

FORMULARZ OCENY

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

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

1. Niniejszy formularz stanowi narzędzie oceny SUMP przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych i nie stanowi zaleceń dla jst dot. zawartości SUMP. Został stworzony dla zespołu ewaluatorów SUMP, zatem ma być pomocny przy ocenie dokumentu i wydawaniu dalszych rekomendacji.

Dokumentem pomocnym i właściwym przy opracowaniu SUMP są *Wytyczne dot. opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga*, które znajdują się na stronie Eltis <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> (wytyczne oraz załącznik zawierający formularz samooceny).

Pytania zawarte w niniejszym formularzu nie wykraczają zakresem merytorycznym poza ww. *Wytyczne*.
2. Ocena polega na weryfikacji 8 zasad z Komunikatu KE z 17.12.2013¹, na których opiera się idea SUMP. Istotą oceny jest weryfikacja spełnienia zasad SUMP, ale również stosowna i szczegółowa informacja zwrotna dla przedstawicieli jst w zakresie działań podnoszących jakość planowania zrównoważonej mobilności w ich przypadku. Do każdej zasady podano szereg pytań. Ocena poszczególnych pytań ma charakter jakościowy. Uzasadnienie oceny każdego z pytań (zarówno oceny pozytywnej jak i negatywnej) znajduje się w podsumowaniu każdej z 8 części, wraz z ewentualnymi rekomendacjami dotyczącymi stosownych uzupełnień. Ocena każdej zasady kończy się więc stwierdzeniem wraz z uzasadnieniem czy daną zasadę można uznać za spełnioną, a także ewentualnymi szczegółowymi rekomendacjami w odniesieniu do poszczególnych elementów dokumentu/ procesu.
3. Uznanie całego dokumentu jako wypełniającego ideę SUMP jest możliwe **tylko** w przypadku, gdy weryfikacja wszystkich 8 zasad kończy się oceną „pozytywną” lub „pozytywną z rekomendacjami”. Do oceny „pozytywnej” lub „pozytywnej z rekomendacjami” danej zasady niezbędne jest spełnienie podkreślonych w tekście elementów, choć ich uwzględnienie w SUMP samo w sobie nie gwarantuje, że przedstawiony dokument jest dokumentem wysokiej jakości (aczkolwiek daje możliwość akceptacji SUMP przez ewaluatorów).

¹ COM (2013) 913 final

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

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

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

5. SUMP może zostać złożony do oceny wraz z dokumentacją aplikacyjną dla inwestycji z zakresu mobilności miejskiej lub wcześniej, przed rozpoczęciem procesu aplikowania o dofinansowanie UE.
6. Podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP powinien złożyć do oceny plan mobilności, ale również wszelkie inne dokumenty obrazujące proces jego przygotowania niezbędne do weryfikacji wszystkich wskazanych zagadnień (np. odrębna diagnoza, wyniki badań, raporty z konsultacji, odpowiednie uchwały organów statutowych itp.). Ocenie podlegać będą wyłącznie dokumenty dostarczone przez podmiot odpowiedzialny za przygotowanie SUMP.

W toku oceny możliwe jest formułowanie przez ewaluatorów pytań dotyczących zawartości SUMP oraz procesu jego przygotowania i uchwalania.

7. Wskazane jest, by w ocenę SUMP zaangażowane były osoby posiadające kompetencje z zakresu pogłębionego rozumienia zasad SUMP, w tym zagadnień z obszaru: planowania transportowego/miejskiego (w tym: ekonomia transportu, modelowanie ruchu, planowanie przestrzenne), kwestii środowiskowych i klimatycznych.
8. Wszelkie pytania i wątpliwości do formularza oceny można kierować na adres e-mail: sump@mi.gov.pl.

1. SUMP W FUNKcjONALNYM OBSZARZE MIEJSKIM			
1.1.	<p>Czy plan obejmuje właściwy obszar funkcjonalny (OF)? Delimitacja obszarów funkcjonalnych co do zasady odbywa się w ramach strategii rozwoju województwa (SRW), o której mowa w art. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Jeśli jest konieczna zmiana delimitacji MOF (wynikająca z SRW) lub nie ma takiej delimitacji w SRW, zarząd województwa przyjmuje uchwałę w sprawie zmienionej lub nowej delimitacji MOF. W przypadku gdy obszar SUMP odbiega od wyznaczonego MOF w strategii rozwoju województwa/ przyjętego uchwałą zarządu województwa, stosowna analiza i uzasadnienie wyboru gmin właściwych w procesie powinny być uwzględnione i opisane w ramach SUMP.</p>	<p>A. Czy plan obejmuje miasto rdzeń z uwzględnieniem powiązań funkcjonalnych z innymi gminami obszaru funkcjonalnego?</p> <p>B. Czy plan angażuje miasto rdzeń oraz przynajmniej jedną gminę?</p> <p>C. Czy plan angażuje wszystkie gminy z obszaru wskazanego w delimitacji województwa?</p>	<p>1.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Plan Zrównoważonej Mobilności dla ŁOM uwzględni specyfikę wszystkich samorządów wchodzących w skład Obszaru. Na potrzeby opracowania, podzielono go na 6 stref funkcjonalnych. Przy delimitacji tej wzięto pod uwagę przede wszystkim skalę i podobieństwo procesów urbanizacyjnych, zachodzących w poszczególnych gminach ŁOM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rdzeń: Miasto Łódź 2. Miasta okołordzeniowe: Aleksandrów Łódzki, Konstantynów Łódzki, Pabianice, Rzgów, Zgierz 3. Gminy okołordzeniowe: Gminy Aleksandrów Łódzki (bez miasta), Andrespol, Ksawerów, Rzgów (bez miasta) 4. Ośrodki wielofunkcyjne: Miasta Brzeziny, Głowno, Ozorków, Koluszki, Stryków, Tuszyn 5. Gminy podmiejskie: Gminy Brójce, Dobroń, Koluszki (bez miasta), Lutomiernsk, Nowosolna, Ozorków, Pabianice (bez miasta), Stryków (bez miasta), Tuszyn (bez miasta), Zgierz (bez miasta) 6. Strefa pozamiejska: Gmina miejsko-wiejska Parzęczew, gminy wiejskie Brzeziny, Dłutów, Dmosin, Rogów
1.2.	<p>Czy wyznaczono koordynatora prac nad SUMP? Czy Koordynator ma udokumentowany mandat prowadzenia prac nad SUMP dla obszaru SUMP (na podstawie porozumienia, uchwały, decyzji lub innego dokumentu regulującego współpracę pomiędzy gminami zaangażowanymi w opracowanie i wdrożenie SUMP oraz powołującego zespół odpowiedzialny za</p>		<p>1.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Za realizację Planu odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, a w szczególności władze Łodzi, Zgierza i Pabianic, które są odpowiedzialne za największe ośrodki miejskie Obszaru. Istotne będzie także znaczenie Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny jako platformy na rzecz bieżącej współpracy stowarzyszonych gmin i powiatów. W imieniu władarzy poszczególnych gmin nadzorem nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio komórki lub jednostki organizacyjne poszczególnych JST odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, transport publiczny, drogownictwo, klimat i środowisko, edukację i oświatę oraz promocję, które mogą przyjąć postać zespołów ponadwydziałowych. W skali całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników czuwać będzie utworzony Zespół ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Do SUMP dołączono Uchwałę nr 17/2023 Zarządu Stowarzyszenia ŁOM z 15.06.2023 r. w sprawie powołania Koordynatora prac oraz Zespołu odpowiedzialnego za przygotowanie Planu.</p>

