

Generyczny Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ) oraz elementy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) na opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP, Plan)

wersja 1.5*

Spis treści

Część wstępna (nie stanowi części OPZ / SIWZ)	2
Słownik skrótów, pojęć i akronimów	2
Cel niniejszego dokumentu	3
Cechy dobrego SUMP	4
Przygotowanie do udzielenia zamówienia publicznego	6
Sposób pracy z dokumentem	9
1. Opis Przedmiotu Zamówienia	10
1.1. Merytoryczne zasady realizacji zamówienia	10
1.2. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia	14
1.3. Zakres merytoryczny zamówienia	14
1.4. Proces, raporty i harmonogram ich dostarczania	27
1.5. Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne	31
1.6. Szczegółowa specyfikacja metodyk	40
1.7. Promocja	48
2. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia	49
2.1. Sposób przygotowania ofert	49
2.2. Kryteria oceny ofert	50
2.3. Warunki podmiotowe	52
2.4. Warunki dotyczące zespołu ekspertów	53
3. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko a SUMP	55
3.1. Zarys merytoryczny i proceduralny	55
3.2. Organy administracyjne i etapy SOOŚ	57
3.3. Elementy procesu SOOŚ a SUMP	58

* Rozdział 3 podlega uzgodnieniu z Zamawiającym oraz odpowiednimi organami środowiskowymi

Część wstępna (nie stanowi części OPZ / SIWZ)

Słownik skrótów, pojęć i akronimów

Carsharing	System współdzielonego użytkowania samochodów
Gamifikacja	Inaczej grywalizacja, w kontekście SUMP jest to aktywizacja różnych grup mieszkańców i zachęcanie ich do określonych działań (np. wybierania przyjaznych środowisku środków transportu) poprzez gry
GIS	System informacji geograficznej (ang. Geographic Information System)
Główny Produkt / Produkt Analityczny	Podstawowe zadania, które powinny zostać wykonane w ramach przygotowania SUMP
IDI	Indywidualny wywiad pogłębiony (Individual In-Depth Interview)
JASPERS	Wspólna Inicjatywa Wsparcia Projektów w Regionach Europejskich (ang. <i>Joint Assistance to Support Projects in European Regions</i>)
Mobility as a Service	Mobilność jako usługa, cyfrowa usługa integrująca w ramach jednej platformy i konta użytkownika dostęp do oferty wszystkich środków transportu, mobilności współdzielonej czy mobilności na żądanie
POIiŚ (Program, POIiŚ 2014-2020)	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
Scoping	Proces określania zakresu SUMP – zarówno w ujęciu merytorycznym, jak i obszaru geograficznego. Scoping przeprowadzony jest również w ramach Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
Service Design	Metodyka analizy problemów polegająca na kreatywnej pracy w grupie
OOŚ	Ocena Oddziaływania na Środowisko
SOOŚ	Strategiczna Ocena Oddziaływania na środowisko
Obszary strategiczne	Obszary działania stanowiące podstawę dobrze sporządzonego SUMP. Do podstawowych obszarów strategicznych należą: planowanie przestrzenne, poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego i publicznego, uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, polityka parkingowa, logistyka miejska, zmniejszenie transportu na środowisko

SWOT	Jedna z podstawowych metod analizy strategicznej, polegająca na identyfikacji czterech elementów: <i>Strengths</i> – silne strony, <i>Weaknesses</i> – słabe strony, <i>Opportunities</i> – szanse, okazje i <i>Threats</i> – zagrożenia
SUMP, Plan	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
Projektowanie uniwersalne	Projektowanie infrastruktury i otoczenia uwzględniające potrzeby wszystkich potencjalnych odbiorców, w tym przede wszystkim osoby o ograniczonej mobilności
Publiczny transport zbiorowy, w skrócie PTZ	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej; rozumiany zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i tekstem jednolitym Ustawy obwieszczonym 9 grudnia 2019 r.; obejmujący m.in. operatorów i organizatorów PTZ, przewoźników, zintegrowany system taryfowo-biletowy i inne
Woonerf	Ulica do mieszkania, podwórzec (pojęcie z języka holenderskiego). Termin dotyczy sposobu projektowania ulicy w strefie zurbanizowanej w taki sposób, aby przy zachowaniu podstawowych funkcji danej ulicy położyć szczególny nacisk na uspokojenie ruchu i wysoką jakość przestrzeni publicznej. Więcej: http://woonerf.dlalodzi.info/czym_jest_woonerf.html
UTO	Urządzenie Transportu Osobistego (np. hulajnoga elektryczna, deskorolka, one-wheel i inne)

Cel niniejszego dokumentu

Niniejszy dokument został przygotowany w celu standaryzacji procesu zamawiania SUMP u wykonawców zewnętrznych – w szczególności w ramach projektu wsparcia potencjalnych beneficjentów środków unijnych POIiŚ 2014-2020 w zakresie działań związanych z przygotowaniem i wdrożeniem Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Projektu Wsparcia).

Dokument został opracowany przez konsorcjum International Management Services sp. z o.o. i Wolański sp. z o.o. (Konsorcjum) na podstawie umowy zawartej z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, we współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwem Infrastruktury, Jaspers oraz Komisją Europejską, w ramach realizowanego Pilotażu SUMP. Skierowany jest do obszarów funkcjonalnych, miast oraz gmin miejsko-wiejskich, które biorą udział w Pilotażu na podstawie deklaracji złożonych do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

W ramach Pilotażu proces dostosowywania dokumentu do potrzeb danego samorządu będzie możliwy także we współpracy z Doradcą – przedstawicielem Konsorcjum lub Inicjatywą JASPERS. Zachęcamy również inne ośrodki miejskie nie biorące udziału w Pilotażu, zainteresowane opracowaniem SUMP do korzystania z niniejszego dokumentu, a także pozostałych zasobów projektowych, dostępnych na stronie plany.mobilnosci.pl.

Niniejszy dokument ma charakter pomocniczy i każdorazowo powinien być dopasowany do lokalnych potrzeb i możliwości, na co jego autorzy udzielają zgody. Może on być wykorzystywany wyłącznie na własną odpowiedzialność odpowiednich Zamawiających.

Czcionką granatową zapisano elementy instrukcji, skierowane do potencjalnych Zamawiających SUMP oraz do Doradców korzystających z niniejszego opracowania.



Czcionką czarną zapisano elementy tekstu SIWZ lub SUMP.

Przed rozpoczęciem pracy z dokumentem należy zweryfikować jego wersję – aktualna wersja znajduje się na stronie plany.mobilnosci.pl/opz. Na stronie będą dostępne również sukcesywnie uzupełniane praktyczne przykłady zastosowania niniejszego dokumentu.

Niniejszy dokument został przygotowany z myślą o postępowaniach prowadzonych w procedurze przetargu nieograniczonego, zgodnej z Prawem zamówień publicznych, przy wartościach zamówień powyżej 30 000 €.



W przypadku postępowań poniżej progu 30 000 € (mogących występować w niewielkich gminach), należy go stosownie uprościć, uwzględniając wymogi regulaminu wewnętrznego (zakładowego) danego Zamawiającego.

Opracowano wyłącznie OPZ oraz zapisy SIWZ typowe dla zamówienia na SUMP – pozostałe zapisy i załączniki SIWZ, w tym wzór umowy, należy stosować zgodnie z wzorami stosowanymi przez danego Zamawiającego.

Cechy dobrego SUMP

Problemem znacznej części Planów w Polsce jest wskazywanie zbyt wielu priorytetów polityki mobilności UE, jednak bez uwzględnienia lokalnych potrzeb i możliwości. W efekcie lokalne władze i pracownicy administracji samorządowej nie utożsamiają się z takim Planem. Dotyczy to również mieszkańców, którzy nie znają go w szczegółach, przez co wiele zapisów i rozwiązań pozostaje niewdrożonych.



Dobry SUMP, to nie dokument standardowy, lecz Plan odpowiadający na dobrze zdiagnozowane, lokalne problemy. Taki Plan powinien być wypracowany z udziałem interesariuszy, w oparciu o odpowiednie badania, realny do wdrożenia i dobrze wypromowany.

Celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie elementów standardowego OPZ i SIWZ na SUMP, który jednak doprowadzi do wypracowania unikalnego dla danej jednostki samorządu terytorialnego procesu powstawania i w jego efekcie – wdrożenia Planu będącego odpowiedzią na potrzeby lokalnej społeczności.

Niniejszy dokument został przygotowany również po to, by zapewnić te „najbardziej czytywiste” klauzule OPZ i SIWZ, co umożliwi skupienie się podczas procesu przygotowania

indywidualnych OPZ i SIWZ na indywidualnych rozwiązaniach – w szczególności indywidualnej definicji problemów, interesariuszy i metodyki.

W przygotowaniu każdej strategii kluczowy jest nie tylko dokument, lecz także proces jego tworzenia. Stąd bardzo ważnym zadaniem jest odpowiednie przygotowanie procesów i standaryzacja dokumentów niezbędnych, w przypadku zlecenia prac na zewnątrz, do wyboru wykonawcy, który zaproponuje Państwu optymalny proces, dopasowany do Państwa możliwości, ale też wykorzystujący unikalną wiedzę, umiejętność współpracy z różnymi środowiskami lokalnymi i doświadczenie konsultanta. Z tego względu podstawowym założeniem niniejszego dokumentu jest pomoc w określeniu przez Zamawiającego najważniejszych wyzwań i minimum metodycznego, a następnie szczegółowe doprecyzowanie metodyki przez wykonawców w procesie ofertowania.

Podstawowe cechy, które bezwzględnie musi spełniać SUMP, to:

- uwzględnienie mobilności rozumianej jako kompleksowe działanie w zakresie przemieszczania ludzi oraz ładunków (nie tylko pod kątem transportowym, ale też społecznym, ekonomicznym i środowiskowym), przez lepsze zaplanowanie przestrzeni i odpowiednie funkcjonowanie systemu transportowego, w ramach obszaru powiązanego funkcjonalnie, nie tylko w jego granicach administracyjnych.
- podejście wielogałęziowe, ukierunkowane na promowanie transportu publicznego, przemieszczania się na rowerach i pieszo oraz integrację różnych środków transportu;
- partycypacyjny proces wypracowania i realizacji Planu, oparty o dialog społeczny z mieszkańcami i interesariuszami instytucjonalnymi – badania jakościowe, warsztaty, konsultacje;
- usystematyzowany proces selekcji działań, w celu budowy optymalnej i kompleksowej logiki zmiany – z uwzględnieniem ich skuteczności w osiągnięciu założonych celów, efektywności i możliwości finansowych;
- kompleksowe podejście do kwestii infrastrukturalnych, organizacyjnych i operacyjnych, w tym związanych z szeroko rozumianą promocją i motywacją do zmian zachowań transportowych;
- wzmocnienie zdolności planistycznych i zarządczych na poziomie lokalnym;
- określona w czasie warstwa operacyjna (ze względu na okresy programowania unijnego, przy realizacji Pilotażu zaleca się przyjęcie listy działań na lata 2021-2027) i warstwa strategiczna zawierająca horyzont podejmowanych działań (15-20 lat);
- zintegrowany system monitoringu i ewaluacji.



Przygotowanie do udzielenia zamówienia publicznego

W podręczniku ELTIS¹ proces przygotowania planu transportowego został podzielony na 4 fazy, z których każda składa się z 3 kroków (por. Rysunek 1). Fazy te łączą działania, które mogą (aczkolwiek nie muszą) być przedmiotem zamówienia publicznego oraz działania, które odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego muszą wykonać niezależnie od decyzji o udzieleniu zamówienia na SUMP.

Niniejszy dokument zakłada maksymalny rozsądny zakres zamówienia publicznego dla wykonawcy zewnętrznego. Zaleca się, by przedmiotem zamówienia publicznego były zasadniczo fazy 2 i 3, natomiast z całą pewnością przed ogłoszeniem postępowania należy wykonać fazę 1, czyli określić dostępne zasoby, kontekst strategiczny (sformalizowany i niesformalizowany) oraz wskazać główne problemy i możliwości. Ich zdefiniowanie determinuje bowiem zakres SUMP, to z kolei determinuje metodykę i wycenę przygotowania SUMP przez wykonawcę. W przypadku istniejącego SUMP – należy również wykonać krok 12 cyklu planowania SUMP.

Efekty podjętych działań powinny być opisane w OPZ, tak by wykonawcy przygotowujący ofertę merytoryczną i wycenę mieli do nich równy dostęp.

Zaleca się by faza 1 była wykonana własnymi siłami zamawiającego. W przypadku braku możliwości organizacyjnych i potencjału instytucjonalnego, krok 3 może zostać zlecony podmiotowi zewnętrznemu do wykonania.

¹ Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second edition. Rupprecht Consult, Cologne 2019, s. 17 - https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf

Rysunek 1. 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable Urban Mobility Planning)– 2. wersja



Źródło: Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan..., op. cit., tłumaczenie własne.

Przed przygotowaniem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego należy w szczególności:

- wykonać przegląd istniejącego SUMP (jeśli był opracowywany) lub innych, analogicznych dokumentów, w tym samoocenę zgodnie z narzędziem ELTIS² i podjąć decyzję, czy dokonać przeglądu i aktualizacji istniejących dokumentów, czy ze względu na niską jakość (brak badań, brak odniesienia się do lokalnych wyzwań, nierealność wielu działań) lub zły zakres przestrzenny – opracować nowy dokument. Dodatkowy przegląd istniejącego SUMP może być wykonany przez wykonawcę nowego SUMP, gdyż warto wskazać na działania, które nie były realizowane, odnaleźć ich przyczyny (nieadekwatność, niepozyskanie odpowiednich interesariuszy, brak finansowania) i wyciągnąć wnioski (lepsza operacjonalizacja lub usunięcie z SUMP);



² <https://www.sump-assessment.eu/start>

- ostatecznie podjąć decyzję, czy wykonujemy lub aktualizujemy SUMP własnymi siłami, czy też zlecamy go kompleksowo wykonawcy zewnętrznemu – pierwsze rozwiązanie jest zalecane, jeśli jesteśmy w stanie stworzyć interdyscyplinarny zespół, który będzie mógł poświęcić na to zadanie odpowiednią ilość czasu. Przy tworzeniu SUMP własnymi siłami możliwe jest zlecenie na zewnątrz wybranych elementów (np. badań ankietowych, prowadzenia warsztatu, elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko);
- określić obszar geograficzny SUMP – powinien on odpowiadać zakresowi faktycznych dojazdów (umownym progiem przynależności do takiego obszaru jest 15% ludności aktywnej zawodowo dojeżdżającej do rdzenia danej aglomeracji) oraz – w miarę możliwości pokrywać się z istniejącymi obszarami i strukturami współpracy (np. stowarzyszenia metropolitalne, związki ZIT, powiaty) – w szczególności tymi tworzonymi w ramach aktualizacji Strategii Rozwoju Województw;
- określić zespół pracujący nad SUMP – składający się z osób (przedstawiciele JST) odpowiedzialnych za planowanie strategiczne, przestrzenne, ochronę środowiska, transport oraz komunikację społeczną, a także przedstawiciele różnych gmin obszaru funkcjonalnego, w razie pozyskiwania dodatkowych partnerów – zespół powinien być rozszerzany o ich przedstawicieli;
- powołać zespół monitorujący, który będzie nadzorował postęp realizacji projektu, w tym osiągnięcie kamieni milowych oraz dokonywał odbioru poszczególnych Produktów, w tym końcowego Projektu SUMP – może to być już istniejący zespół (np. w ramach struktur metropolitalnych) lub nowe ciało, uwzględniające reprezentację różnych struktur obszaru funkcjonalnego;
- określić główne wyzwania i zakres tematyczny SUMP – co wymaga zaangażowania osób decyzyjnych oraz odpowiedzialnych za zarządzanie strategiczne ze wszystkich jednostek w obszarze SUMP. Punktem odniesienia powinny być potrzeby mieszkańców i innych interesariuszy - w niektórych przypadkach warte polecenia są „zerowe” warsztaty, jednak w innych – wstępnie zidentyfikowane potrzeby można odnaleźć np. w produktach wcześniejszych warsztatów czy badań oraz strategii i wizji rozwoju danej JST. Użytecznym narzędziem pomagającym określić główne wyzwania i zakres tematyczny SUMP jest analiza SWOT oraz zaproponowana w niniejszym dokumencie Tabela 1 zawierająca typowe Obszary Strategiczne SUMP. Jest jednak ona bardzo obszerna i nie zaleca się pracy rozpoczynając od niej, gdyż spontaniczna priorytetyzacja problemów stanowi wartość dodaną.



Przedmiotem zamówienia publicznego powinny być zasadniczo fazy 2 i 3 z cyklu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, jakkolwiek wykonawca we własnym zakresie powinien również powtórzyć i uzupełnić kroki 12, 2 i 3.

Sposób pracy z dokumentem

Sposób pracy bezpośrednio z niniejszym dokumentem składa się z siedmiu kroków (por. Rysunek 2). Pierwsze dwa kroki zostały już opisane powyżej – są to określenie obszaru geograficznego SUMP i głównych wyzwań i zakresu tematycznego SUMP.

