

Szkolenie dotyczące Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Warszawa (Polska)
19–20 marca 2026 r.

MIEJSCE SZKOLENIA



Radisson Blu Sobieski Hotel

Plac Artura Zawiszy 1, 02-025 Warszawa, Polska

Mapy Google: <https://maps.app.goo.gl/QTD2AyV1ArS8awZK6>

Sala: Wilanów I-II

Uczestnicy muszą zostać zarejestrowani przez ochronę przy wejściu do budynku na podstawie okazanego dokumentu tożsamości (dowodu osobistego lub paszportu).

Z Lotniska Chopina w Warszawie (WAW)

Autobus:

- Autobus 175 z lotniska (Lotnisko Chopina) do Placu Artura Zawiszy
- Czas podróży: ok. 30-35 minut.

Taksówka / Bolt / Uber:

- Opłata za taksówkę: 40-60 zł (określona przy wcześniejszej rezerwacji).
- Czas podróży: 20-25 minut, w zależności od natężenia ruchu.
- Możliwość zamówienia przejazdu w Warszawie w aplikacji Bolt i Uber

Z centrum Warszawy

Autobus/Tramwaj:

- Na Placu Artura Zawiszy zatrzymują się liczne linie autobusowe (np. 127, 128, 175, 504) i tramwajowe (np. 7, 9, 25).
- Hotel znajduje się tuż w pobliżu przystanków autobusowych/tramwajowych.

Samochód:

- Na miejscu dostępny jest płatny parking.
- W miarę możliwości ze względu na natężenie ruchu w mieście, zalecamy transport publiczny lub taksówkę.

Niniejsza broszura nie powinna być traktowana jako reprezentująca poglądy Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), Komisji Europejskiej (KE) lub innych instytucji i organów Unii Europejskiej (UE). Wszelkie poglądy wyrażone w niniejszym dokumencie, w tym interpretacje przepisów, odzwierciedlają aktualne poglądy autorów, które niekoniecznie odpowiadają poglądom EBI, KE lub innych instytucji i organów UE. Poglądy wyrażone w niniejszym dokumencie mogą różnić się od poglądów przedstawionych w innych dokumentach, w tym podobnych dokumentach badawczych, opublikowanych przez EBI, KE lub inne instytucje i organy UE. Treść niniejszej broszury, włączając w to wyrażone poglądy, jest aktualna na podany wyżej dzień publikacji i może ulec zmianie bez powiadomienia. EBI, KE ani inne instytucje i organy UE nie składają ani nie będą składać żadnych oświadczeń ani gwarancji, wyraźnych lub dorozumianych, ani też nie przyjmują ani nie będą przyjmować żadnej odpowiedzialności w odniesieniu do rzetelności lub kompletności informacji zawartych w niniejszym dokumencie. Żadna z informacji zawartych w niniejszej broszurze nie stanowi porady inwestycyjnej, prawnej ani podatkowej, ani nie może być traktowana jako taka porada. Przed podjęciem jakichkolwiek działań w oparciu o niniejszą Prezentację należy zawsze zasięgnąć profesjonalnej porady. Powielanie, publikacja i przedruk wymagają uprzedniej pisemnej zgody EBI.

AGENDA

DZIEŃ 1 – 19 marca 2026 r.

9:00-9:20	Rejestracja i powitalna kawa	
9:20-9:30	Wprowadzenie – Maria Perkuszevska <i>Ministerstwo Infrastruktury</i>	
9:30-9:35	Wprowadzenie – DESKA Wojciech <i>EBI-JASPERS</i>	
9:35-9:40	Logistyka i instrukcje – Carla Giaume <i>Sekretariat Konsorcjum Projektu</i>	
9:40-9:50	Tour de table	
9:50-11:10	Podstawy metodyki i praktyki SUMP – Kristina Gaučė	
11:10-11:25	Przerwa na kawę	
11:25-12:30	Planowanie przestrzenne – Christiaan Kwantes	
12:30-13:15	Lekki lunch	
13:15-14:20	Węzły miejskie i interfejs między transportem lokalnym a strategicznym – Kristina Gaučė	
14:20-14:30	Krótką przerwę	
14:30-15:35	Wskaźniki, cele i monitorowanie – Mark Finer	
15:35-15:50	Przerwa na kawę	
15:50-16:55	Aktywne środki transportu i mikromobilność – Christiaan Kwantes	
16:55-17:00	Podsumowanie dnia 1	

DZIEŃ 2 – 20 marca 2026 r.

08:45-09:00	Rejestracja i powitalna kawa	
09:00-09:05	Wprowadzenie – Kristina Gaučė <i>Kluczowy ekspert / prelegent</i>	
09:05-10:10	Zbiorowy transport pasażerski – Kristina Gaučė	
10:10-10:20	Krótką przerwę	
10:20-11:25	Związek między planami strategicznymi, programowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją projektów – Christiaan Kwantes	
11:25-11:40	Przerwa na kawę	
11:40-12:45	Mobilność sprzyjająca włączeniu społecznemu i dostępna dla wszystkich – Kristina Gaučė	
12:45-13:25	Lekki lunch	
13:25-14:30	Analiza popytu i dostępności za pośrednictwem SUMP – Christiaan Kwantes	
14:30-14:55	Podsumowanie i wnioski Kristina Gaučė i Christiaan Kwantes <i>Kluczowi eksperci / prelegenci</i> DESKA Wojciech i Mark Finer <i>EBI-JASPERS</i> Maria Perkuszevska <i>Ministerstwo Infrastruktury</i>	 
14:55-15:00	Przekazanie świadectw uczestnictwa	

PREZENTACJA INSTRUKTORÓW

Kluczowy ekspert – Christiaan Kwantes



Christiaan Kwantes ma ponad 20-letnie krajowe i międzynarodowe doświadczenie w planowaniu infrastruktury i mobilności. Pracuje głównie nad projektami obejmującymi rozwój zintegrowanej polityki mobilności na poziomie regionalnym i miejskim. Ma praktyczne doświadczenie w opracowywaniu SUMP dla Utrechtu, który to plan był nominowany do 4. edycji europejskiej nagrody SUMP. Obecnie jest zaangażowany w przygotowywanie SUMP dla holenderskich miast Arnhem i Leeuwarden. Jego praca obejmuje koordynację wszystkich ważnych aspektów SUMP, np. zaangażowania interesariuszy, badań sieci, modelowania multimodalnego i miejskiego planowania przestrzennego, w tym hubów mobilności i węzłów przesiadkowych. Na poziomie krajowym

Christiaan Kwantes pracował dla holenderskiego Ministerstwa Transportu nad projektami, w których opracowywano zasady mobilności dla rozwoju miejskiego i regionalnego. Na arenie międzynarodowej Christiaan Kwantes był zaangażowany w kilka projektów i warsztatów w Niemczech, Norwegii, Szwecji i Stanach Zjednoczonych. Nadrzędnym tematem jego działalności jest zrównoważona mobilność. Kieruje się w niej takimi ideami, jak przestrzenie dostosowane do klimatu, komfort życia i włączenie społeczne. Łączenie i integrowanie środków mobilności z rozwojem przestrzennym w transformacji obszarów miejskich – to jego podejście do pracy stratega mobilności. Widać to między innymi po jego głębokim zaangażowaniu w planowanie mobilności w ramach projektu Merwedekanaal w Utrechcie, który łączy gęsty rozwój przestrzenny miasta ze ścisłymi zasadami zrównoważonej mobilności, w tym niskimi normami parkowania samochodów i integracją hubów mobilności (<https://www.goudappel.nl/en/projects/mobility-vision-merwedekanaalzone-utrecht-netherlands>). Współpraca z klientami i interesariuszami stanowi istotną i kluczową część jego pracy. Często prowadzi warsztaty i szkolenia dla klientów, a także od wielu lat prowadzi sesje edukacyjne dla studentów. Jest często zapraszany prelegentem, zarówno na krajowych, jak i międzynarodowych konferencjach i warsztatach.

Kluczowy ekspert – Kristina Gaučė



Kristina Gaučė jest ekspertem w dziedzinie zrównoważonej mobilności miejskiej z ponad 20-letnim doświadczeniem zawodowym w planowaniu i tworzeniu polityki zrównoważonej mobilności w mieście; pracowała jako kluczowy ekspert, lider zespołu i kierownik projektu w wielu projektach finansowanych przez UE. Dr Gaučė jest dobrze znana na europejskiej arenie specjalistów ds. mobilności dzięki swoim prezentacjom dobrych praktyk i doradztwie w zakresie polityki transportowej dla władz publicznych w Litwie i innych państwach unijnych i trzecich. Była zaangażowana w przygotowanie obu wydań Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach. Wraz ze swoim zespołem i międzynarodowymi konsultantami z powodzeniem zrealizowała

szereg znaczących projektów związanych ze zrównoważoną mobilnością w miastach, polityką transportu i zarządzaniem mobilnością, a także różne działania na rzecz budowania potencjału i zaangażowania interesariuszy. Wśród jej najnowszych projektów można wymienić: projekt w ramach Interreg Region Morza Bałtyckiego „Wzmocnienie skutecznego planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w celu wspierania aktywnych form mobilności w miastach regionu Morza Bałtyckiego”, SMART Ankara (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej), krajowe wytyczne rozwoju zrównoważonych miast (Litwa), projekt „Obrońcy klimatu” w ramach HORIZON 2020, MOVE IT like Lublin – inicjatywa zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w Kiszyniowie, ustalenie wielosektorowych kryteriów przygotowywania dokumentacji stref o niskiej emisji zanieczyszczeń w litewskich gminach (w ramach projektu LIFE20), projekt w ramach Europejskiej Inicjatywy Klimatycznej (EUKI) zrealizowany w 2020 r. pt. „Poza najlepszymi praktykami: Uzupełnianie luk w polityce transportu pasażerskiego” itd. Dr Gaučė koordynowała również pierwszy SUMP na Litwie, dla stolicy Wilna. Ponadto Kristina Gaučė jest autorką prawie 20 publikacji. Przeprowadziła liczne prezentacje, szkolenia, a także facylitowała udane warsztaty na temat mobilności i zachowań związanych z podróżowaniem.

Ekspert EBI – Mark Finer



Mark Finer ma ponad 30-letnie doświadczenie zawodowe jako ekspert w dziedzinie planowania mobilności miejskiej na poziomie miejskim, regionalnym i krajowym. Przez ostatnie 17 lat pracował w Pradze jako międzynarodowy konsultant ds. mobilności miejskiej. Ma doświadczenie we wszystkich technicznych aspektach rozwoju SUMP, obejmujących analizę mobilności w mieście, strategię, plany działania, ocenę programów, wdrażanie i monitorowanie. Udzielał się również w licznych i zróżnicowanych inicjatywach związanych ze zrównoważonym transportem, w tym transportem publicznym, transportem niezmotoryzowanym, transportem towarowym i zarządzaniem popytem na podróże. W pracy skupiał się na strategiach, opracowywaniu i wdrażaniu projektów oraz opracowywaniu najlepszych praktyk. W Wielkiej Brytanii (w miejscowościach Leeds i York) kierował wysoce skutecznym zespołem ds. planowania transportu; dzięki jego staraniom urząd transportu publicznego w Yorku zdobył tytuł najlepszego w 2003 r. i uzyskał statusy brytyjskiego Centrum Doskonałości za infrastrukturę transportu rowerowego, park&ride i zwiększoną gamę sposobów podróżowania po mieście.

Mark Finer jest doświadczonym instruktorem w obszarze SUMP, prowadzącym innowacyjne szkolenia kierowane do ministerstw, gmin i władz regionalnych na całym świecie. Dla EBI JASPERS kierował wsparciem mobilności miejskiej dla rumuńskich władz, w tym opracowaniem specjalnego programu szkoleniowego SUMP. Prowadził również szkolenia na temat SUMP w całej UE, skierowane do kilkunastu krajów, w tym ministerstw oraz władz regionalnych i miejskich – interaktywne szkolenia dotyczące wszystkich aspektów SUMP, obejmujące najlepsze praktyki i ćwiczenia praktyczne. Na poziomie regionalnym Mark Finer prowadził szkolenia na temat SUMP w ramach projektu Interreg REFORM skierowanego do władz regionalnych Wielkiej Brytanii, Grecji, Włoch i Holandii. Był także członkiem Doradczej Rady Naukowej w projekcie Civitas SUMP-PLUS, który obejmował badanie praktycznych ścieżek wdrażania SUMP. Jako ekspert ds. mobilności miejskiej Mark Finer wspiera obecnie EBI JASPERS w opracowywaniu i realizacji bieżącego unijnego programu szkoleniowego na temat SUMP.



TREŚCI SZKOLENIOWE DLA POLSKI

Na szkolenie dotyczące SUMP w Polsce składają się:

- **Trzy podstawowe moduły** zarysowujące metodologię SUMP i koncentrujące się na typowych wyzwaniach związanych z opracowywaniem SUMP w praktyce, a także na związku SUMP z programowaniem inwestycji, innymi planami, węzłami miejskimi TEN-T oraz interfejsem między lokalnymi i strategicznymi planami transportowymi (str. 7-9).
- **Sześć wybranych modułów** umożliwiających dogłębne zapoznanie się z konkretnymi kluczowymi tematami związanymi z SUMP w praktyce, badających je bardziej szczegółowo, a także sposoby włączenia ich do SUMP (str. 10-16).

Pełna lista tematów modułów podstawowych i fakultatywnych jest przedstawiona w tabeli (na str. 17-20).

Wszystkie materiały z modułów, które zostały zaprezentowane w dniach 19-20 marca, zostaną przekazane po szkoleniu.



PODSTAWY METODYKI I PRAKTYKI SUMP

Zawartość modułu

Moduł stanowi zaawansowany przegląd procesu SUMP i przedstawia się w nim kluczowe elementy, kroki i działania oparte na wytycznych UE dotyczących SUMP, a także wspólne wyzwania oraz czynniki, które stanowią o dobrej jakości SUMP. Moduł szczegółowo i po kolei opisuje wszystkie kroki, pogrupowane w sześć klastrów: przygotowanie, diagnoza, wizja i strategia, pakiety działań, zarządzanie oraz monitorowanie i przegląd. Nacisk jest na aspekty praktyczne, w tym: zaangażowanie interesariuszy; spójność między klastrami; łączenie problemów, wskaźników i oceny; oraz wzajemne powiązania między etapami związanymi z finansowaniem a samym finansowaniem

Cele nauczania

- Zrozumienie praktycznych wyzwań pojawiających się podczas opracowywania SUMP
- Łączenie kroków SUMP w klastry powiązanych zadań
- Uwzględnienie powiązań między działaniami w różnych klastrach
- Wskazówki dotyczące opracowania skutecznego SUMP

Materiał źródłowy

- Wytyczne opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/87adaa0c-cd13-4ce0-9a15-d138ea31bb2c_en?filename=sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf&prefLang=it
- Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Komisji Europejskiej – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans_en
- Arkusz informacyjny SUMP Tirany – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/sump-city-tirana_en
- Metropolitalny SUMP Barcelony – <https://www.amb.cat/s/web/mobilitat/pla-metropolitana-de-mobilitat-urbana-amb.html>
- Wizja miasta Cambridge – <https://www.cambridge.gov.uk/our-vision>
- Model MOMOS – <https://www.momos-model.eu>



Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

ZWIĄZEK MIĘDZY PLANAMI STRATEGICZNYMI, PROGRAMOWANIEM, PRZYGOTOWANIEM PROJEKTÓW I REALIZACJĄ PROJEKTÓW

Zawartość modułu

Moduł dotyczy kluczowej terminologii SUMP oraz związku między SUMP a priorytetami inwestycyjnymi, programowaniem i alokacją środków finansowych. Przedstawia się w nim jasne definicje oraz kompromis między diagnostyką systemową, wymogami prawnymi i preferencjami politycznymi kształtującymi treść SUMP. Ponadto moduł obejmuje podstawowe definicje, rozróżnienie między planem a programem, strategię zarządzania ryzykiem oraz rolę SUMP w wielopoziomowym i wielowydziałowym procesie transformacji w powiązaniu z różnymi planami. Moduł dotyczy również zaangażowania zainteresowanych stron oraz integracji przygotowania i realizacji projektów.

Cele nauczania

Zrozumienie / uchwycenie warunków wstępnych do zarządzania skutecznym SUMP w odniesieniu do:

- definiowania pojęć i terminologii;
- kluczowej roli SUMP w przejściu od planów do działań, programów i projektów (i czemu niektórym się nie udaje);
- metod i narzędzi do programowania w SUMP;
- radzenia sobie z różnymi skalami, podmiotami i priorytetami;
- zarządzania ryzykiem;
- głównych narzędzi zapewniających płynność procesu SUMP.



Materiał źródłowy

- E-kurs CIVITAS SUMP-UP: Przygotowanie do SUMP i analiza sytuacji mobilności – *odpowiada to programowi szkoleniowemu, składającego się z 5 modułów, z których najistotniejszy jest moduł nr 5. Z konkretnymi przykładami przypadków* <https://civitas.eu/learning-centre/sumps-up-ecourse-preparing-for-sump-and-analysis-of-the-mobility-situation>
- E-kurs CIVITAS SUMP: Współtworzenie wizji SUMP – *odpowiada to programowi szkoleniowemu, składającego się z 5 modułów, z których najistotniejszy jest moduł nr 5. z konkretnymi przykładami przypadków* – <https://civitas.eu/learning-centre/sumps-up-ecourse-co-creating-the-sump-vision>
- Przewodnik tematyczny SUMP dotyczący planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w regionach metropolitalnych – *odpowiednie informacje w sekcji 1.2. i sekcji 4* – https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Topic_Guides/sump_metropolitan_region_guide_v2.pdf
- Akademia Mobilności, Kurs 4 – Identyfikacja środków SUMP – *odpowiada to programowi szkoleniowemu, składającego się z 4 modułów, z których najistotniejszy jest moduł nr 4. z konkretnymi przykładami przypadków* <https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=112#section-0>

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

WĘZŁY MIEJSKIE I INTERFEJS MIĘDZY TRANSPORTEM LOKALNYM A STRATEGICZNYM

Zawartość modułu

Moduł ten poświęcony jest powiązaniom między transportem lokalnym a strategicznym podkreślając znaczenie koordynacji dla sprawnego przewozu pasażerów i towarów. Moduł zawiera dogłębną analizę koncepcji węzłów miejskich TEN-T oraz omówienie ich roli, funkcji i wyzwań, jakie stwarzają dla miast i regionów, w tym pod względem zarządzania, integracji technologii i złożoności finansowania. Praktyczne przykłady ilustrują trudności organów w dostosowaniu się, a proponowane narzędzia i strategie – takie jak przywództwo sprzyjające włączeniu społecznemu, dialog z zainteresowanymi stronami i wspólna infrastruktura – pozwalają skutecznie rozwiązać te problemy.

Cele nauczania

- Wiedza, czym jest węzeł miejski i jaki jest jego związek z siecią TEN-T
- Zrozumienie interakcji między transportem strategicznym a lokalnym w węzłach miejskich
- Umiejętność wskazania wyzwania związane z planowaniem w węzłach miejskich
- Wyobrażenie o możliwych synergiiach i możliwościach
- Poznanie inspirujących przykładów tego, jak można radzić sobie z wyzwaniami



Materiał źródłowy

- Przyjęte zmienione rozporządzenie w sprawie TEN-T, czerwiec 2024 r.: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>
- Definicja funkcjonalnego obszaru miejskiego UE-OECD – *cały dokument jest interesujący* – https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/the-eu-oecd-definition-of-a-functional-urban-area_d58cb34d-en
- Stanowisko w sprawie zarządzania węzłami miejskimi i ich finansowania – <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/04/Urban-Nodes-Alliance-Empowering-cities-and-regions-to-build-the-TEN-T.pdf>
- Lista funkcjonalnych obszarów miejskich (FUA) z podziałem na kraje – <https://www.oecd.org/en/data/datasets/oecd-definition-of-cities-and-functional-urban-areas.html>

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

PLANOWANIE PRZESTRZENNE

Zawartość modułu

W module podkreśla się kluczową rolę zagospodarowania przestrzennego oraz planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego w promowaniu zrównoważonych środków transportu i zwiększaniu dostępności. Uwypukla się integralny związek między planowaniem przestrzennym a decyzjami dotyczącymi mobilności oraz znaczenie zintegrowanych celów dla tworzenia zrównoważonego środowiska miejskiego. Moduł obejmuje różne koncepcje przestrzenne i sprawdzone zastosowania. Celem modułu jest także umożliwienie uczestnikom zrozumienia społeczno-ekonomicznego wpływu planowania przestrzennego na mobilność, z naciskiem na efektywność, sprawiedliwość społeczną i zrównoważenie środowiskowe.

Cele nauczania

- Umożliwienie uczestnikom zrozumienia kluczowej roli zagospodarowania przestrzennego oraz planowania przestrzennego i urbanistycznego w SUMP oraz zrozumienie społeczno-ekonomicznego wpływu między planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym a mobilnością. Wykorzystanie planowania przestrzennego w celu zwiększenia dostępności zrównoważonych środków transportu. Dokładniejsze omówienie różnic i interakcji między planowaniem przestrzennym, planowaniem mobilności i projektowaniem urbanistycznym.
- Umożliwienie uczestnikom określenia wartości dodanej planowania przestrzennego w odniesieniu do wydajności (ekonomicznej), równości społecznej i włączenia społecznego, bezpieczeństwa transportu i zrównoważonego rozwoju środowiska.
- Zapewnienie zrozumienia podstawowych pojęć przestrzennych w skali makro, takich jak: średnie odległości do funkcji miejskich, połączenie a segregacja funkcji w obszarze, zagęszczenie a niekontrolowany rozwój miast, czy efekty aglomeracji.



Materiał źródłowy

- Przewodnik tematyczny SUMP dotyczący zrównoważonego planowania przestrzeni publicznej – *najważniejszy materiał w tym module, skupiający się całkowicie na poziomie lokalnym* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/0194c532-730c-4c21-a408-2ac2a3a8203c_en?filename=sustainable_neighbourhood_mobility_planning.pdf
- Przewodnik tematyczny SUMP dotyczący opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla regionu policentrycznego – *skupiający się głównie na regionach policentrycznych, choć jego zakres pokrywa się z innymi poziomami* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/129e3ce9-5f7e-45a7-9f91-1698377afa46_en?filename=polysump-sump-methodology.pdf
- Przewodnik tematyczny SUMP dotyczący planowania w regionach metropolitalnych – *ważny przewodnik, bardziej skoncentrowany na poziomie metropolitalnym* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/68804e27-048e-4caa-b3f2-7492240eabcc_en?filename=sump_metropolitan_region.pdf
- Przewodnik tematyczny SUMP dotyczący planowania bardziej odpornej i solidnej mobilności miejskiej – *odpowiednie informacje znajdują się w sekcji 1* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/2f898f56-9347-4e2e-bc04-501135312512_en?filename=planning_for_more_resilient_and_robust_urban_mobility.pdf
- Raport ITDP – *zawiera kilka dobrych przykładów* – <https://itdp.org/2011/09/22/europes-vibrant-new-low-carbon-communities/>
- Raport 2003 Urban Mobility Readiness – *istotne informacje związane z mobilnością w kilku miastach na całym świecie* – <https://www.oliverwymanforum.com/mobility/urban-mobility-readiness-index.html>

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

WSKAŹNIKI, CELE I MONITOROWANIE

Zawartość modułu

Moduł pomaga uczestnikom szkolenia w wyborze odpowiednich wskaźników, ustalaniu wartości docelowych, szacowaniu skutków oraz pomiarze i monitorowaniu wskaźników w kontekście SUMP. Obejmuje kluczowe pojęcia, takie jak ocena ex ante i ex post, podstawa warunków SMART oraz wzajemne zależności między wskaźnikami, wartościami docelowymi i celami planu. W module podkreśla się znaczenie oceny w całym cyklu SUMP oraz dostosowywania strategii do kontekstów lokalnych. Moduł zawiera również praktyczne zalecenia dotyczące kompleksowych strategii monitorowania i oceny. Ponadto przedstawia się w nim nowe osiągnięcia i perspektywy w odniesieniu do wymogów TEN-T oraz wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI1 i SUMI2).

Cele nauczania

- Zrozumienie znaczenia ustanawiania wskaźników, wartości docelowych i systemu monitorowania powiązanego z wizją i celami SUMP
- Zrozumienie podstawowych wymogów, ograniczeń i zaleceń dotyczących tworzenia list wskaźników, określania wartości docelowych i wprowadzania ustaleń dotyczących monitorowania
- Ujęcie tych działań w kontekście SUMP
- Zrozumienie nadchodzących wyzwań



Materiał źródłowy

- SUMP Challenges EU, Monitorowanie i ocena. Ocena wpływu środków i procesów planowania mobilności – *cały dokument jest łatwy w odbiorze, to krótka broszura informacyjna* – <http://www.sump-challenges.eu/kits>
- Evaluation Matters, 2019 – *najbardziej istotne informacje znajdują się we wprowadzeniu, gdzie opisano nadrzędny kontekst oceny, sekcji 2 na temat oceny wpływu, sekcji 3 na temat oceny procesu i sekcji 4 na temat raportowania i wykorzystania informacji* – https://civitas.eu/sites/default/files/Evaluation_Matters.pdf
- Wskaźniki mobilności miejskiej dla ruchu pieszego i transportu publicznego, 2019 – *najistotniejsze informacje znajdują się w sekcji 3 dotyczącej znaczenia danych, sekcji 4 dotyczącej czynników wpływających na dostęp, bezpieczeństwo, wydajność i przystępność cenową, a także w załączniki z definicjami wskaźników* – <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/convenient-access-to-public-transport.pdf>
- SUMI – Wytyczne dotyczące wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej – *najistotniejsze informacje znajdują się w sekcji 2* – https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-09/sumi_wp1_harmonisation_guidelines.pdf
- Nota techniczna EBI na temat udostępniania danych w transporcie, 2021 – *najistotniejsze informacje można znaleźć w sekcji 1 (przeгляд danych) i rozdziale 2 (modele pozyskiwania danych)* – https://www.eib.org/attachments/publications/technical_note_on_data_sharing_in_transport_en.pdf

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

AKTYWNE ŚRODKI TRANSPORTU I MIKROMOBILNOŚĆ

Zawartość modułu



Celem modułu jest pogłębienie wiedzy uczestników na temat uwzględnienia w SUMP jazdy rowerowej, planowania ruchu pieszego i urządzeń do mikromobilności. Podkreśla się w nim wartość dodaną i znaczenie środków aktywnego transportu oraz korzyści społeczne, środowiskowe i gospodarcze uzyskiwane dzięki hierarchicznym ramom planowania. Moduł podkreśla znaczenie planowania sieci modalnej oraz rolę mikromobilności, a także zawiera przykłady udanego zastosowania tych zasad w europejskich miastach.

Cele nauczania

Moduł ten ma na celu wyposażenie uczestników w podstawową wiedzę dotyczącą środków aktywnego transportu i mikromobilności oraz ich odpowiednim włączeniem w proces SUMP. Moduł ten zapewni uczestnikom:

- Zrozumienie korzyści płynących aktywnych środków transport i znaczenia mikromobilności w mobilności miejskiej, a także sposobu, w jaki można te kwestie przełożyć na hierarchię planowania zasad
- Wgląd w dwa kluczowe czynniki sukcesu, umożliwiające przełożenie dążeń do aktywnej mobilności na działania i projekty:
 - 1) zrozumienie charakterystyki użytkowników i sposobu przełożenia jej na podstawę planów i projektów oraz
 - 2) modalne sieci priorytetów i ich dostosowanie



Materiał źródłowy

- Notka informacyjna dla praktyków w zakresie transportu rowerowego „Wspieranie i zachęcanie do jazdy na rowerze w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej” – *istotne informacje na slajdach 5-17* – https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/inline/Strategic_planning_for_cycling_Fabian_Kuester.pdf
- Przewodnik tematyczny „Bezpieczne korzystanie z urządzeń mikromobilności na obszarach miejskich” – *istotne informacje na str. 37-44* – https://civitas.eu/sites/default/files/sump_topic_guide_micromobility_devices.pdf
- Notka informacyjna dla praktyków „Wspieranie i zachęcanie do przemieszczania się pieszo w planowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej” – *istotne informacje na str. 10-11 i 15-17* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/6c00c382-42a9-4cd8-9327-33c0cfbbc345_en?filename=supporting_and_encouraging_walking_in_sumps.pdf
- „Europejska deklaracja w sprawie transportu rowerowego” – https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

ZBIOROWY TRANSPORT PASAŻERSKI

Zawartość modułu

Moduł koncentruje się na projektowaniu atrakcyjnego systemu zbiorowego transportu pasażerskiego na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej i podkreśla jego rolę jako szkieletu strategii SUMP. W module omawia się wyzwania związane z projektowaniem i obsługą takich systemów, w tym potrzebę niezawodności i bezpieczeństwa, a także integracji różnych atrybutów usług. W module przedstawia się również problematykę finansowania wysokiej jakości systemu transportu zbiorowego, kategorie źródeł finansowania oraz kwestie efektywności i przystępności cenowej, a na zakończenie omawiane są przykłady innowacyjnych praktyk w tej dziedzinie.

Cele nauczania

- Zrozumienie wpływu i ograniczeń transportu zbiorowego
- Zrozumienie kluczowych cech projektowania atrakcyjnego systemu zbiorowego transportu pasażerskiego
- Określenie niektórych trudności i możliwych opcji
- Zapoznanie się z kilkoma studiami przypadku



Materiał źródłowy

- Przewodnik tematyczny: Planowanie atrakcyjnego transportu publicznego – *istotne informacje znajdują się w sekcji 1.2 Wprowadzenia, str. 8-11* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/planning_for_attractive_public_transport.pdf
- Zmienione wytyczne SUMP – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en
- Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy_en
- Europejski Zielony Ład – *istotne informacje: Główne informacje* – https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
- UITP: Lepsza mobilność w mieście: Właściwe korzystanie z transportu publicznego – *istotne informacje na str. 10-12* – <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2021/11/UITP-policy-paper-on-Urban-Mobility-Framework.pdf>
- Rozporządzenie dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32007R1370>
- Rozporządzenie w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52021PC0812>
- Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w regionach metropolitalnych: Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej i modele zarządzania w regionach metropolitalnych UE – https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Topic_Guides/sump_metropolita_n_region_guide_v2.pdf
- Artykuły badawcze na temat kosztów inwestycji w zakresie transportu publicznego: Introducing a Novel Framework for the Analysis and Assessment of Transport Projects in City Regions (Wprowadzenie nowych ram analizy i oceny projektów transportowych w regionach miejskich) – <https://doi.org/10.3390/su16062349>
- Cost-Benefit Evaluation Tools on the Impacts of Transport Infrastructure Projects on Urban Form and Development (Narzędzia oceny kosztów i korzyści w zakresie wpływu projektów infrastruktury transportowej na formę i rozwój miast) – <http://dx.doi.org/10.5772/intechopen.86447>

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

MOBILNOŚĆ SPRZYJAJĄCA WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU I DOSTĘPNA DLA WSZYSTKICH

Zawartość modułu

Moduł poświęcony jest uwzględnianiu w SUMP problematyki włączenia społecznego. Obejmuje kluczowe koncepcje i tendencje związane z segmentami społeczeństwa, które stoją przed wyzwaniami związanymi z mobilnością, w tym ubóstwem transportowym, niepełnosprawnością i przynależnością do społeczności LGBTIQ. Uczestnicy szkolenia zdobędą wiedzę na temat przyjmowania w całym cyklu SUMP perspektywy inkluzywnej i opartej na dostępie, zrozumieją zasady SUMP oraz poznają strategię uwzględniania aspektów płci i różnorodności, popartych analizą przykładów.

Cele nauczania

- Zrozumienie kluczowych pojęć i najnowszych osiągnięć w tym temacie oraz świadomość o ważnych, publicznie dostępnych centrach zasobów
- Zyskanie świadomości o licznych aspektach, które mogą sprawić, że system mobilności nie będzie odpowiadał różnym wymaganiom obywateli
- Zrozumienie podstawowych wymagań dotyczących mobilności sprzyjającej włączeniu społecznemu i mobilności dostępnej w zakresie projektowania infrastruktury, eksploatacji pojazdów i systemów informacyjnych.
- Zainspirowanie uczestników szkolenia do ujęcia aspektów inkluzywności w kontekście SUMP.



Materiał źródłowy

- Przewodnik tematyczny SUMP dotyczący równości płci i grup szczególnie wrażliwych w kontekście SUMP, 2020 – *istotne informacje w sekcji 1.2. i sekcji 3* – https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2021-02/sump_topic-guide_gender-equity_vulnerable-groups_final.pdf
- Notka informacyjna dla praktyków na temat oceny wpływu społecznego: narzędzia, metody i podejścia, 2021 – *istotne informacje znajdują się w sekcji 4 i studiach przypadku w sekcji 6* – https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/f74b57a1-bad2-475f-a13f-dcd03de1e3da_en?filename=social_impact_assessment_practitioner_briefing.pdf
- Projekt TInnGO, interaktywne moduły szkoleniowe – *program szkoleniowy z kilkoma modułami, które można dostosować do zainteresowań odbiorców* – *istotne informacje w module 3 i module 7* – <https://transportgenderobservatory.eu/training-materials/>
- Projekt TRIPS, zestawy narzędzi i kursy online – *istotne informacje obejmują odniesienia do D.6.1. Prototypy rozwiązań w zakresie mobilności sprzyjającej włączeniu społecznemu i w zakresie walidacji oraz białej książki na temat poglądów osób niepełnosprawnych na temat mobilności przyszłości* – <https://trips-project.eu/deliverables/>
- Zestawy narzędzi Europejskiego Instytutu ds. Równości Kobiet i Mężczyzn – *najistotniejsze informacje obejmują zestawy narzędzi dotyczące zamówień publicznych, budżetowań i oceny skutków, uwzględniających kwestię równouprawnienia płci* – <https://eige.europa.eu/gender-mainstreaming/toolkits>
- Międzynarodowe Forum Transportu, Zestaw narzędzi do analizy równouprawnienia płci w transporcie – *najistotniejsze informacje obejmują listę kontrolną dla decydentów i kierowników projektów* – <https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies-0>

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.

ANALIZA POPYTU I DOSTĘPNOŚCI ZA POŚREDNICTWEM SUMP

Zawartość modułu

W module skoncentrowano się na zrozumieniu popytu na podróże i na strategicznej dostępności w celu opracowywania SUMP. Rozróżnia się w nim dwie kwestie: popyt i mobilność, obejmujące opis zaobserwowanych zachowań mieszkańców oraz dostępność ocenianą na podstawie łatwości dotarcia z obszarów mieszkalnych do określonych lokalizacji. Moduł obejmuje charakterystykę popytu na podróże, pozyskiwanie informacji o popycie na podstawie istniejących statystyk i badań ankietowych, analizę danych z wykorzystaniem różnych metod modelowania, analizę dostępności, w tym tworzenie map przy użyciu systemów GIS oraz przestrzenną analizę istniejących wskaźników na potrzeby SUMP.

Cele nauczania

- Co rozumiemy przez analizę popytu i dostępności?
- Do jakich celów wymagana jest analiza popytu i dostępności?
- Określenie danych potrzebnych do przeprowadzenia analizy popytu i dostępności
- Definiowanie pojęć
- Przegląd głównych metod gromadzenia danych
- Przegląd głównych metod analizy danych i typowych wyników
- Krytyczna ocena zakresu metod



Materiał źródłowy




- Bonnel, P. (2002). Prévission de la demande de transport. 410. – *najistotniejsze informacje we fragmencie Production de données: str. 99-136* – https://www.researchgate.net/publication/5086964_Prevoir_la_Demande_de_Transport
- Calzada, Les enquêtes de préférences déclarées – *najistotniejsze informacje we fragmencie Wstęp do danych dotyczących deklarowanych preferencji: str. 1-2* - https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/pj/NS/NS_122_7.pdf
- Cerema, EMC² Grande Région Grenobloise 2020, Les indicateurs clés – *najistotniejsze informacje dotyczą liczby podróży i odległości: str. 21-23* - https://www.cerema.fr/system/files/documents/2023/01/emc2-grenoble2020_lesindicateurscles_vf_0.pdf
- Cerema, Concevoir un modèle de choix modal, 2015 – *najważniejsze informacje we fragmencie Base de données: str. 16-23* - <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/concevoir-modele-choix-modal>
- Modelowanie transportu – *najistotniejsze informacje w segmencie Metody zbierania danych: str. 71-93 i Badania deklarowanych preferencji: str. 95-123* – <https://www.wiley.com/en-us/Modelling+Transport%2C+4th+Edition-p-9780470760390>
- Badanie Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej (DG REGIO) dotyczące pomiaru miejskiej dostępności środków transportu niskoemisyjnego – *najistotniejsze informacje we fragmencie: Ocena dostępności, bliskości i wydajności: str. 16-18* https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/maps/low-carbon-urban-accessibility_en

- Departament Transportu Wielkiej Brytanii, Zasady modelowania i prognozowania – *najistotniejsze informacje we fragmentach Gromadzenie danych: str. 10-11 i Modelowanie: str. 12-32* – <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/666af22a50dca4553304f333/tag-unit-m1.1-principles-modelling-forecasting.pdf>
- Systemy informacji geograficznej (GIS) i modelowanie transportu – wzmocnienie perspektywy przestrzennej – *najistotniejsze informacje w sekcji Wprowadzenie do GIS* – <https://www.mdpi.com/2220-9964/5/6/84>
- Międzynarodowe Forum Transportu – Wskaźniki dostępności w Londynie: Mocne i słabe strony oraz wyzwania – *najistotniejsze informacje: PTAL: str. 8-13* - <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/london-accessibility-indicators.pdf>
- Międzynarodowe Forum Transportu – Benchmarking dostępności w miastach – *najistotniejsze informacje w sekcji: Przegląd dostępności w funkcjonalnych obszarach miejskich: str. 34-49* – https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/accessibility-proximity-transport-performance_2.pdf
- Lyons, G. (2021). Discovering ‘the sweet spot’ (Odkrywanie „najlepszego miejsca”) – *najistotniejsze informacje: str. 16-17* - <https://uwe-repository.worktribe.com/output/7420650/discovering-the-sweet-spot>
- Raport OECD na temat pomiaru dostępności – *najistotniejsze informacje w sekcji Typologia miar dostępności: str. 9-15* - <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/8687d1db-en.pdf?expires=1720777510&id=id&accname=guest&checksum=2B8C31A8912C4136249B5F425C545F46>
- SUMI, Wytyczne dotyczące wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej – *najistotniejsze informacje znajdują się na str. 17-25* – https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-09/sumi_wp1_harmonisation_guidelines.pdf

Powyższa lista z materiałami źródłowymi nie jest wyczerpująca.



Lista wszystkich modułów szkoleniowych

MODUŁY PODSTAWOWE	
1	Podstawy metodyki i praktyki SUMP
	Moduł stanowi zaawansowany przegląd procesu SUMP i przedstawia się w nim kluczowe elementy, kroki i działania oparte na wytycznych UE dotyczących SUMP, a także wspólne wyzwania oraz czynniki, które stanowią o dobrej jakości SUMP. Moduł szczegółowo i po kolei opisuje wszystkie kroki, pogrupowane w sześć klastrów: przygotowanie, diagnoza, wizja i strategia, pakiety działań, zarządzanie oraz monitorowanie i przegląd. Nacisk jest na aspekty praktyczne, w tym: zaangażowanie interesariuszy; spójność między klastrami; łączenie problemów, wskaźników i oceny; oraz wzajemne powiązania między etapami związanymi z finansowaniem a samym finansowaniem
2	Związek między planami strategicznymi, programowaniem, przygotowaniem projektów i realizacją projektów
	Moduł dotyczy głównie kluczowej terminologii SUMP oraz związku między SUMP a priorytetami inwestycyjnymi, programowaniem i przydziałem finansowania. Przedstawia się w nim jasne definicje oraz kompromis między diagnostyką systemową, wymogami prawnymi i preferencjami politycznymi kształtującymi treść SUMP. Ponadto moduł obejmuje podstawowe definicje, rozróżnienie między planem a programem, strategię zarządzania ryzykiem oraz rolę SUMP w wielopoziomym i wielowydziałowym procesie transformacji w powiązaniu z różnymi planami. Moduł dotyczy również zaangażowania zainteresowanych stron oraz uwzględnienia w procesie SUMP istniejących list przygotowywanych i przyszłych projektów.
3	Węzły miejskie i interfejs między transportem lokalnym a strategicznym
	W module omawia się interfejs między transportem lokalnym a strategicznym oraz podkreśla się znaczenie koordynacji dla efektywnego ruchu pasażerskiego i towarowego. Moduł zawiera dogłębną analizę koncepcji węzłów miejskich TEN-T oraz omówienie ich roli, funkcji i wyzwań, jakie stwarzają dla miast i regionów, w tym pod względem zarządzania, integracji technologii i złożoności finansowania. Praktyczne przykłady ilustrują trudności organów w dostosowaniu się, a proponowane narzędzia i strategie – takie jak przywództwo sprzyjające włączeniu społecznemu, dialog z zainteresowanymi stronami i wspólna infrastruktura – pozwalają skutecznie rozwiązać te problemy.

MODUŁY FAKULTATYWNE

4 Aspekty organizacyjne i instytucjonalne



Moduł skoncentrowany jest na interfejsie między SUMP a instrumentami planowania dla miast w regionie, w tym na czynnikach dotyczących regionalnych/metropolitalnych/miejskich obszarów funkcjonalnych oraz wpływie skali SUMP na analizę i zaangażowanie zainteresowanych stron. Podkreśla się w nim znaczenie współpracy instytucjonalnej w SUMP z naciskiem na identyfikację zainteresowanych stron, organizację zasobów i strukturę ram planowania. Zaangażowanie obywateli i zainteresowanych stron ma kluczowe znaczenie, co wymaga skutecznych interfejsów komunikacyjnych. Ponadto kładzie się nacisk na promowanie intermodalności na poziomie metropolitalnym/regionalnym oraz zachęca się do oceny i finansowania sieci miejskich i międzymiastowych w sposób scentralizowany.

5 Tworzenie scenariuszy planowania multimodalnego w SUMP



Moduł dotyczy potrzeby zintegrowanego podejścia multimodalnego w SUMP i prezentuje się w nim ambitne cele w zakresie międzygałęziowych zmian w ruchu pieszym, rowerowym i transporcie publicznym. Przedstawia się w nim rolę różnych środków transportu, odwróconą piramidę mobilności, w której priorytetowo traktuje się aktywne środki transportu, oraz europejskie przykłady ilustrujące udział poszczególnych środków transportu w ujęciu liczbowym. W module podkreśla się, że planowanie multimodalne wykracza poza inżynierię ruchu i obejmuje długoterminowe planowanie spójności infrastruktury na różnych poziomach. Moduł zawiera także wyjaśnienie zasad opracowywania scenariuszy w celu analizy potrzeb w zakresie mobilności, sposobów korzystania z środków transportu i zachowania przy wyborze trasy i w celu wpływania na te kwestie. Ponadto przedstawia się w nim zastosowanie modeli transportu multimodalnego, a także związane z nimi zagadnienia techniczne, wykorzystanie i ograniczenia.

6 Wskaźniki, cele i monitorowanie



Moduł pomaga uczestnikom szkolenia w wyborze odpowiednich wskaźników, ustalaniu wartości docelowych, szacowaniu skutków oraz pomiarze i monitorowaniu wskaźników w kontekście SUMP. Obejmuje kluczowe pojęcia, takie jak ocena ex ante i ex post, podstawa warunków SMART oraz wzajemne zależności między wskaźnikami, wartościami docelowymi i celami planu. W module podkreśla się znaczenie oceny w całym cyklu życia SUMP oraz dostosowywania strategii do kontekstów lokalnych. Moduł zawiera również praktyczne zalecenia dotyczące kompleksowych strategii monitorowania i oceny. Ponadto przedstawia się w nim nowe osiągnięcia i perspektywy w odniesieniu do wymogów TEN-T oraz wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI1 i SUMI2).

7 Zaangażowanie obywateli/zainteresowanych stron i komunikacja z nimi



W module podkreśla się znaczenie zaangażowania odpowiednich stron w opracowywanie SUMP w celu uzyskania powszechnie akceptowanej strategii opartej na rzetelnych informacjach. Kładzie się w nim nacisk na kompleksowe planowanie strategii zaangażowania, skuteczne zaangażowanie zainteresowanych stron oraz identyfikację zainteresowanych stron z sektora publicznego i prywatnego, w tym grup obywatelskich. W module omawia się różne formy procesów zaangażowania, powiązane narzędzia oraz strategie skutecznej komunikacji i marketingu w celu budowania poparcia. Ponadto moduł dotyczy wyzwań związanych z wdrażaniem planu, takich jak: podnoszenie świadomości, promowanie uczestnictwa i zarządzanie zmianami w kontekście nowych form mobilności.

8 SUMP dla małych i średnich miast



Moduł dotyczy dostosowania procesu SUMP dla małych i średnich miast, z uwzględnieniem ograniczeń pod względem dostępności danych, wiedzy technicznej i zasobów. Podkreśla się w nim takie wyzwania, jak: brak lokalnych danych, trudności w świadczeniu atrakcyjnych usług transportu publicznego oraz szerokie korzystanie z samochodów osobowych w mniejszych miastach. W module proponuje się rozwiązania i metody, które można wykorzystać w tych kontekstach, aby zastosować wszystkie etapy procesu cyklu SUMP i narzędzia SUMP-PLUS. Moduł obejmuje również przykłady dobrych praktyk z małych miast w Europie do omówienia.

MODUŁY FAKULTATYWNE

9 Analiza popytu i dostępności za pośrednictwem SUMP



W module skoncentrowano się na zrozumieniu popytu na podróże i na strategicznej dostępności w celu opracowywania SUMP. Rozróżnia się w nim między popytem/mobilnością, wraz z opisem zaobserwowanych zachowań, a dostępnością, w przypadku której ocenia się łatwość dotarcia do określonych lokalizacji z obszarów mieszkalnych. Moduł obejmuje charakterystykę popytu na podróże, pozyskiwanie informacji o popycie z wykorzystaniem istniejących statystyk i badań ankietowych, analizę danych przy użyciu różnych podejść do modelowania oraz definiowanie analizy dostępności, w tym tworzenie map wspierane przez GIS oraz analizę przestrzenną istniejących wskaźników na potrzeby SUMP.

10 Dekarbonizacja transportu



Moduł zapewnia wsparcie metodologiczne w celu włączenia dekarbonizacji do cyklu SUMP i obejmuje pomiary (zakres 1–3), środki polityki na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz włączenie łagodzenia zmiany klimatu do procesu SUMP. Omawia się w nim opracowywanie ścieżki transformacji w kierunku neutralności emisyjnej, zrozumienie emisji dwutlenku węgla w transporcie, współpracę z różnymi sektorami oraz wykorzystanie metodyki śladu węglowego. Omawia się także strategie redukcji emisji dwutlenku węgla, w tym połączone podejście „unikaj, zmieniaj, ulepszaj”, oraz dodatkowe kwestie, takie jak: potencjalny opór, środki dla osób o niskim dochodzie, które są zależne od samochodu, poprawę miejskiego transportu towarowego oraz społeczny wpływ polityki niskoemisyjnej, wraz z wyznaczeniem celów pośrednich.

11 Aspekty środowiskowe



W module podkreśla się aspekty przygotowywania SUMP związane z ochroną środowiska oraz znaczenie zrównoważonego rozwoju, a także przedstawia się wytyczne dotyczące identyfikacji i integracji odpowiednich czynników środowiskowych. Moduł zawiera praktyczne przykłady, zarówno pozytywne, jak i negatywne, z których można czerpać wiedzę i które mają pomóc w przygotowaniu wysokiej jakości SUMP optymalizującego obszary miejskie pod kątem czystszej środowiska, bezpieczniejszego ruchu drogowego i lepszej jakości życia. Moduł dotyczy również zaangażowania zainteresowanych stron i udziału społeczeństwa oraz oferuje się w nim wgląd w odpowiednie przepisy unijne/krajowe, w tym wytyczne dotyczące włączenia procedur strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) do procesu przygotowywania SUMP.

12 Przystosowanie się do zmiany klimatu i odporność na nią



Moduł zapewnia wsparcie metodologiczne w celu włączenia odporności na zmianę klimatu do SUMP, co obejmuje analizę, określenie celów oraz identyfikację odpowiednich środków służących ocenie podatności na zagrożenia i potencjalnego ryzyka związanego ze zmianą klimatu. W module uwypukla się rosnącą świadomość i wiedzę na temat potrzeb w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu, omawia się źródła danych dotyczących zmiany klimatu oraz podkreśla się wagę włączenia zasad odporności do SUMP. Moduł obejmuje opracowanie i wdrożenie środków przystosowawczych w ramach SUMP, z uwzględnieniem strategicznego i perspektywicznego podejścia, oraz zawiera przykłady dobrych praktyk w zakresie infrastruktury odpornej na zmianę klimatu, alternatywnych szlaków transportowych, ocen narażenia i reakcji.

13 Zbiorowy transport pasażerski



Moduł koncentruje się na projektowaniu atrakcyjnego systemu zbiorowego transportu pasażerskiego na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej i podkreśla jego rolę jako szkieletu strategii SUMP. W module omawia się wyzwania związane z projektowaniem i obsługą takich systemów, w tym potrzebę niezawodności i bezpieczeństwa, a także integracji różnych atrybutów usług. W module przedstawia się również problematykę finansowania wysokiej jakości systemu transportu zbiorowego, kategorie źródeł finansowania oraz kwestie efektywności i przystępności cenowej, a na zakończenie omawiane są przykłady innowacyjnych praktyk w tej dziedzinie.

MODUŁY FAKULTATYWNE

14 Aktywne środki transportu i mikromobilność



Celem modułu jest pogłębienie wiedzy uczestników na temat uwzględnienia w SUMP jazdy rowerowej, planowania ruchu pieszego i urządzeń do mikromobilności. Podkreśla się w nim wartość dodaną i znaczenie środków aktywnego transportu oraz korzyści społeczne, środowiskowe i gospodarcze uzyskiwane dzięki hierarchicznym ramom planowania. Moduł dotyczy podstawowych cech pieszych i rowerzystów, podkreśla znaczenie planowania sieci modalnej oraz rolę mikromobilności, a także zawiera przykłady udanego zastosowania tych zasad w europejskich miastach.

15 Przewóz towarów i logistyka



W module przedstawia się kompleksowe zrozumienie wyzwań związanych z miejskim przewozem towarów i logistyką oraz uwypukla się wagę zaangażowania kluczowych zainteresowanych stron. Moduł obejmuje różnorodne wymogi i skutki przewozu towarów, badanie tendencji w logistyce miejskiej – takich jak handel elektroniczny i zmieniająca się struktura konsumpcji – oraz analizę wysiłków regulacyjnych miast, w tym środków na rzecz zrównoważonego miejskiego transportu towarowego. Moduł dotyczy również integracji strategii w zakresie przewozu towarów i logistyki w szerszym kontekście SUMP, czemu służy omówienie potencjalnej potrzeby opracowania specjalnego planu sektorowego w miastach, które doświadczają krytycznych problemów związanych z przewozem towarów.

16 Zarządzanie popytem



Moduł poświęcony jest zarządzaniu popytem w SUMP oraz konieczności nakłaniania użytkowników do zrównoważonego zachowania za pomocą różnych środków, a także korzyściom płynącym z takiej zmiany zachowania. Obejmuje on cele i korzyści związane z zarządzaniem popytem, jego włączeniem do cyklu SUMP oraz takie mechanizmy, jak polityka fizyczna, regulacyjna i cenowa. Moduł zawiera również omówienie skutecznych dźwigni, środków odstraszcających w celu ograniczenia korzystania z samochodów oraz zachęt do używania alternatywnych środków transportu, a także analizę przykładów. Ponadto porusza się w nim kwestię akceptacji publicznej i politycznej oraz podkreśla się wagę monitorowania i oceny celów.

17 Planowanie przestrzenne



W module podkreśla się kluczową rolę zagospodarowania przestrzennego oraz planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego w promowaniu zrównoważonych środków transportu i zwiększaniu dostępności. Uwypukla się integralny związek między planowaniem przestrzennym a decyzjami dotyczącymi mobilności oraz znaczenie zintegrowanych celów dla tworzenia zrównoważonego środowiska miejskiego. Moduł obejmuje różne koncepcje przestrzenne i sprawdzone zastosowania. Ma też na celu umożliwienie uczestnikom zrozumienia społeczno-ekonomicznego wpływu planowania przestrzennego na mobilność, z naciskiem na efektywność, sprawiedliwość społeczną i zrównoważenie środowiskowe.

18 Bezpieczeństwo ruchu drogowego i projektowanie ulic



W tym module podkreśla się związek między zrównoważonym rozwojem a bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz kluczową rolę bezpiecznego systemu mobilności w osiągnięciu szerszej zakrojonych celów zrównoważonego rozwoju miast. Uczestnicy zdobędą wiedzę na temat podejścia typu „bezpieczny system” i zasad „wizji zero” w odniesieniu zarówno do aspektów inżynierskich, jak i czynników innych niż infrastrukturalne, takich jak edukacja. Moduł obejmuje fakty i liczby związane z niebezpiecznymi systemami mobilności, kategoryzację sieci i interwencje projektowe dla skrzyżowań, rond i odcinków dróg, ze szczególnym uwzględnieniem ich niechronionych użytkowników.

19 Mobilność sprzyjająca włączeniu społecznemu i dostępna dla wszystkich



Moduł poświęcony jest uwzględnianiu w SUMP problematyki włączenia społecznego. Obejmuje kluczowe koncepcje i tendencje związane z segmentami społeczeństwa, które stoją przed wyzwaniami związanymi z mobilnością, w tym ubóstwem transportowym, niepełnosprawnością i przynależnością do społeczności LGBTIQ. Uczestnicy szkolenia zdobędą wiedzę na temat przyjmowania w całym cyklu życia SUMP perspektywy inkluzywnej i opartej na dostępie, zrozumienia zasad SUMP oraz opracowywania strategii uwzględniania aspektów płci i różnorodności, popartych analizą przykładów.