kulturalnych, zdrowotnych itd.
- Kluczowe do funkcjonowania zrównoważonej mobilności jest jej odpowiednie bieżące finansowanie, w szczególności dotyczy to komunikacji miejskiej. Niestety wiele strategii transportowych w części postulatycznej w większym stopniu planuje długoterminowo inwestycje infrastrukturalne (często wręcz budujące konkurencyjność motoryzacji indywidualnej), niż bieżące finansowanie systemu transportowego. Budowanie dużej pojemności i częstotliwości kursowania transportu zbiorowego w godzinach szczytu jest wręcz bardziej istotnym czynnikiem zachęcającym do korzystania z niego, niż np. nowy tabor i możliwość ładowania telefonu poprzez złącze USB.

- Istotnym czynnikiem interwencji jest również jej nowoczesność, jednak nie wystarczy jedynie budować konkurencyjnych usług w sferze realnej, ale również należy je wspierać odpowiednim wsparciem w sferze cyfrowej. Zaliczać się do tego mogą np. aplikacje kompleksowo ułatwiające podróż (również w czasie zakłóceń w ruchu). Należy podkreślić, że konkurencyjność transportu indywidualnego w tym zakresie znacznie się w ostatnich latach poprawiła.
- Cyfryzacji powinna towarzyszyć również odpowiednia komunikacja marketingowa – o ile transport rowerowy zasadniczo ma pozytywny wizerunek i jest kojarzony z osobami aktywnymi, to komunikacja miejska boryka się z poważnymi obciążeniami w świadomości mieszkańców (negatywny wizerunek: wolna, przepełniona, przeznaczona dla osób o niższych dochodach), które aktywnymi i adekwatnymi działaniami trzeba mitygować i zwalczać.
- Jedną z przyczyn pozytywnego wizerunku transportu rowerowego jest aktywna działalność tzw. „oficerów rowerowych” i ich współpraca ze środowiskami NGO. Ten sukces jednocześnie pokazuje ważny deficyt całości polityki zrównoważonej mobilności w miastach – często (choć na szczęście nie zawsze) występujący brak analogicznego lidera ds. mobilności, a także zespołów adekwatnych liczebno i kompetencyjnie do skali wyzwań.

## 2.5 Zapewnienie niedyskryminacji i równości szans w SUMP

Zasada równości szans i niedyskryminacji polega na umożliwieniu wszystkim osobom (bez względu na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę lub pochodzenie etniczne, wyznawaną religię, światopogląd, orientację seksualną) sprawiedliwego, pełnego uczestnictwa we wszystkich dziedzinach życia, na jednakowych zasadach.

### 2.5.1 Akty prawne i dokumenty

Kwestię równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, regulują następujące akty prawne i dokumenty:

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej,
- Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych,
- Traktat o Unii Europejskiej,
- ustawa z 3 grudnia 2010 r. o wdrożeniu niektórych przepisów Unii Europejskiej w zakresie równego traktowania,
- Rozporządzenie ogólne i rozporządzenie dotyczące EFS Parlamentu Europejskiego i Rady (UE),
- Umowa Partnerstwa,
- Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności,
- Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie w latach 2006-2015,
- Wytoczne w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020,
- Agenda działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020.

### 2.5.2 Otoczenie instytucjonalne

Zgodnie z Agendą działań na rzecz równości szans i niedyskryminacji w ramach funduszy unijnych 2014-2020, określono otoczenie instytucjonalne, które przyczynia się do realizacji zasad równości szans i niedyskryminacji:

- Instytucja Koordynująca Umowę Partnerstwa – Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju,
- Instytucja Zarządzająca – Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju,
- Instytucja Pośrednicząca – Centrum Unijnych Projektów Transportowych,
- Komitet Monitorujący złożony ze strony rządowej, pozarządowej i samorządowej,
- Punkty informacyjne (PIFE lub osoby przewidziane do kontaktu w ramach IZ/IP/IW),
- Grupy robocze do spraw równości szans i niedyskryminacji, w tym dla osób z niepełnosprawnościami dla funduszy unijnych 2014-2020.

Agenda wymienia również precyzyjne role poszczególnych podmiotów w ramach otoczenia instytucjonalnego.

### 2.5.3 Praktyczne rady dla odbiorców, czyli jak uwzględnić perspektywę grup potencjalnie dyskryminowanych w SUMP

W ramach procesu tworzenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, warto kierować się następującymi zasadami:

#### a) Organizacja projektu:

- Zdiagnozowanie barier uniemożliwiających/utrudniających osobom z niepełnosprawnościami udział w projekcie i zaplanowanie sposobów/metod ich niwelowania.
- Opracowanie materiałów informacyjnych, promocyjnych i rekrutacyjnych w dostępnym formacie (m.in. zgodność ze standardem WCAG 2.0, tekst łatwy do czytania).
- Zamieszczenie materiałów informacyjnych, promocyjnych i informacyjnych w miejscach umożliwiających osobom z różnymi niepełnosprawnościami dotarcie do informacji o projekcie.
- Poinformowanie o realizacji projektu organizacji i instytucji działających na rzecz osób niepełnosprawnych – potencjalnych uczestników projektu.
- Zgodność ze standardem WCAG 2.0 na poziomie co najmniej AA strony internetowej projektodawcy/projektu, na której można znaleźć informacje o projekcie.
- Realizacja spotkań rekrutacyjnych w miejscach dostępnych dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności.
- Zamieszczanie w formularzach zgłoszeniowych na spotkania rekrutacyjne pytania o specjalne potrzeby wynikające z niepełnosprawności.
- Zamieszczanie w ankietach/formularzach rekrutacyjnych pytania o specjalne potrzeby wynikające z niepełnosprawności.
- Zbieranie informacji od uczestników projektu na etapie rekrutacji, pozwalających na dostosowanie wsparcia do potrzeb uczestników z niepełnosprawnościami.
- Dostosowanie czasu trwania poszczególnych etapów projektu do potrzeb uczestników z niepełnosprawnościami (np. odpowiedni czas trwania szkoleń, często dłuższy niż w przypadku osób sprawnych, odpowiednia ilość wsparcia doradczego).
- Uwzględnienie w harmonogramie realizacji projektu możliwości wygospodarowania czasu na pozyskanie dodatkowych środków umożliwiających zastosowanie mechanizmu racjonalnych

usprawnień (w przypadku projektów, które nie są dedykowane osobom z niepełnosprawnościami i w których na etapie planowania nie zakłada się ich udziału).

b) Przyjazna i dostępna infrastruktura komunikacyjna:

- Przystanki i węzły przesiadkowe powinny być dobrze oznakowane w warstwie wizualnej (czytelna i zrozumiała informacja). Rozkłady jazdy muszą być czytelne, napisane odpowiednio dużą czcionką i łatwo dostępne, umieszczone na odpowiedniej wysokości, posiadać wyraźne oznaczenia tras i pojazdów dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami. Przestrzenie oczekiwania dla podróżnych powinny być dobrze oświetlone i powinny zapewniać komfort oczekiwania (np. zadaszenia wiat przystankowych czy szeroki zakres usług obsługi pasażerów na dworcach).
- Przystanki i perony oraz pojazdy zatrzymujące się przy nich muszą być tak skonstruowane i kompatybilne ze sobą, aby umożliwić swobodny dostęp do pojazdu osobie o ograniczonej sprawności ruchowej. Infrastruktura transportu publicznego musi być wyposażona – tam, gdzie to konieczne – w podjazdy, ruchome schody, windy, łatwo dostępne toalety publiczne.
- Należy zapewnić odpowiednio dostosowane narzędzia komunikacji i informacji, uwzględniające różnorodne potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Informacje muszą być udostępniane w różnej formie i w różnych miejscach. Należy stosować alternatywne formy publikacji, rozwiązania technologiczne uwzględniające różnorodne potrzeby osób z niepełnosprawnościami (wynikające z różnych rodzajów niepełnosprawności). Informacje muszą być udostępniane w różnej formie i w różnych miejscach, np. komunikaty głosowe i informacja w piśmie wypukłym lub alfabetie Braille’a dla osób z dysfunkcją wzroku, sygnały świetlne oraz montaż przestrzennych i stanowiskowych pętli indukcyjnych dla osób z dysfunkcją słuchu czy uniwersalne i czytelne piktogramy, z których będą mogły skorzystać np. osoby z niepełnosprawnością intelektualną czy osoby z zaburzeniami pamięci i orientacji.
- Należy projektować specjalne miejsca parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami, o określonych parametrach i w ilości uwzględniającej funkcję obsługiwanego obiektu. Więcej miejsc parkingowych niż wartości minimalne przewidziane ustawą należy lokalizować przy szpitalach, przychodniach czy innych punktach usługowych, zapewniających obsługę osób niepełnosprawnych lub seniorów. Parkometry, automaty biletowe i inne urządzenia do obsługi parkingu powinny znajdować się w pobliżu miejsca parkingowego dla osób z niepełnosprawnością, być dobrze oznakowane i łatwo dostępne. Takie miejsca postojowe powinny być lokalizowane w najbliższej odległości od głównych wejść do budynku (do 10 metrów). Nawierzchnia miejsca parkingowego i przylegającego do niego chodnika powinna być gładka, antypoślizgowa i bez wysokich krawężników, uniemożliwiających dostanie się osobie poruszającej się na wózku na ciąg pieszy.
- Przy projektowaniu infrastruktury drogowej należy brać pod uwagę dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, w tym dostosować system sygnalizacji dźwiękowej i świetlnej na przejściach dla pieszych – zielone światła dla pieszych powinny być włączone przez taki czas, aby osoby z ograniczoną sprawnością ruchową mogły swobodnie przedostać się na drugą stronę. Sygnalizacja świetlna powinna być wyposażona w systemy dźwiękowe, umożliwiające osobom z niepełnosprawnością narządu wzroku bezpieczne przedostanie się na drugą stronę ulicy<sup>86</sup>, w miejscach, gdzie będzie to wykonalne. Wszystkie przejścia dla pieszych powinny być wyposażone w system informacji fakturowej, pozwalającej na bezpieczne przekraczanie ulicy osobom z dysfunkcją wzroku.
- Należy wyznaczać ciągi piesze w taki sposób, aby zapewniały bezpieczne i wygodne poruszanie się osobom z różnymi niepełnosprawnościami (trasy oznaczone fakturowo, by zapewnić bezpieczne poruszanie się osobom z dysfunkcjami wzroku, równe i szorstkie nawierzchnie dla

osób poruszających się o kulach lub na wózkach inwalidzkich, brak kolizji w skrajni ruchu pieszego, dobre oświetlenie ciągów pieszych, miejsca odpoczynku wyposażone w ławki z podfokietnikami itp.).

- Elementy pionowe i poziome małej architektury oraz chodniki powinny być dobrze oznakowane kolorystycznie i fakturowo, a także ograniczane krawężnikami lub opaskami o odmiennej fakturze i kolorystyce.
- Usytuowane przy drogach Miejsca Obsługi Podróżnych (dalej: MOP) powinny być zaprojektowane zgodnie z koncepcją projektowania uniwersalnego, tak aby zapewnić wszystkim użytkownikom (osobom z niepełnosprawnościami, seniorom, opiekunom małych dzieci itd.) możliwość pełnego skorzystania ze wszystkich ich funkcji. W szczególności należy przewidzieć toalety dla osób z niepełnosprawnościami, a także dostępne dla wszystkich prysznicze oraz pomieszczenia lub wydzielone miejsca dla kobiet karmiących piersią oraz tzw. przewijaki.

#### 2.5.4 Więcej informacji

Ministerstwo Rozwoju wydało w 2015 roku Poradnik dla realizatorów projektów i instytucji systemu wdrażania funduszy europejskich 2014-2020 („Realizacja zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami”), w którym zawarto wskazówki dla organizacji w zakresie prowadzenia projektów w zgodności z tymi zasadami. Zachęcamy do lektury Poradnika.

## 3 Dla odbiorców

### 3.1 Organizacja projektu

**Realizacja projektu odbywała się w trzech etapach w okresie luty 2020 – grudzień 2021 i została przedłużona o etap IV trwający do końca czerwca 2023**



Przygotowanie Metodyki prac planowanych do wykonania w ramach przedmiotowego zamówienia. Metodykę zaakceptowano pod koniec marca 2020 r.



Przeprowadzono diagnozę i inwentaryzację SUMP u poszczególnych Odbiorców wraz z przygotowaniem i uzgodnieniem ogólnego oraz dedykowanego pakietu wsparcia. Etap II realizowany był w okresie kwiecień-wrzesień 2020 r.



Doradztwo realizowane na rzecz poszczególnych Odbiorców w ramach dedykowanych pakietów wsparcia oraz dla wszystkich uczestników Pilotażu w ramach ogólnego pakietu wsparcia. Etap III realizowany był w okresie październik 2020 – grudzień 2021 r.



Przedłużone doradztwo realizowane na rzecz poszczególnych Odbiorców w ramach dedykowanych pakietów wsparcia oraz dla wszystkich uczestników Pilotażu w ramach ogólnego pakietu wsparcia. Etap IV realizowany jest w okresie marzec 2022 – czerwiec 2023 r.

### 3.2 System oceny Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (ang. SUMP) - Formularz oceny FEnIKS 2021-2027

Zgodnie ze wcześniej przekazywanymi informacjami, opublikowany został Formularz oceny SUMP w ramach FEnIKS 2021-2027.

Przedstawiony formularz w sposób zintegrowany ocenia spójność i logikę dokumentu opierając się na weryfikacji 8 zasad z Komunikatu KE z 17.12.2013 (Komunikat dostępny poniżej, w

materiałach z warsztatów: „SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową”).

Niniejszy formularz stanowi narzędzie oceny SUMP przez właściwą instytucję systemu wdrażania FEnIKS 2021-2027. Formularz nie stanowi zaleceń dla JST dot. zawartości SUMP – w tym zakresie właściwymi są wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach – edycja druga, które znajdują się na stronie: [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/guidelines-developing-and-implementing-sustainable-urban-mobility-plan-0\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/guidelines-developing-and-implementing-sustainable-urban-mobility-plan-0_en)

System oceny został przygotowany na podstawie dotychczasowych doświadczeń związanych z wdrażaniem mobilności miejskiej w Polsce oraz w odniesieniu do zapisów dokumentów programowych, przez interdyscyplinarny zespół – Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwo Funduszy i Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Infrastruktury, konsorcjum IMS/Wolański (Pilotaż) oraz Inicjatywę JASPERS (EBI).

Szczegółowy opis wykorzystania formularza, zasad oceny oraz kontaktu w przypadku pytań jego dotyczących, znajdują się w formularzu:

- [Formularz oceny Planów zrównoważonej mobilności miejskiej \(SUMP\)](#)

### 3.3 Archiwum wydarzeń i materiałów

#### 3.3.1 Konferencja podsumowująca 1 część Pilotażu SUMP

We wtorek, **22 lutego 2022 roku**, odbyło się ostatnie spotkanie w ramach projektu wsparcia w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Konferencja zamykająca projekt stała się jednocześnie Konferencją otwierającą, w związku z decyzją o przedłużeniu projektu.

Tematyka spotkania obejmowała podsumowanie dotychczasowych działań w projekcie oraz dalszych planów związanych ze wspieraniem /popularyzacją zrównoważonej mobilności w polskich miastach.

**Podczas dwudniowej sesji wygłoszono następujące prelekcje:**

- **Prezentacja 1 Wyzwania i rozwiązania – Pilotaż z perspektywy Doradcy** – dr Michał Wolański, kierownik projektu Wsparcia SUMP, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 2 Wyzwania i rozwiązania – Pilotaż z perspektywy Inicjatywy JASPERS** - Artur Rudnicki, Inicjatywa JASPERS;
- **Prezentacja 3 Mobilność Miejska bardziej dostępna zrównoważona i bezpieczna –przyszłe inicjatywy Komisji Europejskiej** - Mirosław Dybowski, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej;
- **Prezentacja 4 Wsparcie finansowe na opracowanie SUMP**- Jarosław Orliński, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej;

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 1 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Konferencja podsumowująca 1 część Pilotażu SUMP*

## Pełna agenda spotkania



### Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Konferencja podsumowująca pilotaż

22 lutego 2022 r., formuła on-line

9:00 – 9:30	Wirtualna kawa – zapraszamy do roboczych rozmów i czatu
9:30 – 9:45	<b>Powitanie i otwarcie konferencji</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Grzegorz Puda, Minister Funduszy i Polityki Regionalnej</li><li>▪ Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</li><li>▪ Joanna Lech, p.o. Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych</li></ul>
<b>SESJA I</b> <b>Pilotaż SUMP – gdzie byliśmy, gdzie jesteśmy?</b>	
9:45 – 10:20	<b>Wyzwania i rozwiązania: pilotaż z perspektywy Doradcy</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Michał Wolański, Wolański Sp. z o.o.</li></ul>
10:20 – 10:40	<b>Wyzwania i rozwiązania: pilotaż z perspektywy Inicjatywy Jaspers</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Artur Rudnicki, Inicjatywa Jaspers</li></ul>
10:40 – 11:20	<b>Panel dyskusyjny:</b> <b>Wyzwania i rozwiązania: pilotaż z perspektywy uczestnika</b> Moderator: Maria Perkuszevska, Ministerstwo Infrastruktury Uczestnicy: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ przedstawiciel Urzędu Miasta Wrocławia</li><li>▪ przedstawiciel Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii</li><li>▪ przedstawiciel Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego</li><li>▪ przedstawiciel Stowarzyszenia Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej</li></ul>
11:20 – 12:00	<b>Panel dyskusyjny:</b> <b>Wyzwania i rozwiązania: pilotaż z perspektywy organizatora</b> Moderator: Małgorzata Kubiszewska, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Katarzyna Zielińska-Heitkötter, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej</li><li>▪ Maria Perkuszevska, Ministerstwo Infrastruktury</li><li>▪ Joanna Świdorska, Centrum Unijnych Projektów Transportowych</li><li>▪ Artur Rudnicki, Inicjatywa Jaspers w Polsce</li><li>▪ Mirosław Dybowski, Komisja Europejska</li></ul>
12:00 – 12:15	Przerwa

## Zapis video konferencji:

Zapis konferencji dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:



### 3.3.2 Warsztaty: Jak skutecznie przygotować SUMP? Pierwsze doświadczenia

W dniach 03-04 listopada 2021 roku odbyło się webinarium w ramach projektu wsparcia w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Tematyka wystąpień dotyczyła zagadnień związanych z zamówieniem publicznym na SUMP oraz pierwszych doświadczeń w tym zakresie.

**Podczas dwudniowej sesji wygłoszono następujące prelekcje:**

- **Prezentacja 5 – „Brno Sustainable Urban Mobility Plan”** – Iva Rorečková, Urząd Miasta Brna, Czech;
- **Prezentacja 6 – „Budowa struktury projektowej”** – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 8 – „Budowa partnerstwa samorządowego”** – Łukasz Dąbrówka, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 9 – „Jak zarządzać przygotowaniem SUMPa z punktu widzenia samorządu i partnerstwa?”** - Marcin Domański, GZM / Karolina Orcholska, OMGGS / Paweł Potyrański, UM Rzeszów;
- **Prezentacja 10 – „Wybór i współpraca z wykonawcami SUMP – doświadczenia międzynarodowe”** – Vaclav Novotný, Instytut Planowania i Rozwoju Miasta Stołecznego Pragi, Czechy;
- **Prezentacja 11 – „Jak skutecznie wybrać wykonawcę?”** – Dorota Comberska, CUPT, dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański
- **Prezentacja 12 – „Jak odbierać SUMP?”** – Michał Babicki, Sekretarz Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;

- **Prezentacja 13 – „Typowe błędy SUMP”** – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 2 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Jak skutecznie przygotować SUMP?  
Pierwsze doświadczenia*

### Zapis wideo warsztatów

Zapis Warsztatów dostępny jest po kliknięciu w poniższe miniatury:

ims WOLAŃSKI

cupT CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Centrum Kompetencji SUMP

# Jak skutecznie przygotować SUMP

## Pierwsze doświadczenia

Warsztaty Dzień 1. - Projekt Pilotaż SUMP

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Ministerstwo Infrastruktury

Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

ims WOLAŃSKI

cupT CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Centrum Kompetencji SUMP

# Jak skutecznie przygotować SUMP

## Pierwsze doświadczenia

Warsztaty Dzień 2. - Projekt Pilotaż SUMP

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Ministerstwo Infrastruktury

Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

### 3.3.3 Warsztaty: Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP

W środę 30 czerwca 2021 roku odbyło się ostatnie przed wakacjami webinarium w ramach projektu wsparcia w przygotowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Tematyka wystąpień dotyczyła **wskaźników, monitoringu i ewaluacji SUMP**.

**Podczas sesji wygłoszono następujące prelekcje:**

- **Prezentacja 14 – „Cel i zakres seminarium – rola monitoringu i ewaluacji we wdrażaniu strategii, w kontekście cykliczności planowania zrównoważonej mobilności miejskiej”** – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 15 – „Przykłady systemów wskaźników i monitoringu planów mobilności miejskiej”** – Michał Babicki, Sekretarz Projektu, Doradca z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 16 – „Narzędzia monitoringu i ewaluacji SUMP”** – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 17 – „Źródła danych do monitoringu SUMP”** – Paulina Kozłowska, Doradczyni z zakresu analizy kosztów i korzyści, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 18 – „Wskaźniki monitoringu przeciwdziałania zmianom klimatycznym”** – Elisabet Vila Jordà, Alberto González, JASPERS;
- **Prezentacja 19 – „Podsumowanie i wnioski oraz dalsze kroki w projekcie”** – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 3 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP*

#### **Zapis wideo warsztatów**

Zapis Warsztatów dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:

**ims WOLAŃSKI**

**cupt**  
CENTRUM UNIJNYCH  
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

**Centrum  
Kompetencji  
SUMP**

# Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

**Fundusze Europejskie**  
Infrastruktura i Środowisko

**Ministerstwo Funduszy  
i Polityki Regionalnej**

**Ministerstwo  
Infrastruktury**

**Unia Europejska**  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne

### 3.3.1 Warsztaty: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością

W dniach 25 i 28 maja 2021 roku odbyło się już ósme webinarium dedykowane Odbiorcom Pilotażu. Tym razem tematyka wystąpień zorientowana była wokół **przykładów dobrych praktyk zarządzania mobilnością**.

**Podczas sesji wtorkowej (25 maja) głos zabrali następujący prelegenci:**

- **Prezentacja 20 – „Poziom strategiczny, a poziom operacyjny w SUMP”** – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 21 – „Międzynarodowe przykłady wzorcowych dokumentów z zakresu zarządzania mobilnością”** - Michał Babicki, Sekretarz Projektu, Mirosław Czerliński; Doradca z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 23 – „Poznańska Kolej Metropolitalna – komplementarność jako klucz do sukcesu”** – dr Bogdan Frąckowiak, Metropolia Poznań;
- **Prezentacja 23 – „Pomorska Kolej Metropolitalna – pierwsza w Polsce samorządowa linia kolejowa”** – Grzegorz Mocarski, Prezes Zarządu PKM S.A.;
- **Prezentacja 24 – „Wągrowiec – przykład zintegrowanego centrum komunikacyjnego w mieście powiatowym”** – Grzegorz Kamiński – Doradca miast/Związek Miast Polskich (Zastępca Burmistrza Miasta Wągrowca w latach 1999-2014);
- **Prezentacja 25 „Budowa partnerstwa samorządowego”** – Łukasz Dąbrówka, Doradca strategiczny, ekspert w rozwoju lokalnym.
- **Prezentacja 26 – „Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej a Regionalne Plany Transportowe – wzajemne powiązania”** – Patrizia Fagiani, Urban Transport Specialist, Inicjatywa JASPERS;
- **Prezentacja 27 – „Rekomendowany sposób przyjęcia SUMP”** – Michał Babicki, Doradca z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego, konsorcjum IMS i Wolański;

**W piątkowym spotkaniu (28 maja) wygłoszone zostały następujące prelekcje:**

- **Prezentacja 28 – „Przygotowanie i realizacja SUMP w czeskiej Pradze”** – Václav Novotný, specjalista ds. planowania mobilności miejskiej, Instytut Planowania i Rozwoju Miasta Stołecznego Pragi;
- **Prezentacja 29 – „Przebudowa drogi krajowej po budowie obwodnicy zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności”** – Jacek Orych – Burmistrz Miasta Marki;
- **Prezentacja 30 – „Warszawska zielona fala dla tramwajów – niskokosztowe zmiany, duże oszczędności”** – Jarosław Szustek – Tramwaje Warszawskie;
- **Prezentacja 31 – „Kształtowanie mobilności wokół szkół – Skawina”** – Maciej Zacher – Urząd Miasta i Gminy w Skawinie;
- **Prezentacja 32 – „Logistyka i ruch uspokojony w dużym mieście – Gdynia”** – Alicja Pawłowska – Urząd Miasta Gdyni;
- **Prezentacja 33 – „’Bądź jak superbohater’ – zrównoważona mobilność w Tczewie”** – Grzegorz Pawlikowski – Urząd Miasta Tczewa;
- **Prezentacja 34 – „Wizja zero, elektromobilność, taryfa biletowa i wiele więcej – Miasto Jaworzno”** – Tomasz Tosza – zastępca dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jaworznie;

- **Prezentacja 35 – „Razem można więcej – przewozy powiatowo-gminne – Oława”** – Krzysztof Mazurek, Mateusz Łazarek – Oławskie Przewozy Powiatowo-Gminne

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 4 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością - Dzień 1*

*Załącznik 5 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością - Dzień 2*

**Zapis Warsztatów dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**



ims WOLAŃSKI

cupt CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Centrum Kompetencji SUMP

# Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością

Warsztaty Dzień 1. - Projekt Pilotaż SUMP

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Ministerstwo Infrastruktury

Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne



ims WOLAŃSKI

cupt CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Centrum Kompetencji SUMP

# Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością

Warsztaty Dzień 2. - Projekt Pilotaż SUMP

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Ministerstwo Infrastruktury

Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

### 3.3.2 Warsztaty: Planowanie przestrzenne w procesie przygotowania SUMP

W dniach 29-30 marca 2021 roku odbyło się kolejne webinarium dedykowane Odbiorcom Pilotażu. Spotkanie poświęcone było tematowi planowania przestrzennego w procesie przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

#### Podczas sesji plenarnej wystąpili:

- dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- Michał Babicki, Doradca z zakresu planowania miejskiego i przestrzennego, konsorcjum IMS i Wolański;
- Anna Sokołowska, ekspertka w zakresie urbanistyki, architektury i rewitalizacji.