Operacjonalizacja przygotowania SUMP wynikającego z cyklu planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, czyli uruchomienie procesu udzielenia zamówienia publicznego, wymaga jednak dalszych czynności:

- upewnienia się, czy zidentyfikowane w ramach „startowych” warsztatów i spotkań z interesariuszami Obszary Strategiczne oraz Rozważane Działania, które ma wykonać wykonawca SUMP, tworzą logiczną całość, spójną z założeniami strategicznymi danego obszaru – mogą być konieczne pewne uzupełnienia. Dobrym rozwiązaniem jest przedyskutowanie pełnej listy Obszarów Strategicznych i Głównych Produktów z profesjonalnymi interesariuszami (tj. m.in. strukturami samorządowymi odpowiedzialnymi za rozwój, planowanie przestrzenne, ochronę środowiska, transport, komunikację społeczną, edukację, NGO i innymi podmiotami publicznymi), ale dopiero po wstępnej, „spontanicznej” selekcji wyzwań;
- określenia Głównych Produktów i Produktów Analitycznych SUMP, czyli podstawowych zadań (w ujęciu funkcjonalnym), które wykonawca ma wykonać w ramach przygotowania SUMP, tak by sprecyzować wyobrażenie o zakresie analiz, jeszcze przed określeniem ich metodyki;
- pomocniczo – zadania Pytań Operacyjnych, które lepiej przedstawią wykonawcy SUMP dylematy i wyzwania zarządzania systemem mobilności, „wymuszając” zajęcie stanowisk w określonych, kluczowych sprawach, a także porządkując Obszary Strategiczne i Główne Produkty (czasami może okazać się, że „od pytania” określimy istotny na danym obszarze Obszar Strategiczny);
- doborze minimalnej metodyki, koniecznej do wykonania każdego z Głównych Produktów (czasami można je przy tym łączyć w kilka), tak aby jasno sprecyzować w jaki (minimalny) sposób wykonawca ma je wykonać, a jednocześnie by było oczywiste, np. czemu mają służyć przeprowadzane warsztaty, badania ankietowe, modelowanie statystyczne, modelowanie ruchu czy analizy eksperckie, a nawet – przeprowadzane eksperymenty, wdrożenia pilotażowe itp.;
- podsumowaniu ilościowym minimalnej metodyki wraz ze wskazaniem minimalnej wymaganej wielkości prób, liczby grup, itp.; na tym etapie warto też wskazać, jakie dane np. do analiz posiadamy i jesteśmy w stanie przekazać, a jakie Wykonawca powinien samodzielnie pozyskać / wykonać;



Zaleca się wskazanie w OPZ wyłącznie minimalnej metodyki i wielkości prób oraz ocenę dodatkowych metod i rozszerzeń prób pod względem jej adekwatności do zidentyfikowanych Obszarów Strategicznych i Głównych Produktów do wykonania. W ten sposób różni wykonawcy mogą – korzystając z własnego doświadczenia i specjalizacji – proponować autorskie rozwiązania postawionych problemów, które będą również świadczyły o ich zdolności do wykonania zamówienia.

- dobór wymagań podmiotowych i dotyczących ekspertów – powinien korespondować z opracowaną metodyką, nie ograniczać konkurencji między wykonawcami, ale równocześnie zapewniać ekspertów od każdej z wymaganych, minimalnych metod (stąd tak ważne jest ich określenie, nawet jeśli metodyka jest przedmiotem konkurencji między oferentami);
- dobór opisu sporządzenia i kryteriów oceny ofert – zalecane jest otwarcie się na merytoryczną konkurencję między dostawcami usługi oraz ich doświadczenie w zakresie, adekwatnych do lokalnie zdiagnozowanego metod. Wymaga to jednak odpowiedniego nakreślenia tła problemowego, precyzyjnego wskazania sposobu sporządzenia oferty metodycznej (tak, by była pewność, że oferenci zawrą interesujące nas informacje) oraz kryteriów jej oceny, a także późniejszego dobrego uzasadnienia przyznanych ocen, zgodnie ze zdefiniowanymi kryteriami.

Rysunek 2. Czynności wykonywane w ramach dostosowania niniejszego dokumentu do lokalnych potrzeb



Źródło: Opracowanie własne

* czynność wykonywana fakultatywnie

1. Opis Przedmiotu Zamówienia

1.1. Merytoryczne zasady realizacji zamówienia

Podstawowym celem zamówienia jest przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP, Planu), który będzie zgodny z aktualnym stanem wiedzy i wymogami prawa oraz dopasowany do indywidualnych potrzeb i uwarunkowań Zamawiającego. SUMP będzie zawierał wskazane w niniejszym dokumencie Obszary Strategiczne i Rozważane Działania (o ile w toku prac nie okaże się, że wymagają one redefinicji i sposób redefinicji zostanie zaakceptowany przez Zamawiającego).

Ponadto wykonane zostaną wszystkie Główne Produkty i Produkty Analityczne oraz udzielone zostaną odpowiedzi na Pytania Operacyjne wskazane w niniejszym dokumencie zgodnie z przyporządkowaną im metodyką.

SUMP powinien obejmować kompleksowo wszystkie formy przemieszczania oraz interakcje między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym. Plan powinien w sposób kompleksowy uwzględniać kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne, budując kompleksową logikę zmian – a nie tylko planując rozwój infrastruktury. Powinien dążyć do obniżania negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększanie udziału przyjaznych środowisku środków transportu (transport publiczny, rower, komunikacja piesza, carsharing, carpooling) oraz zmniejszanie zapotrzebowania na transport. Wszelkie proponowane działania powinny być oceniane przez pryzmat ich wpływu na środowisko, klimat i ludzi, a także możliwości wzbudzenia dodatkowego ruchu drogowego.

Rekomendowane działania powinny wynikać z definicji i oceny scenariuszy (etap 4 procesu SUMP).

Plan powinien zawierać jasne cele strategiczne w perspektywie 15 lat / 2040 r. – specyficzne dla danego Zamawiającego, ale równocześnie wpisujące się w cele unijnej i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.

Plan powinien zoperacjonalizować cele w perspektywie do 2027 r., przekładając je na konkretną logikę zmiany – tj. kompleksowy i optymalny zestaw działań, służących realizacji danego celu, łączący w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, wskazując również orientacyjne koszty realizacji działań, a także konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych. Logika ta powinna stanowić bazę dla późniejszej identyfikacji i wypracowywania projektów inwestycyjnych – finansowanych z różnych źródeł – środków własnych, grantów unijnych i krajowych, pożyczek itp.

Plan powinien wskazywać zakresy i obszary działań modelowych (np. „rowerowa szkoła” ma sens tylko, gdy kompleksowo obejmuje po kolei wszystkie placówki szkolne, a pierwsze działania są modelowe – szczególnie w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego w drodze do szkoły i w jej bezpośrednim otoczeniu – należy również rozważyć, czy plan powinien zawierać działania modelowe).

Plan powinien zawierać system monitoringu wskaźników produktu (bezpośrednie efekty realizacji SUMP, np. długość dróg w strefie „Tempo 30”) i rezultatu (wpływ zrealizowanego projektu na otoczenie, np. liczba ofiar śmiertelnych na obszarze) z wskazaniem początkowych, docelowych oraz ustalonych w perspektywie 2027 r. wartości wskaźników. System monitoringu powinien być zintegrowany z wytyczonymi wcześniej celami (etap 6. Procesu SUMP). Cele powinny być przygotowane w oparciu o metodę SMART, czyli powinny być mierzalne, sprecyzowane, realistyczne, istotne i terminowe; środki powinny zoperacjonalizować cele, zaś wskaźniki – monitorować faktyczną ich realizację.

Plan powinien uwzględniać kwestie projektowania uniwersalnego uwzględniającego wszystkie grupy odbiorców, w tym perspektywę osób z ograniczoną mobilnością.

Plan powinien uwzględniać specyfikę wszystkich samorządów objętych obszarem geograficznym.

Plan powinien być napisany językiem niespecjalistycznym, zwięźle, z podziałem na rozdziały i akapity, wraz z syntetycznymi ich podsumowaniami oraz mieć atrakcyjną formę wizualną, sprawiającą, że Plan będzie przystępny w odbiorze dla mieszkańca obszaru zainteresowanego zrównoważoną mobilnością.

SUMP powinien być przygotowany z uwzględnieniem procesu analitycznego, w którym rekomendacje poparte są odpowiednią argumentacją, wynikającą z:

- wiedzy eksperckiej, w tym analiz odpowiednich danych statystycznych i dobrych praktyk;
- bieżącej współpracy z Zamawiającym oraz jego możliwości finansowych i planów strategicznych;
- konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami na każdym etapie procesu wdrażania oraz badań (jakościowych i ilościowych) przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na próbach reprezentatywnych typowych użytkowników lub próbach celowych (np. osoby korzystające naprzemiennie z samochodów i transportu publicznego, osoby z niepełnosprawnością itp.);
- analizy efektywności i skuteczności poszczególnych działań, w tym prognozowania liczby użytkowników, o ile taka analiza jest możliwa do wykonania z wykorzystaniem metodyki wskazanej przez Zamawiającego lub zaproponowanej przez Wykonawcę.

Niniejszy dokument przedstawia minimum metodyczne, które powinno być przez Wykonawcę rozwinięte.

Plan powinien być co do zasady zgodny z następującymi dokumentami:

- Nowe wytyczne – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, 2 wydanie (w języku angielskim) Komisja Europejska, Bruksela 2019 – (https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf, https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex_final_highres_0.pdf)
- CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) – (https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podglad_v1.pdf).

Ponadto, w procesie przygotowania Planu, należy wziąć pod uwagę zawarte na poniższych portalach wytyczne i wskazówki praktyczne:

- Pilotaż SUMP w ramach POIiŚ - (<https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/>)
- Europejska platforma dotycząca planów zrównoważonej mobilności – (<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>)
- Wskaźniki Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMI) – (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)
- Narzędzie samooceny SUMP, – (<https://www.sump-assessment.eu/start>), w zakresie pozytywnego wyniku samooceny Projektu SUMP, powstałego w wyniku realizacji niniejszego zamówienia;

Plan powinien uwzględniać ustalenia i kierunki zawarte w dokumentach wyższego rzędu:

- Krajową Politykę Miejską,

- Krajową strategię rozwoju zrównoważonego transportu,
- inne dokumenty szczebla unijnego, krajowego i wojewódzkiego.

Plan powinien analizować zapisy następujących dokumentów lokalnych:

- uchwalonych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- wskazać inne dokumenty, w tym strategię rozwoju gmin / partnerstw.

W przypadku wystąpienia w tych dokumentach niezgodności z postulowaną przez Zamawiającego polityką zrównoważonej mobilności – Plan powinien te niezgodności wymieniać oraz jasno wskazywać kierunki działań i konieczne zmiany.

Plan powinien dotyczyć następującego obszaru (zwanego dalej Obszarem SUMP):

- [do indywidualnego uzupełnienia – obszar geograficzny]

Plan powinien być realizowany w bezpośredniej współpracy z następującymi interesariuszami (uwzględnianymi obowiązkowo w badaniach jakościowych lub konsultacjach społecznych):



Lista interesariuszy powinna być odpowiednio i możliwie w największym stopniu dostosowana do lokalnych realiów, poprzez analizę konkretnych podmiotów spośród grup wskazanych niżej.

- przedstawiciele starostw, gmin ościennych, ZITów (niezależnie od formy organizacji), związków międzygminnych, samorządu województwa, itp.;
- przedstawiciele jednostek zależnych/ podległych Zamawiającemu, wydziałów urzędu jednostki terytorialnej, szkół (szczególnie ponadpodstawowych), spółek miejskich itp., w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
- przedstawicieli publicznego transportu zbiorowego (miejskiego, podmiejskiego, międzymiastowego) i zarządców infrastruktury (np. GDDKiA, PKP PLK, zarząd dróg wojewódzkich, kolejowy przewoźnik regionalny,
- przedstawiciele miasta rdzeniowego oraz każdego JST – członka OF;
- przedstawiciele różnych stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad osiedli/dzielnic, rad seniorów, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych itp.;
- przedstawicieli szkół, liceów, techników, szkół zawodowych oraz szkół wyższych;
- przedstawiciele firm, pracodawców lub obszarów, w szczególności zatrudniających ponad 100 pracowników;
- deweloperów powierzchni mieszkaniowo-usługowych oraz powierzchni przemysłowych;
- mieszkańcy.

1.2. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia

Wykonawca powinien być w stałym kontakcie z Zamawiającym i na życzenie Zamawiającego być dostępnym w celu Bieżących Spotkań Koordynacyjnych w siedzibie Zamawiającego lub innym wskazanym przez Zamawiającego miejscu przynajmniej raz **na dwa tygodnie**. Wykonawca powinien ponadto służyć pomocą Zamawiającemu w procesie uchwalania Planu przez odpowiednie organy, w tym wprowadzać poprawki zgodnie z oczekiwaniami tych organów.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do dowolnych zmian w kwestionariuszach, scenariuszach oraz kryteriach rekrutacji respondentów niezbędnych na etapie badań wymaganych w procesie przygotowania Planu.

Wykonawca w ramach swojego wynagrodzenia, wskazanego w formularzu ofertowym, jest zobowiązany do pokrycia wszelkich kosztów, związanych z realizacją zamówienia, w szczególności do pokrycia kosztów rekrutacji i honorariów respondentów, kosztów wykonawców badań marketingowych, kosztów pozyskania danych od innych gestorów, za wyjątkiem kosztów wskazanych poniżej.



Warto wskazać, jakie zasoby potrzebne do realizacji SUMP przekaże Zamawiający. W przypadku modelowania ruchu, należy pamiętać, że model będzie mało użyteczny, jeśli Zamawiający równoległe nie zaplanuje pozyskania w tym zakresie kompetencji i nie pozyska stosownych licencji na oprogramowanie. Ważnym aspektem jest realizacja badań, spotkań i warsztatów w siedzibie Zamawiającego – nie tylko obniża to znacząco koszty, ale również podkreśla, że to Zamawiający jest gospodarzem, który zaprasza do dialogu.

Zamawiający zapewnia nieodpłatne przekazanie danych będących w jego dyspozycji, pomieszczeń do realizacji konsultacji społecznych i badań jakościowych, wraz ze sprzętem rejestrującym dźwięk. Zamawiający zobowiązuje się także udostępnić nośniki reklamowe będące w jego dyspozycji w celu realizacji Planu Promocji SUMP – np. [...], wraz z rozklejeniem / umieszczeniem, przy czym wykonanie druku plakatów i innych materiałów oraz ich dostarczenie we wskazane miejsce odbywa się na koszt Wykonawcy.



Na cele konsultacji warto wykorzystywać nie tylko budynek urzędu miasta, ale również lokalne domy kultury, sale szkolne, biblioteki, a także miejskie stoisko z parasolem na rynku lub deptaku. Konsultacje społeczne równoległe mogą zostać przeprowadzone online poprzez np. dedykowaną projektowi stronę internetową, jednak z zastrzeżeniem, że nie może to być jedyna dostępna forma konsultacji.

Wszelka dokumentacja powstała w wyniku realizacji zamówienia powinna być przekazana Zamawiającemu – dotyczy to w szczególności baz danych i analiz przeprowadzanych na tych bazach, notatek ze spotkań i modeli transportowych, wraz z koniecznymi specyfikacjami i bazami pozwalającymi na dalsze korzystanie z tych danych przez Zamawiającego.

1.3. Zakres merytoryczny zamówienia

[Tu powinien nastąpić indywidualny opis kontekstu strategicznego, przygotowanych dotychczas dokumentów, wdrożonych projektów i planów dotyczące działań planowanych do przeprowadzenia, zwłaszcza poza zakresem SUMP, ale determinujących działania SUMP]

Wynikające z przeprowadzonych przez Zamawiającego analiz Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne procesu przygotowania SUMP zawiera Tabela 1.

Obszary Strategiczne to główne kierunki zmian, planowane do realizacji w ramach SUMP, wynikające ze wstępnej analizy potrzeb dokonanej przez Zamawiającego w kontekście kanonu wiedzy na temat zarządzania zrównoważoną mobilnością i autodiagnozy. Powinny być one wypełnione w toku przygotowania SUMP odpowiednimi pakietami działań, tworzącymi optymalny, skuteczny, logiczny i merytorycznie uzasadniony zestaw działań (logikę zmian).

Do Obszarów Strategicznych przyporządkowane zostały Rozważane Działania. Wynikają one z wcześniejszych analiz przeprowadzonych przez Zamawiającego, w tym procesu *scopingu* i dokumentów strategicznych. Powinny one podlegać kompleksowej ocenie i optymalizacji przez Wykonawcę w toku przygotowania SUMP, również w sposób łączący Obszary Strategiczne.

Główne Produkty i Produkty Analityczne determinują w ujęciu funkcjonalnym sposób wypracowania SUMP i w kolejnych częściach dokumentu zostaną dodatkowo uszczegółowione poprzez Pytania Operacyjne i opis minimalnej metodyki.

Wykonawca w toku procesu przygotowania SUMP może postulować modyfikacje Obszarów Strategicznych i Rozważanych Działań, jeśli wynika to z prowadzonych analiz, jednakże powinien w takim przypadku uzyskać akceptację Zamawiającego. Zmiany nie powinny powodować ogólnego obniżenia pracochłonności przygotowania Planu.

Oprócz elementów wskazanych w tabeli, każdorazowo Produktem Analitycznym dla danego Obszaru Strategicznego ma być analiza krajowych i zagranicznych dobrych praktyk w danym obszarze – powinny one opierać się na porównywalnych (np. w skali liczby ludności) przykładach. Należy unikać prostego zestawiania np. Kopenhagi czy Berlina z niewielkim miastem stanowiącym lokalne centrum rozwoju.

Tabela 1 ma charakter generyczny, ale równocześnie względnie rozbudowany i powinna być dostosowana do lokalnych wymogów – zarówno konkretyzowana (np. jeśli tworzony jest od nowa publiczny transport zbiorowy na terenie gminy, jeśli już rozważane są dla danych rozwiązań konkretne lokalizacje, lub jeśli konkretne rozwiązania już wynikają z innych dokumentów strategicznych – nawet gdy wymagają rewizji itp.), jak i rozsądnie zredukowana.



O ile Obszary Strategiczne mają charakter względnie wyczerpującej listy typowych obszarów, to już Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne mają charakter przykładowy i warto również pracować nad indywidualnym rozszerzaniem ich listy. Możliwe jest również łączenie Obszarów Strategicznych, jeśli jest to adekwatne do lokalnie występujących wyzwań.

