

FORMULARZ OCENY
Planów zrównoważonej mobilności miejskiej (dalej: SUMP)
W RAMACH FENIKS 2021-2027

1. Niniejszy formularz stanowi narzędzie oceny SUMP przez właściwą instytucję systemu wdrażania FENIKS 2021-2027 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).
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

¹ COM (2013) 913 final

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

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

5. SUMP może zostać złożony do oceny wraz z dokumentacją aplikacyjną dla inwestycji z zakresu mobilności miejskiej w FEnIKS 2021-2027 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 Czy plan obejmuje właściwy obszar funkcjonalny (OF)?

Delimitacja obszarów funkcjonalnych co do zasady odbywa się w ramach strategii rozwoju województwa (SRW), o której mowa w art. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. Jeśli jest konieczna zmiana delimitacji MOF (wynikająca z SRW) lub nie ma takiej delimitacji w SRW, zarząd województwa przyjmuje uchwałę w sprawie zmienionej lub nowej delimitacji MOF.

W przypadku gdy obszar SUMP odbiega od wyznaczonego MOF w strategii rozwoju województwa/ przyjętego uchwałą zarządu województwa, stosowna analiza i uzasadnienie wyboru gmin właściwych w procesie powinny być uwzględnione i opisane w ramach SUMP.

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

1.2 Czy wyznaczono koordynatora prac nad SUMP?

Czy Koordynator ma udokumentowany mandat prowadzenia prac nad SUMP dla obszaru SUMP (na podstawie porozumienia, uchwały, decyzji lub innego dokumentu regulującego współpracę pomiędzy gminami zaangażowanymi w opracowanie i wdrożenie SUMP oraz powołującego zespół odpowiedzialny za przygotowanie SUMP wraz z podziałem kompetencji i obowiązków)?

1.3 Czy plan został przyjęty uchwałą właściwego organu dla przyjętego OF, zgodnie z ustaloną formułą współpracy?

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

1. SUMP W FUNKCJONALNYM OBSZARZE MIEJSKIM – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

1.1

1.2

1.3

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

2. WSPÓŁPRACA PONAD GRANICAMI ADMINISTRACYJNYMI

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

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

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

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

2. WSPÓŁPRACA PONAD GRANICAMI ADMINISTRACYJNYMI – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

2.1

2.2

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

3. PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE

3.1 Jakich interesariuszy zidentyfikowano w ramach planu?

- A. mieszkańców i lokalne społeczności

- B. osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności (osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze, osoby z dziećmi)
- C. zarządców infrastruktury liniowej i punktowej (np. GDDKiA, PKP PLK, porty morskie/ lotnicze, terminale 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)

3.2 Czy zidentyfikowanych interesariuszy zaangażowano w proces tworzenia planu?

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

3.3 Na jakich etapach zaangażowano interesariuszy (część lub wszystkich) w procesie tworzenia planu?

- A. wprowadzenia w SUMP i tworzenie jego ram
- B. diagnozy problemów obszaru
- C. opracowania wizji i celów rozwoju
- D. opracowania pakietów działań
- E. konsultacji społecznych projektu SUMP
- F. na innych etapach

3.4 Czy opracowany plan został publicznie przedstawiony przy udziale decydentów, autorów i mieszkańców?

3. PODEJŚCIE PARTYCYPACYJNE- podsumowanie oceny
<p>Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:</p> <p>3.1</p> <p>3.2</p> <p>3.3</p> <p>3.4</p> <p>Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:</p>
<p>Rekomendacje:</p> <p>Rekomendacje terminowe:</p>

4. OCENA OBECNYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW

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

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

4.2 Czy i w jaki sposób przeprowadzono diagnozę systemu transportowego i poszczególnych rodzajów mobilności/transportu:

- A. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu publicznego (włączając w to kolej, infrastrukturę P&R, B&R)?
- B. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu prywatnego samochodowego?
- C. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień transportu rowerowego?
- D. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień ruchu pieszego?
- E. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień logistyki miejskiej?
- F. Czy diagnoza zawiera analizę zagadnień ruchu tranzytowego?
- G. Czy diagnoza zawiera analizę innych zagadnień (np. UTO)?