#### Prezentacje z wystąpień:

- **Prezentacja 36 – Wstęp, cel warsztatów**
- **Prezentacja 37 – Miastotwórcza rola transportu**
- **Prezentacja 38 – Planowanie przestrzenne jako element SUMP**
- **Prezentacja 39 – Mobilność a planowanie miejscowe**
- **Prezentacja 40 – Ciągłość planistyczna – zagrożenie czy szansa dla SUMP**
- **Prezentacja 41 – Podsumowanie i następne kroki w projekcie**

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 6 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Planowanie przestrzenne w procesie przygotowania SUMP*

Przeprowadzono również ćwiczenia warsztatowe w podgrupach z wykorzystaniem wirtualnej tablicy umożliwiającej współpracę online. Uczestnicy zajmowali się kwestiami projektowania urbanistycznego w praktyce, m.in.: zapisem planistycznym, modelami funkcjonalno-przestrzennymi i planowaniem lokalnym.

**Zapis Warsztatów dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**

ims WOLAŃSKI

cupT  
CENTRUM UNIJNYCH  
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Centrum  
Kompetencji  
SUMP

# Planowanie przestrzenne

w procesie przygotowania SUMP

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

Fundusze Europejskie  
Infrastruktura i Środowisko

Ministerstwo Funduszy  
i Polityki Regionalnej

Ministerstwo  
Infrastruktury

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne

### 3.3.3 Warsztaty: Definiowania i oceny scenariuszy SUMP – Budowa logiki zmiany / interwencji

24 lutego 2021 roku odbyły się warsztaty dla Odbiorców Pilotażu. Tematem przewodnim prelekcji była kwestia definiowania i oceny scenariuszy w Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz aspekty dotyczące budowy logiki zmiany.

#### Podczas sesji plenarnej wystąpili:

- Mateusz Zaremba, ekspert ds. współpracy międzysamorządowej, konsorcjum IMS i Wolański;
- Patrizia Fagiani, Joseba Izquierdo, Urban Transport Specialist, Inicjatywa JASPERS;
- Joseba Izquierdo, Transport Engineer, Inicjatywa JASPERS;
- dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański.

#### Prezentacje z wystąpień dostępne są poniżej:

- **Prezentacja 42 – Rola strategii w organizacji**
- **Prezentacja 43 – Działania w ramach SUMP rozumiane jako realizacja strategii transportowych – perspektywa JASPERS**
- **Prezentacja 44 – Cele, środki i budowa kompleksowych scenariuszy w SUMP**
- **Prezentacja 45 – Metodyka wyboru scenariuszy**
- **Prezentacja 46 – Podsumowanie i następne kroki w projekcie**

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 7 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Definiowania i oceny scenariuszy SUMP – Budowa logiki zmiany / interwencji*

Przeprowadzono również w podgrupach ćwiczenia warsztatowe w formie gry strategicznej. Uczestnicy pracowali nad wypracowaniem wizji strategicznych, definiowaniem celów i budową kompleksowych scenariuszy zmiany dla trzech hipotetycznych obszarów funkcjonalnych.

**Zapis Warsztatów dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**

Logo IMS WOLAŃSKI, logo CUPT (CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH), logo Centrum Kompetencji SUMP.

# Definiowania i oceny scenariuszy SUMP

## Budowa logiki zmiany / interwencji

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwo Infrastruktury, Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne.

### 3.3.4 Warsztaty: SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową

21 stycznia 2021 roku odbyły się Warsztaty dla Uczestników Pilotażu dotyczące miejsca SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową.

#### **W czasie warsztatów wystąpili:**

- **Prezentacja 47** – “Dlaczego potrzebujemy SUMP-ów?” – Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju - Mirosław Dybowski, DG Regio, Komisja Europejska;
- **Prezentacja 48** – “Jak sprawić, że SUMP będzie SUMPem?” – Michał Babicki, Sekretarz Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 49** – “Jak przyjmować SUMP w partnerstwie samorządowym?” – mec. Jakub Szlachetko, Szlachetko prawnicy & urbaniści;
- **Prezentacja 50** – “Co można integrować w procesie przygotowania SUMP i strategii ponadlokalnej?” – Michał Babicki, Sekretarz Projektu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 51** – “Elementy zarządzania projektem opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (SUMP) i jego relacje ze Strategią Rozwoju Ponadlokalnego” – Magdalena Wdowiak-Urbańczyk, Dyrektor Biura ZIT WrOF, Urząd Miasta Wrocławia;
- **Prezentacja 51** – “Podsumowanie, specyfika wsparcia odbiorców w zintegrowanym procesie” – dr Michał Wolański, Kierownik Projektu, konsorcjum IMS i Wolański

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 8 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową*

**Przeprowadzono też dyskusję panelową ekspertów “Wzajemne relacje SUMPów i innych dokumentów” wraz z sesją pytań i odpowiedzi, w której wzięli udział:**

- Michał Glaser – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot,
- Magdalena Wdowiak-Urbańczyk – Urząd Miasta Wrocławia,
- Małgorzata Kubiszewska – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej,
- Mirosław Dybowski – Komisja Europejska,
- dr Michał Wolański – konsorcjum IMS i Wolański,
- Michał Babicki – konsorcjum IMS i Wolański.

**Zapis Webinarium dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**

# SUMP w systemie planowania polityki rozwoju

na nową perspektywę finansową

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

## 3.3.5 Warsztaty: Skuteczna partycypacja społeczna w SUMP

W dniach 14 i 16 grudnia odbyły się Warsztaty dla Uczestników Pilotażu dotyczące Skutecznej partycypacji społecznej w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Moderatorami warsztatów były panie Joanna Stefańska oraz Anna Wieczorek z ThinkTankMiasto.pl.

### Prezentacje z warsztatów:

- **Prezentacja 52 – „Wstęp do partycypacji społecznej”**
- **Prezentacja 53 – „Cele i produkty partycypacji”**
- **Prezentacja 54 – „Prowadzenie procesu konsultacji”**
- **Prezentacja 55 – „Problemy w procesach partycypacyjnych”**

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 9 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Skuteczna partycypacja społeczna w SUMP*

Podczas sesji plenarnych uczestnicy mogli zapoznać się podstawowymi zasadami i rolą partycypacji w procesie tworzenia i wdrażania SUMP, poznać różnice pomiędzy partycypacją a badaniami oraz korzyści wynikające z włączenia poszczególnych grup w ten proces. W czasie sesji warsztatowej uczestnicy w podgrupach aktywnie pracowali m.in. nad doбором rodzaju procesu partycypacyjnego do specyficznego zadania w SUMP, opisaniem celów działań partycypacyjnych z uwzględnieniem różnych interesariuszy oraz omawiali wyzwania partycypacji online.

**Zapis Webinarium dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**

# Skuteczna partycypacja społeczna w SUMP

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

## 3.3.6 Warsztaty: Konkretyzacja metodyki analitycznej SUMP

W dniach 30 listopada – 1 grudnia odbyły się Warsztaty dla Uczestników Pilotażu dotyczące zagadnień związanych z metodyką analityczną SUMP.

### Prezentacje z warsztatów:

- **Prezentacja 56 – „Od 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej do metodyki konkretnego SUMP”**
- **Prezentacja 57 – „Specyfika najważniejszych metod SUMP w pigułce – z uwzględnieniem wyzwań pandemii”**
- **Prezentacja 58 – „Przykłady doboru metodyki do konkretnych wyzwań zrównoważonej mobilności wynikających ze scopingu”**
- **Prezentacja 59 – „Następne kroki w projekcie – podsumowanie”**

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 10 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Konkretyzacja metodyki analitycznej SUMP*

Przeprowadzono również pracę warsztatową w podgrupach. Uczestnicy pracowali nad zidentyfikowaniem kluczowych wyzwań SUMP w odniesieniu do specyfiki reprezentowanych przez siebie ośrodków jak również odpowiednim doбором metodyki analiz w różnych fazach realizacji SUMP.

**Zapis Webinarium dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**

# Konkretyzacja metodyki analitycznej SUMP

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

### 3.3.7 Warsztaty: Współpraca międzysamorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego

23 października 2020 roku odbyły się Warsztaty dla Uczestników Pilotażu dotyczące współpracy między samorządowej w zakresie organizacji transportu publicznego.