Tabela 1. Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne wymagane w ramach procesu przygotowania SUMP

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz	Lepsze bilansowanie miejsc pracy, usług i miejsc	Wskazanie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych założeń urbanistycznych	Analiza lokalizacji miejsc zamieszkania oraz podstawowych miejsc zatrudnienia, szkół,

<p>redukcja zapotrzebowania na transport</p>	<p>zamieszkania w skali lokalnej</p> <p>Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji</p> <p>Rozszerzanie gamy usług dostępnych na węzłach przesiadkowych</p> <p>Rozwój nowych dzielnic mieszkaniowych i produkcyjnych w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym, wyłączenie z możliwości zabudowy terenów o złej dostępności komunikacyjnej</p> <p>Zmiana wskaźników urbanistycznych w zakresie normatywów parkingowych</p>	<p>ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność lub wskazanie ich kierunków przebudowy</p> <p>Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie istniejących / planowanych centrów przesiadkowych (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej)</p> <p>Wskazanie lokalizacji centrów lokalnych, koniecznych zmian funkcji wybranych ulic na deptaki lub ulice z ograniczonym ruchem oraz uzupełnienia gamy usług dostępnych lokalnie</p> <p>Analiza otoczenia wybranych generatorów ruchu (np. szkół) i wskazanie koniecznych rozwiązań w celu zwiększenia udziału przyjaznych środowisku środków transportu w ich obsłudze</p> <p>Wskazanie obszarów wymagających zmian wskaźników urbanistycznych w zakresie normatywów parkingowych (rozumianych, jako minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych)</p>	<p>osiedli, przedsiębiorstw, stref aktywności gospodarczej, sklepów wielkopowierzchniowych i kompleksów handlowych, targowisk), wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi, w tym analiza zapotrzebowania na transport</p> <p>Analiza przesłanek rozwoju przestrzennego oraz decyzji podejmowanych przez inwestorów mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych</p>
---	---	---	---

<p>Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego</p>	<p>Koordinacja rozwoju „niewidzialnej” i „widzialnej” infrastruktury rowerowej i pieszej, tworzącej kompleksowe i przyjazne ciągi transportowe</p> <p>Budowa punktowej infrastruktury rowerowej (np. wiaty)</p> <p>Dostosowanie infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego</p>	<p>Wypracowanie kierunków zmian dla ciągów pieszych / rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Wskazanie lokalizacji głównych ciągów pieszych i rowerowych</p>	<p>Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu niezmotoryzowanego z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych</p> <p>Analiza ruchu pieszego: intermodalności, bezpieczeństwa ruchu, dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności wraz ze wskazaniem punktów problemowych</p> <p>Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi</p> <p>Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych pieszym oraz rowerzystom</p>
<p>Poprawa konkurencyjności transportu publicznego</p>	<p>Dostosowanie sieci linii i systemu taryfowo-biletowego do potrzeb mieszkańców</p> <p>Informatyzacja i ułatwianie korzystania z transportu publicznego</p>	<p>Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, dodatkowych przystanków kolejowych, sposobów priorytetyzacji ruchu itp. oraz innych działań (w tym inwestycyjnych), koniecznych do zwiększenia udziału</p>	<p>Analiza transportu zbiorowego, ruchu pieszego (w tym perspektywa osób o ograniczonej mobilności) i rowerowego; intermodalności, bezpieczeństwa ruchu drogowego, transportu drogowego w tym usług mobilności współdzielonej, polityki</p>

	<p>Rozwój transportu publicznego na obszarze całej aglomeracji, w tym na obszarach wiejskich</p> <p>Integracja różnych rodzajów transportu (w tym szkolnego i kolejowego) w jednolity system transportowy</p>	<p>transportu publicznego w ogóle przewozów (np. zwiększenie oferty przewozowej poprzez wzrost częstotliwości, tabor o większej pojemności i in.)</p> <p>Optymalizacja modelu funkcjonowania transportu aglomeracyjnego z uwzględnieniem możliwości integracji przewozów szkolnych z ogólnodostępnymi, powołania związku powiatowo-gminnego, optymalizacji kosztów eksploatacyjnych oraz zwiększenia korzystania z zewnętrznych źródeł finansowania przewozów (np. Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopłat do ulg ustawowych).</p> <p>Identyfikacja kluczowych zmian w cechach usług, obejmujących w szczególności: siatkę połączeń, taryfę, inteligentne systemy transportowe, w tym sposób informowania (z uwzględnieniem aplikacji i Open Data) czy integracja różnych usług w model Mobility as a Service</p>	<p>parkingowej oraz logistyki miejskiej</p> <p>Analiza skuteczności dotychczasowych inwestycji</p> <p>Analiza elastyczności cenowej popytu na bilety transportu publicznego</p> <p>Analiza systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów szkolnych ze źródeł samorządowych i rządowych</p> <p>Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym <i>car sharing</i>, <i>UTO sharing</i>) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych</p>
Uspakajanie i poprawa	Wyprowadzanie ruchu z centrów	Wskazanie kierunków przebudowy „czarnych	Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc

<p>bezpieczeństwa ruchu drogowego</p>	<p>miast wraz z kameralizacją dróg (zwężenie przekrojów jezdni samochodowych celem zagospodarowania przestrzeni dla innych uczestników ruchu oraz stref zieleni), z których ruch został wyprowadzony</p> <p>Strefowanie sieci drogowej, z uwzględnieniem różnych wartości dopuszczalnej prędkości dla dróg rozprowadzających, dojazdowych i w strefie zamieszkania</p> <p>Przy okazji uspakajania i poprawy brd, poprawa estetyki dróg, obejmująca w szczególności zagospodarowanie zielenią pasa drogowego oraz wprowadzenie małej architektury – mebli miejskich</p>	<p>punktów”, w tym kierunków i sposobu kameralizacji sieci drogowej (np. woonerfy, zawężanie pasów ruchu i ulic)</p> <p>Wskazanie kierunków polityki parkingowej, z uwzględnieniem postulatów zwiększania przestrzeni dostępnej dla pieszych i rowerzystów oraz zwiększania rotacji miejsc parkingowych</p> <p>Wskazanie standardów dla infrastruktury technicznej</p> <p>Opracowanie katalogu mebli miejskich</p>	<p>potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych</p>
<p>Polityka parkingowa</p>	<p>Wyeliminowanie nielegalnego parkowania / Uporządkowanie parkowania</p> <p>Zwiększenie rotacji miejsc parkingowych</p>	<p>Wskazanie lokalizacji i pożądanej pojemności miejsc parkingowych</p> <p>Wskazanie pożądanej strategii cenowej dla miejsc parkingowych</p>	<p>Analiza skuteczności prowadzonej polityki parkingowej pod względem zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc</p>

	Zapewnienie sieci parkingów buforowych lub <i>park&ride</i>		
Logistyka miejska	Tworzenie warunków dla legalnego, bezpiecznego i przyjaznego środowisku prowadzenia działalności w zakresie dystrybucji w obszarach o gęstym zaludnieniu	Wskazanie sposobu zarządzania logistyką miejską, z uwzględnieniem rosnącego rynku handlu internetowego i przesyłek kurierskich Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, wraz z ich lokalizacją, w celu obniżenia wpływu logistyki miejskiej na środowisko oraz poprawy efektywności jej funkcjonowania	Wskazanie możliwych działań („dobrych praktyk”) w zakresie logistyki miejskiej
Zmniejszanie wpływu transportu na środowisko	Przebudowa dróg (zwężanie, zazielenianie, „ciche nawierzchnie”), ograniczenia w ruchu pojazdów oraz przeniesienie ruchu na inne ciągi w miejscach generujących największy hałas i lokalne emisje zanieczyszczeń Wprowadzanie napędów alternatywnych w przypadku transportu publicznego i indywidualnego	Wskazanie konkretnych działań, powodujących obniżenie presji transportu na środowisko (zwłaszcza ograniczenia w ruchu w miejscach degradowanych i zdegradowanych przestrzennie i przeniesienia go w inne miejsca) Określenie sposobu efektywnej elektryfikacji transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego, taksówek oraz pojazdów władz samorządowych (np. straży miejskiej)	Analiza wpływu transportu na środowisko – wskazanie kluczowych obszarów, w których następuje degradująca środowisko nadmierna emisja zanieczyszczeń, gazów cieplarnianych i hałasu oraz wysp ciepła i obszarów ze szczególnie zdegradowanym albo degradowanym w wyniku funkcjonowania transportu środowiskiem Analiza efektywności i barier elektryfikacji transportu publicznego i indywidualnego

<p>Działania promocyjne i edukacyjne</p>	<p>Budowanie nawyków korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe)</p> <p>Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w transport publiczny</p>	<p>Wskazanie działań marketingowych, z uwzględnieniem promocji oraz gamifikacji (grywalizacji), a także monitoringu ich skuteczności</p> <p>Wskazanie sposobu dalszego zarządzania planem zrównoważonej mobilności, jego przeglądów i monitoringu efektywności</p> <p>Wskazanie sposobu współpracy z podmiotami zewnętrznymi, w celu realizacji SUMP</p> <p>Działania edukacyjne z zakresu zrównoważonej mobilności</p>	<p>Wskazanie barier i motywatorów zrównoważonych zachowań transportowych</p>
<p>Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością</p>	<p>Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w transport publiczny</p> <p>Koordinacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, transportem publicznym, rowerem publicznym) w ujęciu</p>	<p>Wskazanie podmiotów / struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za koordynację i zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością oraz sposobu organizacji i działalności pozostałych struktur zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności</p> <p>Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności (np. wspólne</p>	<p>Analiza lokalizacji funkcji, związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru</p>

	funkcjonalnym i przestrzennym	planowanie przestrzenne, zarządzanie przewozami)	
--	-------------------------------	--	--



Zalecanym – chociaż nie koniecznym – sposobem doprecyzowania zakresu zamówienia jest zadanie Pytań Operacyjnych. Pytania Operacyjne kierunkują wykonawcę na rozwiązanie konkretnych, lokalnych dylematów i pozwalają również sprawdzić, czy w sporządzanym SUMP poprawnie zostały zdefiniowane Obszary Strategiczne i Główne Produkty.

Pytania ułatwiają podejście do SUMP jako do narzędzia wspomagającego podejmowanie decyzji. Pytania powinny mieć charakter jak najbardziej lokalny, dlatego w niniejszym dokumencie są omówione tylko na wybranych przykładach.



Przy wyborze działań można też skorzystać z podręczników projektu Civitas SUMP-UP, zawierających listy potencjalnych działań (measures), opracowanych w ramach kilku projektów unijnych. Metodyki podzielono na 3 wersje: dla miast początkujących, średnio-zaawansowanych i zaawansowanych

Pytania Operacyjne SUMP zawiera Tabela 2. Stanowią one uszczegółowienie Głównych Produktów do wykonania w ramach przygotowania SUMP, ale nie są ich zawężeniem – Wykonawca jest zatem zobowiązany do udzielenia wyczerpującej odpowiedzi na Pytania Operacyjne, niemniej jednak wykonanie Głównych Produktów SUMP nie ogranicza się do odpowiedzi na Pytania Operacyjne.



Poniższa tabela powinna być przygotowywana indywidualnie i zawiera wyłącznie wybrane przykłady powiązań.

Tabela 2. Pytania Operacyjne SUMP

Omówienie przykładu	Obszar Strategiczny	Główne Produkty	Pytania Operacyjne
<p>Szybko rozwijająca się gmina satelicka w ramach dużej aglomeracji, zastanawia się nad lepszym skoordynowaniem swojego rozwoju przestrzennego z rozwojem transportu publicznego. Pytania sprawiają, że Wykonawca rozumie, że nie wystarcza wskazanie lokalizacji, ale również konieczne jest przeanalizowanie struktur własności gruntów oraz wskazanie kluczowych założeń, które sprawią, że kształt oraz powierzchnia planowanej nowej zabudowy rzeczywiście będzie sprzyjała redukcji zapotrzebowania na transport i wzrostowi wykorzystania przyjaznych środowisku środków transportu.</p>	<p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport</p>	<p>Wskazanie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych założeń urbanistycznych o optymalnej wielkości ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność</p>	<p>W jakich miejscach możliwe jest zlokalizowanie nowych założeń urbanistycznych, zakładając przede wszystkim jak największe wykorzystanie działek będących we władaniu samorządu oraz finansowanie budowy infrastruktury przez inwestorów?</p> <p>Jakie działania powinny być podjęte, by mieszkańcy takiej nowej zabudowy urbanistycznej korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu? Jakie cechy nowych dzielnic / założeń urbanistycznych są tu kluczowe?</p>

Omówienie przykładu	Obszar Strategiczny	Główne Produkty	Pytania Operacyjne
<p>W mieście średniej wielkości, funkcjonuje system transportu publicznego, którego liczba pasażerów spada i nie ma możliwości finansowania rozbudowy infrastruktury. Pytania Operacyjne jasno pokazują zakres Głównych Produktów i zmuszają Wykonawcę do zajęcia stanowiska w określonych sprawach, w których Zamawiający potrzebuje pomocy decyzyjnej.</p>	<p>Poprawa konkurencyjności transportu publicznego</p>	<p>Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, dodatkowych przystanków kolejowych, sposobów priorytetyzacji ruchu itp. oraz innych działań (w tym inwestycyjnych), koniecznych do zwiększania udziału transportu publicznego w ogóle przewozów (np. zwiększenie oferty przewozowej poprzez wzrost częstotliwości, tabor o większej pojemności i in.)</p>	<p>W jakich relacjach i grupach osób istnieje potencjał do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego? Co sprawia, że określone osoby w niektórych przypadkach decydują się na podróże samochodami, a w innych – te same osoby wybierają transport publiczny? Co decyduje o trwałych zmianach zachowań?</p> <p>Jaki powinien być optymalny kształt siatki połączeń? Jakie inne działania należy podjąć? Czy obniżanie cen biletów lub działania promocyjne przyniosą jakiegokolwiek skutki?</p>

Omówienie przykładu	Obszar Strategiczny	Główne Produkty	Pytania Operacyjne
	<p>Działania promocyjne, edukacyjne i zarządzanie zrównoważoną mobilnością</p>	<p>Wskazanie działań marketingowych, z uwzględnieniem promocji oraz gamifikacji, a także monitoringu ich skuteczności</p>	<p>Jakimi działaniami inwestycyjnymi i promocyjnymi można oddziaływać na czynniki mające wpływ na wybór transportu publicznego oraz usuwać bariery ograniczające korzystanie z niego? Jak eksponować w komunikatach promocyjnych negatywne skutki korzystania z samochodu (i które)?</p>

Omówienie przykładu	Obszar Strategiczny	Główne Produkty	Pytania Operacyjne
<p>W dużej metropolii, w której buduje się kolej miejską i w jej ramach myśli o stworzeniu odpowiednich węzłów przesiadkowych – będących nie tylko parkingami i dworcami – lecz prawdziwymi centrami lokalnymi. Podobnie jak w poprzednim przykładzie, Pytania Operacyjne zmuszają Wykonawcę do zajęcia stanowiska w określonych sprawach, w których Zamawiający potrzebuje pomocy decyzyjnej.</p>	<p>Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport</p>	<p>Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie planowanych centrów przesiadkowych Kolei Miejskiej (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej)</p>	<p>Jakich usług oczekują mieszkańcy w poszczególnych węzłach Kolei Miejskiej?</p> <p>Jakie są przestanki lokalizacji działalności usługowej oczekiwanej w węzłach przez mieszkańców?</p> <p>Jaka będzie wielkość ruchu w poszczególnych węzłach Kolei Miejskiej?</p> <p>Jakie są rekomendowane, realne programy funkcjonalne dla 20 kluczowych węzłów Kolei Miejskiej?</p> <p>Jakie są kluczowe czynniki sukcesu, by rzeczywiście przyciągnąć konkretnych inwestorów?</p>

Szczegółowe pytania powinny być dopasowane do lokalnych uwarunkowań.



Przy znacznym ograniczeniu budżetowym możliwe jest podzielenie Głównych Produktów i Produktów Analitycznych na obowiązkowe i dodatkowe, które wykonawca może, ale nie musi zrealizować. Oczywiście będzie to determinowało ocenę merytoryczną jego oferty i wymaga uwzględnienia w kryteriach oceny ofert.

1.4. Proces, raporty i harmonogram ich dostarczania

Proces realizacji zamówienia powinien być oparty o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja³ (Cyklu SUMP), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte w jednym kroku, lecz kontynuowane i pogłębione w kolejnym. Końcowy projekt SUMP powinien dokumentować proces prac nad SUMP, zgodnie z krokami 12 oraz 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12. Powiązanie kroków cyklu SUMP oraz etapów realizacji zamówienia przedstawia Tabela 3.



Krok 12 i Kamień milowy – oceniona skuteczność poprzedniego SUMP należy zmienić lub dostosować, jeśli na danym obszarze nie było SUMP. Należy jednak podkreślić, że ważnym elementem tworzenia SUMP jest odnalezienie „martwych” zapisów poprzednich SUMPów lub polityk transportowych oraz przyczyn ich braku realizacji.

Tabela 3. Powiązanie etapów realizacji zamówienia i kroków cyklu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej ELTIS (2 edycja)

Krok cyklu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej ELTIS (2 edycja)	Etap realizacji zamówienia			
	Raport Metodyczny	Raport Diagnostyczno-Strategiczny	Projekt SUMP	Współpraca po przyjęciu projektu SUMP
12. Przeglądy i wyciąganie wniosków		Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego		
Kamień milowy – oceniona skuteczność poprzedniego SUMP		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji		
1. Przygotowanie struktur projektowych				
2. Określenie kontekstu strategicznego		Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego		
3. Analiza sytuacji w zakresie mobilności		Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego		
Kamień milowy – analiza głównych problemów i możliwości		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji		

³ Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second edition. Rupprecht Consult, Cologne 2019, s. 17 - https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf

4. Budowa i wspólna ocena scenariuszy		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji	Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
5. Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji	Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
6. Określenie celów i wskaźników			Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
Kamień milowy – ustalona wizja, cele i wskaźniki do osiągnięcia			Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
7. Wypracowanie skutecznych pakietów działań (logiki zmian zachowań mobilnościowych) wspólnie z interesariuszami		Możliwe rozpoczęcie prac	Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji	
8. Określenie działań i zakresu odpowiedzialności				
9. Przygotowanie do wdrożenia i finansowania				
Kamień milowy – przyjęcie SUMP				
10. Zarządzanie wdrażaniem			Przygotowanie systemu	
11. Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja			Przygotowanie systemu	
12. Przeglądy i wyciąganie wniosków			Przygotowanie systemu	



Wskazane terminy nie mają charakteru uniwersalnego – w przypadku bardziej rozbudowanej metodyki, wynikającej m.in. z wielkości i specyfiki obszaru oraz możliwości zamawiającego, wskazane terminy należy wydłużyć.

Termin realizacji zamówienia wynosi 12 miesięcy od daty podpisania umowy, przy czym Produkty Zamówienia obejmują:

Raport Metodyczny – przedstawiany w terminie 21 dni od daty podpisania umowy:

- Raport Metodyczny powinien zawierać szczegółowy opis procesu przygotowania SUMP. W szczególności raport metodyczny powinien zawierać szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu (sporządzenie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego i Projektu SUMP, a także przedstawianie Raportów Pośrednich), wskazanie ich produktów oraz osób odpowiedzialnych, przetestowane pilotażowo kwestionariusze i scenariusze oraz kryteria rekrutacji respondentów, a także identyfikację konkretnych interesariuszy (osób i instytucji) wraz z opisem ich planowego udziału w procesie przygotowania SUMP. W uzasadnionych przypadkach, zwłaszcza jeśli kwestionariusze lub scenariusze ulegają modyfikacji lub wypracowaniu w toku projektu – Wykonawca może uwzględnić w procesie badawczym późniejsze uzgodnienie narzędzi badawczych przez Zamawiającego.
- Po akceptacji Raportu Metodycznego przez Zamawiającego, ma on charakter wiążący dla Wykonawcy, zaś odstępstwa od Raportu Metodycznego wymagają zgody Zamawiającego. Raport metodyczny nie może jednak zmieniać postanowień niniejszego OPZ oraz złożonej oferty.

Raport Diagnostyczno-Strategiczny – przedstawiany w terminie **5 miesięcy** od daty podpisania umowy, za który po odbiorze bez uwag Wykonawca otrzyma płatność w wysokości **30%** zaoferowanego wynagrodzenia;

- W ramach Raportu Diagnostyczno-Strategicznego powinny zostać dostarczone Produkty Analityczne, osiągnięte kamienie milowe, **oceniona skuteczność poprzedniego SUMP oraz ustalona wizja, strategiczne oraz szczegółowe cele SUMP i wskaźniki do osiągnięcia oraz wykonane kroki 12 oraz 2-6 Cyklu SUMP.**
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien obejmować analizę stanu obecnego, w tym inwentaryzację dokumentów strategicznych, analizę barier i motywatorów działania głównych interesariuszy.
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien podsumowywać Produkty Analityczne w postaci analizy SWOT i na tej podstawie zawierać przegląd ustalonych wcześniej Obszarów Strategicznych i Rozważanych Działań, w razie potrzeby je uzupełniając, modyfikując, doprecyzowując i pogłębiając, jeśli wynika to z przeprowadzonych analiz.
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien również zgłębiać przegląd faktycznej realizacji wcześniejszych dokumentów dotyczących szeroko pojętej zrównoważonej mobilności, wskazując działania, które nie zostały zrealizowane oraz efekty, które nie zostały osiągnięte oraz wyjaśniać przyczyny takiego stanu rzeczy (identyfikacja barier finansowych, instytucjonalnych itp.) lub wskazując sposób badania tych przyczyn.

Raporty Pośrednie – pomiędzy momentem akceptacji Raportu Metodycznego, a momentem dostarczenia Projektu SUMP, raz na **20-30 dni** Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu Raporty Pośrednie, stanowiące zwięzłe podsumowanie prac wykonywanych w danym okresie oraz doszczegółowienie metodyki na kolejny okres:

- Raporty Pośrednie powinny być przekazywane Zamawiającemu:
 - niezwłocznie po zakończeniu następujących działań:
 - Analiza SWOT;
 - Kamień milowy – analiza głównych problemów i możliwości;
 - Krok 4. Budowa i wspólna ocena scenariuszy;
 - Krok 5. Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami;

- Krok 7. Wypracowanie logiki zmian wspólnie z interesariuszami;
 - wyczerpujące opisy wniosków z działań, które później będą stanowiły załącznik do SUMP;
 - przed rozpoczęciem każdej z prac badawczych:
 - wskazanie narzędzi badawczych dla tych prac (nie później niż na 5 dni roboczych przed rozpoczęciem danej analizy (w tym np. założenia modelowania, założenia prowadzonych warsztatów itp.)
 - po zakończeniu każdej z metod badawczych (np. analizy eksperckiej, badania CAWI):
 - Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu w najbliższym raporcie pośrednim krótko wnioski z badania (dopuszczalna forma slajdów).
- Raporty Pośrednie nie podlegają formalnemu odbiorowi, chyba że w Raporcie Wykonawca proponuje zmiany w dalszej metodyce. Zamawiający na podstawie Raportu Pośredniego ma jednak możliwość wnoszenia uwag do Raportu (w ciągu 10 dni roboczych od jego otrzymania, zaś do projektów narzędzi badawczych – w ciągu 3 dni roboczych od jego otrzymania), które powinny być uwzględnione.
- Zamawiający może żądać prezentacji i omówienia Raportu Pośredniego w ramach Bieżących Spotkań Koordynacyjnych.

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Projekt SUMP) – przedstawiany w terminie [X] miesięcy⁴ od daty podpisania umowy wraz z Prognozą oceny oddziaływania na środowisko (patrz rozdział: 3), za który po odbiorze bez uwag otrzyma 45% zaoferowanego wynagrodzenia.

- Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest głównym produktem zamówienia i powinien obejmować głównie części postulatywne. Wyciąg z diagnozy nie powinien zawierać więcej niż 25% objętości Planu i obejmować kluczowe wnioski, determinujące późniejsze działania.
- Dodatkowo Projekt SUMP powinien na początku zawierać ilustrowaną max. 4 stronicową syntezę, wskazującą na główne jego działania wraz z uzasadnieniem i korzyściami dla mieszkańców.
- W załącznikach SUMP powinien zawierać pełną dokumentację dokonanych analiz i badań, w tym w oparciu o Raporty Pośrednie, w układzie zgodnym z Cyklem SUMP.

Każdorazowo po przedstawieniu dokumentów, Zamawiający ma 10 dni roboczych na zgłoszenie do nich uwag lub odbiór bez zastrzeżeń. Wszelkie uwagi Wykonawca powinien wprowadzać w ciągu 5 dni roboczych od przedstawienia uwag przez Zamawiającego.

Odbiór bez zastrzeżeń pierwszego projektu SUMP i otrzymanie za niego wynagrodzenia nie zwalnia Wykonawcy z konieczności wprowadzenia do SUMP dalszych poprawek, związanych z procesem administracyjnym przyjmowania SUMP, uwagami odpowiednich organów administracji publicznej oraz przygotowania potencjalnych stanowisk dla tych organów. Po uzyskaniu wszystkich uzgodnień i upływie co najmniej 3 miesięcy od odbioru projektu SUMP bez uwag – Wykonawca otrzyma pozostałą część wynagrodzenia.

⁴ Orientacyjny czas opracowania to 9 miesięcy; do decyzji Zamawiającego

1.5. Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne

W ramach OPZ można wskazać minimalne powiązanie Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych SUMP z metodami badawczymi.



Zaletą takiego podejścia jest dobre przemyślenie metodyki – w ten sposób każda z wymaganych metod jest podporządkowana konkretnym Pytaniom Operacyjnym i np. dużo łatwiej sprecyzować jakich analiz prawnych czy statystycznych oczekujemy, czego powinny dotyczyć warsztaty, albo z kim przeprowadzać wywiady.

Określenie metodyki wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne SUMP powinno być wykonane indywidualnie dla każdego SUMP – w zależności od budżetu i skali proponowanych inwestycji, więc w niniejszym dokumencie prezentujemy jedynie przykłady.

Do metod rekomendowanych do każdego SUMP zaliczamy przynajmniej konsultacje społeczne oraz jedną z metod badań jakościowych – bez nich trudno mówić o podejściu partycypacyjnym, co jest wymogiem SUMP. Powinny one identyfikować ważne możliwości poprawy działania systemu transportowego. Stąd badania w tym zakresie powinny być ukierunkowane na poszukiwanie możliwości dotyczących całej aglomeracji (w tym na poziomie organizacyjnym i operacyjnym – np. poprawa integracji taryfowej, optymalizacja sieci transportowej, wprowadzenie strategii popularyzacji transportu rowerowego). Uzyskiwane z nich informacje są konieczne by w świadomy sposób formułować scenariusze dalszych działań, które będą wykorzystywane w analizach i przy formułowaniu celów.

Z drugiej strony – stawiane przez jakościowe metody badawcze tezy powinny być, jeśli tylko jest to możliwe, weryfikowane przy użyciu odpowiednich metod ilościowych, które w zależności od budżetu SUMP, dostępności danych oraz późniejszych budżetów inwestycyjnych i eksploatacyjnych mogą być różne – począwszy od analiz danych statystycznych, a skończywszy na kompleksowym modelowaniu ruchu.

W szczególności SUMP powinien bazować na informacjach z odpowiednich analiz popytu i zrozumieniu zachowań transportowych mieszkańców m.in. w zakresie rozkładu przestrzennego podróży i determinant wyboru środka transportu – w podziale na odpowiednie segmenty użytkowników i cele podróży. Analiza powinna obejmować główne rodzaje podróży w każdym segmencie. Analiza popytu jest kluczowa nie tylko dla oceny scenariuszy i środków, ale również na etapie diagnozy, tak by obecne i przyszłe wyzwania mogły być zidentyfikowane oraz weryfikowane, czego podsumowaniem może być analiza SWOT.

Podejście do analizy popytu (odpowiednie uwzględnienie kluczowych segmentów, rodzaje modelowania i szczegółowy wybór metodyki) powinny być wybrane indywidualnie dla każdego SUMP, z uwzględnieniem procesu *scopingu*, tak by zidentyfikować główne wymagania. Wcześniejsze opracowanie modeli transportowych, umożliwiających prognozowanie ruchu dla danego obszaru i ich odpowiedniość względem zakresu SUMP (w tym konieczność aktualizacji czy uszczegółowienia), a także dostępność danych są ważnymi czynnikami wyboru odpowiedniej metody. Przyjęcie uproszczeń powinno być uwarunkowane tym, czy uproszczony model pozwala rzeczywiście ocenić popyt na analizowane usługi w Obszarze SUMP – należy ostrzec przed nadmiernym uproszczaniem w przypadku złożonych, wielogałęziowych analiz.

Szczególne znaczenie mają tutaj analizy popytu, które mogą mieć bardzo różny charakter metodyczny – począwszy od analizy danych dotyczących sprzedaży biletów analizowanych za pomocą modeli ekonometrycznych, przez dane z czujników ruchu, czy demograficzne, analizowane przy użyciu narzędzi GIS i metod ekonometrycznych, a skończywszy na modelowaniu ruchu przy użyciu modelu kilkustopniowego. Zakres i metodyka analiz popytu zależy od charakteru jednostki/obszaru, dla którego opracowywany jest SUMP.

W niektórych przypadkach brak danych może nie pozwolić na przeprowadzenie takich analiz. Np. jeśli podwyższamy ceny za parkingi, by osiągnąć odpowiednią rotację miejsc – może się okazać, że nie ma przeszłych danych pozwalających ocenić takie działanie, innych niż odniesienie się do innych miast, które może nie być adekwatne. Wówczas w pełni uzasadnionym sposobem postępowania jest wdrożenie próbnego i ocena skutków na jego podstawie (czy udało się osiągnąć odpowiednią rotację), a w razie potrzeby zmniejszenie lub zwiększenie opłat – zarówno plan wdrożenia i oceny, jak i konieczne dalsze analizy powinny być konkretnymi działaniami zaplanowanymi w ramach SUMP.

Również w przypadku przedsięwzięć „miękkich” faza ich oceny może mieć charakter jakościowy – np. jeśli wypracujemy, kampanię reklamową, czy program lojalnościowy, to wystarczy przetestowanie jej założeń na kolejnej grupie w ramach badań jakościowych.

Jeżeli w ramach prac nad SUMP rozważamy duże inwestycje, które będą kosztowne i wpłyną na zmiany w układzie ruchu (np. budowa kolei miejskiej, linii tramwajowej, obwodnicy) – warto od razu pomyśleć o ocenie planowanych inwestycji przy użyciu analizy kosztów i korzyści z wykorzystaniem modeli ruchu. Prawdopodobnie konieczność stworzenia modelu ruchu będzie wymagana (jest wymagane na etapie studium wykonalności), a szybsza ocena pozwoli lepiej zoptymalizować zakres inwestycji. Należy jednak podkreślić, że analiza kosztów i korzyści nie powinna być jedyną metodą oceny inwestycji – nie można zapominać o wielokryterialnej analizie wpływu danej inwestycji na zrównoważone kształtowanie systemu mobilności oraz o uwzględnieniu scenariuszy alternatywnych, możliwie najbardziej wpisujących się w paradygmat zrównoważonego rozwoju.

Szczegółowe informacje na ten temat dostępne są w prezentacji: <http://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/materialy-z-warsztatow/28-listopada-2019-r/>

Opis typowych metod badawczych zawiera Tabela 4.

Tabela 4. Opis zastosowania typowych metod badawczych

Rodzaj metody	Zastosowanie
Analizy eksperckie	<p>Analizy eksperckie pozwalają rozwiązać dany problem z wykorzystaniem najlepszej wiedzy eksperckiej – nie tylko urbanistycznej czy transportowej, ale również prawnej, socjologicznej, czy psychologicznej. Z reguły są zwieńczeniem badań empirycznych – niekiedy wymagają ich wykonania lub pozyskania danych z innych źródeł (np. zapytania o dane do gmin).</p> <p>Analizy eksperckie mogą również polegać na przeglądzie istniejących badań, w których uzyskamy wiele cennych informacji do realizacji SUMP – np. map akustycznych, analiz kosztów i korzyści dla napędów alternatywnych autobusów czy studiów transportowych.</p>

	<p>Pozwalają np. ocenić przeszłe i przyszłe strategie, zinwentaryzować nakłady na transport na terenie obszaru funkcjonalnego, czy wskazać kluczowe bariery wdrażania wybranych działań.</p> <p>Specyfikując w projekcie analizy eksperckie należy jasno wskazać jakich problemów mają one dotyczyć.</p>
Analizy statystyczne	<p>Szczególnym rodzajem analiz eksperckich są analizy statystyczne. Warto je wyróżnić, gdyż oznaczają pogłębioną analizę danych, z wykorzystaniem różnych narzędzi – w tym powiązanych z innymi metodami, opisywanymi w niniejszej tabeli, takimi jak modele ruchu i analizy geoprzestrzenne.</p> <p>Analizy statystyczne mogą pomóc ocenić np. politykę cenową dotyczącą parkingów i publicznego transportu zbiorowego.</p>
Analizy geoprzestrzenne	<p>Analizy geoprzestrzenne (cyfrowe mapy) pozwalają ilustrować zróżnicowanie przestrzenne różnych zjawisk (np. rozkład ludności w porównaniu do rozkładu miejsc pracy, miejsca w oddaleniu od przystanku transportu publicznego, natężenie ruchu transportu publicznego – wraz z „białymi plamami”, strukturę zagospodarowania gruntów).</p> <p>Analizy te mogą przyczyniać się do odpowiedniej diagnozy – np. ilustrując wskaźniki posiadania samochodów, lokalizację miejsc pracy względem miejsc zamieszkania itp., ale również ilustrować postulaty SUMP – np. lokalizację i kształt planowanych działań.</p> <p>Barierą analiz geoprzestrzennych jest często dostępność danych wejściowych.</p>
Analiza kosztów i korzyści	<p>Analiza kosztów i korzyści pozwoli szybciej zweryfikować zasadność i parametry planowanych inwestycji. Dla nowych inwestycji ważną daną wejściową są wyniki modelowania ruchu, jednak dla inwestycji polegających na przebudowie infrastruktury – wystarczy pomiar ruchu i prognoza wskaźnikowa. Możliwe jest też wyznaczenie krytycznej wielkości ruchu, dla której projekt uzyskuje pozytywne wskaźniki efektywności.</p> <p>Analiza kosztów i korzyści nie uwzględnia jednak wielu ważnych elementów oddziaływania na system transportowy (np. na ruch pieszy, efektów działań promocyjnych itp.) dlatego nie może być wyłącznym narzędziem oceny działań SUMP.</p>
Modelowanie i prognozowanie ruchu	<p>Modelowanie jest przeprowadzane z reguły dla transportu pasażerskiego i niektórych elementów towarowego (drogowego). Pozwala ono odzwierciedlić warunki ruchu i na ich podstawie symulować oddziaływanie różnych zmian, zarówno w otoczeniu społeczno-ekonomicznym (w tym w zagospodarowaniu</p>

	<p>przestrzennym), jak i w funkcjonowaniu samego systemu transportowego.</p> <p>Modele pozwalają zatem prognozować liczbę użytkowników różnych elementów infrastruktury, nawet w warunkach poważnych zmian w kształcie sieci czy rozmieszczeniu wybranych generatorów ruchu. Potrafią odpowiedzieć na pytanie, jakie będą skutki dla systemu transportowego zmian w strukturze demograficznej, budowy nowego osiedla lub obwodnicy, ilu użytkowników będzie miał dany parking P&R, albo nowa linia autobusowa. Są również w stanie dostarczyć wielu innych informacji dotyczących funkcjonowania systemu, którego dotyczą, np. o łącznych przebiegach różnych pojazdów na danych terenach, co ułatwia modelowanie wpływu na środowisko, a także o wpływie zmian demograficznych, czy zmian w lokalizacji generatorów ruchu na jego sumaryczną wielkość. Modelowanie jest względnie łatwe i tanie, jeśli dla danego obszaru sporządzony już został model ruchu i jest on aktualny.</p> <p>Prognozowanie jest bardzo często wymogiem studium wykonalności, a zatem jest konieczne by ubiegać się o dofinansowanie unijne. Przeniesienie go na poziom SUMP pozwoli szybciej zweryfikować zasadność i parametry planowanych inwestycji.</p> <p>Trudności może natomiast sprawiać wykonanie w ramach projektu przygotowania SUMP modelu ruchu „od zera”. Wymaga on bowiem m.in. adekwatnych pomiarów ruchu i kompleksowych badań ankietowych zachowań komunikacyjnych, których wykonanie będzie możliwe dopiero po ustaniu zagrożenia chorobą COVID-19 i stabilizacji zachowań transportowych. W okresie zagrożenia sugerujemy zatem albo korzystanie z przeszłych modeli i pomiarów, albo stosowanie prostszych metod prognozowania ruchu, zaś w niektórych przypadkach – uzupełnienie modelu o dane zebrane np. przy użyciu źródeł wtórnych sprzed pandemii – np. danych z czujników ruchu czy ankiet internetowych (panel CAWI).</p> <p>Takie wykonanie modelu ruchu „od zera” kilkukrotnie zwiększa też koszt sporządzenia SUMP.</p> <p>Na etapie SUMP możliwe jest również upraszczanie modeli – np. pełnych modeli czterostopniowych do modeli dwustopniowych (obejmujących tylko generowanie i rozkład ruchu) lub multimodalnych do jednogłęziowych (np. dotyczących tylko transportu publicznego – w przypadku optymalizacji sieci linii komunikacyjnych).</p> <p>W niektórych przypadkach narzędziem SUMP może być również mikromodel, który służy do oceny konkretnych rozwiązań</p>
--	---

	<p>punktowych (np. skrzyżowań) pod względem płynności ruchu – w tym transportu publicznego.</p> <p>Szerzej, informacje na temat modelowania ruchu dostępne są w prezentacji: http://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/materialy-z-warsztatow/28-listopada-2019-r/</p>
Badania jakościowe	<p>Badania jakościowe pozwalają rozpoznać schematy zachowań różnych grup interesariuszy – zarówno mieszkańców, jak i np. inwestorów czy urzędników – reprezentantów różnych gmin, czy komórek w obrębie urzędu, również tych, którzy nie uczestniczą w konsultacjach społecznych, jednak mogą być ważnym podmiotem prowadzonej polityki mobilności.</p> <p>Bardzo dobrze sprawdzają się jako badania służące kompleksowej analizie problemów, a nie tylko weryfikacji z góry postawionych tez. Badania takie potrafią „otworzyć oczy” na pewne mechanizmy, które są ważne dla zwykłych użytkowników, a których dotychczas nie potrafiliśmy wprost zidentyfikować i nazwać.</p> <p>Aby osiągnąć jak najlepszy efekt, potrzebujemy dobrego określenia zasad rekrutacji uczestników, precyzyjnego scenariusza (na zasadzie „od ogółu do szczegółu”), kilkukrotnego powtórzenia badania na podobnej grupie oraz doświadczonego moderatora. W przypadku uczestników (wybranej grupy mieszkańców), zwyczajem jest niewielkie wynagrodzenie za udział w badaniu. Zazwyczaj w grupie bada się 6-8 osób, gdyż przy większej liczbie pojedynczy respondenci mają trudność z wypowiedzeniem się. Tezy z badań jakościowych warto później weryfikować w badaniach ilościowych.</p> <p>Badania jakościowe są również dobrym rozwiązaniem do uwzględnienia konkretnych grup, które są ważne dla naszej polityki, a badania ilościowe mogą nam nie dostarczyć odpowiedniej wiedzy na ich temat – mogą to być grupy bardzo wąskie, lub szerokie, typowe lub nietypowe: np. osoby z niepełnosprawnością, osoby korzystające naprzemiennie z samochodów i transportu publicznego, osoby starsze, albo ogół kobiet (których perspektywa w projektowaniu bywa niedoceniana), dyrektorzy placówek edukacyjnych, itp.</p>
Konsultacje społeczne	<p>Konsultacje społeczne są tylko pozornie zbliżone do badań jakościowych, jednak ich cel jest w większym stopniu zorientowany na pozyskiwanie i nawiązywanie współpracy z kluczowymi interesariuszami, a w mniejszym – pozyskiwanie wiedzy i opinii grup reprezentatywnych. Podstawową różnicą techniczną jest otwarcie konsultacji społecznych dla wszystkich chętnych (można przeprowadzać proces prekwalfikacji uczestników, w celu</p>

	<p>zapewnienia odpowiedniej reprezentacji różnych grup, jednak budzi to pewne kontrowersje).</p> <p>Konsultacje społeczne zapewniają dwustronny proces komunikacji – pozwalają zarówno wysłuchać określone grupy mieszkańców, nieraz stanowiące „liderów opinii”, jak również przekazać im pewne informacje, przekonując ich do stosowanych rozwiązań.</p> <p>Na konsultacjach warto też prezentować rezultaty innych badań, by ukierunkować je na pracę nad reprezentatywnymi przykładami.</p> <p>Konsultacje społeczne w pełnym wymiarze będą realizowane w ramach procedury Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jako element obligatoryjny. Szczegóły zostały przedstawione w Rozdziale 3.</p>
Badania ilościowe	<p>Badania ilościowe są bardzo popularne w sektorze transportu i dostarczają bardzo wielu informacji o charakterze statystycznym, charakteryzującym badaną próbę, a z dużym prawdopodobieństwem – również i zbiorowość.</p> <p>Badania mogą być prowadzone na różnych próbach – na próbie mieszkańców, ale również na próbach użytkowników konkretnych rozwiązań. Użytecznym rozwiązaniem mogą być np. przekrojowe badania mobilności uczniów pojedynczej szkoły, czy też np. porównawcze badania satysfakcji użytkowników wyremontowanego i niewyremontowanego węzła przesiadkowego lub nawet badania ilościowe nad jakimś prototypem – np. aplikacji. Ważny jest zatem dobór metody i próby do konkretnego problemu badawczego, a nie po prostu wymaganie przebadania populacji bez konkretnego zdefiniowania informacji, które chcemy posiadać.</p> <p>Możliwe jest stosowanie badań tzw. mixed-mode, czyli zbieranie danych różnymi metodami, jednak należy pamiętać, że grupy te powinny być jednorodne, nie ma sensu np. łączenie ankiet robionych w szkołach i miejscach pracy.</p> <p>Różnica między wywiadem a ankietą, polega na tym, że w przypadku wywiadu pytania są zadawane i notowane przez ankietera, zaś w przypadku ankiety – respondent samodzielnie wypełnia odpowiedzi. Ta druga metoda jest tańsza i prowadzi do bardziej szczerych odpowiedzi, jednak w niektórych przypadkach jest kłopotliwa (np. na dworcach, w centrach handlowych). W przypadku wywiadów istnieje również większa możliwość wyjaśnienia bardziej skomplikowanych pytań, czy też od razu wychwycenia niezrozumienia pytania przez respondenta.</p>
Eksperymenty / quick wins / działania modelowe	<p>Zadaniem wykonawcy może być również przygotowanie określonych eksperymentów, projektów wdrożeń (tymczasowych lub permanentnych) jak również działań modelowych testujących lub</p>

	<p>promujących idee zrównoważonej mobilności i SUMP. Mogą one dotyczyć także tzw. „quick wins”, czyli wprowadzania w życie szeregu drobnych, niewymagających wiele czasu i sił rozwiązań, które dają szybkie efekty (np. zwiększenie liczby stojaków rowerowych przy szkołach lub innych budynkach będących dużymi generatorami ruchu, przeprojektowanie obsługi komunikacyjnej określonego obszaru czy też zmiana organizacji ruchu wprowadzająca przywilej dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego).</p> <p>Eksperymenty / quick wins / działania modelowe powinny być ściśle związane z działaniami planu, dostarczając szczegółowej wiedzy dotyczącej planowanych działań (w tym przydatnych do dalszego prognozowania popytu i skalowania kolejnych inwestycji) oraz budując dla nich przyzwolenie społeczne („przecierając szlaki” – w kierunku wyznaczonym przez SUMP), nie mogą być procesem oddzielnym od SUMP.</p> <p>Eksperymenty / quick wins / działania modelowe powinny być wyposażone w odpowiedni system monitoringu ich skuteczności.</p>
--	--

Nie ma jednej optymalnej szczegółowej metodyki SUMP – wszystko zależy od zakresu konkretnego dokumentu.

Należy pamiętać, że metodyka SUMP znacznie różni się od metodyki studium transportowego. Nowym, lecz kluczowym elementem są rozbudowane konsultacje społeczne, których ważnym elementem są badania jakościowe, zaś kwestie modelowania są zależne od dostępnego budżetu oraz zakresu problemowego.



Niniejszy dokument opisuje kanon metodyczny. Nie należy jednak obawiać się niestandardowych odpowiedzi na swoje pytania i niestandardowej metodyki – na przykład możliwości przeprowadzania eksperymentów. Dla przykładu można wypożyczyć 50 mieszkańcom danego osiedla rowery, by mogli z nich korzystać w ramach codziennego przemieszczania, a następnie poprosić o ocenę takiej formy mobilności oraz o wskazanie działań, które sprawią, że częściej korzystaliby z takiej formy przemieszczania. Tymczasowo, w oparciu o przeprowadzone warsztaty, można zreorganizować zasady dojazdu do szkoły czy przedszkola, a potem przeprowadzić ankietę i warsztaty, jak udoskonalić takie rozwiązanie. W ten sposób zyskuje się cenną wiedzę, jak powieść dobre i akceptowalne praktyki, a także jak robić projekty dopracowane w szczegółach (np. design, czystość, kolorystyka, zieleni).

Przykładowe powiązanie Głównego Produktu Badania wraz z Pytaniami Operacyjnymi oraz metodyki badania przedstawia tabela. Na tym etapie proponujemy nie wskazywać konkretnych wielkości prób, gdyż one będą umieszczone w części 1.6. Ponadto jedna próba może służyć analizom w więcej niż jednym Obszarze Strategicznym.

Należy podkreślić, że metodyka badania powinna być dostosowana również do lokalnej dostępności danych – stąd w ostatnim z przykładów wykonanie prognozy ruchu może być wykonane w oparciu

o model czterostopniowy (jeśli istnieje) lub przykładowo analizę liczb ludności w poszczególnych okręgach wyborczych z wykorzystaniem narzędzi GIS (jeśli modelu czterostopniowego nie ma).

Powiązanie Głównych Produktów badania i zastosowanych metodyk zawiera Tabela 5. Podana metodyka ma charakter minimalny i może zostać przez Wykonawcę rozszerzona.

Tabela 5. Określenie minimalnej metodyki wykonania przykładowych Głównych Produktów i odpowiedzi na przykładowe Pytania Operacyjne

Obszar Strategiczny	Główny Produkt	Pytania Operacyjne	Metodyka badania
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport	Wskazanie lokalizacji i sposobu zabudowy założeń urbanistycznych ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność	<p>Jakie są przesłanki lokalizacji nowych przedsięwzięć developerskich z punktu widzenia inwestorów oraz nabywców? Co sprawia, że przedsięwzięcia takie lokalizowane są w miejscach dobrze skomunikowanych transportem publicznym, a co w miejscach dostępnych tylko dla użytkowników samochodów?</p> <p>W jakich miejscach możliwe jest zlokalizowanie nowych założeń urbanistycznych, zakładając przede wszystkim jak największe wykorzystanie działek będących we władaniu samorządu?</p> <p>Czy możliwe jest wykonanie takich dzielnic z uzbrojeniem ich na koszt inwestorów? Jakie minimalne inwestycje musi ponieść samorząd?</p>	<p>Badania fokusowe wśród mieszkańców</p> <p>Analizy geoprzestrzenne obecnego zagospodarowania gruntów oraz własności gruntów na obszarach szczególnie obiecujących</p> <p>Analizy eksperckie i prawne dotyczące możliwości współpracy z developerami w zakresie uzbrojenia terenów</p> <p>Analiza dobrych praktyk europejskich w zakresie kształtowania przestrzeni w dzielnicach ukierunkowanych na transport</p>

		Jakie działania powinny być podjęte, by mieszkańcy takiej dzielnicy korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu? Jakie cechy nowych założeń urbanistycznych są tu kluczowe?	
Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport	Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie planowanych centrów przesiadkowych Kolei Miejskiej (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej)	<p>Jakich usług oczekują mieszkańcy w poszczególnych węzłach Kolei Miejskiej?</p> <p>Jakie są przesłanki lokalizacji działalności usługowej oczekiwanej w węzłach przez mieszkańców?</p> <p>Jaka będzie wielkość ruchu w poszczególnych węzłach Kolei Miejskiej?</p> <p>Jakie są rekomendowane, realne programy funkcjonalne dla 20 kluczowych węzłów Kolei Miejskiej?</p> <p>Jakie są kluczowe czynniki sukcesu, by rzeczywiście przyciągnąć konkretnych inwestorów?</p>	<p>Badania jakościowe i konsultacje społeczne + panel CAWI wśród mieszkańców</p> <p>Wywiady IDI z inwestorami</p> <p>Modelowanie z wykorzystaniem modelu czterostopniowego – prognoza ruchu dla 20 kluczowych węzłów Kolei Miejskiej</p> <p>Analiza dobrych praktyk europejskich</p>
Poprawa konkurencyjności transportu publicznego	Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, dodatkowych przystanków kolejowych,	W jakich relacjach i grupach osób istnieje potencjał do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego? Co	Badania eksploracyjne jakościowe i konsultacje społeczne + panel CAWI wśród mieszkańców +

	sposobów priorytetyzacji ruchu itp. oraz innych działań (w tym inwestycyjnych), koniecznych do zwiększania udziału transportu publicznego w ogóle przewozów (np. zwiększenie oferty przewozowej poprzez wzrost częstotliwości, tabor o większej pojemności i in.)	sprawia, że określone osoby w niektórych przypadkach decydują się na podróże samochodami, a w innych – te same osoby wybierają transport publiczny? Co decyduje o trwałych zmianach zachowań? Jaki powinien być optymalny kształt siatki połączeń? Jakie inne działania należy podjąć? Czy obniżanie cen biletów lub działania promocyjne przyniosą jakiegokolwiek skutki? Jakie będą koszty tych działań?	przetestowanie działań promocyjnych w ramach badań fokusowych Wykonanie prognozy ruchu w oparciu o model czterostopniowy / analizę liczby ludności w poszczególnych okręgach wyborczych z wykorzystaniem narzędzi GIS Wykonanie analizy elastyczności cenowej i projekcji ekonomicznych w oparciu o dane o sprzedaży biletów
--	---	--	--

1.6. Szczegółowa specyfikacja metodyk

Minimalną metodykę badania zawiera Tabela 6.

Przeprowadzając wszelkiego rodzaju badania wykonawca zobowiązany jest:

- nie przeprowadzać badań w okresach nietypowych (wakacje, długie weekendy, święta itp.), jeśli nie jest to uzasadnione specyfiką danego badania;
- realizować badania, w tym kontrolę ankierów, zgodnie ze standardami Programu Kontroli Jakości Pracy Ankieterów (PKJPA), Organizacji Firm Badania Opinii i Rynku (OFBOR), kodeksem praktyki ICC/Esomar⁵ i standardami jakości EFAMRO⁶ lub każdorazowo równoważnymi i przekazać Zamawiającemu dokumentację prowadzonej kontroli;



Standardy należy wprowadzać wyłącznie przy wysokich budżetach na badania ilościowe, uzasadniających ich zlecenie do specjalistycznych firm badawczych, będących podwykonawcami wykonawcy Planu.

- przekazać Zamawiającemu dokumentację badań ilościowych w formie plików formatu MS Excel lub csv;

⁵ Międzynarodowy Kodeks Postępowania w Dziedzinie Badań Rynkowych i Społecznych opracowany przez ESOMAR (z ang. *The World Association for Social, Opinion and Market Research* - organizację międzynarodową zrzeszającą osoby związane z badaniami rynku) i ICC (Międzynarodową Izbę Handlu).

⁶ Europejskie standardy jakości badań rynku (z ang. EMRQS - *European Market Research Quality Standards*) przyjęte i opublikowane przez EFAMRO (z ang. *European Federation of Market Research Organisations* - Europejską Federację Firm Badań Rynku).

- przekazać Zamawiającemu dokumentację badań jakościowych grupowych w formie nagrań, zaś wywiadów IDI i konsultacji społecznych – w formie notatek, zawierających kluczowe myśli (min. pół strony maszynopisu kluczowych wniosków na wywiad, minimum strona na sesję konsultacji);
- prowadzić wszelkiego rodzaju badania IDI / grupy fokusowe / Service Design / Konsultacje Społeczne przez specjalistę ds. badań IDI / grup fokusowych / Service Design / Konsultacji Społecznych.

W ramach badań jakościowych i konsultacji społecznych, konieczne jest uwzględnienie wszystkich, wskazanych w części 1.1 interesariuszy.

Wszelka wykonana w ramach projektu dokumentacja geoprzestrzenna powinna być przedstawiona w formie wydruków oraz plików źródłowych w formacie GIS. Ilekroć w niniejszym dokumencie mowa jest o „formacie GIS”, należy przez to rozumieć pliki .shp, możliwe do edycji w aktualnych wersjach programów takich jak np.: QGIS, ArcGIS lub równoważnym.

Każdorazowo Zamawiający powinien wskazać w dokumentach postępowania (SIWZ, Ogłoszenie) na jakie płatne programy posiada licencje.