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

- A. podziału modalnego mobilności
- B. wąskich gardeł w sieci komunikacyjnej
- C. bezpieczeństwa ruchu drogowego
- D. wpływu zagospodarowania przestrzennego na mobilność
- E. kwestii klimatycznych:
 - i. łagodzenie zmian klimatu (mitygacja): ocena „bieżących” emisji gazów cieplarnianych z istniejących systemów transportowych objętych planem (wartość bazowa) oraz identyfikacja głównych czynników emisji;
 - ii. przystosowanie się do zmiany klimatu (adaptacja): wstępna identyfikacja wrażliwości elementów systemów transportowych objętych planem na czynniki klimatyczne
- F. kwestii środowiskowych:

- i. wpływ na jakość powietrza i poziom hałasu,
- ii. wpływ na obszary chronione, tereny zielone i ich wzajemne powiązanie,
- iii. wpływ na gospodarkę wodami opadowymi,
- G. popytu występującego w transporcie pasażerskim i towarowym
- H. popytu na połączenia multimodalne i ich dostępności
- I. dostępności usług, zatrudnienia i edukacji
- J. struktury organizacyjnej i instytucjonalnej do zarządzania mobilnością i jej adekwatności/wydajności

4.4 Czy dokument zawiera analizę barier i bodźców wpływających na zachowania transportowe mieszkańców?

4.5 Czy potwierdzono, że istnieją wystarczające informacje o transporcie i ruchu, aby zasilić SUMP? Jeśli dane są niewystarczające, czy zorganizowano proces pozyskania danych?

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

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

4. OCENA OBECNYCH I PRZYSZŁYCH WYNIKÓW – podsumowanie oceny
<p>Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:</p> <p>4.1</p> <p>4.2</p> <p>4.3</p> <p>4.4</p> <p>4.5</p> <p>4.6 Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:</p>
<p>Rekomendacje:</p> <p>Rekomendacje terminowe:</p>

5. DŁUGOTERMINOWA WIZJA ...

Scenariusz to opis określonego zestawu wydarzeń w przyszłości, które mają znaczenie dla systemu mobilności, w tym prawdopodobnych skutków czynników zewnętrznych (w szczególności: horyzontalna analiza wskaźników makroekonomicznych, takich jak sytuacja demograficzna i

gospodarcza), a także strategicznych priorytetów politycznych (np.: rozwój elektromobilności czy aktywnych form mobilności) oraz uwarunkowań wewnętrznych wynikających z diagnozy stanu obecnego.

5.1 Czy i w jaki sposób w ramach planu opracowano scenariusze rozwoju systemu mobilności?

W szczególności:

- A. Czy w ramach planu wskazano scenariusz „business as usual”?
- B. Czy opracowano alternatywne (optymalnie: min. 2) scenariusze rozwoju systemu mobilności, jako możliwe kierunki polityki mobilności (np. scenariusz z naciskiem na rozwój elektromobilności vs scenariusz z naciskiem na rozwój tras rowerowych vs scenariusz z naciskiem na rozwój sieci tramwajowych), uwzględniając np. aspekty takie jak:
 - i. możliwe zmiany operacyjne (np: czasy podróży poszczególnymi środkami transportu);
 - ii. możliwe zmiany w sieci infrastruktury na poziomie całego systemu transportowego;
 - iii. możliwe zmiany organizacyjne (np.: legislacyjne, taryfowe, instytucjonalne);
 - iv. możliwe zmiany w obszarze planowania przestrzennego i sektorowego, kształtujące przewidywane potrzeby transportowe?

5.2 Czy dokonano oceny scenariuszy rozwoju systemu mobilności?

Czy scenariusze oceniono (porównano pomiędzy sobą) przy pomocy technik analizy ilościowej i/lub jakościowej np. modelowanie (na ogólnym, strategicznym poziomie), analiza multikryterialna, ocena ekspertów (autorska), wyniki strategii z przeszłości w danym mieście, analiza podobnych przypadków innych miast? W szczególności:

- A. Czy przeprowadzono analizę wrażliwości wybranych scenariuszy na ważne czynniki zewnętrzne (np. wskaźniki makroekonomiczne - ekonomiczne, demograficzne; zmiany legislacyjne; zmiany technologiczne)?
- B. Czy zidentyfikowano szanse i zagrożenia poszczególnych rozwiązań?
- C. Czy na podstawie dokonanych analiz dokonano wyboru scenariusza?

5.3 Czy na podstawie wybranego scenariusza wskazano długoterminową wizję rozwoju mobilności?

- A. Czy przedstawiona wizja ma horyzont długoterminowy (minimum 10 lat)?
- B. Czy przedstawiona wizja jest spójna z diagnozą i przyjętym scenariuszem rozwoju?
- C. Czy wizja obejmuje cały obszar funkcjonalny?
- D. Czy wizja obejmuje zdiagnozowane potrzeby zidentyfikowanych grup społecznych?
- E. Czy wizja obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu; publiczne i prywatne, pasażerskie i towarowe, zmotoryzowane i niezmotoryzowane?
- F. Czy wizja obejmuje wszystkie istotne aspekty zrównoważonego rozwoju: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe?

