PRZEWODNIK PO SUMP DLA ROF

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego - najważniejsze informacje

Spis treści

1. Informacje ogólne 5

1.1. Czym jest SUMP? 5

1.2. Dla kogo opracowano SUMP? 5

1.3. Z czego składa się opracowanie SUMP dla ROF? 6

1.4. Dlaczego opracowano SUMP dla ROF? 7

1.5. Kto jest odpowiedzialny za wdrożenie dokumentu SUMP dla ROF? 7

2. Zawartość dokumentu SUMP dla ROF 9

2.1. Scenariusze 11

2.2. Cele strategiczne 12

2.3. Cele operacyjne 12

2.4. Działania 13

2.5. Załączniki 15

2.5.1. Załącznik nr 1 Karty działań 15

2.5.2. Załącznik nr 2 Wybór scenariusza 16

2.5.3. Załącznik 3 Schemat elementów składowych dokumentu SUMP dla ROF 17

2.5.4. Załącznik 4 Mapa powiązań celów strategicznych z działaniami 17

2.5.5. Załącznik 5 Działania partycypacyjne w procesie współtworzenia SUMP dla ROF 18

3. Jak czytać SUMP dla ROF? 19

4. Wdrażanie dokumentu 21

4.1. Jaki jest okres obowiązywania SUMP dla ROF? 21

4.2. Monitoring działań 21

4.3. Ewaluacja 22

1. Informacje ogólne

1.1. Czym jest SUMP?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, czyli tzw. SUMP (ang. Sustainable Urban Mobility Plan). Jest to dokument o charakterze strategiczno-operacyjnym, który obejmuje zagadnienia dotyczące transportu i mobilności. Powstał on na podstawie wytycznych opracowanych przez Komisję Europejską oraz Raportu diagnostyczno-strategicznego, który stanowi inwentaryzację obecnego stanu systemu transportowego.

Celem dokumentu jest stworzenie optymalnych, komfortowych warunków przemieszczania się dla wszystkich uczestników ruchu w sposób bezpieczny i wygodny. W dokumencie SUMP określa się konkretne zadania z zakresu transportu i mobilności, oparte na podstawie zdefiniowanych dzięki współpracy z interesariuszami potrzebach mieszkańców.

1.2. Dla kogo opracowano SUMP?

Dokument został opracowany nie tylko dla miasta Rzeszowa, lecz dla całego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, gdyż granice administracyjne nie stanowią odczuwalnych barier dla przemieszczających się osób. W ramach obszaru funkcjonalnego spora część mieszkańców codziennie odbywa podróże pomiędzy gminami, jednak w dużej mierze pomiędzy gminą podmiejską a miastem rdzeniem. W ramach uskuteczniania postulatów SUMP dla ROF wszyscy zarządcy i organizatorzy transportu powinni dążyć do tego, aby wewnątrz obszaru funkcjonalnego granice te nie stanowiły barier w codziennych podróżach.

SUMP dla ROF został opracowany dla obszaru, który na koniec 2023 r. zamieszkiwało 399 439 osób, z czego niemal połowa – 197 268 z nich mieszkało w mieście rdzeniu obszaru, czyli Rzeszowie.

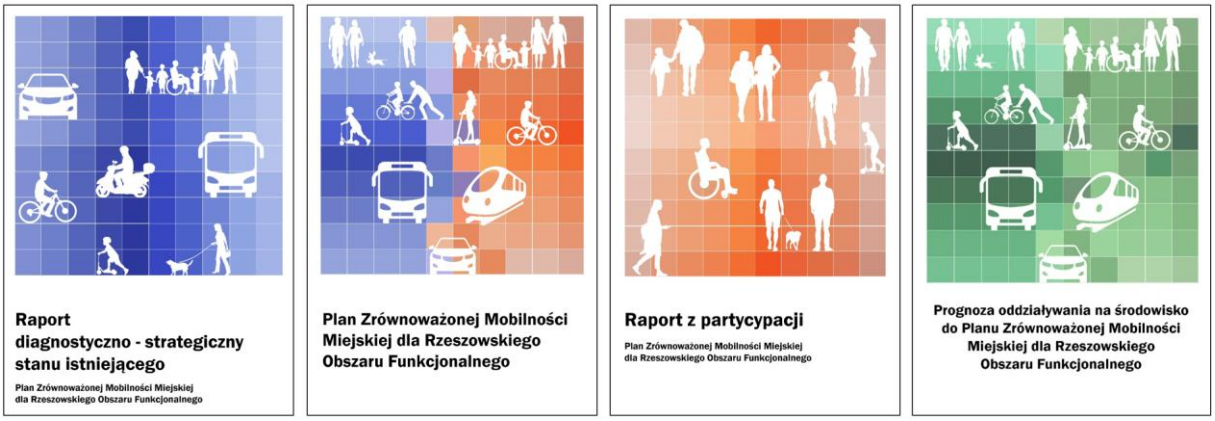
Rysunek 1 Odbiorcy dokumentu SUMP dla ROF

1.3. Z czego składa się opracowanie SUMP dla ROF?

Na opracowanie składają się cztery odrębne dokumenty wraz z załącznikami, czyli:

- Raport diagnostyczno-strategiczny stanu istniejącego;
  - Załącznik nr 1 Przegląd dokumentów strategicznych;
- Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego;
  - Załącznik nr 1 Karty działań;
  - Załącznik nr 2 Wybór scenariusza;
  - Załącznik nr 3 Schemat elementów składowych dokumentu SUMP dla ROF;
  - Załącznik nr 4 Mapa powiązań celów strategicznych z działaniami;
  - Załącznik nr 5 Działania partycypacyjne w procesie współtworzenia SUMP dla ROF;
- Raport z partycypacji (obecnie w przygotowaniu);
- Prognoza oddziaływania na środowisko do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Rysunek 2 Okładki opracowania SUMP dla ROF



Prognoza oddziaływania na środowisko powstała równolegle do dokumentu SUMP dla ROF i stanowi ocenę, jak realizacja analizowanego dokumentu wpłynie na środowisko.