Płatne programy należy wskazywać wyłącznie, jeśli Zamawiający już posiada na nie licencje – w przeciwnym razie należy wskazywać wyłącznie QGIS lub równoważny (tj. bezpłatny).

Tabela 6. Szczegółowa specyfikacja metodyk badań i analiz w procesie opracowania SUMP

<p>Grupy fokusowe / Warsztaty Service Design</p>	<p>Cykl grup fokusowych lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 6-8 osób) – 3 grupy z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu – kryteria rekrutacji do uzgodnienia – przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego), jedna lub dwie grupy z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) (3-4 osoby) i zwykłymi mieszkańcami (3-4 osoby), jedna lub dwie grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami. Salę do przeprowadzenia badań zapewnia Zamawiający.</p>	<p>Wskazana liczba grup ma charakter minimalny. W niektórych przypadkach zasadne może być przeprowadzenie więcej niż jednego cyklu grup fokusowych, np. poświęconych odrębnym rodzajom transportu (transport publiczny i rowerowy) oraz dodatkowo – kwestiom promowania zrównoważonej mobilności czy kwestiom estetyki.</p> <p>Liczba grup z NGO i przedstawicielami samorządu powinna być dopasowana do lokalnych możliwości – w małym mieście raczej 1, w partnerstwie samorządowym czy większym mieście – nawet do 2-3. Koszt metody można obniżyć, zapewniając salę do przeprowadzenia badań.</p>
---	--	---

<p>Wywiady indywidualne (IDI)</p>	<p>Wywiady IDI z [liczba] kluczowymi interesariuszami.</p> <p>Dodatkowo, w przypadku nieobecności kluczowych interesariuszy na spotkaniach konsultacyjnych lub warsztatach – Wykonawca powinien wykonać z każdym z nich przynajmniej jeden wywiad.</p>	<p>Wywiady indywidualne są dość rzadko stosowaną metodą przy planowaniu mobilności, jednak mogą być zasadne w przypadku istnienia kluczowych interesariuszy, których trudno będzie zaprosić na warsztaty, a z którymi warto i należy współpracować.</p>
<p>Otwarte warsztaty w ramach konsultacji społecznych</p>	<p>Trzy fazy konsultacji społecznych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. warsztat diagnostyczny (przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego), 2. warsztat nad rozwiązaniami, 3. prezentacja i dyskusja planu <p>każde spotkanie po 3 godziny dla min. 48 osób, w tym 10 przedstawicieli interesariuszy instytucjonalnych, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 8 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.</p> <p>Warsztaty powinny być prowadzone z wykorzystaniem odpowiednich technik prowadzenia dyskusji, analogicznych do badań jakościowych, podlegających wcześniejszemu uzgodnieniu z Zamawiającym.</p> <p>Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić kampanię informacyjną, przyjąć zgłoszenia uczestników, zaś w razie ich dużej liczby – dokonania rekrutacji uczestników w sposób uzgodniony z Zamawiającym – losowy, z uwzględnieniem określonych kwot i gwarantowanych miejsc dla kluczowych organizacji.</p> <p>W przypadku obowiązku realizacji Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, konsultacje społeczne</p>	<p>Konsultacje społeczne na każdym etapie opracowania SUMP to kluczowa część procesu, powinny one być dopasowane do indywidualnej specyfiki SUMP.</p> <p>Wielkość prób powinna być ustalona w zależności od wcześniejszych doświadczeń z frekwencją w danym mieście oraz liczby interesariuszy (w małych ośrodkach trudnością będzie zebranie odpowiednich grup – wówczas można dopuścić zastąpienie otwartych warsztatów przez badania ilościowe lub metody mieszane, łączące osoby zgłaszające się do konsultacji i zrekrutowane).</p>

	<p>przybierają formę sformalizowaną i dotyczą wszystkich mieszkańców, których dotyczy obszar opracowania. Przeprowadzone są po sporządzeniu kompletnego dokumentu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Szczegóły zostały przedstawione w rozdziale 3.</p>	
<p>Ankieta CAWI z rekrutacją respondentów z użyciem panelu badawczego</p>	<p>Badanie CAWI na próbie co najmniej 270 - 1100 osób.</p> <p>Próba powinna mieć charakter kwotowy, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej powinien być zgodny ze strukturą populacji. Rozbieżności w tym zakresie powinny być korygowane przy użyciu wag, przynajmniej uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i typowo używanego środka komunikacji (jeśli są dostępne dane dla populacji).</p>	<p>Ankieta CAWI (komputerowe wywiady) z użyciem panelu badawczego to efektywna metoda badania całej populacji. Należy jednak uważać z wielkością prób – w mniejszych miastach może być dostępnych tylko 100-200 respondentów. Zaletą tej metody jest natomiast niski koszt.</p> <p>Uwaga! Każdorazowo tam, gdzie jest podany przedział 270-1100 osób należy wskazać właściwą liczbę, w zależności od posiadanego budżetu i oczekiwanej precyzji wyników</p>
<p>Ankieta CAWI z rekrutacją respondentów za pośrednictwem platformy konsultacji społecznych i / lub strony internetowej projektu</p>	<p>Ankieta CAWI powinna być również udostępniona za pośrednictwem miejskiej platformy konsultacji społecznych lub strony internetowej projektu.</p> <p>Wyniki ankiety za pośrednictwem platformy konsultacji społecznych/ strony internetowej projektu nie powinny być dodawane do wyników z innych prób, lecz interpretowane równoległe, wraz z analizą struktury próby.</p> <p>Wyniki powinny być interpretowane bezpośrednio oraz korygowane przy użyciu wag, przynajmniej z uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i najczęściej używanego środka transportu/ sposobu przemieszczania się (jeśli są dostępne dane dla populacji)</p>	<p>Wiele miast posiada własne platformy konsultacji społecznych i istnieje oczekiwanie umieszczania tam wszelkich ankiet związanych z dokumentami strategicznymi. Należy jednak pamiętać, że taka próba nie ma charakteru losowego, ani nawet przypadkowego.</p>

<p>Wywiady PAPI / CAPI domowa (metodą random route)</p>	<p>Badanie PAPI / CAPI na próbie co najmniej 270-1100 osób.</p> <p>Próba powinna mieć charakter kwotowy, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej powinien być zgodny ze strukturą populacji. Rozbieżności w tym zakresie powinny być korygowane przy użyciu wag, przynajmniej z uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i najczęściej używanego środka transportu/ sposobu przemieszczania się (jeśli są dostępne dane dla populacji).</p> <p>W kwestiach nieuregulowanych OPZ badanie powinno być co do zasady realizowane zgodnie z dokumentem GUS „Poradnik w zakresie przeprowadzania ankietowego badania mobilności transportowej ludności”, możliwe są odstępstwa od tej metodyki, po uzgodnieniu z Zamawiającym.</p>	<p>Wywiady domowe są metodą najdroższą, zaś obecnie dość często i tak spotykamy się z odmowami przyjęcia ankietera, które prawdopodobnie doprowadzają do skrzywienia próby. Co więcej, część mieszkańców nie jest zameldowana w miejscu swego zamieszkania, co powoduje, że próba nie odzwierciedla charakterystyk badanej populacji. Ze względu na wysokie koszty, przy tej metodzie warto się zastanowić nad jej użytecznością dla całego badania.</p> <p>Ponadto należy pamiętać, że badania zgodne z metodyką GUS przeprowadzane w momencie zagrożenia epidemicznego lub stopniowych zmian po ustaniu takiego zagrożenia nie będą bardzo użyteczne, gdyż będą odzwierciedlały specyficzną sytuację w momencie ich przeprowadzania, której nie można utożsamiać ze stanem późniejszym. Oznacza to, że aby nie opóźnić przygotowania SUMP należy bazować na możliwie dobrych danych zebranych wcześniej, zaś brakujące badania przełożyć na później, jako jedno z działań SUMP.</p>
<p>Wywiady PAPI / CAPI / ankiety w miejscu pracy / podróży / innych obiektach / audytoryjne</p>	<p>Wywiady PAPI / CAPI / ankiety na próbie co najmniej po 270-1100 osób w co najmniej [...] punktach, takich jak np. szkoły</p>	<p>Wywiady ukierunkowane na użytkowników konkretnego obiektu nie mają charakteru reprezentatywnego dla całej populacji, ale są trafną metodą, jeśli dany obiekt ma być przedmiotem szczególnej interwencji.</p> <p>Szczególnym rozwiązaniem mogą być tutaj ankiety audytoryjne, czyli ankiety do wypełnienia w określonej grupie respondentów zgromadzonych w jednym miejscu i przez to charakteryzujących się</p>

		<p>pewnymi cechami wspólnymi (np. uczniowie w klasie w zakresie wieku i statusu społeczno-zawodowego, pasażerowie na przystanku kolejowym pod względem sposobu dojazdu i relacji w jakiej podróżują). Badanie odbywa się pod nadzorem prowadzącego badanie (ale we współpracy z władzami danej placówki edukacyjnej, co wymaga czasu na uzgodnienie i przygotowanie badania), co umożliwia ewentualne wyjaśnienie kwestii niezrozumiałych dla respondenta.</p>
Pomiary ruchu	<p>Badanie realizowane co najmniej 2 razy po 16 godzin i 3 razy po 24 godziny w [liczba] punktach pomiarowych.</p> <p>W kwestiach nieuregulowanych OPZ badanie powinno być realizowane zgodnie z dokumentacją GDDKiA „Metoda przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu w 2020 r”, dla punktów typu G/GV/GA, możliwe są odstępstwa od tej metodyki, po uzgodnieniu z Zamawiającym, w szczególności przyjęcie innych dni pomiaru, z uwzględnieniem zasady wyboru typowych dni roboczych (wtorek-czwartek) i unikania tygodni z mniejszą liczbą dni roboczych niż 5.</p>	<p>W zależności od celu badania można modyfikować zasady pomiaru ruchu, dodając np. kwestie związane z odrębnym liczeniem rowerów publicznych (z wypożyczalni) i własnych, udziałem kobiet w ruchu rowerowym, zapisywaniem tablic rejestracyjnych (np. badanie czasu podróży lub parkowania), liczeniem pasażerów transportu publicznego.</p> <p>Pomiary ruchu mogą pomóc przy analizie kosztów i korzyści oraz różnego rodzaju modelowaniu niewielkich inwestycji, doprecyzowując ogólne modele.</p> <p>Podobnie jak ankiety zgodne z metodą GUS, pomiary przeprowadzane w momencie zagrożenia epidemicznego lub stopniowych zmian po ustaniu takiego zagrożenia mogą nie być użyteczne.</p>
Analiza środowiskowe realizowane w ramach	<p>Wykonanie części analitycznej, oceny i rozwiązań – analiza komponentów środowiska przyrodniczego, kulturowego oraz wpływu przyjętych poszczególnych rozwiązań i</p>	<p>W przeciwieństwie do samego SUMP oraz innych metod, wskazanych w niniejszym dokumencie, strategiczna OoŚ ma swoją podstawę prawną</p>

	scenariuszy, stanowi część procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z Ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 03.10.2008 r. z późn. zm.,	w postaci Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 03.10.2008 r. z późn. zm. i powinna być wykonana zgodnie z tą podstawą w przypadku konieczności.
Modelowanie i prognozowanie ruchu	Wykonanie analizy i prognozy ruchu w oparciu o makromodel czterostopniowy / dwustopniowy / jednogąźziowy / wielogąźziowy / mikromodel dla [wskazanie konkretnych inwestycji].	Model ruchu nie powinien być postrzegany wyłącznie przez pryzmat prognozy popytu, ale jako cennego narzędzia analizy, które pozwala zrozumieć przyszłe potrzeby w zakresie mobilności oraz zdolność obecnego i proponowanego systemu transportu do ich zaspokojenia (np. weryfikacja alternatywnych scenariuszy rozwoju i ich porównanie przez analizę efektywności społecznej, ekonomicznej i środowiskowej). Choć rozbudowany model popytu może nie być potrzebny w przypadku mniejszych obszarów miejskich, nadal dogłębnej analizy będą wymagały wzorce popytu i powiązane z nim zagadnienia, jak również ocena wpływu transportu (np. emisja CO ₂ , zanieczyszczenie powietrza, bezpieczeństwo, hałas). Z SUMP powinno jasno wynikać, jak poszczególne środki / projekty mogą przyczynić się (lub nie) do osiągnięcia celów. Należy również przedstawić przegląd istniejących modeli ruchu (jeśli takie istnieją).
Analizy GIS (geoprzestrzenne)	Wykonanie analiz obejmujących [wskazanie konkretnych produktów, które powinny być przedstawione na mapach cyfrowych], np.:	

	<ul style="list-style-type: none"> • generatorów ruchu na terenie objętym planem (do generatorów ruchu zalicza się m.in. szkoły, osiedla, przedsiębiorstwa, strefy aktywności gospodarczej, sklepy wielkopowierzchniowe i kompleksy handlowe, targowiska), wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; • przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; • dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem w formacie GIS, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; • aktualnej sieci połączeń kolejowych oraz linii transportu publicznego, szkolnej i pracowniczej (wraz z liczbą kursów – w podziale na dni robocze nauki szkolnej, pozostałe dni robocze, soboty i niedziele) na terenie objętym planem w formacie GIS, wraz z planowanymi w SUMP oraz 	
--	--	--

	<p>dokumentach strategicznych zmianami;</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozostałych dotychczasowych i planowanych w dokumentach strategicznych (np. Strategia Rozwoju Gminy) inwestycji związanych z mobilnością na terenie objętym planem. 	
Analiza kosztów i korzyści	Wykonanie analizy kosztów i korzyści [wskazanie konkretnych inwestycji] zgodnie z aktualnymi wytycznymi, w tym „Niebieskimi Księgami” Jaspers w oparciu o prognozy ruchu sporządzone na podstawie modelu ruchu / wskaźnikowej prognozy wzrostu ruchu.	
Eksperymenty / quick wins / działania modelowe		Eksperymenty / quick wins / działania modelowe mogą być przewidziane w zamówieniu publicznym jako zamówienia dodatkowe, gdyż są ściśle powiązane z planem, ale równocześnie trudno jest na samym początku badań przewidzieć ich kształt.

1.7. Promocja



Plan promocji SUMP nie powinien być opisem wymaganych do dostarczenia gadżetów, lecz planem przekonania jak najszerszej liczby osób do udziału w procesie wypracowywania SUMP oraz do idei zrównoważonej mobilności.

W ramach przygotowania SUMP, Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia planu promocji, obejmującego zarówno działania na etapie przygotowania dokumentu – których celem będzie mobilizacja społeczeństwa do udziału w konsultacjach społecznych oraz po przygotowaniu dokumentu – w celu przekonywania do idei zrównoważonej mobilności.

Metodyka Promocji planu powinna obejmować co najmniej:

- prowadzenie strony internetowej projektu (mającej charakter responsywny – tj. dostosowujący się do rodzaju urządzenia – np. komputer, tablet), pozwalającej zapoznać się z ideą i założeniami SUMP dla danego obszaru, zgłaszanie się do udziału w konsultacjach społecznych, przekazywanie uwag do aktualnie konsultowanych Produktów SUMP oraz

zapoznanie się z Raportem Diagnostyczno-Strategicznym i Projektem SUMP; [ew. przygotowywanie materiałów na stronę internetową Zamawiającego];

- wszelkie administracyjne podstawy prawne działania (np. link do uchwały, obwieszczenia, itp.), wynikające poczynionych działań lub wynikające z innych procedur administracyjnych (np. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko);
- przygotowanie i wydruk plakatów w nakładzie [liczba];
- działania PR – przygotowywanie notatek prasowych, udział w konferencjach i briefingach prasowych w siedzibie Zamawiającego lub innych, wskazanych przez niego miejscach, w miarę możliwości – aktywność w mediach społecznościowych (prowadzenie strony na Facebook’u);
- niewielkie, opakowane (dopuszczalna torba makulaturowa) upominki o wartości ok. 30-50 zł związane z mobilnością i ekologią dla wszystkich osób, uczestniczących w badaniach, konsultacjach społecznych i przygotowaniu SUMP, w tym przedstawicieli interesariuszy.



Ewentualnie należy dodać opis poczęstunków i sali, jeśli Zamawiający wymaga ich wynajęcie przez Wykonawcę, korzystając ze standardów ogólnie przyjętych w urzędzie.

2. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia



Niniejsza lista wymogów ma charakter rozbudowany, dotyczący SUMP z względnie rozbudowaną metodyką. Wszelkiego rodzaju wymogi (dotyczące wykonawców i osób) odnoszące się do metodyk niewymaganych w ramach danego SUMP bezwzględnie powinny być usunięte, gdyż w przeciwnym razie można się spotkać z zarzutem nadmiernego ograniczania konkurencji.



W ogłoszeniu o zamówienie rekomendujemy wskazanie dostępnego budżetu. Ze względu na fakt, że wykonawcy są zobowiązani dobrać metodykę wykonania projektu do problemów, powinni oni znać również ograniczenia budżetowe, aby nie przekroczyć budżetu próbując Zamawiającemu „zaimponować” rozbudowaną ponad możliwości metodyką, ale z drugiej strony – możliwie wykorzystać dostępny budżet na dokładne badania.