	przygotowanie SUMP wraz z podziałem kompetencji i obowiązków)?		Rekomendacja dotyczy wyznaczenia koordynatora z udokumentowanym mandatem prowadzenia prac nad realizacją SUMP do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu.
1.3.	Czy plan został przyjęty uchwałą właściwego organu dla przyjętego OF, zgodnie z ustaloną formułą współpracy?	<p>A. Czy podjęto uchwałę zarządu związku/stowarzyszenia/porozumienia, przy czym w przypadku stowarzyszenia plan przyjęto dodatkowo uchwałą Rady Gminy wnioskującej o dofinansowanie dla projektu?</p> <p>B. Czy podjęto uchwały rad wszystkich gmin zaangażowanych w opracowanie planu?</p>	<p>1.3. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Plan Zrównoważonej Mobilności dla ŁOM 2030 (z perspektywą do 2040) został przyjęty Uchwałą nr6/2024 Rady Stowarzyszenia ŁOM z dnia 07.06.2024 r.</p> <p>Rekomendacja w zakresie zawarcia uchwał przyjmujących SUMP przez wszystkie gminy OM wnioskujące o dofinansowanie dla projektów w terminie do czasu złożenia dokumentacji aplikacyjnej.</p>
	Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u>/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:	pozytywny z rekomendacjami	
	Rekomendacje:	Rekomendacja dotyczy wyznaczenia koordynatora z udokumentowanym mandatem prowadzenia prac nad realizacją SUMP do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu.	
	Rekomendacje terminowe:	Rekomendacja w zakresie zawarcia uchwał przyjmujących SUMP przez wszystkie gminy OM wnioskujące o dofinansowanie dla projektów w terminie do czasu złożenia dokumentacji aplikacyjnej.	
2. WSPÓŁPRACA PONAD GRANICAMI ADMINISTRACYJNYMI			
2.1.	Czy i w jaki sposób nawiązano współpracę z instytucjami i organami samorządowymi (współpraca sektorowa)?	<p>A. z podmiotami samorządowymi powiązаныmi z mobilnością, planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska?</p> <p>B. z innymi podmiotami, w szczególności związanymi z urbanistyką i ochroną zabytków/ konserwatorską?</p>	<p>2.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W imieniu władarzy poszczególnych gmin nadzorem nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio komórki lub jednostki organizacyjne poszczególnych JST odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, transport publiczny, drogownictwo, klimat i środowisko, edukację i oświatę oraz promocję, które mogą przyjąć postać zespołów ponadwydziałowych. W skali całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników czuwać będzie utworzony Zespół ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.</p> <p>Ponadto ważna jest również współpraca z zarządcami infrastruktury i partnerami poszczególnych działań, do których należy zaliczyć: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o., POLREGIO S.A., operatorów wojewódzkich przewozów autobusowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., PKP Intercity S.A., spółki komunalne, komercyjnych przewoźników autobusowych, Łódzki Urząd Wojewódzki, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, zarządców terminali intermodalnych, organizacje pozarządowe i użytku publicznego oraz podmioty prywatne. Współpraca będzie realizowana na podstawie doraźnych umów, porozumień i spotkań w zależności od potrzeb i prowadzonych przedsięwzięć. W przypadku powołania związku metropolitalnego lub związku samorządów, koordynacja polityki mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym powinna zostać przeniesiona do organów nowej organizacji.</p> <p>Rekomendacja w zakresie uszczegółowienia informacji o nawiązaniu współpracy sektorowej do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu.</p>