1.4. Dlaczego opracowano SUMP dla ROF?

SUMP dla ROF jest dokumentem strategiczno-operacyjnym. Zawiera cechy operacyjne, jednak nie jest to standardowy dokument operacyjny, w którym wskazano konkretne lokalizacje lub konkretne inwestycje dla wszystkich zadań. Stanowi wytyczne oraz wyznacza ramy dla tworzenia przyszłych, szczegółowych projektów transportowych, które dotyczyć będą szczegółowych rozwiązań.

SUMP dla ROF został przygotowany, aby w ramach jednej, wspólnej dla wszystkich gmin ROF polityki dążyć do prowadzenia działań na rzecz zrównoważonego transportu. Dokument ten stanowi plan działania dla organów jednostek samorządu terytorialnego w planowaniu rozwoju systemów transportowych. Nakierowany jest na współpracę gmin ROF w zakresie wspólnego tworzenia przenikających się systemów, aby zapewnić atrakcyjną ofertę jak największej liczbie mieszkańców. Warto zaznaczyć, że miasta należące do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), szczególnie te powyżej 100 tys. mieszkańców, wkrótce będą miały obowiązek posiadania dokumentu SUMP. Oznacza to, że jego opracowanie nie tylko sprzyja strategicznemu planowaniu transportu, ale również jest wymogiem formalnym dla większych ośrodków miejskich. Kluczowe we wzmacnianiu relacji międzygminnych mogą być kolejne porozumienia o współpracy w sprawie ściśle określonych działań operacyjnych.

W dokumencie nacisk kładziony jest na unifikację rozwiązań projektowych w skali całego obszaru funkcjonalnego. Wspólne projekty przynoszą również efekt skali, np. poprzez zmniejszenie kosztu jednostkowego przy odpowiednio dużym zamówieniu. Szczegóły rozwiązań i logistyka procesów pozostają jednak w gestiach poszczególnych organów na etapie realizacyjnym. Wspólna realizacja poszczególnych działań pozwoli na synergię i będzie miała efekt kuli śnieżnej – realizacja działań będzie napędzać kolejne.

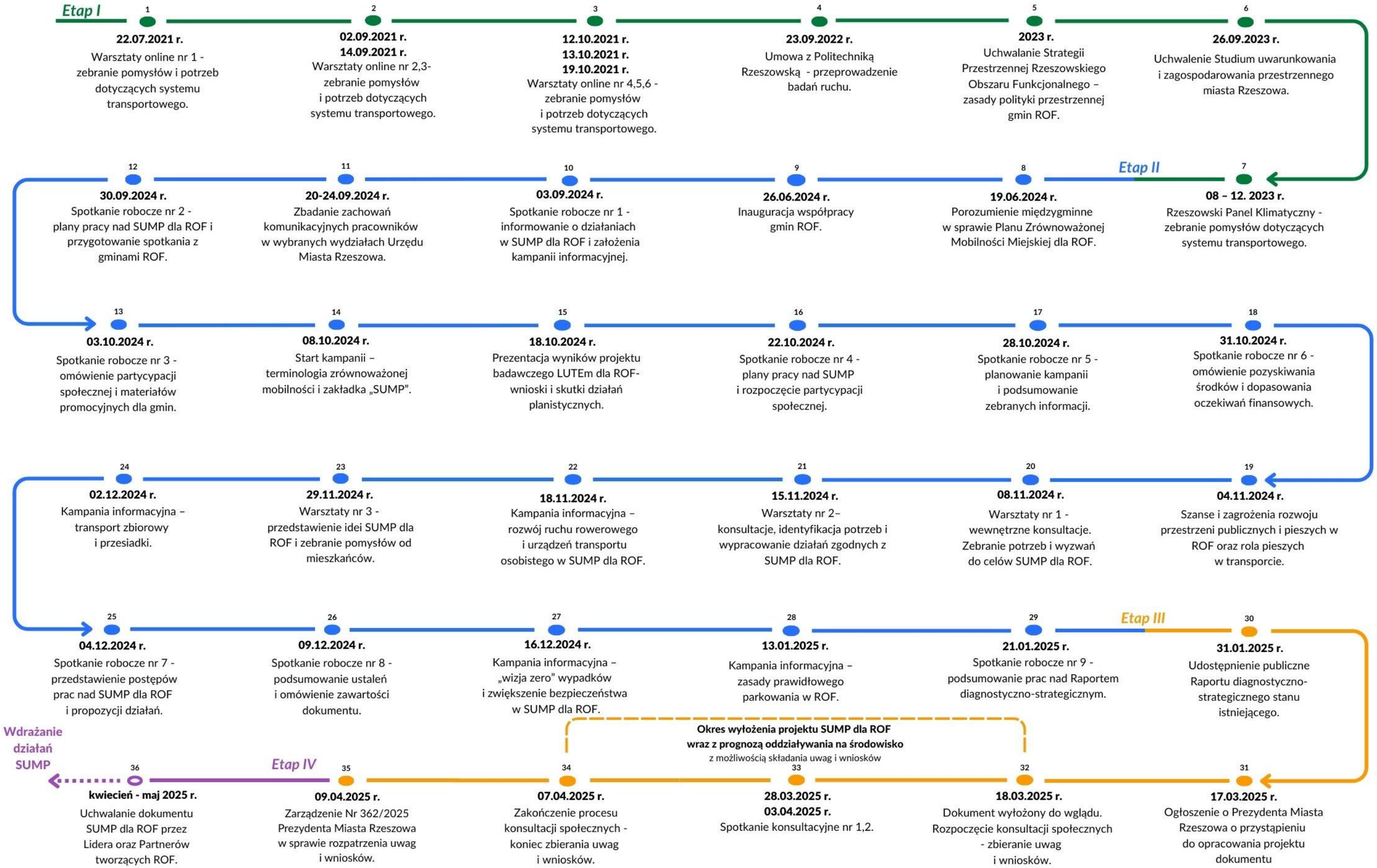
Co istotne, posiadanie dokumentu SUMP otwiera również możliwość ubiegania się o specjalne środki wsparcia na realizację założonych zadań. Oznacza to, że gminy i miasta, które wdrożą ten dokument, mogą skorzystać z dodatkowego finansowania na rozwój transportu zrównoważonego. Jest to szczególnie istotne w kontekście rosnących kosztów inwestycji transportowych oraz potrzeby optymalizacji wydatków publicznych.

1.5. Kto jest odpowiedzialny za wdrożenie dokumentu SUMP dla ROF?

Koordynacją wybranych do wdrożenia działań zajmuje się Gmina Miasto Rzeszów jako Lider Porozumienia Międzygminnego, zawartego pomiędzy gminami tworzącymi Rzeszowski Obszar Funkcjonalny (Porozumienie Międzygminne z dnia 19 czerwca 2024 r. w sprawie sporządzenia wspólnego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego (Dz. Urz. Woj. Podkarpackiego z 2024 r. poz. 3135)). Za realizację działań odpowiedzialne będą poszczególne, jednostki/referaty/wydziały Urzędu Miasta Rzeszowa oraz gmin ROF we współpracy z partnerami szczebla krajowego, wojewódzkiego, powiatowego, organizatorami transportu, organizacjami pozarządowymi, społecznymi oraz przede wszystkim – mieszkańcami całego obszaru funkcjonalnego.

1.6. Jak powstał dokument SUMP dla ROF?

Za pomocą poniższej osi czasu zapisano wszystkie publikacje/spotkania/wydarzenia/warsztaty, które towarzyszyły powstawaniu dokumentu SUMP dla ROF. Wnioski z ich przebiegu znalazły się w rozdziale 10. właściwego dokumentu oraz w formie Raportu z partycypacji, który stanowi oddzielny element całego opracowania SUMP dla ROF.



2. Zawartość dokumentu SUMP dla ROF

2.1. Scenariusze

Dokument SUMP dla ROF zbudowany jest w oparciu o scenariusze, cele strategiczne, cele operacyjne oraz działania.

Jako pierwszy element założono scenariusze, które rozumiane są jako różne sposoby, w jaki może się rozwijać system transportowy w ROF. Budowa scenariuszy uwzględnia relatywnie krótką perspektywę czasową i finansową, gdyż SUMP został stworzony dla pięcioletniego cyklu 2025–2030 roku, z perspektywą do 2035 roku. Do analizy poddano trzy scenariusze SUMP oraz scenariusz bazowy, który jest punktem odniesienia, nazwane jak poniżej:

0 scenariusz bazowy

I scenariusz minimalny

II scenariusz pośredni

III scenariusz maksymalny

0 Scenariusz bazowy zakłada, że idea SUMP nie zostanie w ogóle wprowadzona a rozwój systemów transportowych będzie przebiegał w dotychczasowy sposób, czyli bez prowadzenia spójnej polityki na rzecz systemu transportowego, rozwoju przestrzennego itp.

I Scenariusz minimalny wprowadza działania możliwe do wprowadzenia w stosunkowo krótkim okresie czasu oraz niewielkim kosztem. Przede wszystkim zmiany funkcjonowania systemów transportowych będą polegać na wprowadzaniu „miękkich" działań z zakresu zmian zarządzania i organizacji, czy też doraźnych korekt.

II Scenariusz pośredni (finalnie wybrany do wdrożenia) polega na rozbudowaniu/zastąpieniu działań minimalnych działaniami szerzej zakrojonymi. Strategia rozwoju systemów transportowych zarysuje się w bardziej precyzyjny sposób m.in. inwestycje będą bardziej zrównoważone pomiędzy poszczególnymi systemami.

III Scenariusz maksymalny – planowane do wdrożenia działania byłyby jeszcze bardziej zintensyfikowane i rozbudowane, a efekt ich realizacji przyniósłby najwięcej korzyści. Działania te zostałyby nakierowane przede wszystkim na rozbudowę transportu publicznego pod kątem infrastrukturalnym i organizacji.

2.2. Cele strategiczne

Scenariusze SUMP (minimalny, pośredni i maksymalny) zakładają wprowadzanie działań, które mają na celu poprawę istniejących systemów transportowych oraz wpisywać się w **trzy cele strategiczne**, opisane jak poniżej:

Zwiększenie dostępności do zrównoważonych form przemieszczania

Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu w codziennych podróżach

Wsparcie zrównoważonej mobilności i udziału ekologicznego transportu publicznego

Są to najważniejsze, pryncypalne zasady, o które powinny się opierać wszystkie działania z zakresu szeroko rozumianej mobilności, niezależnie od scenariusza.

2.3. Cele operacyjne

W ramach procesu określania wytycznych dla jednostek odpowiedzialnych za wdrażanie idei SUMP oraz uszczegóławiając cele strategiczne – wyznaczono **8 celów operacyjnych**. Są one podzielone na obszary tematyczne, które zostały zdiagnozowane w ramach tworzenia Raportu diagnostyczno–strategicznego. Celami operacyjnymi są:

1. Efektywnie zarządzany i zorganizowany system transportowy

2. Dostępny i sprawny system publicznego transportu zbiorowego

3. Spójny system mobilności pieszej i rowerowej

4. Świadomie i sprawiedliwie zaplanowana przestrzeń dostępna dla wszystkich

5. System transportowy bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu

6. Sprawnie funkcjonujący system logistyki miejskiej

7. System transportowy o minimalnym wpływie na środowisko

8. Promocja zrównoważonej mobilności

2.4. Działania

Do celów operacyjnych przyporządkowano działania. Są to podstawowe „cegiełki", z których zbudowany jest dokument SUMP, które to stanowią skonkretyzowane wytyczne dla zarządców i organizatorów transportu publicznego, zarządców dróg itd. oraz jednostek/referatów/wydziałów urzędów jednostek samorządu terytorialnego.