2.1. Sposób przygotowania ofert

Do oferty Wykonawca powinien załączyć dokument „Sposób realizacji SUMP”, zawierający wyraźnie oddzielone elementy podlegające ocenie merytorycznej, tj.:

- opis kontekstu badania w celu dokonania oceny w związku z kryterium „rozumienie podstawowych wyzwań”, w którym Wykonawca dokona autorskiego przeglądu dokumentów strategicznych i na tej podstawie uzupełni listę obszarów i zagadnień, na które odpowiada SUMP;
- opis procesu wypracowania SUMP (w tym OOS), zawierający opis spójnej sekwencji działań prowadzących do wypracowania Głównych Produktów, Produktów Analitycznych, oceny i optymalizacji Rozważanych Działań oraz odpowiedzi na Pytania Operacyjne, w tym powiązanie Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych z metodami badawczymi, a także harmonogram działań wraz z opisem metod i efektów na każdym z etapów;

- szczegółowy opis metodyki przeprowadzania badań, w tym wielkości zastosowanych prób, sposób ich wyboru (w tym kwotowość) i sposób rekrutacji respondentów wraz z uzasadnieniem oraz przyporządkowaniem poszczególnych metod i prób do etapów projektu – tj. etapu Raportu Metodycznego, Raportu Diagnostyczno-Strategicznego i przygotowania Projektu SUMP;
- plan promocji – mający na celu przedstawienie idei zrównoważonej mobilności oraz SUMP, przekonanie do niej interesariuszy i społeczeństwo oraz zachęcający do zaangażowania się w proces przygotowania SUMP, a także popularyzujący treści zawarte w planie **wraz z makietą planu – przynajmniej kartą tytułową i przykładową stroną z tekstem i infografiką.**



W przypadku zamówień o niskiej wartości można zrezygnować z wymogu przestawienia przez wykonawcę makiety planu. Podobnie w przypadku, jeśli Zamawiający posiada spójny system informacji wizualnej – należy wprowadzić wymóg przygotowania planu zgodnie z tym systemem.

2.2. Kryteria oceny ofert



Liczbę i charakter kryteriów oceny ofert należy dostosować w zależności od specyficznych wymogów metodycznych oraz zakresu planu, wielkości budżetu itp. Należy pamiętać o odpowiednim doprecyzowaniu wybranych kryteriów oceny ofert, które powinny być wyraźnie określone w specyfikacji w sposób umożliwiający późniejszą weryfikację prawidłowości oceny ofert i wyboru najkorzystniejszej oferty.

Kryterium 1 - cena – 0-40 pkt.

Kryterium 2 - zrozumienie podstawowych wyzwań stojących przed SUMP – 0-10 pkt.

Komisijnej ocenie podlega: trafność przedstawienia kontekstu strategicznego (lokalnego, krajowego i unijnego) z uwzględnieniem Głównych Produktów, Produktów Analitycznych, Rozważanych Działań, Pytań Operacyjnych, specyfiki Obszaru SUMP i dobrych praktyk w zakresie przygotowywania SUMP (w tym odniesień do literatury krajowej i zagranicznej).

Sposób przyznawania punktów:

10 pkt. – sposób zrozumienia i przedstawienia kontekstu strategicznego jest adekwatny i trafny w kontekście przedstawionych kryteriów, uprawdopodobniając wpisanie projektowanego SUMP w zamierzenia strategiczne JST na Obszarze SUMP oraz dobre praktyki w zakresie przygotowania SUMP.

5 pkt. – sposób zrozumienia i przedstawienia kontekstu strategicznego posiada niewielkie mankamenty w kontekście przedstawionych kryteriów, pozostawiając wątpliwości dotyczące wpisania projektowanego SUMP w zamierzenia strategiczne JST na Obszarze SUMP oraz dobre praktyki w zakresie przygotowania SUMP.

0 pkt. – sposób zrozumienia i przedstawienia kontekstu strategicznego jest błędny w kontekście przedstawionych kryteriów, przez co nie uprawdopodobnia wpisania projektowanego SUMP w zamierzenia strategiczne JST na Obszarze SUMP oraz dobre praktyki w zakresie przygotowania SUMP.

Kryterium 3 – organizacja i metodyka procesu wypracowania SUMP – 0-40 pkt

Komisijnej ocenie podlega: dopasowanie oraz adekwatność zaprezentowanych przez wykonawcę procesu i metodyki wypracowania SUMP do przedstawionych przez zamawiającego Obszarów Strategicznych, Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych, w tym:

- zachowanie spójnego procesu badawczego doprowadzającego do osiągnięcia efektów i pełnego oraz wiarygodnego udzielenia odpowiedzi na Pytania Operacyjne SUMP, a także zintegrowanego wypracowania SUMP i OOS, dzięki wyborowi odpowiedniej metodyki i źródeł danych (w tym efektywnemu rozszerzeniu przedstawionych minimów metodycznych) oraz zaplanowaniu ich w czasie (realny harmonogram),
- zapewnienie w metodyce uwzględnienia wszystkich grup interesariuszy, w tym grup nie zgłaszających się normalnie do konsultacji społecznych, za pomocą odpowiedniego zestawu metod, wybór odpowiednich prób i kryteriów rekrutacji,
- adekwatna wielkość prób badawczych, adekwatne przyporządkowanie metod do etapów przygotowania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego oraz przygotowania Projektu SUMP;
- zakres prowadzonej analizy i optymalizacji efektywności oraz skuteczności poszczególnych postulowanych działań, w tym prognozowania i optymalizacji liczby użytkowników;
- zakres prowadzonej analizy wpływu transportu na środowisko oraz wypracowywania działań jego minimalizacji;
- spójność końcowego efektu z wytycznymi ELTIS, zamieszczonymi na stronie https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf.

Sposób przyznawania punktów:

40 pkt. – Opisany proces badawczy jest w całości spójny w kontekście przedstawionych kryteriów i w sposób niebudzący wątpliwości prowadzi do wypracowania Projektu SUMP z uwzględnieniem wszystkich wskazanych przez Zamawiającego Obszarów Strategicznych, Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych.

25 pkt. – Występują niewielkie niespójności lub inne mankamenty opisu procesu badawczego w kontekście przedstawionych kryteriów, przez co nie udowodniono uwzględnienia lub należytego opracowania pojedynczych, wskazanych przez Zamawiającego Obszarów Strategicznych, Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych, jednak generalnie końcowy efekt będzie spójny i użyteczny z punktu widzenia realizacji polityki zrównoważonej mobilności.

10 pkt. – Występują miejscowe niespójności w opisywanym procesie badawczym w kontekście przedstawionych kryteriów, prowadzące do ryzyka wypracowania Projektu SUMP z nieuwzględnieniem znacznej części wskazanych przez Zamawiającego Obszarów Strategicznych, Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych lub Wykonawca nie uprawdopodobnił, że końcowy efekt będzie spójny i użyteczny z punktu widzenia realizacji polityki zrównoważonej mobilności.

0 pkt. – Opisany proces badawczy zasadniczo jest niespójny w kontekście przedstawionych kryteriów i zarówno nie uprawdopodobnia wypracowania Projektu SUMP z uwzględnieniem wszystkich wskazanych przez Zamawiającego Obszarów Strategicznych, Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i Pytań Operacyjnych, jak że końcowy efekt będzie spójny i użyteczny z punktu widzenia realizacji polityki zrównoważonej mobilności.

Kryterium 4 - plan promocji – 0-10 pkt

Komisyjnej ocenie podlega: spójność przedstawionego planu promocji procesu przygotowania Planu, zapewniającego angażowanie możliwie szerokiej grupy interesariuszy i przekonanie do idei zrównoważonej mobilności, trafność planowanych działań i materiałów reklamowych, zapewnienie kreatywnych upominków dla uczestników konsultacji społecznych, estetyka, czytelność i atrakcyjność zaproponowanej makiety planu.

10 pkt – opisywany plan promocji jest spójny i skuteczny w kontekście przedstawianych kryteriów.

5 pkt – opisywany plan promocji jest zawiera niespójności, jednak zasadniczo uprawdopodobnia skuteczność działań w kontekście przedstawianych kryteriów.

0 pkt - opisywany plan promocji nie do uprawdopodobnia skuteczności działań w kontekście przedstawianych kryteriów.



W razie rezygnacji z wymogu przestawienia przez wykonawcę makiety planu, należy zrezygnować z oceny estetyki, czytelności i atrakcyjności zaproponowanej makiety planu.



Należy podkreślić, że równie ważne, co zdefiniowanie kryteriów jest również uzasadnienie przyznanych ocen – nie powinno ono jedynie streszczać oferty Wykonawcy, lecz precyzyjnie odnosić się do kryteriów i wskazywać na faktyczną podstawę przyznanej oceny tj. opisywać występujące w ofercie mankamenty w kontekście zdefiniowanych kryteriów (a nie innych, niesprecyzowanych wcześniej, chociaż rozsądnych oczekiwań Zamawiającego).

2.3. Warunki podmiotowe

Wykonawca powinien w ciągu ostatnich 5 lat, a jeśli jego okres działalności jest krótszy – to w tym okresie, przygotować co najmniej trzy analizy, dotyczące transportu, z których każda:

- miała wartość przynajmniej [75% planowanego budżetu];

oraz z których:

- przynajmniej dwie zawierały badania jakościowe na próbie przynajmniej 20 osób;
- przynajmniej dwie zawierały badania ilościowe na próbie przynajmniej 250 osób;
- przynajmniej jedna obejmowała konsultacje społeczne;
- przynajmniej dwie dotyczyły również transportu publicznego;
- przynajmniej jedna uwzględniała kwestie interakcji między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym;
- żadna nie była studium wykonalności, Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Analizą kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych w rozumieniu Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.



W przypadku specyficznych, niestosowanych wcześniej szeroko w planowaniu mobilności w Polsce, wymogów metodycznych (np. dotyczących prototypowania, projektowania promocji itp.), lepiej nie uwzględniać ich w wymogach podmiotowych, by nadmiernie nie zawęzić konkurencji – w celu zapewnienia odpowiedniej jakości lepsze jest wówczas wprowadzenie odpowiednich wymogów co do doświadczenia ekspertów.

2.4. Warunki dotyczące zespołu ekspertów

Wykonawca powinien dysponować zespołem składającym się z przynajmniej **pięciu** osób, w tym:

1. Kierownika projektu, który:

- Posiada wykształcenie wyższe techniczne lub ekonomiczne;
- Kierował zespołem, który opracował przynajmniej trzy analizy, dotyczące transportu o wartości [75% planowanego budżetu], w tym:
 - przynajmniej dwie zawierały badania jakościowe na próbie przynajmniej 20 osób,
 - przynajmniej dwie zawierały badania ilościowe na próbie przynajmniej 250 osób,
 - przynajmniej jedna obejmowała przeprowadzenie konsultacji społecznych,
 - przynajmniej dwie dotyczyły również transportu publicznego.

2. Specjalisty ds. planowania transportu, który:

- Posiada wykształcenie wyższe techniczne lub ekonomiczne;
- Jest współautorem co najmniej dwóch dokumentów strategicznych dotyczących transportu publicznego dla obszaru o ludności co najmniej [75% faktycznej ludności];
- Jest współautorem co najmniej dwóch dokumentów operacyjnych dotyczących transportu publicznego dla obszaru o ludności co najmniej [75% faktycznej ludności]; *dokumenty strategiczne i operacyjne wskazane powyżej muszą być inne, niż Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz Analizy kosztów i korzyści związane z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych w rozumieniu Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.*



Wyłączenie powyższych dokumentów wynika z faktu, że nie odpowiadają one merytorycznie SUMP, gdyż nie budują kompleksowej logiki zmiany, lecz analizują jeden, wybrany obszar jakim jest np. odpowiednio kształtowanie sieci transportowej i zmiana źródła napędu pojazdów.

3. Specjalisty ds. planowania przestrzennego, który:

- Posiada wykształcenie wyższe uprawniające do bycia planistą przestrzennym: architektura i urbanistyka, gospodarka przestrzenna, (ew. kierunki pokrewne: architektura krajobrazu, ochrona środowiska, geografia, geoinformacja) lub studia podyplomowe z gospodarki przestrzennej, planowania przestrzennego albo urbanistyki;
- Jest współautorem przynajmniej trzech dokumentów strategicznych lub operacyjnych dotyczących planowania przestrzennego lub rewitalizacji dla obszaru o ludności co najmniej [75% faktycznej ludności].

4. Specjalisty ds. analiz ekonomiczno-finansowych, który:

- Posiada wykształcenie wyższe ekonomiczne.
- Przeprowadził co najmniej 10 analiz kosztów i korzyści projektów dotyczących szeroko rozumianego transportu oraz co najmniej 5 analiz wpływu planowanych zadań na budżety jednostek samorządowych w ramach uchwalonych planów i strategii.

5. Specjalisty ds. modelowania ruchu, który:

- Posiada wykształcenie wyższe techniczne;

- Wykonał co najmniej 5 prognoz ruchu z wykorzystaniem makromodelowania dla obszaru o ludności co najmniej [75% faktycznej ludności] przy wykorzystaniu ogólnomiejskiego lub ogólnoaglomeracyjnego modelu ruchu.
6. Specjaliści ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, który:
 - Posiada wykształcenie wyższe techniczne, przyrodnicze lub z zakresu nauk o Ziemi;
 - Jest współautorem co najmniej czterech strategicznych ocen oddziaływania na środowisko (Prognoz oddziaływania na środowisko) obejmujących swoim zakresem inwestycje transportowe.
 7. Specjaliści ds. badań IDI, który:
 - Posiada wykształcenie wyższe techniczne, ekonomiczne lub psychologiczne;
 - Przeprowadził co najmniej 50 wywiadów IDI dotyczących transportu lub planowania przestrzennego.
 8. Specjaliści ds. badań fokusowych, który:
 - Posiada wykształcenie wyższe ekonomiczne lub psychologiczne;
 - Przeprowadził co najmniej 10 warsztatów fokusowych, w tym co najmniej 3 dotyczące transportu lub planowania przestrzennego.
 9. Specjaliści ds. Service Design, który:
 - Posiada wykształcenie wyższe ekonomiczne lub psychologiczne;
 - Przeprowadził co najmniej 10 warsztatów Service Design, w tym co najmniej 3 dotyczące transportu lub planowania przestrzennego.
 10. Specjaliści ds. Konsultacji Społecznych, który:
 - Posiada wykształcenie wyższe;
 - Przeprowadził co najmniej 10 dni konsultacji społecznych, w tym co najmniej 3 dotyczące transportu lub planowania przestrzennego.

Funkcje o których mowa w punktach powyżej mogą być łączone, jednak każda z pięciu osób w ramach minimalnego zespołu projektowego powinna spełniać wymagania przynajmniej dla jednego ze specjalistów wskazanych powyżej.



W zależności od specyficznych wymogów metodycznych oraz zakresu planu (np. komunikacja rowerowa), należy dodać lub usunąć dodatkowych specjalistów z doświadczeniem w danej metodzie (np. specjalista ds. komunikacji rowerowej).

3. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko a SUMP

3.1. Zarys merytoryczny i proceduralny

Ocena oddziaływania na środowisko (OOŚ) (ang. environmental impact assessment) jest jednym z podstawowych instrumentów prawnych ochrony środowiska, którego ramy zostały nadane na poziomie europejskim. Rozwiązania przyjęte w prawie polskim są wynikiem implementacji dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko. Na gruncie polskim podstawą prawną działania jest Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. (Ustawa ooś).

Zarówno w prawodawstwie polskim, jak i europejskim wyróżniamy dwa rodzaje ocen oddziaływania na środowisko. Są to:

- Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (OOPS), rozumiana jako postępowanie oceniające wpływ konkretnego planowanego przedsięwzięcia lub inwestycji. Dokumentem będącym podsumowaniem procesu jest „Raport oddziaływania na środowisko”. Na procedurę składa się: weryfikacja raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (dostarczonego przez inwestora przedsięwzięcia), uzyskanie wymaganych prawnie opinii i uzgodnień oraz zapewnienie udziału społeczeństwa.
- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SOOŚ), rozumiana jako postępowanie oceniające wpływ projektów planów zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju regionalnego, szeregu projektów innych strategii, planów, programów i polityk na środowisko. Dokumentem będącym podsumowaniem procesu jest „Prognoza oddziaływania na środowisko”. Ocena taka obejmuje uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko, sporządzenie takiej prognozy, uzyskanie odpowiednich opinii i udziału społeczeństwa w tworzeniu dokumentu.



Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej są dokumentami strategiczno-operacyjnymi. W związku z powyższym zaliczane są do grupy dokumentów, dla których właściwą procedurą jest proces „Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko”.



Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko powinna stanowić część zamówienia na realizację Planów zrównoważonej mobilności miejskiej jako jej nierozdzielna część.

Realizacja „Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko” (dalej: SOOŚ) ma na celu zapewnienie bardziej spójnych ram działania poprzez włączenie odpowiednich informacji dotyczących środowiska do procesu podejmowania decyzji na poszczególnych etapach realizacji SUMP. Proces OOŚ ma na celu wnikliwsze przeanalizowanie poszczególnych zależności w procesie sporządzania dokumentu. Jednocześnie pod kątem prawnym, zgodnie z polską linią orzecniczą, „Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko” traktowana jest jako procedura, a nie wyłącznie sporządzenie dokumentu podsumowującego (Orzeczenie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 maja 2011r. sygn. Akt II OSK 339/11). Sąd orzekł, że: „Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko nie jest odrębnym dokumentem a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone dokumenty.” Powiązanie tych dwóch stanowisk – podejścia merytorycznego i administracyjnego pozwala na stwierdzenie, że „Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko” jest to wieloaspektowy sprzężony zwrotnie proces z opracowywanym SUMP, którego wyrazem jest sformalizowana procedura oraz

konieczność sporządzenia dokumentu podsumowującego, jakim jest Prognoza oddziaływania na środowisko oraz podsumowanie procesu SOOŚ.



Aktualnie Plany zrównoważonej mobilności miejskiej nie posiadają ustalonej prawnie procedury realizacji (w tym udziału społeczeństwa w ich tworzeniu). W związku z tym, zaleca się przeprowadzenie Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w celu pełnoprawnego i udokumentowanego uczestnictwa społeczności lokalnej w procesie tworzenia dokumentu. Pozwoli to w przyszłości na uniknięcie zarzutów tworzenia dokumentu bez udziału zainteresowanych stron.



Procedura i proces Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko ma wzmocnić i poprawić jakość procesu programowania i planowania dokumentu.

By lepiej zrozumieć powiązanie zależności merytorycznego dokumentu, jakim jest SUMP oraz logiki SOOŚ, poniżej (por. Tabela 7) przelanizowano przykładowe logiczne powiązania i zależności.

Tabela 7. Przedstawienie zależności pomiędzy procesem sporządzania dokumentu SUMP a procesem SOOŚ. Opracowane na podstawie „Podręcznik do Strategicznych Ocen Oddziaływania na Środowisko dla polityki spójności na lata 2007-2013”.

Proces przygotowania dokumentu SUMP		Proces SOOŚ
Ustalenie ogólnych celów dokumentu programowego	↔	Ustalenie zagadnień, celów i wskaźników ochrony środowiskowa, które należy rozważyć w czasie procesu SOOŚ
↕		↕
Możliwe konsultacje z innymi zainteresowanymi właściwymi organami oraz społeczeństwem (warsztaty z przedstawicielami gmin, mieszkańcami, zbieranie wniosków do dokumentu)	↔	Obowiązkowe konsultacje z organami ochrony środowiska (ustalenie zakresu z organami środowiskowymi). Zalecane konsultacje z zainteresowanym społeczeństwem.
↕		↕
Analiza stanu obecnego, trendów oraz kontekstu rozwoju i mobilności	↔	Ocena obecnej sytuacji i trendów oraz ich możliwych zmian w razie niezrealizowania dokumentu
↕		↕
Zaproponowanie celów i priorytetów rozwojowych związanych z mobilnością	↔	Ocena zaproponowanych celów i priorytetów rozwojowych związanych ze sporządzanym dokumentem
↕		↕
Zaproponowanie działań, analiza scenariuszy i wariantów rozwoju mobilności	↔	Ocena zaproponowanych działań i kwalifikowanych rodzajów działalności Ocena skumulowanych oddziaływań całego dokumentu programowego
↕		↕

Proces przygotowania dokumentu SUMP		Proces SOOŚ
Zaproponowanie kryteriów oceny i systemu monitoringu	↔	Ocena zaproponowanego systemu kryteriów oceny Ocena proponowanego systemu monitoringu
↕		↕
Sporządzenie projektu SUMP i przeprowadzenie konsultacji z interesariuszami kluczowymi i społeczeństwem	↔	Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko i przeprowadzenie konsultacji z interesariuszami kluczowymi i społeczeństwem
↕		↕
Przyjęcie projektu SUMP i poinformowanie społeczeństwa w formie uzasadnienia do uchwały SUMP	↔	Poinformowanie organów ochrony środowiska i społeczeństwa o sposobie uwzględnienia ustaleń SOOŚ

Równoległe prowadzenie procesu przygotowania SUMP i procedury SOOŚ oraz konsultacji społecznych w zakresie finalnego projektu dokumentu czy Prognozy oddziaływania na środowisko będącej podsumowaniem całego procesu, pozwala na łatwiejsze zrozumienie podjętych działań.



W związku z faktem, że nie ma jednej szczegółowej metodyki SUMP (zakres zależy od konkretnego dokumentu SUMP), na etapie zamówienia publicznego nie ma możliwości opis zakresu SOOŚ. Analizy, część diagnostyczna oraz proponowane działania kompensujące wypracowane w ramach SOOŚ, będą odzwierciedleniem zakresu szczegółowości oraz obszaru, dla którego sporządzany jest SUMP. Przedmiotowa konstrukcja pozwala na każdorazowe merytorycznie spójne dostosowanie SOOŚ do opracowanego planu mobilności.

Szczegóły odnoszące się do Planów zrównoważonej mobilności miejskiej w kontekście procedury środowiskowej zostały przedstawione w podrozdziale 3.3. w formie 4 kroków.

3.2. Organy administracyjne i etapy SOOŚ

W procedurze „Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko” właściwość organów administracyjnych, będących organami środowiskowymi w procesie reguluje art. 57 i art. 58 Ustawy ooś, co do zasady są to:

- GDOŚ (Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska) w przypadku dokumentów naczelnych lub centralnych organów administracji rządowej;
- GIS (Główny Inspektor Sanitarny) w przypadku dokumentów opracowywanych i zmienianych przez naczelne i centralne organy administracji rządowej;
- PPIS (Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny) w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin;
- RDOŚ (Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska) w przypadku innych dokumentów;
- PWIS (Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny) w przypadku innych dokumentów.

Zgodnie z przedstawionym podziałem, właściwymi organami środowiskowymi w procedurze Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przy sporządzaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej będzie właściwy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska i właściwy Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny.

Z punktu widzenia procesu oraz poszczególnych działań, w ramach procedury możemy umownie wyszczególnić 6 głównych etapów SOOŚ:

1. Uzgodnienie zakresu prognozy z RDOŚ i PWIS (scoping);
2. Proces analizy, oceny i rozwiązań, sporządzenie Prognozy oddziaływania na środowisko;
3. Zapewnienie udziału społeczeństwa wraz z możliwością składania uwag;
4. Uzyskanie opinii organów środowiskowych oraz uwag ze złożonych wniosków;
5. Dołączenie do projektu „podsumowania” (informacji o wykorzystaniu opinii, udziału społeczeństwa oraz o częstotliwości przeprowadzenia monitoringu realizacji);
6. Przekazanie dokumentu organom opiniującym.

3.3. Elementy procesu SOOŚ a SUMP

By lepiej zrozumieć przebieg procedury i procesu SOOŚ, sporządzono schemat zależności pomiędzy etapami procedury środowiskowej oraz poszczególnymi etapami realizacji SUMP. Schemat został podzielony na 4 główne kroki, będąc z jednej strony podkreśleniem głównych etapów procedury środowiskowej, z drugiej, próbą pokazania zależności z etapami sporządzania dokumentu zrównoważonej mobilności. Przyjęty podział pozwala również w sposób elastyczny na podejście do zamówienia publicznego. Zbieżny jest również z opisem przedmiotu zamówienia i założeniami dotyczącymi poszczególnych etapów zgodnie z metodologią ELTIS, które zalecane są do realizacji w ramach zamówienia publicznego. Całość została przedstawiona na schemacie stanowiącym załącznik graficzny do niniejszego rozdziału.

Schemat – Krok 1

Pierwszym krokiem jest inicjacja działań związanych z realizacją Planu zrównoważonej mobilności miejskiej w formie uchwały właściwego organu realizującego SUMP. Etap ten jest istotny z punktu ścieżki administracyjnej i proceduralnej dla sporządzanego dokumentu. Wspólny jest również z zakresem merytorycznym realizacji SUMP, obejmującym podjęcie uchwały intencyjnej.

Na tym etapie należy poinformować społeczeństwo (minimum obwieszczenie) o rozpoczęciu prac związanych z przystąpieniem do prac nad SUMP. Informacja ta może wpisywać się w działania informacyjno-promocyjne dotyczące sporządzonego planu mobilności miejskiej i powinna obejmować obszar, dla którego sporządzony jest plan mobilności miejskiej.

Schemat – Krok 2

Kolejnym istotnym punktem jest ustalenie zakresu SOOŚ (scoping) dla opracowywanego dokumentu. W praktyce istnieją 2 możliwe scenariusze do zaistnienia:

Scenariusz 1

- Wstępna weryfikacja założeń do opracowanego SUMP wskazuje, że sporządzany dokument obejmuje głównie działania miękkie, brak jest obszarów chronionych oraz brakuje projektów inwestycyjnych lub obejmuje projekty inwestycyjne bazujące na istniejącej infrastrukturze.

- Złożenie wniosku do organów środowiskowych o uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia SOOŚ dla projektu dokumentu ze względu na nieistotne oddziaływanie na środowisko. Wniosek ten powinien zawierać opis dokumentu: zawartość merytoryczna, opis obszaru oraz przesłanki prowadzące do odstąpienia.
Warto również zawrzeć prośbę o ustalenie zakresu i szczegółowości informacji w POŚ, w przypadku braku uzyskania uzgodnienia o odstąpieniu od procedury.
- Po wpłynięciu wniosku organy środowiskowe mogą:
 - ✓ Uzgodnić odstąpienie od przeprowadzenia SOOŚ – skutkuje to brakiem konieczności wnikliwej analizy poszczególnych rozwiązań projektowych podczas sporządzania dokumentu, brakiem konieczności sporządzenia Prognozy oddziaływania na środowisko oraz organizacji konsultacji społecznych. O informacji o odstąpieniu informuje się społeczeństwo bez zbędnej zwłoki (minimum tablica informacyjna i BIP).
 - ✓ Brak uzgodnienia o odstąpieniu od procedury SOOŚ – konieczność przeprowadzenia pełnego procesu SOOŚ dla opracowywanego dokumentu. W przypadku prośby w zakresie ustalenia zakresu SOOŚ i otrzymania odmowy odstąpienia, uzyskanie przez wnioskującego zakresu koniecznego do ujęcia w procedurze.

Scenariusz 2

- Wstępna weryfikacji założeń do opracowanego SUMP wskazuje, że sporządzany dokument obejmuje znaczny obszar terytorialny, w dokumencie mogą być zawarte inwestycje, które będą wpływać na tereny chronione, w tym tereny Natura 2000 oraz duże oddziaływanie na społeczeństwo.
- Wniosek o ustalenie zakresu i szczegółowości SOOŚ oraz informacji POŚ
- Uzyskanie od organów środowiskowych zakresu i szczegółowości procesu SOOŚ oraz wniosków i podsumowań, które mają być zawarte w POŚ.



Ze względu na charakter dokumentu (obszar funkcjonalny, interdyscyplinarność), sporządzenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej będzie objęte procedurą Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Jednakże w przypadku wątpliwości zaleca się złożyć zapytanie do organu środowiskowego o konieczności przeprowadzenia przedmiotowej procedury.

Krok 2, może być wykonywany równoległe z pracami przygotowawczymi w zakresie analizy oraz gromadzenia dokumentów strategicznych i analitycznych niezbędnych do rozpoczęcia realizacji dokumentu.



Krok 2 może zostać połączony z Krokiem 1 lub z Krokiem 3. Zależy to od koncepcji zamówienia publicznego.

Schemat – Krok 3

Etap Analizy

Krok 3, stanowi najważniejszy krok zarówno dla z punktu widzenia procedury środowiskowej oraz realizacji SUMP. Co do zasady składa się z dwóch głównych etapów: części analitycznej (uwarunkowania) oraz części strategiczno-operacyjnej (kierunki).

Przy bliższym spojrzeniu okazuje się, że etap analityczny dokumentu zbieżny jest z częścią analityczną właściwą dla procedury środowiskowej i wzajemnie się uzupełnia. Co więcej logika procedury

środowiskowej pozwala na zadanie i odpowiedź na pytania problemowe w zakresie zgromadzonych informacji. Część analityczna SUMP obejmuje istniejącą sytuację w zakresie mobilności we wszystkich obszarach tematycznych związanych z mobilnością – dotyczy to dokumentów strategicznych, planistycznych, istniejących opracowań komunikacyjnych, analizy obecnych uwarunkowań. Na tym etapie należy również przeanalizować stanowiska interesariuszy w projekcie.

Etap Oceny i Rozwiązań

Etap projektowania - część strategiczna i operacyjna dokumentu wprost powiązana jest z etapami procedury środowiskowej. Dla przykładu można podać analizę możliwych scenariuszy rozwoju mobilności na obszarze sporządzenia SUMP wraz ze wskazaniem optymalnego scenariusza zaakceptowanego przez interesariuszy. Przedstawiony przykład logiki interwencji w celu wypracowania docelowego kierunku działania w dokumencie, wprost pokrywa się z koniecznością analizy scenariuszy (wariantów alternatywnych), które powinny zostać przeanalizowane w procesie SOOŚ. Ze względu na brak podstaw prawnych realizacji SUMP, jest to też kluczowy etap do zajęcia stanowiska przez instytucjonalnych interesariuszy kluczowych w zakresie obszarów, których mogą dotyczyć rozwiązania związane z planowaną mobilnością (np. PKP PLK, GDDKiA, itd.)

Wypracowanie wersji finalnej dokumentu wraz POŚ

Podsumowaniem całości dotychczasowej przeprowadzonej procedury jest stworzenie Prognozy oddziaływania na środowisko, która stanowi podsumowanie dotychczas prowadzonych działań w tym zakresie. Od momentu powstania Prognozy oddziaływania na środowisko w projekcie występują dwa opracowania: SUMP – jako dokument bazowy oraz Prognoza oddziaływania na środowisko jako dokument towarzyszący.

Opiniowanie dokumentu, konsultacje społeczne, uwagi

Posiadając „komplet” materiałów przechodzimy do etapu opiniowania dokumentu oraz całego procesu SOOŚ dotyczącego opiniowania dokumentu z organami środowiskowymi oraz społeczeństwem. Na szczególną uwagę zasługują tutaj konsultacje społeczne, które przyjmują sformalizowaną formę (obwieszczenie) i są adresowane do wszystkich mieszkańców obszaru, którego dotyczy sporządzany dokument.

Podczas opinii organy środowiskowe dokonują oceny trafności przeprowadzonych działań w trakcie sporządzenia dokumentu. Wyłożenie do publicznego wglądu pozwala na złożenie uwag przez interesariuszy (np. mieszkańców). Organ sporządzający dokument po spłynięciu opinii i uwag mieszkańców rozpatruje propozycje w nich zawarte i w razie potrzeby wprowadza do treści dokumentu/ów.

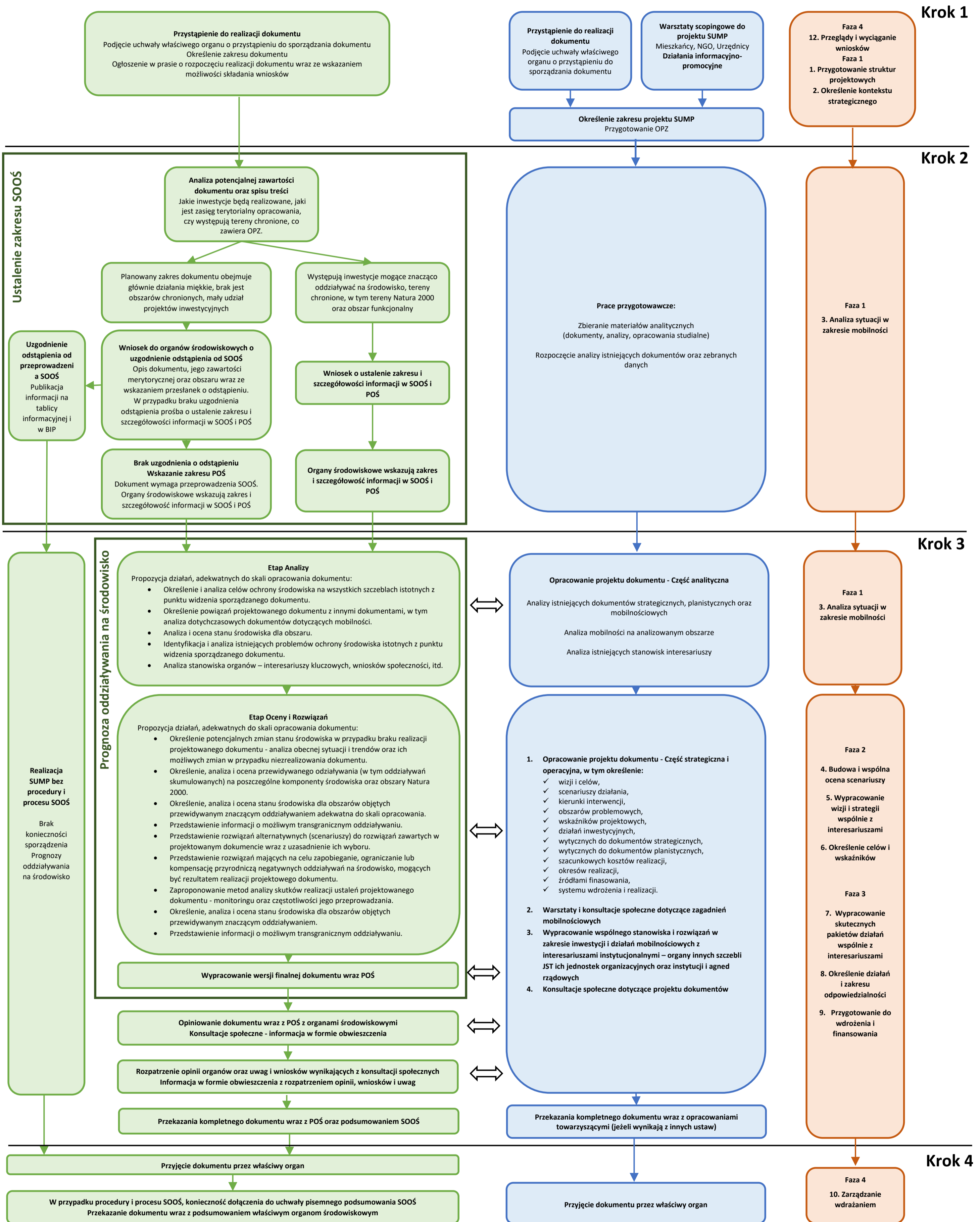


W przypadku negatywnej opinii organu środowiskowego lub dużej ilości uwag z konsultacji społecznych mających znaczący wpływ na treść lub kształt dokumentu, należy dokonać analizy czy istnieje konieczność powtórzenia któregoś ze wcześniejszych etapów procedury środowiskowej. Warto o tym pamiętać opisując zakres zamówienia publicznego.

Całość działań kończy się przekazaniem końcowej zaakceptowanej wersji dokumentu, do której dołączone jest podsumowanie przeprowadzenia procesu Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, celem przyjęcia przez właściwy organ.

Schemat – Krok 4

W tym kroku dochodzi do formalnego przyjęcia dokumentu przez właściwy organ wraz z podsumowaniem przeprowadzonej procedury środowiskowej. Istotnym jest przekazanie przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem SOOŚ właściwym organom środowiskowym.



¹ Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second Edition. Rupprecht Consult, Cologne 2019