2.2.	Czy i w jaki sposób nawiązano współpracę z instytucjami i organami innego szczebla administracji (współpraca samorządowa)?	A. z gminami ościennymi?	2.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Współpraca na rzecz wspólnej polityki mobilności ma dziś miejsce poprzez Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny (SŁOM), które jest samorządnym zrzeszeniem 30 miast, gmin i powiatów zamieszkiwanych przez 1,1 mln mieszkańców. Stowarzyszenie realizuje swoje cele m.in. poprzez funkcję tzw. Związku ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) i wykonując zadania określone w porozumieniu pomiędzy Stowarzyszeniem a Instytucją Zarządzającą Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020 i programem regionalnym Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.
		B. z podmiotami powiatowymi (starostwo), regionalnymi (województwo)?	
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u>/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:		pozytywny z rekomendacjami	
Rekomendacje:		Rekomendacja w zakresie uszczegółowienia informacji o nawiązaniu współpracy sektorowej. Do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu.	
Rekomendacje terminowe:		Brak	
3. PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE			
3.1.	Jakich interesariuszy zidentyfikowano w ramach planu?	A. mieszkańców i lokalne społeczności; B. osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności (osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, osoby z dziećmi); C. zarządców infrastruktury liniowej i punktowej (np. GDDKiA, PKP PLK, porty morskie/ lotnicze, terminale przeładunkowe - zgodnie ze specyfiką obszaru); D. przedsiębiorców; E. lokalne organizacje (NGO); F. jednostki naukowo-badawcze; G. operatorów transportu zbiorowego (osobowego) i towarowego; H. inne (wg lokalnej właściwości, np. organizacje turystyczne).	3.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego został opracowany dzięki zaangażowaniu mieszkańców ŁOM, przedstawiceli władz poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego i Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny, reprezentantów innych interesariuszy instytucjonalnych (jednostek zależnych i podległych, spółek samorządowych, zarządców infrastruktury, stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, organizacji pozarządowych, przedsiębiorstw i innych pracodawców, czy szkół różnego szczebla), seniorów, uczniów i studentów, których wspólnym celem jest efektywne przemieszczanie się po terenie ŁOM.
3.2.	Czy zidentyfikowanych interesariuszy zaangażowano w proces opracowania planu?	A. Czy w proces opracowania planu zaangażowano mieszkańców? B. Czy w proces opracowania planu zaangażowano wszystkich zidentyfikowanych interesariuszy?	3.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Proces tworzenia SUMP zakłada jak najszersze podejście partycypacyjne – włączanie do niego szerokiego grona interesariuszy, w tym mieszkańców. Tylko w ten sposób można poznać potrzeby i problemy mobilnościowe oraz wspólnie opracować propozycje działań do podjęcia w krótko-, średnio i długoterminowym horyzoncie czasowym.
3.3.	Na jakich etapach zaangażowano interesariuszy (część lub wszystkich) w	A. wprowadzenia w SUMP i tworzenie jego ram; B. diagnozy problemów obszaru;	3.3. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Proces współtworzenia Planu objął trzy etapy konsultacji społecznych: Etap I – Spotkania o charakterze warsztatowym z przedstawicielami samorządów ŁOM, bezpośrednie rozmowy z

	procesie tworzenia planu?	C. opracowania wizji i celów rozwoju; D. opracowania pakietów działań; E. konsultacji społecznych projektu SUMP; F. na innych etapach.	respondentami Etap II – Spotkania warsztatowe z przedstawicielami mieszkańców, organizacji pozarządowych i administracji samorządowej. Etap III – Konsultacje społeczne kompletnego projektu SUMP dla ŁOM wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko poprzez udostępnienie do publicznego wglądu dokumentacji SUMP dla ŁOM i Prognozy oddziaływania na środowisko wraz z umożliwieniem składania uwag, opinii i wniosków do przygotowanych materiałów. Prognoza została opracowana zgodnie z zaleceniami zawartymi w Ustawie 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, wskazaniemi zawartymi w pismach Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 27 lipca 2023 roku oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 11 lipca 2023 roku oraz z dnia 19 marca 2024 r. Pismem z dnia 20 lipca 2024 r. Inspektor Sanitarny pozytywnie bez zastrzeżeń zaopiniował SUMP dla ŁOM. Ostatni etap konsultacji społecznych został zakończony uzyskaniem pozytywnych opinii wojewódzkich organów właściwych ds. środowiska, tj. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego.
	Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u>/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:	Pozytywny	
	Rekomendacje:	Brak	
	Rekomendacje terminowe:	Brak	
4. OCENA OBECNYCH I PRZYSZYŁYCH WYNIKÓW			
p4.1.	Czy i w jaki sposób przeanalizowano i wyciągnięto wnioski z zapisów obecnych dokumentów opracowanych dla obszaru objętego planem:	A. strategię rozwoju ponadlokalnego/strategia ZIT/unijne, krajowe i wojewódzkie dokumenty sektorowe dot. mobilności i transportu (w tym regionalne plany transportowe); B. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, plany miejscowe oraz warunki zabudowy; C. plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan dla miasta lub plan dla miasta uwzględniający gminy sąsiednie); D. plany gospodarki niskoemisyjnej/rozwoju elektromobilności/rewitalizacji/adaptacji do zmian klimatu; E. programy ochrony środowiska; F. inne strategie rozwoju.	4.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W Załączniku 1 Ocena dokumentów strategicznych do Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) przedstawiono ocenę dokumentów strategicznych szczebla ponadlokalnego oraz lokalnego, w tym: Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łodzi 2021, Strategia Rozwoju Miasta Łodzi 2030+, Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Łodzi do roku 2025 oraz dokumenty strategiczne gmin ościennych. Zgodnie z informacjami zawartymi w załączniku 1 poddane ocenie dokumenty w zdecydowanej większości zawierały odwołania dotyczące mobilności mieszkańców. Część opracowań zawierała informacje jedynie sygnalizujące problem (co należy uznać za dobrą podstawę do dalszych działań), inne identyfikowały obszar problemowy i poprzez dalsze zapisy kierunkowe prezentowały dalsze kroki zmierzające do poprawy mobilności w danym obszarze.
4.2.	Czy i w jaki sposób	A. Czy diagnoza zawiera analizę	4.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania.