#### W czasie warsztatów wystąpili i prezentowali:

- **Prezentacja 60 – “Różnicowanie modeli i studia sukcesów integracji taryfowej w Europie oraz wnioski dla Polski”** - dr Michał Wolański, Kierownik Projektu wsparcia SUMP, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 61 – “Systematyka modeli i możliwości prawne współpracy między samorządowej w zakresie organizacji transportu publicznego w Polsce” “Czynniki sukcesu współpracy między samorządowej w zakresie organizacji transportu publicznego w Polsce”** – Marcin Gromadzki, Doradca Kluczowy z zakresu planowania transportu, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 62 – “Integracja taryfowa ŁKA z innymi środkami transportu w aglomeracji łódzkiej”** – Elżbieta Nowak, Naczelnik wydziału Zarządzania Produktem, Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.;
- **Prezentacja 63 – “Projekt FALA, jako nowoczesne myślenie o poborze opłat za przejazd w skali całego województwa”** – Paweł Rydyński, Szef biura współpracy z klientem, Innobaltica sp. z o.o.;
- **Prezentacja 64 – “Studium przypadku: Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny – związek powiatowo-gminny, jako forma rozwoju transportu publicznego na obszarze funkcjonalnym”** – Seweryn Kobiela, Dyrektor biura, Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny;
- **Prezentacja 65 – “Studium przypadku: Aktualne zaawansowanie prac nad utworzeniem regionalnego, powiatowo-gminnego związku transportowego w Poznaniu”** – Zbigniew Rusak, Samodzielne stanowisko ds. transportu publicznego, Starostwo Poznańskie;

Treść prezentacji dostępna jest w:

Załącznik 11 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Współpraca między samorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego

Zapis Webinarium dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:

Logo IMS WOLAŃSKI, logo CUPT (CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH) oraz logo Centrum Kompetencji SUMP.

# Współpraca międzysamorządowa

## w zakresie organizacji transportu publicznego

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

Logo Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwo Infrastruktury, Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne.

### 3.3.8 Warsztaty: Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko SUMP (SOOŚ)

30 września 2020 roku odbyły się Warsztaty dla Uczestników Pilotażu dotyczące procesu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, wykonywanej do przygotowywanego SUMP.

**W czasie webinarium wystąpili:**

- **Prezentacja 66 – “Redukcja wpływu mobilności na środowisko i klimat jako jeden z głównych celów SUMP”** - dr Michał Wolański, kierownik projektu wsparcia SUMP, konsorcjum IMS i Wolański;
- **Prezentacja 67 – „Rola SOOŚ w przygotowaniu SUMP”** – dr inż. Urszula A. Rzeszot, Monika Hardej, eksperci ds. ochrony środowiska, Inicjatywa JASPERS;
- **Prezentacja 68 – “SOOŚ – kwalifikacja projektów dokumentów do procedury”** – Joanna Przybyś, Departament OOŚ, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska;
- **Prezentacja 69 – “Metodyka SOOŚ SUMP zgodnie z Podręcznikiem do SOOŚ dla Polityki Spójności”** – dr inż. Jacek Seweryński, ekspert ds. ochrony środowiska, konsorcjum IMS i Wolański;

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 12 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko SUMP (SOOŚ)*

Przeprowadzono również dyskusję panelową oraz sesję pytań i odpowiedzi.

Pełne nagranie Warsztatów oraz materiały źródłowe udostępniono poniżej:

[Podręcznik do Strategicznych Ocen Oddziaływania na Środowisko dla polityki spójności na lata 2007-2013](#)

[Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko w planowaniu przestrzennym, RDOŚ Poznań, Polska 2012](#)

[Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia](#)

[Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko](#)

[Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko](#)

[Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko](#)

**Zapis Webinarium dostępny jest po kliknięciu w poniższą miniaturę:**



### 3.3.9 Generyczny OPZ na SUMP

Pierwsza wersja generycznego OPZ została zaprezentowana na Warsztatach dla Uczestników Pilotażu w dniu 29 czerwca 2020 roku. Dokument ma charakter roboczy do wykorzystania przez Odbiorców wsparcia i może podlegać dalszym zmianom w toku realizacji Projektu:

Generyczny Opis Przedmiotu Zamówienia oraz elementy SIWZ na opracowanie SUMP (wersja 1.5)

Treść prezentacji dostępna jest w:

*Załącznik 13 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Z przygotowania Generycznego OPZ na SUMP*

Generyczny OPZ dostępny jest w:

*Załącznik 14 do archiwum projektu Pilotaż SUMP – Generyczny OPZ*

# Z przygotowania Generycznego OPZ na SUMP

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP

## 1.1. FAQ

Tutaj prezentujemy odpowiedzi na typowe pytania, dotyczące przygotowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej oraz odpowiedzi wynikające z dotychczasowej praktyki realizacji wsparcia. Zachęcamy do zadawania dalszych pytań.

### **Jak powinien zostać zbudowany zespół Zamawiającego, aby sprawnie przeprowadzić przygotowanie dokumentu?**

W Zespół przygotowujący Plan Mobilności powinny zostać zaangażowane osoby zajmujące się:

- strategią rozwoju jednostek samorządu terytorialnego,
- zagospodarowaniem przestrzennym (urbanistyka i architektura),
- funduszami europejskimi,
- inwestycjami,
- zarządzaniem drogami,
- zarządzaniem transportem zbiorowym,
- ochroną środowiska,
- zielenią miejską.

### **Jak napisać dobry SIWZ na SUMP?**

Przede wszystkim trzeba się dobrze zastanowić co chcemy osiągnąć – jaki jest nasz podstawowy problem w zakresie mobilności i ewentualnie jakie są realne (i wykluczone) kierunki jego rozwiązania. To są strategiczne decyzje administracji publicznej w dialogu ze społecznością mieszkańców i wykonawca nie zaproponuje ich sam, wyciągając z pudełka. Z drugiej

jednak strony – wykonawca oczywiście może i powinien strukturyzować proces badawczy oraz zapewniać wsparcie eksperckie.

Jeśli na początku nie zdefiniujemy problemu, to jest duże ryzyko, że metodyka SUMP nie będzie mu odpowiadała i plan stanie się „pułkownikiem” – będzie miał teoretycznie poprawne, ale niedostosowane do lokalnych realiów działania.

Jeśli mamy problem z definicją problemów, które ma rozwiązywać SUMP – warto chwilę się wstrzymać z ogłaszaniem przetargu i zastanowić się we własnym gronie nad tymi problemami. Jeśli są Państwo odbiorcami wsparcia SUMP, wówczas nasz zespół doradców pomoże Państwu zdefiniować problem oraz dopasować minimalną metodykę odpowiadającą problemowi. Często może to wymagać kilku spotkań, czy warsztatów.

### **Jak wybrać dobrego wykonawcę SUMP?**

Warto oceniać nie tylko cenę, czy sumować doświadczenie w napisaniu nierealnych dokumentów, lecz realną jakość prac.

Można to zrobić na dwa sposoby – poprosić o przedstawienie referencyjnego SUMP i oceniać go przy użyciu określonych kryteriów. Trzeba jednak pamiętać, że każdy SUMP jest kompromisem między staraniami wykonawcy, a narzuconymi ograniczeniami (w tym czasem), więc ta ocena ma swoje wady.

Stąd jeszcze lepiej przedstawić w OPZ wstępne problemy i poprosić wykonawcę o przedstawienie swojego, pogłębionego ich rozumienia, a następnie – metodyki prac (ponad wskazane przez zamawiającego minimum), zmierzających do znalezienia optymalnych rozwiązań. W ten sposób najłatwiej będzie nam wybrać zespół, który jest najkompetentniejszy w kontekście naszych problemów.

Rozdział 2.2. Generycznego Opisu Przedmiotu Zamówienia przedstawia kryteria oceny ofert na SUMP. W propozycji wraz ze szczegółowym opisem zawarto następujące kryteria jakościowe: organizację i metodykę procesu wypracowania SUMP, zrozumienie podstawowych wyzwań stojących przed SUMP oraz plan promocji.

### **Czy wyłonienie wykonawcy opracowania powinno nastąpić w formie jednego zamówienia publicznego na całość prac czy lepszym rozwiązaniem byłoby zlecenie poszczególnych etapów prac, by móc podjąć w odpowiednim czasie działania korygujące?**

Zakładamy przygotowanie SUMP idąc jedną z dwóch podstawowych ścieżek postępowania:

– przygotowanie Planu we własnym zakresie (ang. in-house). Wtedy powołany zostaje własny zespół oddelegowany do przygotowania SUMP i spajający analizy przygotowane w ramach procesu. Analizy te mogą być zlecane na zewnątrz w formie zamówień publicznych.

– zlecenie realizacji Planu na zewnątrz w formie jednego zamówienia publicznego. Zamówienie powinno być rozpisane na odpowiednim etapie prac i obejmować określone etapy procesu przygotowania SUMP. Szczegóły podejścia do Zamówienia zawarte zostały w Generycznym Opisie Przedmiotu Zamówienia.

Zalecane jest wyłonienie Wykonawcy całego Planu w jednym zamówieniu, tak aby nie dzielić pracy na części i unikać sytuacji braku odpowiedzialności przez Wykonawców realizujących poszczególne części (przerzucanie odpowiedzialności).

### **Od czego zacząć aktualizację SUMPu?**

Zdecydowanie od przeglądu zapisów poprzedniego SUMPu i sposobu jego realizacji. Niestety SUMPy pisane kilka lat temu często były listą „pobożnych życzeń” – ich zapisy jakkolwiek

świetnie wpisywały się w kanon europejski zrównoważonej mobilności, to jednak czas często ujawnił ich nieoperacyjność i pozostały one martwe. Trzeba się zastanowić dlaczego – może po prostu było ich za dużo? Może niektóre z nich nie były akceptowalne w naszych realiach (a może tej akceptacji źle szukaliśmy)? Bardzo często przegląd zapisów dotychczasowego SUMPu pozwoli nam stwierdzić, które kwestie powinniśmy usunąć, czy odłożyć na przyszłość, a które – lepiej zoperacjonalizować, pogłębić i wzmocnić, żeby rzeczywiście przystąpić do dziania.

### **Czy warto pisać SUMP samemu (realizacja w formule in-house)?**

SUMP nigdy nie powinien być pisany wyłącznie przez wykonawcę – sam proces pisania SUMPa to zawsze współpraca między doradcą i samorządem, który na koniec przyjmie strategię. Im więcej aktywnego udziału samorządu w tym zakresie, tym bardziej będzie to „jego strategia”.

Natomiast pisanie SUMPu zupełnie bez zewnętrznego wykonawcy jest trudne kadrowo – to projekt, który angażuje kilka osób przez przynajmniej 3 kwartały. Jeśli mamy kompetentny zespół w tym zakresie, to zdecydowanie warto pisać SUMPa samemu – ewentualnie zlecając na zewnątrz pewne drobniejsze analizy (np. ocenę oddziaływania środowiskowego, moderowanie warsztatów, czy modelowanie ruchu).

Dużo łatwiej jest samemu SUMPa zaktualizować, ale wciąż jest to kwestia nie tylko posiadania odpowiednich kadr, ale również ich przeznaczenia do tego zadania.

### **Jak obszernym dokumentem jest dobry SUMP?**

Plan Mobilności powinien być przede wszystkim atrakcyjny dla jego interesariuszy. Swoją treścią i objętością powinien zainteresować zarówno mieszkańca, jak i radnego. Nie należy więc zaniedbywać warstwy graficznej dokumentu, powinien on być okraszony licznymi grafikami, mapami czy wykresami. Na czterech stronach początkowych Planu zarysowane być powinny główne idee SUMP dla obszaru, z których jasno powinno wynikać – „gdzie jesteśmy i dokąd zmierzamy”? Wizja musi być jasno określona, aby interesariusze Planu mogli się z nią utożsamić.

Dobre SUMP-y przygotowywane w Europie mają do 120 stron. Finalny Plan Mobilności powinien być syntezą procesu, jaki został przeprowadzony – wręcz nie powinien to być jedyny dokument powstały w ramach projektu. Raporty z warsztatów, szczegółowe wyniki analiz i etapów prowadzonych prac powinny być udokumentowane w załącznikach – już bez ograniczenia w liczbie stron. W głównej syntezie natomiast powinny być przywołane tylko główne elementy analityczne i metodyczne zastosowane w procesie przygotowania SUMP.

### **Jakie są minimalne wymogi w zakresie zawartości SUMP?**

Minimalne wymogi dla SUMP zostały przedstawione w Generycznym Opisie Przedmiotu Zamówienia, przygotowanym w ramach projektu Wsparcia Planów Mobilności. Plan powinien powstać w ramach procesu składającego się z 12 kroków, opisanego szczegółowo w podręczniku ELTIS[1].

[1] Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second edition. Rupprecht Consult, Cologne 2019, s. 17 – [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf)

### **Jakie jest minimum metodyczne badań realizowanych przy przygotowaniu SUMP?**

Trudno mówić o jednym minimum metodycznym, gdyż każdy SUMP odpowiada na inne problemy – stąd tak ważna jest definicja problemu (patrz – Jak napisać dobry SIWZ na SUMP?).

Z pewnością bardzo trudno jest napisać SUMP bez badań jakościowych – czyli na przykład grup fokusowych, lub warsztatów service design, a zatem różnych form, w których grupa ludzi wraz z moderatorem dyskutuje nad określonym problemem, używając przy tym różnych metodyk pracy kreatywnej. W takich warsztatach powinny brać udział różne grupy ludzi – urzędnicy, organizacje pozarządowe, a także „typowi” przedstawiciele mieszkańców rekrutowani przypadkowo na ulicy, czy w środkach transportu (w takiej sytuacji proponuje się im niewielkie wynagrodzenie). Badania jakościowe dają nam wgląd w oczekiwania i preferencje mieszkańców, który ma charakter dużo szerszy, niż popularne badania ilościowe, pozwalające głównie na weryfikację z góry założonych tez.

Oczywiście ważnym elementem metodycznym SUMP mogą być również badania ilościowe, które pozwolą zweryfikować określone tezy w sposób bardziej wiarygodny, ale jednocześnie – ograniczony właśnie do weryfikacji hipotez. W ich przypadku ważne jest dążenie do reprezentatywności – czyli tego, by nasza grupa respondentów nie była dobrana w jakiś specyficzny sposób i przez to zawierała osoby o specyficznych poglądach. Przykładem niereprezentatywności byłoby np. pytanie w tramwaju o wybór środka transportu – oczywiście takie wyniki nie odzwierciedlałyby odpowiedzi dla całego społeczeństwa. Podobnie reprezentatywności nie zapewniają np. platformy konsultacji społecznych, chociaż warto z nich korzystać, by poznać głosy osób aktywnych społecznie. Do typowych rozwiązań zapewniających przy obecnych ograniczeniach maksimum reprezentatywności zaliczyć można:

wywiady domowe – których koszt wynosi ok. 100 zł netto za respondenta;

panele internetowe – których koszt wynosi ok. 15 zł netto za respondenta.

Można również przeprowadzać np. ankiety w miejscach pracy, szkołach, czy środkach transportu – jednak wówczas wyniki są właściwe dla osób pracujących w danym miejscu, uczęszczających do szkoły, czy korzystających ze środka transportu. Może to być w niektórych przypadkach zasadne, jednak nie daje nam poglądu o opiniach całego społeczeństwa.

Warto również pamiętać o:

analizie kosztów i korzyści dla przedsięwzięć inwestycyjnych (nawet blokowej);

ocenie oddziaływania na środowisko.

### **W jakim zakresie dokument ma odpowiadać na zdiagnozowane, aktualne potrzeby transportowe, a w jakim ma kreować popyt?**

Działania w SUMP powinny oddziaływać na obszar dwutorowo: z jednej strony stanowić reakcję na najpilniejsze problemy mobilności mieszkańców, często wręcz zapewniając nadrobienie zaległości w obsłudze transportowej na obszarach już zabudowanych. Z drugiej strony Plan powinien tworzyć impulsy rozwojowe i zapewniać planowanie mobilności na obszarze, dla którego został uchwalony. W szczególności dotyczy to obszaru przed jego zagospodarowaniem, tak by kreować rozwiązania nastawione na redukcję podróży lub zapewnienie dobrej dostępności ekologicznych środków transportu (ang. Transit Oriented Development).

### **Na jakim poziomie szczegółowości powinny być ujęte zadania inwestycyjne w SUMP?**

Zadania inwestycyjne powinny zostać wyspecyfikowane przede wszystkim na poziomie funkcjonalnym oraz koncepcyjnego przebiegu na terenie obszaru. Pozostałe kwestie powinny być rozstrzygane już w czasie procesu inwestycyjnego realizacji poszczególnych zadań.

### **Czy w okresie pandemii wyniki badań odnoszące się do zachowań komunikacyjnych mieszkańców będą przekłamane?**

Nie rekomendujemy obecnie przeprowadzania dużych badań ilościowych potrzeb komunikacyjnych dla SUMP, dopóki nie osiągniemy stabilnej sytuacji w systemie transportowym. Prawdopodobnie nowy stan równowagi będzie też inny niż był wcześniej, np. będzie związany z większym udziałem pracy zdalnej.

W czasie pandemii uzyskanie reprezentatywnej grupy respondentów będzie jeszcze trudniejsze, ponieważ nie wszyscy będą chcieli wziąć udział w badaniu, szczególnie gdybyśmy chcieli przeprowadzić pogłębione badania jakościowe (np. wywiady domowe).

### **Jakiego typu badania można przeprowadzać w okresie pandemii?**

Zalecamy realizację badań jakościowych: poznanie schematów zachowań różnych grup interesariuszy: mieszkańców, inwestorów czy urzędników oraz również tych, którzy nie uczestniczą w konsultacjach społecznych. W szczególności cenną grupą badawczą są osoby, które nie uczestniczą w konsultacjach społecznych, a są ważnym podmiotem prowadzonej polityki mobilności.

Bardzo dobrze w tej sytuacji sprawdzają się badania jakościowe służące kompleksowej analizie problemów, a nie tylko weryfikacji z góry postawionych tez. Badania takie potrafią „uwypuklić” pewne mechanizmy działania ważne dla zwykłych użytkowników, a których dotychczas nie potrafiliśmy wprost zidentyfikować i nazwać.

Przykłady badań jakościowych zawiera Generyczny OPZ przygotowany w ramach projektu Wsparcia Planów Mobilności.

### **Jakie rozwiązania należy przyjąć, gdy wyniki prac diagnostycznych w zakresie zadań transportowych niebędących w gestii samorządów gminnych, powiatowych i wojewódzkich, wskażą na inne rozwiązania niż zaplanowane?**

Plan Mobilności powinien traktować zadania realizowane przez jednostki wyższego poziomu w zależności od statusu ich realizacji:

- zadania i inwestycje zrealizowane – jeżeli istnieją działania lub infrastruktura wpływająca na zrównoważoną mobilność miejską, to powinny one zostać przeanalizowane/przedyskutowane w SUMP. Jeżeli analiza wykaże zasadność zmian w istniejącej infrastrukturze (np. przebudowa, zmiana organizacji ruchu), to należy postulować o ich wdrożenie do organów wyższego rzędu,
- zadania, które są już realizowane lub sposób ich realizacji będzie przesądzony do czasu powstania Planu należy uznać za zastane i ująć jako część przyszłego systemu transportowego wraz z analizą ich funkcjonalności pod kątem zrównoważonej mobilności,
- zadania rozważane do realizacji w przyszłości – waga tych zadań dla obszaru powinna zostać przedyskutowana w SUMP. Jeśli analiza wykaże brak zasadności ich realizacji lub lepsze warianty alternatywne, to należy postulować zmiany w planach i strategiach wyższego rzędu.

### **W jakim stopniu ustalenia SUMP powinny być uwzględnione w Regionalnych Planach Transportowych?**

By lepiej odpowiedzieć na pytanie należy przeanalizować potencjalny zakres merytoryczny obydwu dokumentów:

## Regionalny Plan Transportowy (RPT)

Regionalny Plan Transportowy powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących obsłudze ruchu regionalnego z uwzględnieniem powiązań krajowych i lokalnych. Należy w nim wskazać eliminowanie luk w infrastrukturze, tzw. wąskich gardeł i wykluczenia komunikacyjnego. Oprócz indywidualnego transportu samochodowego powinien obejmować przede wszystkim wspieranie rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności w celu przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone rodzaje transportu ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego oraz aktywnych form mobilności. W Planie Transportowym należy uwzględnić również problematykę przewozu ładunków i rozwoju transportu intermodalnego.

## Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej sprzyja zbilansowanemu rozwojowi wszystkich istotnych środków transportu, zachęcając do zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu – powinien obejmować przede wszystkim wspieranie rozwoju zrównoważonej multimodalnej mobilności w celu przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone rodzaje transportu. Plan przedstawia zintegrowany pakiet działań w celu poprawy wydajności i efektywności kosztowej w odniesieniu do deklarowanych celów i zamierzeń. Działania te obejmują środki i usługi techniczne, promocyjne i rynkowe, jak również kwestię infrastruktury.

Po krótkim przedstawieniu obu dokumentów de facto mamy do czynienia z podobnymi dokumentami sporządzanymi dla różnych poziomów szczegółowości:

Regionalne Plany Transportowe będą skupiały się na budowie sieci powiązań transportowych na terenie regionu (województwa) oraz rozwiązaniu kwestii terenów wykluczonych transportowo.

SUMP-y będą stanowiły uzupełnienie oraz uszczegółowienie działań na obszarach funkcjonalnych miast jednocześnie wpisując się w planowaną i docelową sieć komunikacyjną regionu.

Kluczem powinno być określenie dla jakich obszarów regionu (województwa) będą sporządzone SUMP-y.

Podsumowując dokumenty muszą „widzieć się wzajemnie” – np. SUMP dla obszaru funkcjonalnego miasta musi być osadzony na kanwie sieci komunikacyjnej regionu, tak jak kanwa sieci komunikacyjnej regionu musi być dostosowana do celów mobilnościowych postawionych przed SUMP dla obszaru funkcjonalnego. Powiązania pomiędzy dokumentami będzie dobrze widać w analizach problemowych i diagnozach transportowych sporządzanych na potrzeby przygotowania dokumentów (zależności). Tylko takie podejście pozwoli na horyzontalne i wertykalne zharmonizowanie działań.

## **Jaką perspektywę czasową powinny obejmować zapisy przygotowywanego Planu Mobilności?**

Z uwagi na silny wpływ finansowania unijnego na inwestycje prowadzone w polskich miastach, za właściwy okres dla warstwy operacyjnej planu należy założyć okres wydatkowania środków z Funduszy Unijnych na lata 2021-2027 (7 lat), natomiast dla warstwy strategicznej do 2035-2040 roku (15-20 lat). Nie zmienia to faktu, że Plan powinien być cyklicznie aktualizowany (np. co 3 lata) i dostosowywany do zmian zachodzących na terenie obszaru, w tym nowych planów inwestycyjnych.

## **Jaki jest łączny czas potrzebny na opracowanie całego dokumentu?**

Cały proces opracowania SUMP powinien trwać między 8 a 18 miesięcy. Z pozoru wydaje się, że jest to dużo czasu, ale mając na uwadze wieloetapowość przygotowania Planu i zaangażowanie interesariuszy nie tylko w formie konsultacji społecznych, ale również warsztatów na każdym etapie opracowywania Planu, może okazać się, że czas potrzebny na sporządzenie SUMP może ulec wydłużeniu.

#### **Jaki powinien być harmonogram realizacji poszczególnych etapów prac?**

Podział na poszczególne etapy prac wraz z terminami realizacji produktów procesu przygotowania SUMP zawarte zostały w Generycznym Opisie Przedmiotu Zamówienia.

#### **W jaki sposób dokument powinien zostać przyjęty na obszarze funkcjonalnym?**

Zdaniem Komisji Europejskiej SUMP należy przyjmować jako akt prawa miejscowego, mimo braku ustawowych regulacji w tym zakresie. Biorąc pod uwagę powyższe, naszym zdaniem SUMP w dzisiejszych okolicznościach powinien być inicjowany i przyjmowany przez wszystkie Rady Gmin przez podjęcie uchwał w tym zakresie, a nie poprzez zarządzenie organu wykonawczego gminy. Jednocześnie końcowy dokument powinien zostać przyjęty jako program rozwoju lokalnego lub gospodarczego. Takie działanie pozwoli właściwie umocować prawnie realizację zapisów Planu przez wyznaczone do tego jednostki i struktury.

#### **Jak uwzględnić obszar funkcjonalny?**

Podstawową skalą opracowania SUMP jest obszar funkcjonalny, który obejmuje nie tylko miasto – rdzeń, ale przede wszystkim gminy i miasta ościenne. Udział miasta centralnego i gmin ościennych jest wręcz niejako obligatoryjny w celu realizacji dobrego SUMP. W celu zachęcenia gmin ościennych należy przedstawić korzyści płynące ze wspólnej współpracy w zakresie planowania i wdrażania zrównoważonej mobilności zarówno w stosunku do rdzenia obszaru, jak również obszarów peryferyjnych.

#### **Czy SUMP dla jednej gminy jest SUMP-em?**

Mobilność (przemieszczanie ludzi i towarów) związana jest z obszarami funkcjonalnymi jednostek miejskich. Skoro SUMP ma w sposób kompleksowy ujmować zagadnienia mobilności oraz wzajemne oddziaływanie poszczególnych środków transportu na siebie nie może zamykać się w granicach administracyjnych jednej gminy. Istotny w tym momencie jest fakt wielkości oraz stopnia skomplikowania obszaru funkcjonalnego. Dla mniejszych ośrodków funkcjonalnych powinien być sporządzony jeden dokument mobilnościowy ujmujący w sposób zintegrowany zagadnienia. W przypadku dużych obszarów funkcjonalnych może dojść do sytuacji, że powstanie SUMP dla mniejszego obszaru (sektora aglomeracji) albo dla obszaru jednej gminy.

Jednak nie będzie to SUMP sporządzony dla jednej gminy!

Tak sporządzony dokument będzie stanowił część/uzupełnienie SUMP sporządzonego dla całego obszaru funkcjonalnego – metropolitalnego, stanowiąc jego uzupełnienie oraz rozwinięcie w kontekście lokalnym.

#### **Jak skoordynować dokument dla wielu gmin?**

W pierwszej kolejności należy podjąć próbę wykorzystania istniejących struktur. Plan może być przygotowany w ramach związku subregionu czy stowarzyszenia ZIT, jeśli takie struktury istnieją. W ich ramach należy powołać zespół przygotowujący SUMP. Jeśli nie ma struktur

metropolitalnych, to w celu przygotowania Planu należy zawrzeć porozumienie międzysamorządowe lub związek międzygminny. Przykładem takiego porozumienia jest opracowywanie SUMP przez obszar funkcjonalny Warszawa Zachód. Porozumienie to zostało zawiązane przez gminy: Łomianki (lider), Czosnów, Izabelin, Nowy Dwór Mazowiecki, Stare Babice, Zakroczym, Legionowo i Jabłonna.

Więcej: <https://bip.lomianki.pl/bip/prawo-lokalne/uchwaly-rady-miejskiej/2020/10011,Uchwała-Nr-XX1842020-Rady-Miejskiej-w-Lomiankach-z-dnia-30-stycznia-2020-roku-w-.html>

### **Jaka szczegółowość SUMP jest rekomendowana dla obszaru NUTS 2? Czy dokument może przygotować miasto - rdzeń?**

Poziom dokumentu powinien odpowiadać poziomowi obszaru. Można wyróżnić trzy podstawowe poziomy planowania mobilności miejskiej – obszar funkcjonalny, miejski/gminny i dzielnicowy. W pierwszej kolejności rekomenduje się opracowanie Planu dla poziomu obszaru funkcjonalnego, który zgodnie z metodologią ELTIS stanowi pełnowartościowy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) (zawiera elementy spajające cały obszar, istotne dla jego integracji). Uszczegółowienie rozwiązań oraz dostosowanie do lokalnych uwarunkowań i działań powinno nastąpić w planie miejskim/gminnym lub dzielnicowym.

Dla obszaru funkcjonalnego, dokumentacja nie powinna być przygotowywana tylko przez miasto – rdzeń. Działając w ten sposób zostanie pominięta istotna część partycypacji obszaru gmin funkcjonalnego. Działanie takie będzie również sprzeczne z ideą SUMP.

### **Czy wszystkie gminy obszaru SUMP powinny przystąpić do porozumienia w postaci uchwały JST oraz przyjmować dokument uchwałą?**

Nie jest konieczne uchwalenie porozumienia o przystąpieniu do opracowania SUMP, jednak taka forma zawiązania współpracy zapewni umocowanie dla osób, które zostaną zaangażowane w proces ze strony poszczególnych JST.

Zainicjowanie i uchwalanie opracowanych SUMP (uchwała Rady Gminy) przez poszczególne JST obszaru funkcjonalnego jest już jednak rekomendowane zamiast wydawania zarządzenia przez organ wykonawczy. Umocowanie uchwałą działań wynikających z Planu Mobilności zapewnia większą szansę powodzenia w jego realizacji, ponieważ angażuje nie tylko organy wykonawcze gmin, ale też uchwałodawcze.

### **Na którym etapie prac należy włączyć mieszkańców?**

Od samego początku należy angażować mieszkańców w proces przygotowania SUMP, zaczynając od warsztatów, na których zdefiniowane zostaną problemy i cele działania. Często rozpoczyna się od warsztatów w formie badań fokusowych z grupą 6-8 zrekrutowanych osób, o specyficznych zachowaniach transportowych. Na przykład są to osoby, które niedawno zmieniły zachowania transportowe. W trakcie badania istotne jest m.in. określenie barier korzystania ze środków transportu i czynników decydujących o wyborze określonej formy przemieszczania się.

Mieszkańców powinno zaangażować się we wczesnych etapach prac nad projektem, tzn. na etapie wypracowywania rozwiązań funkcjonalnych dla obszaru oraz oczywiście w ramach konsultacji społecznych projektu Planu Mobilności.

### **Jak traktować przy opracowaniu SUMP obowiązujące dokumenty z zakresu polityki przestrzennej (przede wszystkim SUIKZP, plany miejscowe oraz opracowane dotąd branżowe strategie i dokumenty operacyjne, w szczególności transportowe)?**

SUMP powinien przeanalizować/przedyskutować kwestie dotyczące mobilności zawarte w innych dokumentach obszaru. Składać się na to powinna m.in. identyfikacja problemów, przeprowadzonych badań i analiz przestrzennych oraz zadań do realizacji, wraz z ich oceną pod kątem realizacji idei zrównoważonej mobilności. Przydatne elementy dokumentacji można wykorzystać w Planie. Wynikiem SUMP powinny być też rekomendacje zmian dla obowiązujących dokumentów strategicznych i planistycznych.

W szczególności dość cennym materiałem są analizy przestrzenne w zakresie dostępności komunikacyjnej do istniejących i planowanych do zainwestowania terenów. W toku prowadzonych analiz może się okazać, że część terenów przeznaczonych w dokumentach planistycznych pod zainwestowanie nie będzie mogła być obsłużona zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności (rozwój zorientowany na transport, ang. Transit Oriented Development). W tym przypadku należy zastanowić się nad ich przeprojektowaniem lub usunięciem z dokumentów planistycznych.

### **Jaki jest stosunek SUMP do strategii ponadlokalnych?**

W stosunku do uchwalonych strategii i planów ponadlokalnych, wszelkie działania oraz wytyczne powinny zostać przeanalizowane i przedyskutowane w SUMP. Jeżeli analiza wykaże zasadność ich realizacji lub konieczność zmiany priorytetów działania, to należy postulować o ich ujęcie w dokumentach wyższego rzędu (zmiana dokumentu).

### **Czy należy korzystać z tworzonych obecnie (np. wyników ankiet) strategii elektromobilności?**

SUMP jest strategią dużo szerszą niż strategia elektromobilności, wykraczającą daleko poza kwestie elektryfikacji transportu samochodowego, obejmując m.in. zagospodarowanie przestrzenne, bezpieczeństwo ruchu drogowego, politykę parkingową, działania promocyjne czy zarządzanie mobilnością. Z pewnością należy zachować spójność pomiędzy dokumentami strategicznymi, w co wchodzić powinno przeanalizowanie i wpisanie się w cele działania. W przypadku niespójności z działaniami wynikającymi z diagnozy SUMP należy wykazać rozbieżności oraz wskazać jakich zmian należy dokonać w innych dokumentach.

### **Z jakimi podmiotami i interesariuszami z obszaru miasta należy współpracować przy SUMP?**

Należy uwzględnić min. ochronę środowiska, rewitalizację, pełnomocników (np. oficera rowerowego), miejskie pracownie urbanistyczne oraz zarządy dróg i transportu, komórki odpowiedzialne za dialog i komunikację społeczną.

Wśród innych jednostek samorządu terytorialnego należy podjąć współpracę z powiatem i województwem oraz ich jednostkami organizacyjnymi.

Jeśli chodzi o zewnętrzne struktury interesariuszy, to wśród nich powinni znaleźć się m.in.: operatorzy komunikacji, organizacje pozarządowe, rady dzielnic i seniorów.

W zakresie współpracy międzyinstytucjonalnej odsyłamy również do materiałów z warsztatów, które odbyły się w tym temacie – materiały na stronie: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/materialy-z-warsztatow/materialy-z-warsztatow-24-wrzesnia-2019-r/>

### **Jak wypromować SUMP?**

Plan promocji SUMP nie powinien być opisem wymaganych do dostarczenia gadżetów, lecz planem przekonania jak największej liczby osób do udziału w procesie wypracowywania SUMP oraz do idei zrównoważonej mobilności. Do podstawowych elementów (katalog otwarty)

możemy zaliczyć: warsztaty w ramach realizacji SUMP, konferencję podsumowującą realizację SUMP wraz z jego prezentacją, prowadzenie strony internetowej, przygotowanie materiałów promocyjno-informacyjnych, notatki prasowe, obecność projektu w mediach społecznościowych, na miejskich nośnikach reklamowych, w pojazdach komunikacji miejskiej oraz przygotowanie drobnych gadżetów. Szczegóły zostały zawarte w Generycznym Opisie Przedmiotu Zamówienia na SUMP.

**Na podstawie jakich przepisów można legalnie pozyskiwać dane osobowe respondentów w procesie SUMP?**

W odniesieniu do SUMP obowiązują standardowe przepisy dotyczące zarządzania danymi osobowymi (tzw. RODO). Warto wspomnieć, że mimo zapisów RODO profesjonalni wykonawcy badań jakościowych i ilościowych posiadają bazę osób, które wyraziły zgodę na przetwarzanie ich danych osobowych. W innych przypadkach w przypadku przetwarzania danych należy standardowo poinformować osoby o tym, że ich dane będą przetwarzane w celu realizacji zrównoważonego planu mobilności.

### 3.4 Spis załączników

Załącznik 1 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Konferencja podsumowująca 1 część Pilotażu SUMP .....	21
Załącznik 2 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Jak skutecznie przygotować SUMP? Pierwsze doświadczenia .....	24
Załącznik 3 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP .....	25
Załącznik 4 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością - Dzień 1 .....	27
Załącznik 5 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Przykłady dobrych praktyk zarządzania mobilnością - Dzień 2 .....	27
Załącznik 6 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Planowanie przestrzenne w procesie przygotowania SUMP .....	28
Załącznik 7 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Definiowania i oceny scenariuszy SUMP – Budowa logiki zmiany / interwencji .....	29
Załącznik 8 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: SUMP w systemie planowania polityki rozwoju na nową perspektywę finansową .....	30
Załącznik 9 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Skuteczna partycypacja społeczna w SUMP .....	31
Załącznik 10 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Konkretyzacja metodyki analitycznej SUMP .....	32
Załącznik 11 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Współpraca między samorządowa w zakresie organizacji transportu publicznego .....	34
Załącznik 12 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko SUMP (SOOŚ) .....	34
Załącznik 13 do archiwum projektu Pilotaż SUMP - Warsztaty: Z przygotowania Generycznego OPZ na SUMP .....	35
Załącznik 14 do archiwum projektu Pilotaż SUMP – Generyczny OPZ .....	35