

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

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

Spis treści

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

1. Wykaz skrótów i skrótowców

WYKAZ SKRÓTÓW I SKRÓTOWCÓW

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

2. Wprowadzenie

2.1. Unijny i krajowy kontekst strategiczny

Od czasu przyjęcia w 2013 r. pakietu mobilności miejskiej¹ koncepcja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) jest promowana przez Komisję Europejską jako instrument planowania strategicznego, który pomaga władzom lokalnym w osiąganiu ich celów oraz odpowiada w bardziej zrównoważony i zintegrowany sposób na wyzwania i problemy związane z transportem w miejskich obszarach funkcjonalnych².

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

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

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

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

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

2.2. Wspieranie opracowania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

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

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

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

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

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

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

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

W działania wspierające promocję SUMP wpisuje się także realizacja kamienia milowego przewidzianego w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększenia Odporności⁴, w ramach reformy E1.1. *Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska*, zakładająca wprowadzenie środków wspierających opracowanie i wdrażanie SUMP (kamień milowy E2G).

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

Działania ukierunkowane na wsparcie SUMP są kontynuowane, także w ramach współpracy z Komisją Europejską w ramach Grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej⁵, gdzie w ramach podgrupy „SUMP monitoring and implementation” Pełnomocnik Ministra ds. SUMP został współprzewodniczącym.

⁴ COM(2022) 268 final DECYZJA WYKONAWCZA RADY w sprawie zatwierdzenia oceny planu odbudowy i zwiększania odporności Polski.

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

3. Fundusze UE na 2021 – 2027

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

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

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

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

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

W programach:

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

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

4. Założenia oceny jakości SUMP na poziomie krajowym

4.1. Ogólna charakterystyka systemu

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

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

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

Zgodnie z przyjętymi założeniami, ocena jakości SUMP polegać będzie na weryfikacji ośmiu zasad z komunikatu KE z 17 grudnia 2013 COM (2013)913 final, pogłębionych i zaktualizowanych w zaleceniu KE z 8 marca 2023 r. (C(2023) 1524), na których opiera się idea SUMP. Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli JST w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności w ich przypadku. Ocena ma mieć charakter jakościowy i kończyć się rekomendacjami w zakresie aktualizacji posiadanego dokumentu, oraz weryfikacją, czy oceniany dokument spełnia zasady przewodnie SUMP.

4.2. Zasady przewodnie SUMP

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

1. **WYZNACZONE CELE:** Głównym celem planu mobilności w miastach⁶, zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży, niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.
2. **PERSPEKTYWA KRÓTKO I DŁUGOTERMINOWA:** Plan mobilności w miastach zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju zawiera długoterminową strategię przyszłego rozwoju obszaru miejskiego oraz, w tym zakresie, przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w obszarze transportu i mobilności, bądź też jest powiązany z istniejącą strategią tego rodzaju. Przedmiotowy dokument zawiera również plan realizacji krótkoterminowego procesu wdrażania strategii.
3. **OCENA BIEŻĄCYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW:** Budowanie zrównoważonej mobilności w miastach powinno opierać się na należytej ocenie aktualnego i przyszłego funkcjonowania miejskiego systemu transportowego.

⁶ Plan mobilności w miastach – pojęcie stosowane w Komunikacie Komisji Europejskiej z 2013 r.

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

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

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

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

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

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

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

SUMP powinien zatem obejmować:

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

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

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

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

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

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

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

7. MONITOROWANIE, PRZEGLĄD, SPRAWOZDAWCZOŚĆ I ZAPEWNIANIE JAKOŚCI:

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

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

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

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

4.3. Zasady oceny jakości SUMP

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. Rola formularza oceny SUMP

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

Formularz nie stanowi zaleceń dla JST odnośnie zawartości SUMP – w tym zakresie właściwe i pomocne są wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej – edycja druga, które znajdują się na stronie Eltis⁷ oraz zapisy zawarte w zaktualizowanej przez KE koncepcji SUMP z 2023.

Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli JST w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności. Ocena pytań dotyczących poszczególnych zasad ma charakter jakościowy. Ocena każdej zasady kończy się stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem, czy daną zasadę można uznać za spełnioną, a także ewentualnymi szczegółowymi rekomendacjami w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentu/ procesu.

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

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

Rekomendacje powinny być uwzględnione w kolejnych aktualizacjach planu w ramach czasowych określonych w samym SUMP, tak aby stale podnosić jakość planowania mobilności miejskiej. Wyjątkiem są rekomendacje dotyczące kwestii kluczowych. W takich przypadkach rekomendacja zawierać będzie zakres oraz czas, w jakim powinna zostać wdrożona. Uwzględnienie rekomendacji w wyznaczonym czasie będzie miało wpływ na możliwość wsparcia przyszłych inwestycji, tj. przedkładanych do finansowania w czasie, w którym rekomendacje powinny już być wdrożone.

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

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

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

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

4.5. Ogólny przebieg procesu oceny jakości SUMP

Zakładany przebieg procesu oceny jakości SUMP przedstawia się następująco.

PROGRAMY KRAJOWE – FEnIKS/FEPW

- 1) CUPT otrzymuje gotowy i przyjęty SUMP do oceny⁸:
 - w ramach prowadzonego naboru wraz z projektem inwestycji – w sytuacji, gdy SUMP nie był oceniany w trybie poza procesem naboru;
 - od IZ FEnIKS/IZ FEPW;
 - od miasta rdzenia lub stowarzyszenia JST (poza procesem naboru);
- 2) CUPT informuje CK SUMP o rozpoczęciu procesu oceny w odniesieniu do danego SUMP;
- 3) CUPT ocenia SUMP w terminie do 45 dni od dnia otrzymania dokumentu:
 - bieg terminu 45 dni zostaje wstrzymany na czas uzupełniania dokumentów przez Wnioskodawcę;
 - w uzasadnionych przypadkach, w szczególności z uwagi na wyjątkową obszerność ocenianej dokumentacji lub znaczny stopień skomplikowania systemu transportowego na obszarze analizowanego MOF, termin oceny może zostać wydłużony do 60 dni.
- 4) CUPT przekazuje oceniony SUMP wraz z informacją o dokonanej ocenie/rekomendacji do nadawcy SUMP oraz do CK SUMP;
- 5) CK SUMP umieszcza SUMP w repozytorium oraz niezwłocznie przekazuje informację o dokonanej ocenie/rekomendacji do wnioskodawcy (potencjalnego beneficjenta i/lub IZ FEnIKS/IZ FEPW).

PROGRAMY REGIONALNE

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

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

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

JST/MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE REALIZUJĄCE SUMP POZA KONTEKSTEM FUNDUSZOWYM

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

Podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP powinien złożyć do oceny plan, a ponadto wszelkie inne dokumenty obrazujące proces jego przygotowania, niezbędne do weryfikacji wszystkich wskazanych zagadnień (np. odrębna diagnoza, wyniki badań, raporty z konsultacji, odpowiednie uchwały organów statutowych itp.). Ocenie podlegać będą wyłącznie dokumenty dostarczone przez podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP. W toku oceny możliwe jest formułowanie przez ewaluatorów pytań dotyczących zawartości SUMP oraz procesu jego przygotowania i uchwalania. Czasu oczekiwania na uzupełnienie dokumentów czy udzielenie wyjaśnień nie wlicza się do terminu oceny SUMP.