	<p>przeprowadzono diagnozę systemu transportowego i poszczególnych rodzajów mobilności/transportu:</p>	<p>zagadnień transportu publicznego (włączając w to kolej, infrastrukturę P&R, B&R)?</p> <p>B. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu prywatnego samochodowego?</p> <p>C. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu rowerowego?</p> <p>D. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień ruchu pieszego?</p> <p>E. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień logistyki miejskiej?</p> <p>F. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień ruchu tranzytowego?</p> <p>G. Czy diagnoza zawiera analizę innych zagadnień (np. UTO)?</p>	<p>W SUMP w rozdziale 4 przedstawiono wnioski z etapu diagnostycznego. W ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, przeprowadzono kompleksową diagnozę aktualnej sytuacji mobilnościowej. Opracowanie Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz realizacja procesu badań społecznych przyczyniły się do szczegółowego poznania specyfiki mobilności w ŁOM. Ww. wnioski obejmują transport publiczny, w tym kolejowy, infrastrukturę tramwajową, system autobusowy, węzły przesiadkowe, infrastrukturę pieszą, sieć rowerową na terenie ŁOM, rowerową infrastrukturę punktową, współdzielone środki transportu (hulajnogi elektryczne, rowery publiczne, przewozy taksówkarskie czy tzw. samochody na minuty), sieć drogową, bezpieczeństwa ruchu drogowego, Strefę Płatnego Parkowania, ruch towarowy.</p>
4.3.	<p>Czy i w jaki sposób w ramach diagnozy systemu transportowego i poszczególnych rodzajów mobilności/transportu przeprowadzono ocenę (pod możliwości rozwoju zrównoważonej mobilności) w zakresie:</p>	<p>A. podziału modalnego mobilności;</p> <p>B. wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej;</p> <p>C. bezpieczeństwa ruchu drogowego;</p> <p>D. wpływu zagospodarowania przestrzennego na mobilność;</p> <p>E. kwestii klimatycznych:</p> <p>i. łagodzenie zmian klimatu (mitygacja): ocena „bieżących” emisji gazów cieplarnianych z istniejących systemów transportowych objętych planem (wartość bazowa) oraz identyfikacja głównych czynników emisji,</p> <p>ii. przystosowanie się do zmian klimatu (adaptacja): wstępna identyfikacja wrażliwości elementów systemów transportowych objętych planem na czynniki klimatyczne,</p> <p>F. kwestii środowiskowych:</p> <p>i. wpływ na jakość powietrza i poziom hałasu,</p> <p>ii. wpływ na obszary chronione, tereny zielone i ich wzajemne</p>	<p>4.3. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W ramach prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, przeprowadzono kompleksową diagnozę aktualnej sytuacji mobilnościowej. Opracowanie Raportu diagnostyczno-strategicznego oraz realizacja procesu badań społecznych przyczyniły się do szczegółowego poznania specyfiki mobilności w ŁOM. W Diagnozie przedstawiono podział modalny w analizie transportu publicznego, ruchu pieszego oraz rowerowego, mobilności współdzielonej i przewozów taksówkarskich, transportu drogowego i intermodalnego.</p> <p>W rozdziale 4 SUMP przedstawiono kluczowe informacje pozyskane podczas całego etapu diagnostycznego.</p> <p>W zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym, sytuacja w ŁOM nie odbiega od tej w większości regionów naszego kraju – występuje rozproszenie organizacyjne, brak wzajemnego honorowania biletów oraz integracji rozkładowej prowadzą do tego, że poszczególne systemy nie są ze sobą kompatybilne i utrudniają pasażerom wykonywanie podróży multimodalnych. Efektem tego jest również brak standaryzacji pod względem informacji pasażerskiej, standardu i wyposażenia taboru czy rozkładów jazdy.</p> <p>Niemożliwe jest szczegółowe przedstawienie sieci pieszej ŁOM, ze względu na ograniczony dostęp do danych. Wśród istniejących (udostępnionych) danych, brakuje informacji na temat jakości istniejącej infrastruktury pieszej, jej utrzymania, a przede wszystkim bezpieczeństwa.</p> <p>Sieć rowerowa na terenie ŁOM charakteryzuje się średnim poziomem rozwoju w porównaniu z innymi miejskimi obszarami funkcjonalnymi w naszym kraju. W większości gmin można znaleźć pewną liczbę tras rowerowych – różnego rodzaju i wykonanych w odmiennym standardzie. W wyniku przeprowadzanych analiz wskazano, iż aktualnie na terenie ŁOM znajduje się 519 km różnego rodzaju tras rowerowych.</p> <p>Porównując dane zebrane podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 r. oraz w sezonie 2020/2021, zauważyć należy wyraźny wzrost natężenia ruchu drogowego w ciągu drogi ekspresowej S8 i autostrady A2. Otwarcie autostrady A1 spowodowało połączenie S8 i A2, tworząc ważny korytarz drogowy łączący południowo-zachodnią część kraju z Warszawą. Statystyki dotyczące liczby wypadków pokazują, że Łódzki Obszar Metropolitalny charakteryzuje się niskim poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>

		<p>powiązanie,</p> <p>iii. wpływ na gospodarkę wodami opadowymi,</p> <p>G. popytu występującego w transporcie pasażerskim i towarowym;</p> <p>H. popytu na połączenia multimodalne i ich dostępności;</p> <p>I. dostępności usług, zatrudnienia i edukacji;</p> <p>J. struktury organizacyjnej i instytucjonalnej do zarządzania mobilnością i jej adekwatności/ wydajności?</p>	
4.4.	Czy dokument zawiera analizę barier i bodźców wpływających na zachowania transportowe mieszkańców?		<p>4.4. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W rozdziale 4.2 SUMP przedstawiono analizę SWOT poprzez wskazanie możliwych i słabych stron systemu mobilności na terenie ŁOM. Przeprowadzona diagnoza stanu obecnego mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym pozwoliła na dokonanie oceny w formie analizy SWOT. Wykorzystanie tej techniki umożliwia kompleksowe podejście do tematyki mobilności na terenie Obszaru, z uwzględnieniem oddziaływań zewnętrznych i wewnętrznych.</p>
4.5.	Czy potwierdzono, że istnieją wystarczające informacje o transporcie i ruchu, aby zasilić SUMP? Jeśli dane są niewystarczające, czy zorganizowano proces pozyskania danych?	<p>A. Czy są dostępne dane ilościowe (np. ankiety, badanie ruchu, model ruchu)?</p> <p>B. Czy są dostępne dane jakościowe (np. wywiady, warsztaty)?</p>	<p>4.5. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W ramach Etapu I partycypacji przeprowadzono szereg spotkań i wywiadów, których celem było pozyskanie opinii przedstawicieli lokalnych samorządów na temat specyfiki mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym oraz sugerowanych kierunków jej rozwoju. W jego ramach przeprowadzono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 spotkania warsztatowe o charakterze informacyjno-konsultacyjnym – były one przeznaczone dla przedstawicieli władz poszczególnych jednostek samorządowych wchodzących w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego; wzięło w nich udział łącznie 105 uczestników ze wszystkich 30 JST ŁOM; - indywidualne wywiady pogłębione (IDI, In-Depth Interviews) – przeprowadzone z udziałem reprezentantów JST wchodzących w skład ŁOM. Zrealizowano 30 wywiadów, w których udział wzięło łącznie 47 samorządowców ze wszystkich 30 JST ŁOM; - badania ilościowe – ankiety badawcze przeprowadzone metodami CATI (Computer-Assisted Telephone Interview) i CAWI (Computer-Assisted Web Interview) ukierunkowane na poznanie potrzeb, problemów i oczekiwań wobec transportu w Obszarze. <p>Dodatkowo w rozdziale 5.2 SUMP przedstawiono wyniki przeprowadzonej ankiety dla uczniów i szkół ŁOM i ich rodziców.</p>
4.6.	Czy podsumowano wnioski z diagnozy w sposób umożliwiający określenie scenariuszy, celów i zadań?		<p>4.6. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W wyniku przeprowadzonej Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w ŁOM, analizy dokumentów strategicznych dotyczących Obszaru, badań jakościowych i ilościowych, a także wniosków z przeprowadzonych spotkań informacyjnych, diagnostycznych i konsultacyjnych podjęto decyzję o rekomendowaniu scenariusza pełnego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i elektromobilności. W przypadku braku wystarczających środków finansowych proponuje się realizację scenariusza III: Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego i elektromobilności. Wybrany scenariusz charakteryzuje się wysoką ambicją, ale i zakłada kontynuację już rozpoczętych działań (współpracę na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców ŁOM, częściową integrację taryfowo-biletową,</p>

			inwestycje w infrastrukturę przesiadkową). Ponadto wybrany scenariusz odpowiada na postępujące negatywne zjawiska i trendy w Obszarze, wskazane w Diagnostyce sytuacji mobilnościowej.
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:		Pozytywny	
Rekomendacje:		Brak	
Rekomendacje terminowe:		Brak	
5. DŁUGOTERMINOWA WIZJA ... Scenariusz to opis określonego zestawu wydarzeń w przyszłości, które mają znaczenie dla systemu mobilności, w tym prawdopodobnych skutków czynników zewnętrznych (w szczególności: horyzontalna analiza wskaźników makroekonomicznych, takich jak sytuacja demograficzna i gospodarcza), a także strategicznych priorytetów politycznych (np.: rozwój elektromobilności czy aktywnych form mobilności) oraz uwarunkowań wewnętrznych wynikających z diagnozy stanu obecnego.			
5.1.	Czy i w jaki sposób w ramach planu opracowano scenariusze rozwoju systemu mobilności? W szczególności:	<p>A. Czy w ramach planu wskazano scenariusz „business as usual”?</p> <p>B. Czy opracowano alternatywne (optymalnie: min. 2) scenariusze rozwoju systemu mobilności, jako możliwe kierunki polityki mobilności (np. scenariusz z naciskiem na rozwój elektromobilności vs scenariusz z naciskiem na rozwój tras rowerowych vs scenariusz z naciskiem na rozwój sieci tramwajowych), uwzględniając np. aspekty takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. możliwe zmiany operacyjne (np.: czasy podróży poszczególnymi środkami transportu), ii. możliwe zmiany w sieci infrastruktury na poziomie całego systemu transportowego, iii. możliwe zmiany organizacyjne (np.: legislacyjne, taryfowe, instytucjonalne), iv. możliwe zmiany w obszarze planowania przestrzennego i sektorowego, kształtujące przewidywane potrzeby transportowe? 	<p>5.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W rozdziale 6.1 przedstawiono scenariusze rozwojowe. Na podstawie projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 opracowano zatem cztery scenariusze rozwoju systemu mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym do 2030 r. i dalej oraz scenariusz referencyjny, który ukazuje sytuację, jaka nastąpiłaby, gdyby Plan nie został wdrożony:</p> <p>SCENARIUSZ 0: REFERENCYJNY (tzw. BAU – Business as usual)</p> <p>SCENARIUSZ I: ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO</p> <p>SCENARIUSZ II: ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI I OPTYMALNEGO WYKORZYSTANIA SAMOCHODU</p> <p>SCENARIUSZ III: ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO I ELEKTROMOBILNOŚCI</p> <p>SCENARIUSZ IV: PEŁNY ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO I ELEKTROMOBILNOŚCI</p>
5.2.	Czy dokonano oceny scenariuszy rozwoju systemu	A. Czy przeprowadzono analizę wrażliwości wybranych scenariuszy na	<p>5.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W Załączniku 4 do SUMP przedstawiono wybór scenariusza i działań do realizacji. W wyniku przeprowadzonej Diagnostyki</p>

	<p>mobilności? Czy scenariusze oceniono (porównano pomiędzy sobą) przy pomocy technik analizy ilościowej i/lub jakościowej np. modelowanie (na ogólnym, strategicznym poziomie), analiza multykryterialna, ocena ekspertów (autorska), wyniki strategii z przeszłości w danym mieście, analiza podobnych przypadków innych miast? W szczególności:</p>	<p>ważne czynniki zewnętrzne (np. wskaźniki makroekonomiczne - ekonomiczne, demograficzne; zmiany legislacyjne; zmiany technologiczne)?</p> <p>B. Czy zidentyfikowano szanse i zagrożenia poszczególnych rozwiązań?</p> <p>C. Czy na podstawie dokonanych analiz dokonano wyboru scenariusza?</p>	<p>stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w ŁOM, analizy dokumentów strategicznych dotyczących Obszaru, badań jakościowych i ilościowych, a także wniosków z przeprowadzonych spotkań informacyjnych, diagnostycznych i konsultacyjnych podjęto decyzję o rekomendowaniu scenariusza pełnego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i elektromobilności. W przypadku braku wystarczających środków finansowych proponuje się realizację scenariusza III: Zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego i elektromobilności</p> <p>Wybrany scenariusz charakteryzuje się wysoką ambicją, ale i zakłada kontynuację już rozpoczętych działań (współpracę na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców ŁOM, częściową integrację taryfowo-biletową, inwestycje w infrastrukturę przesiadkową). Ponadto wybrany scenariusz odpowiada na postępujące negatywne zjawiska i trendy w Obszarze, wskazane w Diagnostyce sytuacji mobilnościowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Szybki wzrost emisji z transportu, będący następstwem rosnącej liczby pojazdów spalinowych w ŁOM - Brak integracji oferty transportu publicznego
5.3.	<p>Czy na podstawie wybranego scenariusza wskazano długoterminową wizję rozwoju mobilności?</p>	<p>A. Czy przedstawiona wizja ma horyzont długoterminowy (minimum 10 lat)?</p> <p>B. Czy przedstawiona wizja jest spójna z diagnozą i przyjętym scenariuszem rozwoju?</p> <p>C. Czy wizja obejmuje cały obszar funkcjonalny?</p> <p>D. Czy wizja obejmuje zdiagnozowane potrzeby zidentyfikowanych grup społecznych?</p> <p>E. Czy wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu; publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane?</p> <p>F. Czy wizja obejmuje istotne aspekty zrównoważonego rozwoju: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe?</p> <p>G. Czy wizja obejmuje kluczowe elementy mobilności wpływające na jakość życia i jakość środowiska miejskiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. bezpieczeństwo drogowe, ii. dostępność, iii. zagospodarowanie przestrzenne, iv. kwestie klimatyczne: mitygację 	<p>5.3. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W rozdziale 6.2 SUMP przedstawiono Wizję i misję SUMP dla ŁOM. Wizja mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, a także misja, jaką bierze na siebie ŁOM są efektem wspólnych działań wszystkich interesariuszy powiązanych z rozwojem zrównoważonej mobilności na tym terenie. Wizja i misja obejmują zakładany czas realizacji działań do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.</p> <p>Wizja: Łódzki Obszar Metropolitalny to przyjazne, bezpieczne i zdrowe miejsce do życia, w którym każdy uczestnik ruchu ma równy dostęp do komfortowego, sprawnego, ekonomicznego i ekologicznego podróżowania po zintegrowanym wewnętrznie i zewnętrznie systemie mobilnościowym.</p>

		(redukcja emisji GHG) i adaptację do zmian klimatu (odporność przyszłego systemu mobilności na zmiany klimatyczne), v. kwestie środowiskowe: redukcja hałasu i zanieczyszczeń powietrza; obszary chronione i zieleń, wpływ na gospodarkę wodami opadowymi?	
5.4.	Czy na podstawie wskazanej wizji w dokumencie określono cele?	A. strategiczne (co najmniej na 10 lat); B. Czy określono cele operacyjne (co najmniej na 3 lata)?	5.4. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W SUMP, w rozdział 6.3 przedstawiono cele strategiczne i szczegółowe. Przedstawione wizja i misja stanowiły podstawę do określenia czterech celów strategicznych (będących podstawą rozwoju mobilności w horyzoncie strategicznym do 2040 r.) oraz sześciu obszarów strategicznych, które będą rozwijane w perspektywie 2030 r. Przedstawione cele cechują się podejściem SMART. Wszystkie one przyczyniają się także do ograniczenia szkodliwych emisji, przeciwdziałania zmianom klimatu, zwiększenia dostępności transportu publicznego, a także polepszenia jakości życia mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.
5.5	Czy i w jaki sposób określone cele powiązane są z przyjętym scenariuszem rozwoju i wizją?	A. Czy określone cele są powiązane ze scenariuszem rozwojowym i wizją rozwoju, a także stanowią uporządkowany zbiór celów strategicznych i operacyjnych?	5.5. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Przedstawione wizja i misja stanowiły podstawę do określenia czterech celów strategicznych oraz sześciu obszarów strategicznych. CELE STRATEGICZNE: CEL I: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA WSZYSTKICH UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO CEL II: ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTU ZBIOROWEGO CEL III: WZROST UDZIAŁU PODRÓŻY NIESAMOCHEODOWYCH W MODAL SPLIT CEL IV: ZMNIEJSZENIE EMISJI Z TRANSPORTU.
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:		Pozytywny	
Rekomendacje:		Brak	
Rekomendacje terminowe:		Brak	
5. ... I JASNY PLAN REALIZACJI			
Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są skoordynowane w celu skutecznego rozwiązywania konkretnych problemów. Przykładem może być połączenie działań mających na celu zniechęcenie do korzystania z samochodów (takich jak tworzenie stref czystego transportu, tworzenie stref płatnego parkowania, ograniczenia miejsc parkingowych w centrach miast), ze środkami promującymi rozwiązania alternatywne (takie jak ulepszone usługi autobusowe, buspasy i pasy ruchu dla rowerzystów, szersze chodniki umożliwiające bezpieczne i wygodne poruszanie się).			
5.6.	Czy i w jaki sposób poszczególne działania/pakiety działań przeanalizowano i oceniono pod kątem:	A. prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego (poprzez zmianę popytu na podróże, zmianę podaży środków transportu,	5.6. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Na podstawie analizy sytuacji mobilnościowej w ŁOM, badań jakościowych i ilościowych oraz przeprowadzonych spotkań z interesariuszami powstania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, przyjęto 6 obszarów strategicznych: - Planowanie przestrzenne;

		<p>zmianę kosztów funkcjonowania systemu transportowego;</p> <p>B. wpływu na założone cele klimatyczne (np. dotyczące zmniejszenia emisji GHG) i środowiskowe;</p> <p>C. efektywności, akceptowalności, stosunku jakości do ceny;</p> <p>D. realistycznego i terminowego wdrożenia z wykorzystaniem danych zasobów?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Transport publiczny i niezmotoryzowany; - Transport samochodowy – indywidualny i towarowy; - Bezpieczeństwo ruchu drogowego; - Zarządzanie zrównoważoną mobilnością; - Promocja i edukacja na rzecz zrównoważonej mobilności. <p>W ramach obszarów wskazano konkretne działania do podjęcia w horyzoncie czasowym dokumentu. Szczegółowy opis każdego z działań, razem z przypisaną odpowiedzialnością za realizację, zasięgiem wdrażania, horyzontem czasowym, klasą kosztu, źródłami niezbędnego finansowania, partnerami w realizacji, przypisanymi wskaźnikami oraz działaniami poprzedzającymi i uzupełniającymi znajduje się w Załączniku nr 3 – Planie Działania. Proces identyfikacji najbardziej odpowiednich i uzasadnionych ekonomicznie działań w zakresie mobilności i transportu został natomiast wskazany w Załączniku nr 4 - Wybór działań do realizacji.</p>
5.7.	<p>Czy i w jaki sposób zaproponowane działania/ pakiety działań:</p>	<p>A. obejmują połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych w odniesieniu do wszystkich istotnych rodzajów transportu;</p> <p>B. dążą do integracji transportu z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami (np. działania środowiskowe, zdrowotne, gospodarcze);</p> <p>C. określają priorytety dla poszczególnych działań;</p> <p>D. uwzględniają ocenę ryzyka w odniesieniu do wybranych pakietów działań;</p> <p>E. obejmują elementy maksymalizujące wysoką akceptację pakietów działań wśród decydentów, obywateli i innych interesariuszy?</p>	<p>5.7. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W SUMP w rozdziale 8 Pakiety działań oraz w Załączniku nr 4 Wybór scenariusza i działań do realizacji, przedstawiono działania wchodzące w zakres poszczególnych pakietów, które otrzymały wartości punktowe mówiące o priorytecie ich wykonania nadane na podstawie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego; - szacowanego wpływu na zmniejszenie emisji; - oceny konieczności wykonania, która zostanie sporządzona podczas kolejnej tury spotkań konsultacyjnych; - mediany efektywności działań powstałej na bazie analizy wielokryterialnej, uwzględniającej aspekt kosztu inwestycji, efektywności w odniesieniu do realizacji polityki zrównoważonej mobilności oraz przewidywanego wpływu na środowisko.
5.8.	<p>Czy określono harmonogram realizacji poszczególnych działań (np. w formie wykresu Gantta)?</p>		<p>5.8. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W rozdziale 9.1 przedstawiono harmonogram realizacji poszczególnych pakietów działań. Pakiety opisano w rozdziale 8, zaś poszczególne działania zostały zaprezentowane w Załączniku nr 3 – Planie działania. Tam również zawarto harmonogram realizacji każdego działania oraz informację, czy dane działanie posiada konkretny termin realizacji, czy jest może działaniem cyklicznym.</p>
5.9.	<p>Czy określono źródła finansowania działań wskazanych w planie?</p>	<p>A. Czy opracowano plan finansowania działań na minimum 3 lata - i zaplanowano środki własne oraz fundusze zewnętrzne?</p>	<p>5.9. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>W SUMP w rozdziale 9.2 FINANSOWANIE PLANU</p> <p>Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności w łódzkim Obszarze Metropolitalnym będą finansowane z różnych źródeł, m.in. z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ŁOM;

			<p>- fundusze europejskie (FENiKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko, FEŁ – Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, Interreg Europy Środkowej, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS);</p> <p>- fundusze krajowe i wojewódzkie (budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, Program Budowy Dróg Krajowych, Program budowy 100 obwodnic, Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej, Program Utrzymania Dróg Krajowych, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej);</p> <p>- środki zewnętrzne;</p> <p>- środki prywatne oraz pozyskiwane w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP).</p> <p>Nie opracowano szczegółowego planu finansowania działań, o którym mowa w formularzu oceny. Rekomendacja dotycząca zapewnienia finansowania poszczególnych działań na minimum 3 lata w budżetach gmin oraz opracowania planu finansowania działań do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu.</p>
5.10.	Czy przydzielono obowiązki w zakresie wdrażania działań w planie?	A. Czy plan posiada przydzielone obowiązki - wszystkie wdrażane działania posiadają swoich "właścicieli"?	<p>5.10. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>Szczegółowy opis każdego z działań, razem z przypisaną odpowiedzialnością za realizację, zasięgiem wdrażania, partnerami w realizacji znajduje się w Załączniku 3 – Planie Działania.</p>
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u>/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:		Pozytywny z rekomendacjami	
Rekomendacje:		Rekomendacja dotyczy zapewnienia finansowania poszczególnych działań na minimum 3 lata w budżetach gmin oraz opracowania planu finansowania działań. Do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu.	
Rekomendacje terminowe:		Brak	
6. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU			
6.1.	Czy i w jaki sposób pakiety działań w dokumencie obejmują poniższe zagadnienia?	<p>A. transport publiczny;</p> <p>B. mobilność aktywna (ruch pieszy i rowerowy);</p> <p>C. multimodalność;</p> <p>D. bezpieczeństwo ruchu drogowego;</p> <p>E. realokację przestrzeni drogowej na inne środki transportu lub funkcje publiczne;</p> <p>F. logistyka miejska, dostarczanie towarów i usług;</p> <p>G. zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe.</p>	<p>6.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania.</p> <p>Poszczególne zaproponowane w Planie działania pogrupowano w pakiety. Pochodzą one z różnych obszarów, ale uzupełniają się nawzajem i są skoordynowane tak, aby możliwe było rozwiązywanie konkretnych problemów mobilnościowych występujących w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym:</p> <p>PAKIET 1: ZINTEGROWANE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ I TRANSPORTEM</p> <p>PAKIET 2: NOWOCZESNA I ENERGOOSZCZĘDNA INFRASTRUKTURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI</p> <p>PAKIET 3: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA MOBILNOŚCI W OBSZARZE</p> <p>PAKIET 4: EFEKTYWNY, EKOLOGICZNY I WYDAJNY TRANSPORT ŁADUNKÓW</p> <p>PAKIET 5: ŚWIADOMI I AKTYWNI MIESZKAŃCY ŁOM</p>

6.2.	Czy przeprowadzono Strategiczną Ocę Oddziaływania na Środowisko?		6.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Prognoza została opracowana zgodnie z zaleceniami zawartymi w Ustawie 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, ze zm.), wskazaniemi zawartymi w pismach Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 27 lipca 2023 roku oraz Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 11 lipca 2023 roku.
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:		Pozytywny	
Rekomendacje:		Brak	
Rekomendacje terminowe:		Brak	
7. MONITOROWANIE I OCENA			
7.1.	Czy plan przewiduje proces monitorowania?	A. Czy określono harmonogram, podmioty odpowiedzialne, procedury monitoringowe, w tym tryb dostępu do odpowiednich danych i statystyk?	7.1. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W SUMP, w rozdziale 9.5 przedstawiono system monitoringu i ewaluacji planu. Za zbieranie i publikację danych będzie odpowiedzialny Zespół ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Zespół powinien współpracować z komórkami i jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za wyżej wymienione zadania w poszczególnych gminach Obszaru. JST Obszaru będą go wspierały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu. Efekty realizacji działań będą oceniane co trzy lata w formie udostępnianej publicznie tabeli ewaluacyjnej na stronie Stowarzyszenia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego lub Łódzkiego Związku Metropolitalnego.
7.2.	Czy przewidziano cykliczne aktualizacje planu (w jakiej perspektywie czasu np. co ile lat)?		7.2. Przedłożony dokument spełnia wymagania. Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego w 2030 r. (po aktualizacji wskaźników kluczowych), przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu Mobilności, która obejmie aktualizację dokumentu (wraz ze scenariuszami) i – w zależności od sytuacji – Planu działania. Do początkowej części dokumentu zostanie dodane podsumowanie osiągnięć w jego realizacji z lat 2023-2030, a także opis ewentualnych niepowodzeń. Oznacza to, że zacznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń w realizacji Planu wypracowanych w latach 2022-2023 i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.
7.3.	Czy wszystkie wskaźniki powiązane z celami strategicznymi i operacyjnymi planu są wskaźnikami SMART?	<p>A. specyficzne (dla obszaru wdrożenia, wynikają z diagnozy);</p> <p>B. mierzalne (określona metoda pomiaru i jego jednostka);</p> <p>C. określone w czasie (kiedy zostaną osiągnięte, np. do 2030 roku);</p> <p>D. osiągalne (realne do realizacji na bazie dostępnych narzędzi);</p> <p>E. istotne (są krokiem na przód, np. zmiana modal splitu transportu publicznego z 50 do 55%).</p>	7.3. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W rozdziale 9.3 SUMP przedstawiono wskaźniki. Wskaźniki SUMP dla ŁOM to przede wszystkim tzw. wskaźniki SUMI – kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności, wynikające z praktyki unijnej w zakresie monitorowania poziomu osiągnięcia założonych celów. Prezentują one zmiany rzeczywistych zachowań mobilnościowych mieszkańców oraz ograniczania negatywnych oddziaływań transportu na ludność i jej otoczenie. Dodatkowo, do zbioru wskaźników dodano również te dopasowane do specyfiki ŁOM, każdy odpowiedni dla przynajmniej dwóch pakietów grupujących zaproponowane działania. Wartościami bazowymi wskaźników SUMP dla ŁOM zostały wielkości obliczone dla lat 2022-2023 w zależności od dostępności danych. Wartością docelową są prognozowane wielkości dla roku 2030. Wskaźniki zostały przyporządkowane do poszczególnych pakietów grupujących zaproponowane działania. Dzięki temu możliwe będzie mierzenie i bieżące monitorowanie stopnia ich wykonania, czyli wdrażania założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, polegających m.in. na ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, poprawy wykorzystania zrównoważonej mobilności w ŁOM i związanym z tym

			podwyższeniem jakości zagospodarowania przestrzennego oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach.
7.4.	Czy uwzględniono wskaźniki dotyczące:	A. poprawy jakości powietrza i ograniczenia emisji CO ₂ ; B. dostępności transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego?	7.4. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W SUMP, w Tabeli 16. Proponowane wskaźniki SUMP dla ŁOM, sposoby ich obliczania oraz wartości wskazano m.in. wskaźniki: Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych Jakość powietrza Dostęp do publicznego transportu zbiorowego Liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów
7.5	Czy opracowano jasną definicję każdego wskaźnika, format raportowania oraz zarys sposobu pomiaru danych i obliczania wskaźnika na podstawie danych?		7.5. Przedłożony dokument spełnia wymagania. W SUMP, w Tabeli 16. Proponowane wskaźniki SUMP dla ŁOM, sposoby ich obliczania oraz wartości wskazano poszczególne wskaźniki, sposób ich obliczenia, jednostkę, wartości bazowe oraz docelowe.
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u>/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:		Pozytywny	
Rekomendacje:		Brak	
Rekomendacje terminowe:		Brak	
8. ZAPEWNIENIE JAKOŚCI			
8.1	Czy przedstawiony dokument/ dokumenty/ opis prowadzonych polityk spełnia podstawowe wymogi planu zrównoważonej mobilności miejskiej? Weryfikacja nastąpi na podstawie wszystkich pytań niniejszego formularza, w tym wyróżnionych elementów niezbędnych, także w oparciu o ewentualne opinie ekspertów, wnioski i rekomendacje na przyszłość.		Przedstawiony dokument spełnia założenia metodyki dla SUMP, jednak wymaga uszczegółowienia/ doprecyzowania w następnej edycji dokumentu, w niżej wskazanym zakresie: Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań: 8.1 - Rekomendacja dotyczy wyznaczenia koordynatora z udokumentowanym mandatem prowadzenia prac nad realizacją SUMP do uwzględnienia w kolejnej edycji dokumentu. - Rekomendacja w zakresie uszczegółowienia informacji o nawiązaniu współpracy sektorowej. - Rekomendacja dotyczy zapewnienia finansowania poszczególnych działań na minimum 3 lata w budżetach gmin oraz opracowania planu finansowania działań. 8.2 Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u> / negatywny) wraz z uzasadnieniem: Rekomendacja w zakresie zawarcia uchwał przyjmujących SUMP przez wszystkie gminy OM wnioskujące o dofinansowanie dla projektów w terminie do czasu złożenia dokumentacji aplikacyjnej.
8.2	Czy przedstawiony SUMP wymaga aktualizacji w określonym przez ewaluatorów czasie i zakresie?		

Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ <u>pozytywny z rekomendacjami</u>/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:	Pozytywny z rekomendacjami do uwzględnienia przy aktualizacji dokumentu zgodnie z wnioskami z punktu 8.1. Pozytywny z rekomendacją czasową zgodnie z pkt. 8.2
Rekomendacje:	Podsumowanie rekomendacji dotyczących wszystkich 8 zasad: Pozytywny z rekomendacjami horyzontalnymi.
Rekomendacje terminowe:	Podsumowanie rekomendacji terminowych: Rekomendacja w zakresie zawarcia uchwał przyjmujących SUMP przez wszystkie gminy OM wnioskujące o dofinansowanie dla projektów w terminie do czasu złożenia dokumentacji aplikacyjnej.