- G. Czy wizja obejmuje kluczowe elementy mobilności wpływające na jakość życia i jakość środowiska miejskiego:
- i. bezpieczeństwo drogowe,
 - ii. dostępność,
 - iii. zagospodarowanie przestrzenne,
 - iv. kwestie klimatyczne: mitygację (redukcja emisji GHG) i adaptację do zmian klimatu (odporność przyszłego systemu mobilności na zmiany klimatyczne),
 - v. kwestie środowiskowe: redukcja hałasu i zanieczyszczeń powietrza; obszary chronione i zieleń, wpływ na gospodarkę wodami opadowymi?

5.4 Czy na podstawie wskazanej wizji w dokumencie określono cele:

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

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

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

5. DŁUGOTERMINOWA WIZJA.... – podsumowanie oceny
Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:
5.1
5.2
5.3
5.4
5.5
Wynik oceny wypełnienia zasady (pozytywny/ pozytywny z rekomendacjami/ negatywny) wraz z uzasadnieniem:
Rekomendacje:
Rekomendacje terminowe:

5. ... I JASNY PLAN REALIZACJI

Pakiet działań stanowi połączenie uzupełniających się działań, często należących do różnych kategorii, które są skoordynowane w celu skuteczniejszego rozwiązywania konkretnych problemów. Przykładem może być połączenie działań mających na celu zniechęcenie do korzystania z

samochodów (takich jak tworzenie stref czystego transportu, tworzenie stref płatnego parkowania, ograniczenia miejsc parkingowych w centrach miast), ze środkami promującymi rozwiązania alternatywne (takie jak ulepszone usługi autobusowe, buspasy i pasy ruchu dla rowerzystów, szersze chodniki umożliwiające bezpieczne i wygodne poruszanie się).

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

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

5.7 Czy i w jaki sposób zaproponowane działania/ pakiety działań:

- A. obejmują połączenie działań inwestycyjnych, operacyjnych i organizacyjnych w odniesieniu do wszystkich istotnych rodzajów transportu;
- B. dążą do integracji transportu z planowaniem przestrzennym i innymi sektorowymi działaniami (np. działania środowiskowe, zdrowotne, gospodarcze);
- A. określają priorytety dla poszczególnych działań;
- B. uwzględniają ocenę ryzyka w odniesieniu do wybranych pakietów działań;
- C. obejmują elementy maksymalizujące wysoką akceptację pakietów działań wśród decydentów, obywateli i innych interesariuszy?

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

5.9 Czy określono źródła finansowania działań wskazanych w planie?

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

5.10 Czy przydzielono obowiązki w zakresie wdrażania działań w planie?

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

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

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

5.6

5.7

5.8

5.9

5.10

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

6. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU

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

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

6.2 Czy przeprowadzono Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko?

6. ZINTEGROWANY ROZWÓJ WSZYSTKICH RODZAJÓW TRANSPORTU – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

6.1

6.2

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

7. MONITOROWANIE I OCENA

7.1 Czy plan przewiduje proces monitorowania?

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

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

7.3 Czy wszystkie wskaźniki powiązane z celami strategicznymi i operacyjnymi planu są wskaźnikami SMART?

- A. specyficzne (dla obszaru wdrożenia, wynikają z diagnozy);
- B. mierzalne (określona metoda pomiaru i jego jednostka);
- C. określone w czasie (kiedy zostaną osiągnięte, np. do 2030 roku)
- D. osiągalne (realne do realizacji na bazie dostępnych narzędzi);
- E. istotne (są krokiem naprzód, np. zmiana modal splitu transportu publicznego z 50 do 55%).

7.4 Czy uwzględniono wskaźniki dotyczące:

- A. poprawy jakości powietrza i ograniczania emisji CO₂,
- B. dostępności transportu i bezpieczeństwa ruchu drogowego?

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

7. MONITOROWANIE I OCENA – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

7.1

7.2

7.3

7.4

7.5

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

Rekomendacje:

Rekomendacje terminowe:

8. ZAPEWNIENIE JAKOŚCI

8.1 Czy przedstawiony dokument/ dokumenty/ opis prowadzonych polityk spełnia podstawowe wymogi planu zrównoważonej mobilności miejskiej?

Weryfikacja nastąpi na podstawie wszystkich pytań niniejszego formularza, w tym wyróżnionych elementów niezbędnych, także w oparciu o ewentualne opinie ekspertów, wnioski i rekomendacje na przyszłość.

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

8. ZAPEWNIENIE JAKOŚCI – podsumowanie oceny

Ocena ewaluatora wraz z uzasadnieniem, w zakresie poszczególnych pytań:

8.1

8.2

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

Podsumowanie rekomendacji dotyczących wszystkich 8 zasad:

Podsumowanie rekomendacji terminowych: