



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Unia Europejska
Fundusz Spójności



SZCZEGÓŁOWY OPIS ZADANIA

wykonanie ekspertyzy pt.:

Programowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w nowej perspektywie finansowej

I. CEL EKSPERTYZY:

Celem badania będzie przygotowanie ekspertyzy dotyczącej wszelkich aspektów mobilności w miastach i ich obszarów funkcjonalnych.

Głównym celem rewizji koncepcji planowania mobilności miejskiej jest:

- zwiększenie efektywności transportu pasażerów i ładunków w mieście;
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług;
- zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa transportu w miastach;
- podnoszenie atrakcyjności i jakości środowiska miejskiego;
- redukcja negatywnego oddziaływania na zdrowie i życie mieszkańców, ograniczanie zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii przez transport pasażerów i ładunków w mieście.

Uwzględniając powyższe przesłanki, celem pracy będzie zbadanie obecnej praktyki i zasad planowania rozwoju transportu i skuteczności prowadzonej polityki transportowej w miastach na potrzeby oceny wpisania się w nową koncepcję rozwoju Polski, a w szczególności w Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w kontekście nowej perspektywy finansowej. Na podstawie dokonanej oceny, bazując na skutecznych praktykach europejskich i światowych Wykonawca zaproponuje model planowania rozwoju transportu, a także zestaw działań, na potrzeby zaspokajania potrzeb mobilności miejskiej z uwzględnieniem obecnych praktyk krajowych i europejskich.

Prowadząc prace Wykonawca będzie miał na względzie przesłankę poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, promocję ruchu rowerowego oraz pieszego, ograniczanie emisji w miastach, przechodzenie na tabor niskoemisyjny i wprowadzanie niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, w nowej perspektywie finansowej.

II. UZASADNIENIE:

Sektor transportu miejskiego w najbliższych latach będzie musiał zmierzyć się z wyzwaniami związanymi z rosnącą liczbą mieszkańców ośrodków miejskich, postępującą suburbanizacją oraz koniecznością oszczędnego gospodarowania zasobami.

W odpowiedzi na te wyzwania, przyjęta przez Rząd RP Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR) w obszarze polityki miejskiej przyjęła za cel tworzenie warunków dla zrównoważonego rozwoju miast, a jednym z priorytetów jest wypracowanie wzorców zrównoważonej mobilności miejskiej, z uwzględnieniem zapewnienia dostępności miasta dla wszystkich oraz poprawa jakości przestrzeni publicznej w celu stworzenia bezpiecznego środowiska miejskiego.

SOR zakłada w kierunku interwencji „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”:

dokonanie przeglądu niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych oraz inwestycyjnych) sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przechodzeniu na tabor niskoemisyjny i wprowadzania niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, a także stref z zakazem ruchu.



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Realizując tak rozumianą koncepcję zrównoważonego rozwoju określoną w SOR, przystąpiono do aktualizacji dotychczas obowiązującej Strategii Rozwoju Transportu, tj. kluczowego dokumentu planistycznego w zakresie rozwoju sektora transportu w perspektywie średniookresowej.

Przygotowywany w Ministerstwie Infrastruktury projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT 2030), wdraża zapisy dotyczące transportu miejskiego zawarte w SOR.

Celem głównym SRT 2030 jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Działania odnoszące się do transportu miejskiego przewidziano w ramach następujących kierunków interwencji:

- a) **Kierunek interwencji 1 – Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce (Transport miejski i aglomeracyjny jako element zintegrowanego systemu transportowego), m.in.**
 - promowanie opracowywania i wdrażania przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Plan);
 - tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych multimodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", stacje rowerów miejskich i parkingów rowerowych, tworzenie infrastruktury rowerowej wysokiej jakości, rozwój nowych form mobilności współdzielonej itp.), wspólnych rozkładów jazdy umożliwiających sprawną i niezasochłonną zmianę środka transportu, wspólnych systemów taryfowych, systemów informacji pasażerskiej.
- b) **Kierunek interwencji 2 – Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, m.in.**
 - zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym również dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towarów w miastach oraz promowanie tworzenia w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych;
 - upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa.
- c) **Kierunek interwencji 3 – Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, m.in.**
 - przegląd niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych i inwestycyjnych) sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w tym mających na celu zwiększenie jego priorytetu w ruchu transportowym, wyprowadzaniu niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, w tym taboru komunikacji publicznej, a także stref miejskich z zakazem ruchu;

Na poziomie unijnym, w zakresie podstawowych dokumentów dotyczące strategii transportu, wyróżnić można niemający charakteru legislacyjnego komunikat Komisji Europejskiej z 2011 r. KOM(2011) 144 „Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.

Natomiast bezpośrednio do zagadnień transportu miejskiego odnosi się komunikat Komisji Europejskiej „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” COM(2013)913, w którym Komisja skoncentrowała się na intensyfikacji wsparcia dla miast europejskich w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach, eliminacji fragmentarycznego podejścia oraz utworzeniu jednolitego rynku dla innowacyjnych rozwiązań w obszarze mobilności w miastach poprzez podjęcie kwestii takich jak wspólne normy i specyfikacje lub wspólne udzielanie zamówień. Ponadto, w komunikacie określono sposób, w jaki Komisja zintensyfikuje swoje działania na rzecz zrównoważonej mobilności na obszarach miejskich przynoszących wartość dodaną UE. Komunikat zachęca państwa członkowskie do przygotowania wspólnych dla wszystkich miast, a jednocześnie uwzględniających



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Unia Europejska
Fundusz Spójności



ich specyfikę wytycznych. Wytyczne te mają ostatecznie pomóc miastom opracować i wprowadzić Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Stosownie do ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U z 2018 r. poz. 1307), minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego prowadzi politykę miejską na podstawie krajowej polityki miejskiej. Krajowa Polityka Miejska 2023, przyjęta uchwałą nr 198 Rady Ministrów w dniu 20 października 2015 roku, odnosi się do wszelkich aspektów funkcjonowania miast, w tym do zagadnień transportu.

Instrumentami wdrażającymi działania planowane w wymienionych powyżej dokumentach są dokumenty programujące wykorzystanie funduszy europejskich w ramach perspektywy finansowej 2014 – 2020, są to m.in.: Umowa Partnerstwa, Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, Regionalne Programy Operacyjne, Program Operacyjny Polska Wschodnia, POLiŚ.

Z kolei zasady funkcjonowania transportu w miastach wynikają m.in. z następujących przepisów prawa:

- Prawo przewozowe,
- ustawa o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawa prawo o ruchu drogowym,
- ustawa o drogach publicznych,
- ustawa o transporcie drogowym,
- ustawa o transporcie kolejowym,
- ustawa o planowaniu przestrzennym,
- ustawa o związkach metropolitalnych,
- ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych

i ich aktach wykonawczych.

Przedmiotowa praca będzie stanowić pogłębioną analizę i przedstawiać wnioski w zakresie zmian prawnych, organizacyjnych oraz inwestycyjnych sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przechodzeniu na tabor niskoemisyjny i wyprowadzania niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, w nowej perspektywie finansowej.

III. ZAKRES OPRACOWANIA:

Praca będzie zawierać pogłębioną analizę stanu prawnego, organizacyjnego oraz inwestycyjnego funkcjonowania transportu w miastach, których dotyczą przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie obowiązku opracowywania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Z analizy powinny wynikać zalecenia do uwzględnienia w zakresie zmiany stanu prawnego, organizacyjnego oraz inwestycyjnego. Praca powinna zawierać podbudowę analityczną i rekomendacje w zakresie programu rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego szynowego bądź ekologicznego (np. samochody elektryczne).

Badanie dotyczące mobilności w miastach powinno obejmować poniższe elementy i być oparte m.in. o dostępne dane statystyczne – badawcze (rok bazowy 2017 lub 2018, jeżeli dane są dostępne):

- Przegląd wybranych dokumentów strategicznych poziomu niższego niż rządowy, dotyczących transportu w miastach, w tym analiza aktualnego stanu prawno-faktycznego w zakresie miejskich polityk transportowych, pod kątem możliwości wykorzystania środków UE w przyszłej perspektywie finansowej.
- Wskazanie podejmowanych działań dla integracji systemów dystrybucji biletów i taryf różnych operatorów oraz przewoźników pasażerskich na terenie miast, w tym dobrych praktyk i projektów o wątpliwej skuteczności, wskazanie dalszych potrzeb w tym zakresie.
- Przegląd istniejących miejskich modeli ruchu w celu:



- zaprezentowania pełnego obrazu funkcjonowania miejskich systemów transportowych oraz ich porównania,
- analizy i oceny funkcjonowania systemu transportowego, w szczególności poprzez np. porównanie średnich prędkości, emisyjności, generowanego hałasu,
- porównania i analizy efektów działań służących ograniczeniu lub wyeliminowaniu ruchu tranzytowego z obszarów miast, w szczególności w odniesieniu do efektywności transportu publicznego,
- porównania efektywności inwestycji.
- Źródła finansowania projektów transportowych w miastach. Analiza potrzeb w tym zakresie oraz prezentacja modeli finansowania w 5 wybranych krajach.
- Tabor nisko- i zeroemisyjny w miastach – analiza ilościowa i jakościowa. Inwentaryzacja infrastruktury z nim powiązanej, w tym inteligentnych systemów transportowych oraz infrastruktury paliw alternatywnych (energia elektryczna, gaz ziemny, wodór, itd.). Plany rozwojowe miast w tym zakresie.
- Dobre praktyki w zakresie mobilności miejskiej w UE oraz z Polsce.
- Rekomendacje w odniesieniu do podniesienia efektywności wsparcia dla mobilności miejskiej z poziomu krajowego i regionalnego.
- Zaproponowanie zmian systemowych, prawnych, organizacyjnych i inwestycyjnych (w tym w nowej perspektywie finansowej), w tym opracowania koniecznych zmian w prawie oraz rekomendacji do dokumentów strategicznych w zakresie przedstawionych rekomendacji.

Dokumenty krajowe oraz unijne odnoszące się do transportu w miastach do wykorzystania przy opracowaniu niniejszej analizy:

- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR),
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku – wersja z konsultacji międzyresortowych z dnia 20 listopada br.
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.),
- Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019,
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2015 z perspektywą do roku 2020,
- Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014-2019,
- Krajowy Program Kolejowy do roku 2023
- Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych,
- Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce,
- Krajowa Polityka Miejska 2023,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju,
- Plany transportowe województw i miast wojewódzkich (jeżeli istnieją),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1151),
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”,
- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu COM(2011)144,
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” COM(2016)501,



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Unia Europejska
Fundusz Spójności



- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” COM(2013)913.

Wykonawca powinien przeanalizować także inne dokumenty krajowe oraz unijne odnoszące się do transportu w miastach w celu ich wykorzystania przy opracowaniu niniejszej analizy.

IV. METODOLOGIA BADANIA:

Wykonawca dokona analizy obecnego porządku prawnego i przyjętych rozwiązań systemowych dotyczących programowania, zarządzania i wdrażania rozwiązań transportowych w miastach w pełnym kontekście obowiązujących uwarunkowań.

Wykonawca, w oparciu o swoją wiedzę i dotychczasowe doświadczenie badawcze, zaproponuje, właściwy z punktu widzenia badanego zagadnienia, szczegółowy zestaw metod badawczych gwarantujących otrzymanie bezstronnych i wiarygodnych wniosków.

Wykonawca może na potrzeby pracy wykorzystać metodologię ankietowania. Ewentualne ankiety powinny być skierowane do wybranego grona interesariuszy. Zarówno ewentualną ankietę, jak i ewentualną listę interesariuszy proponuje Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym. Zamawiający musi zaakceptować ankietę i listę interesariuszy przed rozpoczęciem badania. Zamawiający na wniosek Wykonawcy wystawi list rekomendujący w tym zakresie.

Wykonawca jest zobowiązany do pozyskania niezbędnych danych, materiałów i dokumentów we własnym zakresie. Wykonawca powinien opierać się o dokumenty i przepisy prawa obowiązujące, a w przypadku analizowania projektów jest zobowiązany korzystać z najnowszych wersji i każdorazowo zamieszczać wzmiankę o wersji, z której korzystał.

Od Wykonawcy oczekuje się sprawnej i terminowej realizacji pracy oraz bieżącej współpracy z Zamawiającym, w tym:

- uzgodnienia metodologii, narzędzi badawczych i harmonogramu prac,
- pozostawania w stałym kontakcie z Zamawiającym (spotkania odpowiednio do potrzeb, kontakt telefoniczny oraz drogą elektroniczną, wyznaczenie osoby do kontaktów roboczych),
- informowania o stanie prac, pojawiających się problemach i innych zagadnieniach istotnych dla realizacji pracy.

V. SPOSÓB PREZENTACJI WYNIKÓW BADANIA:

Wyniki ekspertyzy zostaną przedstawione w formie raportu końcowego. Wykonawca dostarczy ostateczną wersję raportu końcowego w edytowalnej wersji elektronicznej w postaci plików *.doc oraz *.pdf na płycie CD lub DVD oraz prześle na wskazany adres mailowy, a także prześle 5 egzemplarzy w wersji papierowej (wydruk na papierze A4, dwustronny kolorowy, ew. mapy i tabele mogą zostać wydrukowane na formacie A3 i złożone, oprawa w sztywne okładki, orientacja pionowa).

Końcowa wersja badania powinna być opracowana w języku polskim.

Wszystkie prezentowane w raporcie końcowym dane (w tym statystyczne) powinny mieć podane źródło w przypisach.



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Unia Europejska
Fundusz Spójności



VI. HARMONOGRAM:

Wykonawca zobowiązany jest do stałej roboczej współpracy z Zamawiającym. Realizacja pracy będzie przebiegać zgodnie z następującym harmonogramem:

- **w terminie do 1 tygodnia od dnia podpisania umowy** – przekazanie Zamawiającemu projektu raportu metodologicznego i ew. projektu ankiety i listy interesariuszy;
- **w terminie do 2 tygodni od dnia podpisania umowy** - przekazanie Wykonawcy uwag Zamawiającego do projektu raportu metodologicznego;
- **w terminie do 3 tygodni od dnia podpisania umowy** – przekazanie Zamawiającemu ostatecznej wersji raportu metodologicznego, uwzględniającego uwagi Zamawiającego i ewentualnie uzgodnionej treści ankiety i listy interesariuszy;
- **w terminie do 10 tygodni od dnia podpisania umowy** – przekazanie projektu raportu końcowego (ekspertyzy);
- **w terminie do 12 tygodni od dnia podpisania umowy** – przekazanie Wykonawcy uwag Zamawiającego do projektu raportu końcowego (ekspertyzy).
- **w terminie do 14 tygodni od dnia podpisania umowy** – przekazanie Zamawiającemu ostatecznej wersji raportu końcowego (ekspertyzy):
 - raport końcowy zostanie przekazany Zamawiającemu w edytowalnej wersji elektronicznej w postaci plików *.doc oraz *.pdf na płycie CD lub DVD oraz przesłany na wskazany adres mailowy, a także w 5 egzemplarzach w wersji papierowej (wydruk na papierze A4, dwustronny kolorowy, ew. mapy i tabele mogą zostać wydrukowane na formacie A3 i złożone, oprawa w sztywne okładki, orientacja pionowa).

VII. FINANSOWANIE ZAMÓWIENIA I INFORMACJA O WSPÓŁFINANSOWANIU:

Projekt będzie finansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Program Operacyjny Pomoc Techniczna.

VIII. INFORMACJE DOTYCZĄCE PROCEDURY:

Niniejsze zapytanie ofertowe służy do oszacowania wartości zamówienia. Na jego podstawie nastąpi wybór odpowiedniego trybu postępowania mającego na celu wyłonienie wykonawcy, któremu zostanie powierzona realizacja zadania.

IX. MIEJSCE ORAZ TERMIN SKŁADANIA INFORMACJI O CENIE:

Informacje o cenie należy składać drogą elektroniczną na adres e-mail: magdalena.ogonowska@mi.gov.pl do dnia 04 czerwca 2019 r. do godz. 15.00 wpisując w temacie wiadomości: „Ekspertyza mobilność miejska – szacowana cena”.

Informację traktuje się jako złożoną w terminie, jeżeli zostanie dostarczona do dnia i godziny wskazanej powyżej (decyduje data i godzina otrzymania oferty drogą elektroniczną przez serwer Zamawiającego).

Informacje należy przysyłać wyłącznie drogą elektroniczną na wskazany powyżej adres e-mail w formie zeskanowanego dokumentu (maksymalny rozmiar załącznika nie powinien przekraczać 10 MB).

Zamawiający zastrzega, że informacja stanowi informację publiczną w rozumieniu ustawy o dostępie do informacji publicznej i nie podlega zastrzeżeniu jako tajemnica przedsiębiorstwa.

Osoba do kontaktu:

Magdalena Ogonowska, e-mail: magdalena.ogonowska@mi.gov.pl, tel. 22 630 16 77