Poniżej lista działań przypisanych do odpowiedniego celu operacyjnego:

Nr	Działania z podziałem na cele operacyjne
1.	**Cel operacyjny: efektywnie zarządzany i zorganizowany system transportowy**
1.1	Wprowadzenie systemu wypożyczania pojazdów współdzielonych
1.2	Projektowanie infrastruktury transportu w sposób zunifikowany
1.3	Analiza dotycząca kształtowania strategii parkowania
1.4	Stworzenie jednolitej strony internetowej wraz z planerem podróży
1.5	Wprowadzenie jednej aplikacji dla usług transportu w Rzeszowie
1.6	Wprowadzenie jednej aplikacji dla usług transportu w ROF
1.7	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii autobusowych
1.8	Tworzenie i wdrażanie planów mobilności
1.9	Podniesienie jakości świadczonych usług w transporcie autobusowym
1.10	Zacieśnienie współpracy pomiędzy organizatorami (komunikacji miejskiej, podmiejskiej, regionalnej)
1.11	Integracja i cyfryzacja systemu biletowego w komunikacji autobusowej
1.12	Rozbudowa systemu ITS (w tym rozwiązania z wykorzystaniem sztucznej inteligencji)
1.13	Modernizacja strefy płatnego parkowania
1.14	Budowa nowych stref płatnego parkowania
1.15	Egzekwowanie przestrzegania przepisów w zakresie ruchu
1.16	Utworzenie Planu Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP)
1.17	Rozbudowa systemu cyberbezpieczeństwa
2.	**Cel operacyjny: dostępny i sprawny system publicznego transportu zbiorowego**
2.1	Budowa węzłów przesiadkowych wraz z systemem parkingów P&R
2.2	Opracowanie standardów do wyznaczania miejsc K&R
2.3	Wyznaczanie miejsc K&R przy punktach i węzłach przesiadkowych
2.4	Budowa i rozbudowa pętli autobusowych
2.5	Integracja systemów transportowych
2.6	Budowa i rozbudowa zajezdni autobusowych
2.7	Reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń autobusowych
2.8	Objęcie transportem publicznym wszystkich gmin ROF
2.9	Doposażenie przystanków komunikacji autobusowej
2.10	Budowa i przebudowa przystanków komunikacji autobusowej
2.11	Usprawnienie funkcjonowania systemu buspasów w Rzeszowie
2.12	Usprawnienie funkcjonowania i rozbudowa systemu buspasów w Rzeszowie
2.13	Usprawnienie funkcjonowania i rozbudowa systemu buspasów w Rzeszowie przez wydzielenie jezdni
2.14	Analiza zapotrzebowania na alternatywny środek transportu w Rzeszowie
2.15	Wprowadzenie pierwszej linii pilotażowej alternatywnego środka transportu w Rzeszowie
2.16	Budowa systemu sieci alternatywnego środka transportu zbiorowego (wraz z ewentualnym zakupem dedykowanego taboru)
2.17	Dostosowanie infrastruktury na wybranym ciągu do funkcjonowania transportu autonomicznego komunikacji miejskiej (wraz z ewentualnym zakupem dedykowanego taboru)
2.18	Reorganizacja i optymalizacja siatki połączeń kolejowych
2.19	Rozbudowa infrastruktury kolejowej
2.20	Modernizacja i budowa linii kolejowych na potrzeby rozwoju nowych połączeń międzyregionalnych
2.21	Rewitalizacja budynków dworcowych
2.22	Rozbudowa sieci drogowej na potrzeby transportu zbiorowego oraz pieszych i rowerzystów
2.23	Rozbudowa węzła przesiadkowego o charakterze metropolitalnym w Rzeszowie

3.	**Cel operacyjny: spójny system mobilności pieszej i rowerowej**
3.1	Budowa dróg, ścieżek, ciągów dla rowerów
3.2	Modernizacja istniejącej sieci rowerowej
3.3	Budowa miejsc postojowych dla rowerów
3.4	Budowa spójnego systemu miejsc do pozostawiania hulajnóg
3.5	Budowa systemów parkowania P&Go
3.6	Budowa systemów parkowania Bike&Ride
3.7	Budowa systemów parkowania K&R przy generatorach ruchu
3.8	Podniesienie jakości systemu sieci pieszej
3.9	Budowa i rozbudowa sieci chodników
3.10	Budowa spójnego systemu informacji miejskiej (SIM) z rozszerzeniem na ROF
4.	**Cel operacyjny: świadomie i sprawiedliwie zaplanowana przestrzeń dostępna dla wszystkich**
4.1	Tworzenie spójnych dokumentów planistycznych
4.2	Wyznaczanie i budowa systemów przestrzeni publicznych
4.3	Poprawa jakości przestrzeni publicznych jako zachęta do ekomobilności
4.4	Dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób o szczególnych potrzebach
4.5	Budowa woonerfów[1] – „ulic do mieszkania”
4.6	Planowanie przestrzenne skoncentrowane na sprawnym transporcie zbiorowym
4.7	Budowa infrastruktury na rzecz przeniesienia ruchu tranzytowego z centrum miast i miejscowości
5.	**Cel operacyjny: system transportowy bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu**
5.1	Budowa oświetlenia
5.2	Poprawa bezpieczeństwa przejść dla pieszych
5.3	Zmiana organizacji ruchu
6.	**Cel operacyjny: sprawnie funkcjonujący system logistyki miejskiej**
6.1	Wprowadzenie rowerów cargo
6.2	Reorganizacja zasad dostaw
6.3	Opracowanie koncepcji systemu centrów logistycznych
7.	**Cel operacyjny: system transportowy o minimalnym wpływie na środowisko**
7.1	Tworzenie systemu zieleni w powiązaniu z transportem publicznym
7.2	Monitorowanie emisji z transportu do środowiska
7.3	Sukcesywna wymiana taboru autobusowego
7.4	Całkowita wymiana taboru autobusowego na zeroemisyjny
7.5	Wymiana pojazdów do realizacji celów zadań publicznych na zeroemisyjne
7.6	Wykorzystanie zielonej energii do celów związanych z transportem
7.7	Osiągnięcie neutralności węglowej w usługach publicznych
8.	**Cel operacyjny: promocja zrównoważonej mobilności**
8.1	Edukacja mieszkańców w zakresie transportu i mobilności
8.2	Promocja zrównoważonego transportu
8.3	Angażowanie mieszkańców w działaniach zrównoważonej mobilności

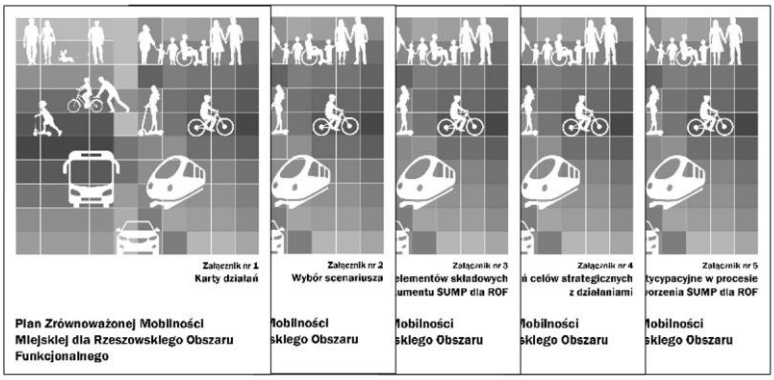
[1] Woonerf – rozumiany jako rozwiązanie ujęte w polskim prawodawstwie jako strefa zamieszkania i strefa ruchu.

2.5. Załączniki

Integralną częścią dokumentu SUMP dla ROF są załączniki, w których w szczegółowy sposób opisano poszczególne aspekty.

W Załącznikach nr 1 i 2 opisano i oceniono działania w ramach realizacji SUMP dla ROF. W Załącznikach nr 3 i 4 przedstawiono w formie graficznej powiązania między tymi działaniami. W Załączniku nr 5 zawarto z kolei opis przebiegu konsultacji w trakcie opracowania projektu SUMP dla ROF.

Rysunek 3 Okładka właściwego dokumentu SUMP dla ROF oraz jego integralnych załączników



2.5.1. Załącznik nr 1 Karty działań

Wszystkie działania opisano w Załączniku nr 1 w formie tabelarycznej tzw. „kart działań", w których zawarto najważniejsze informacje dla każdego z nich oraz opisane zostały metody wdrażania zmian w systemie mobilności. Dzięki temu zachowano syntetyczną i przejrzystą formę, co umożliwi wprowadzanie ewentualnych modyfikacji, także w celu późniejszego przeprowadzenia skutecznej ewaluacji dokumentu SUMP na dalszym jego etapie – zwłaszcza w zakresie osiągnięcia założonych wskaźników efektywności systemu transportowego. Każde działanie zostało zaplanowane jako część racjonalnego podejścia, które prowadzi do osiągniecia wymiernych celów strategicznych, o których była mowa wyżej.

W kartach działań znajdują się pola, które można scharakteryzować jak poniżej:

- **OPIS SPOSOBU REALIZACJI** – pole zawiera skrócony opis wybranego zadania;
- **ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ** – pole zawiera wskazane podmioty, które po uchwaleniu dokumentu SUMP dla ROF będą odpowiedzialne za ich wdrożenie;
- **HORYZONT CZASOWY** – pole zawiera przedział czasu założony na realizację zadania;
- **PILNOŚĆ** – określa czterostopniowy podział ze względu na ważność danego zadania w kontekście realizacji wszystkich założeń SUMP – ale także uwzględnia komplementarność oraz poziom integracji z innymi działaniami. Wskazuje na występowanie łańcucha powiązań, co jest niezwykle ważne dla przyszłego, efektywniejszego funkcjonowania całego systemu transportowego. Działania o znikomej oraz niskiej pilności posiadają niższe oceny, a średniej i wysokiej – wyższe;
- **KLASA KOSZTU** – określa szacunkowy koszt realizacji zadania również w czterostopniowej skali. Działania o znikomym oraz niskim koszcie realizacji posiadają wyższe oceny – są wyżej punktowane, a średnio i wysokokosztowe niższe oceny – są punktowane niżej. Taki podział

punktowy (niejako odwrotny w porównaniu z zastosowanym w ocenie pilności) wynika z konieczności sumowania punktów i oceniania każdego działania w celu późniejszego wyboru scenariusza;

- **NIEZBĘDNE FINANSOWANIE**- wskazuje źródła potencjalnego pozyskania środków na realizację zadania;
- **PARTNERZY** – zawiera podmioty, które będą zapewniały wsparcie w realizacji zadania;
- **EFEKTY REALIZACJI/ WSKAŹNIKI PRODUKTU LUB REZULTATU** – wskazuje mierzalny skutek realizacji zadania w postaci określonego wskaźnika, będącego obligatoryjnym elementem oceny całego dokumentu SUMP bądź ogólny, spodziewany efekt realizacji zadań.

W celu uporządkowania, ułatwienia wdrażania działań określonych w wybranym scenariuszu planu mobilności, w kartach działań wskazano podmioty, które po przyjęciu dokumentu SUMP dla ROF będą odpowiedzialne za ich wdrożenie, ale także te, które będą pełniły rolę wspierającą, pomocową w ich realizacji. Są to m. in: Jednostki/Referaty/Wydziały urzędów gmin, instytucje szczebla powiatowego czy wojewódzkiego, spółki publiczne i prywatne, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe (NGO) o odpowiednich kompetencjach, a także wszyscy mieszkańcy ROF.

Określono również źródła potencjalnego pozyskiwania środków na realizację działań – m. in. środki własne, instrumenty finansowe, dotacyjne fundusze zewnętrzne krajowe i europejskie, co pozwoli na wskazanie kierunku szukania finansowania.

Dla efektywnej ewaluacji określono także horyzont czasowy, który wskazuje termin osiągnięcia wyznaczonego w karcie działań celu czy efektu.

2.5.2. Załącznik nr 2 Wybór scenariusza

Załącznik nr 2 zawiera ocenę wszystkich działań, które zostały określone w ramach prac nad SUMP dla ROF wraz ze wskazaniem, do którego scenariusza zostały przyporządkowane.

Niektóre działania zostały przypisane do wszystkich scenariuszy, inne tylko do wybranych. Wynika to ze stopnia złożoności danego działania, jego potencjalnego kosztu, czy też czasochłonności. Niektóre działania zostały rozdzielone na scenariusze z zastosowaniem gradacji: w każdym kolejnym scenariuszu działanie jest coraz bardziej rozbudowane.

Przykładowo: stworzenie jednej aplikacji dla wszystkich usług transportu w scenariuszu pośrednim (wybranym do realizacji) przyjęto do wykonania dla usług w Rzeszowie (1.5), natomiast w scenariuszu maksymalnym planuje się rozszerzenie wspólnej aplikacji na wszystkie usługi transportowe w ROF (1.6). To działanie w chwili obecnej jest zbyt skomplikowane. Wpierw usługi miasta rdzenia muszą zostać uporządkowane i zintegrowane. Wdrożenie wspólnej, bardziej kompleksowej aplikacji dla całego ROF, bardziej kompleksowej, może nastąpić w drugiej kolejności, kiedy również usługi transportowe w ROF będą bardziej kompleksowo rozbudowane. Dlatego biorąc pod uwagę powyższe działanie zostało zaklasyfikowane do scenariusza maksymalnego, który nie będzie realizowany w obecnej perspektywie do 2030 r.

Innym przykładem gradacji działań względem scenariuszy jest zagadnienie wprowadzenia nowego środka transportu w Rzeszowie. W scenariuszu minimalnym, który cechuje się działaniami nisko kosztowymi i prostymi do wdrożenia, założono tylko przeprowadzenie ostatecznych analiz i opracowanie studium wykonalności dla wybranego środka transportu. W kolejnych scenariuszach założono fazę realizacji – w scenariuszu pośrednim Rzeszów przystąpi do realizacji pierwszego takiego korytarza transportowego, natomiast w scenariuszu maksymalnym – stworzenia całego systemu sieci.

Choć wydaje się to być bardzo potrzebne w mieście, będzie dużo większym obciążeniem dla budżetu miasta w krótkiej perspektywie. Scenariusz pośredni, zakładający sukcesywną rozbudowę, jest mniejszym obciążeniem dla budżetu, a co za tym idzie bardziej realny do wykonania.

W dalszych kolumnach tabeli przedstawiono ocenę każdego działania w trzech kryteriach:

- Ocena efektywności (pod kątem celów operacyjnych) – jest to ocena, która pokazuje jak dane działanie wpływa na realizację poszczególnych celów operacyjnych. W związku z tym, że w dokumencie przyjęto 8 celów operacyjnych, do dalszej oceny działań wyciągnięto średnią arytmetyczną, wynikającą z oceny danego działania przez pryzmat każdego z celów operacyjnych oddzielnie.
- Ocena pilności – jest to ocena, która określa stopień potrzeby wykonania działania, ale także uwzględnia komplementarność oraz poziom integracji z innymi działaniami. Wskazuje na występowanie łańcucha powiązań, co jest niezwykle ważne dla przyszłego, efektywniejszego funkcjonowania całego systemu transportowego. Działania o znikomej oraz niskiej pilności posiadają niższe oceny, a średniej i wysokiej – wyższe. Oceny te pozwalają na hierarchizowanie działań. Działania, które uzyskały najwięcej punktów są kluczowe dla osiągnięcia celów wyznaczonych w SUMP dla ROF i powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności. Ocena pilności działań uwzględnia również aktualną możliwość ich realizacji (organizacyjną, finansową itp.).
- Ocena kosztu – jest to ocena, która rozdziela zadania w zależności od potrzebnych nakładów finansowych na jego realizację. Koszty realizacji danego zadania oceniono, uwzględniając dynamicznie zmieniające się uwarunkowania technologiczne, społeczne oraz gospodarcze. Każda klasa kosztowa odpowiada określonemu poziomowi nakładów. Działania o znikomym oraz niskim koszcie realizacji posiadają wyższe oceny – są wyżej punktowane, a średnio i wysokokosztowe niższe oceny – są punktowane niżej.

Na podstawie przedstawionej wyżej metodologii oraz analizy łącznych ocen działań, do realizacji **wybrano scenariusz pośredni** – w postaci 60. skonkretyzowanych działań do wdrożenia.

2.5.3. Załącznik 3 Schemat elementów składowych dokumentu SUMP dla ROF

Mapa przedstawia schemat elementów składowych dokumentu SUMP dla ROF. Stanowi on ilustrację struktury dokumentu, w której wyróżniono trzy główne scenariusze operacyjne, obejmujące określone w dokumencie cele operacyjne. Diagramy te pozwalają na identyfikację działań planowanych do realizacji w ramach poszczególnych scenariuszy oraz przypisanych do nich celów operacyjnych. Numeracja działań jest powiązana z kartami działań przedstawionymi w Załączniku 1.

2.5.4. Załącznik 4 Mapa powiązań celów strategicznych z działaniami

To mapa powiązań celów strategicznych z działaniami, która przedstawia zależności między poszczególnymi działaniami a przyjętymi celami strategicznymi. Dokument ten pokazuje, w jaki sposób każde działanie przyczynia się do realizacji określonych celów strategicznych, a także umożliwia analizę tematyczną poszczególnych powiązań i ich hierarchię względem siebie. Większość działań jest ze sobą ściśle powiązana, co oznacza, że ich jednoczesna realizacja może wzmacniać efekty wdrażanych rozwiązań. Aby ułatwić identyfikację najsilniejszych powiązań miedzy zadaniami, w dokumencie zastosowano wyróżnienie kolorystyczne. Taka struktura ułatwia ocenę skuteczności poszczególnych działań oraz pozwala na dostosowanie strategii w razie zmieniających się warunków.

2.5.5. Załącznik 5 Działania partycypacyjne w procesie współtworzenia SUMP dla ROF

Załącznik nr 5 zawiera zestaw działań partycypacyjnych, które towarzyszyły procesowi współtworzenia SUMP. W formie tabelarycznej przedstawiono wszystkie konsultacje, spotkania oraz wydarzenia, które miały miejsce przed publicznym wyłożeniem dokumentu. Dzięki temu możliwe jest prześledzenie pełnego procesu angażowania interesariuszy i mieszkańców w prace nad projektem dokumentu podczas jego publicznego wyłożenia.

Zagadnienia dotyczące procesu partycypacji zostały szczegółowo opisane w dokumencie pn. Raport z partycypacji. Dokument ten zawiera opis prowadzonych działań w zakresie angażowania mieszkańców ROF podczas wszystkich etapów jego powstawania z uwzględnieniem najważniejszego z nich – czyli wyłożenia projektu SUMP dla ROF do publicznego wglądu.

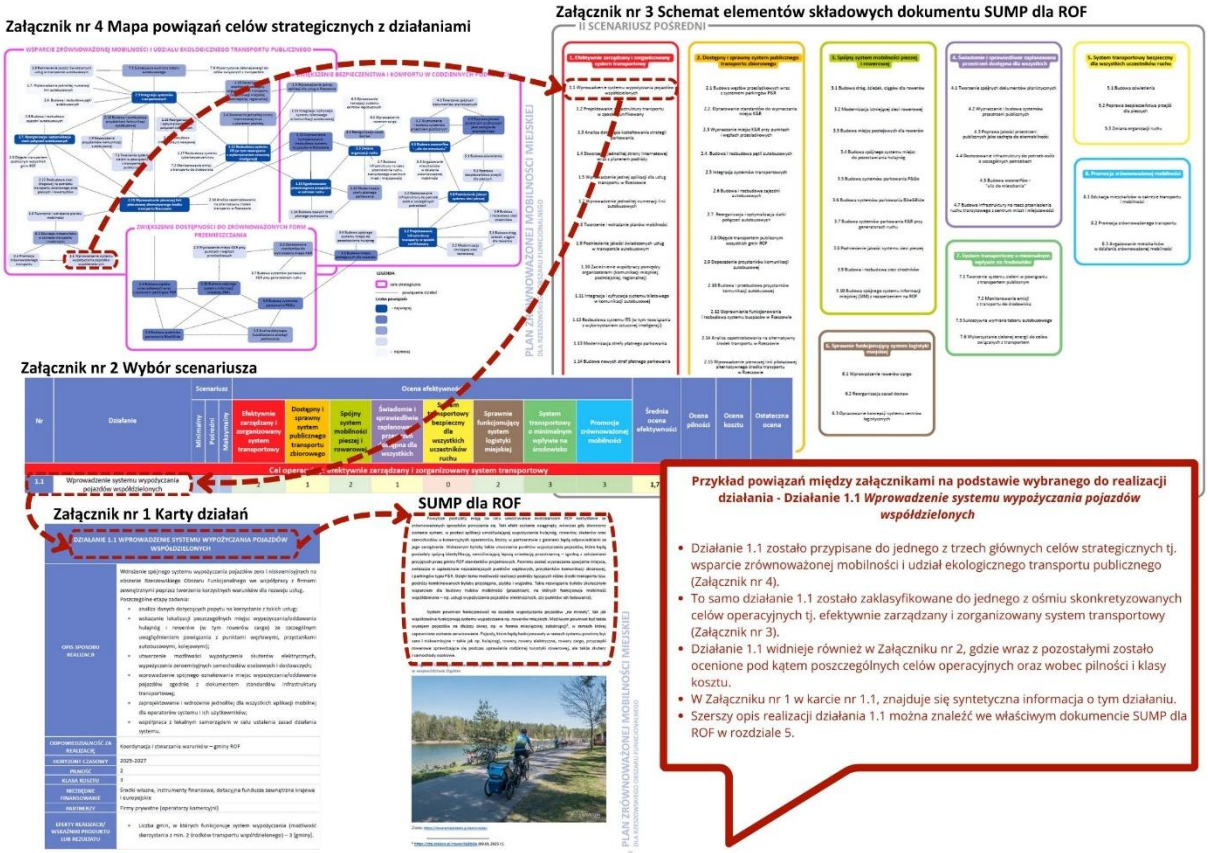
3. Jak czytać SUMP dla ROF?

Zależności można zapisać poprzez przykład powiązań między załącznikami na podstawie wybranego do realizacji działania:

Działanie 1.1 *Wprowadzenie systemu wypożyczania pojazdów współdzielonych*

- Działanie 1.1 zostało przypisane do jednego z trzech głównych celów strategicznych tj. wsparcie zrównoważonej mobilności i udział ekologicznego transportu publicznego (Załącznik nr 4).
- To samo działanie 1.1 zostało zaklasyfikowane do jednego z ośmiu skonkretyzowanych celów operacyjnych tj. efektywnie zarządzany i zorganizowany system transportowy (Załącznik nr 3).
- Działanie 1.1 widnieje również w Załączniku nr 2, gdzie wraz z pozostałymi zostało ocenione pod kątem poszczególnych celów operacyjnych oraz wobec pilności i klasy kosztu.
- W Załączniku nr 1 w karcie nr 1.1, znajduje się syntetyczna informacja o tym działaniu.
- Szerszy opis realizacji działania 1.1 można znaleźć we właściwym dokumencie SUMP dla ROF w rozdziale 5.

Rysunek 4 Wycinki poszczególnych załączników SUMP dla ROF oraz ich powiązania



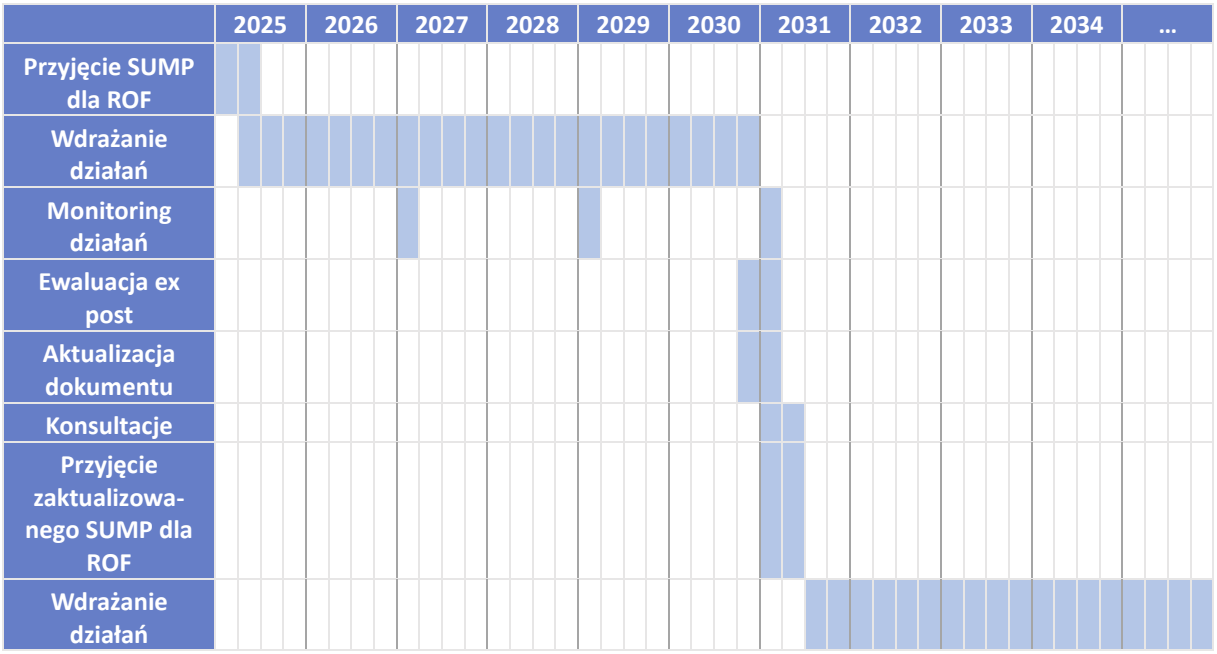
4. Wdrażanie dokumentu

4.1. Jaki jest okres obowiązywania SUMP dla ROF?

Dokument został opracowany dla pięcioletniego cyklu: 2025–2030 z perspektywą do 2035 roku. W końcowej fazie pierwszego cyklu zakłada się aktualizację SUMP na kolejny pięcioletni okres. Zakłada się, że realizacja drugiego cyklu dokumentu obejmującego lata 2031–2035 nastąpi po jego wcześniejszej ewaluacji i aktualizacji.

Koordynatorem wdrażania działań SUMP dla ROF jest Gmina Miasto Rzeszów, jako miasto – rdzeń obszaru funkcjonalnego oraz Lider Porozumienia. Zadaniami Rzeszowa, oprócz realizacji zadań własnych, jest koordynacja wspólnych działań wraz z gminami ROF oraz nadzór nad postępami w realizacji założonych w dokumencie celów i wskaźników, w tym koordynacja prac nad monitoringiem oraz przeprowadzenie procesu ewaluacji dokumentu, w tym opracowanie stosownych raportów.

Na cykl życia dokumentu składają się następujące etapy zobrazowane poniżej w formie uproszonego harmonogramu:



4.2. Monitoring działań

Monitoring prowadzony będzie co dwa lata – cykl raportowania obejmował będzie odpowiednio lata: 2025–2026, 2027–2028, 2029–2030. Dane z monitoringu będą zbierane i publikowane w formie raportu w pierwszym kwartale następnego roku. Za opracowanie i publikowanie Raportu będzie odpowiedzialna Gmina Miasto Rzeszów jako Lider Porozumienia.

4.3. Ewaluacja

Dla zachowania ciągłości dokumentu SUMP ewaluacja będzie przeprowadzona zgodnie z zaplanowanym harmonogramem na przełomie 2030/2031, tak aby zaktualizowany dokument po procesie ewaluacji mógł być przedłożony do konsultacji oraz przyjęty maksymalnie szybko, nie później niż w drugim kwartale 2031. Jest to faktycznie tzw. ewaluacja ex post, a więc ewaluacja końcowa. Zakłada się, iż z początkiem 2031 roku, do czasu przyjęcia zaktualizowanego dokumentu, kontynuowana będzie realizacja działań założonych w pierwotnej wersji dokumentu, zwłaszcza że część z nich wykracza poza perspektywę roku 2030.

Ewaluacja obejmować będzie m.in. podsumowanie dotychczasowych działań, stopnia zaawansowania ich realizacji oraz ocenę zamierzonych i osiągniętych wskaźników.