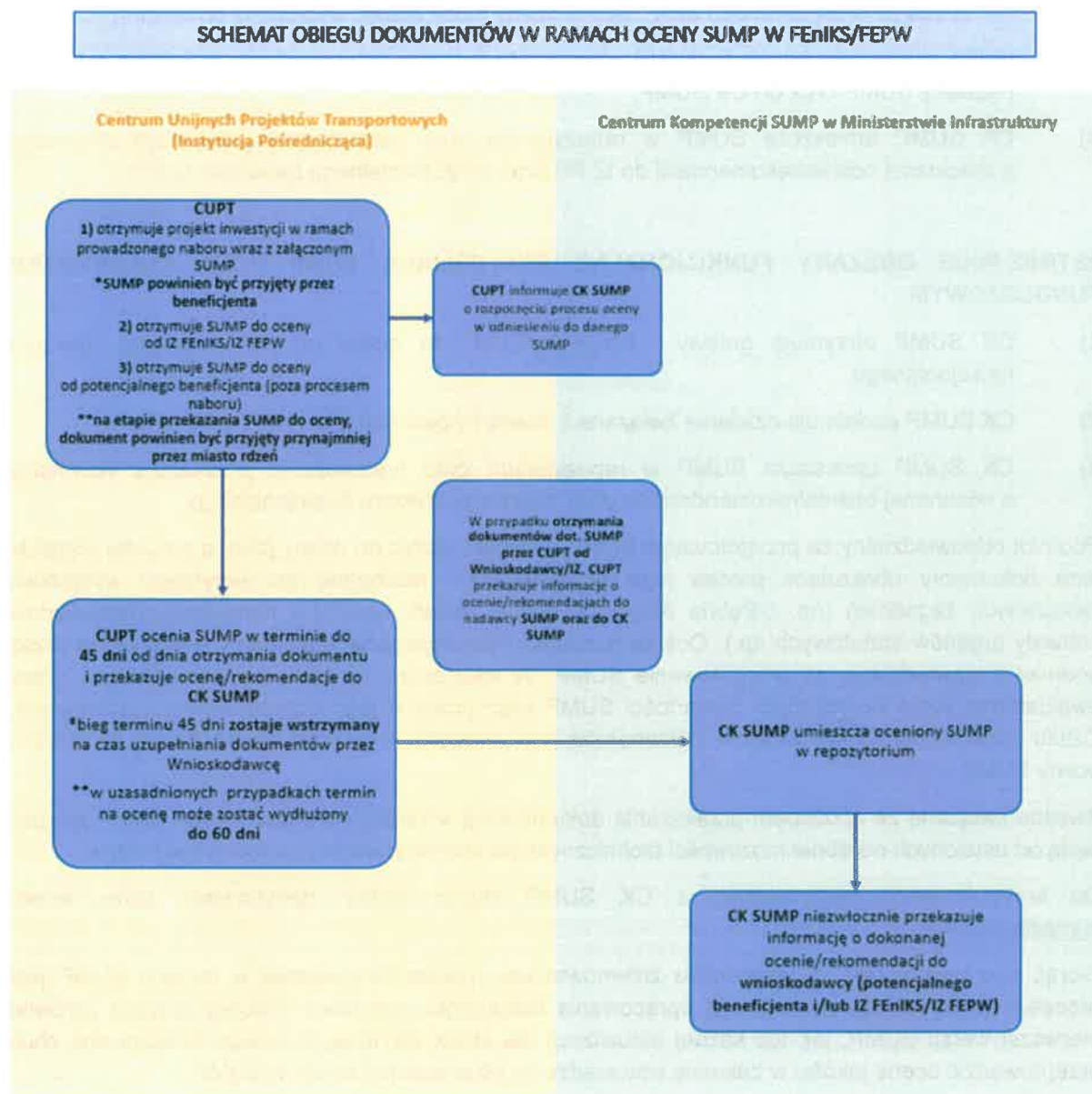
Kwestie związane ze sposobem przekazania dokumentacji w ramach procesu oceny SUMP zależą od ustalonych odrębnie możliwości technicznych po stronie zainteresowanych podmiotów.

Do korespondencji elektronicznej z CK SUMP służyć będzie dedykowany adres email: sump@mi.gov.pl.

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

5. Schematy obiegu dokumentacji

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



SCHEMAT OBIEGU DOKUMENTÓW W RAMACH OCENY SUMP W PROGRAMACH REGIONALNYCH

