

## 1. Opis przedmiotu zamówienia

1. Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Warszawa Zachód” (SUMP Warszawa Zachód), wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją.
2. Opracowanie dotyczy będzie obszaru (zwanego dalej - Obszarem SUMP), w skład którego wchodzi łącznie 7 gmin, działających w ramach porozumienia zawartego dla obszaru Warszawa Zachód:
  - Gmina Łomianki (partner wiodący)
  - Gmina Czosnów
  - Gmina Izabelin
  - Gmina Jabłonna
  - Gmina Nowy Dwór Mazowiecki
  - Gmina Stare Babice
  - Gmina Zakroczym
3. Komórką w strukturze organizacyjnej Zamawiającego, która bezpośrednio nadzoruje realizację SUMP Warszawa Zachód wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją przez Wykonawcę jest Referat Funduszy Zewnętrznych wraz z zespołem roboczym zgodnie z zarządzeniem pani Burmistrz.
4. Zamawiający realizuje zadanie działając w ramach współpracy międzygminnej, tj. na podstawie Porozumienia w sprawie wspólnej realizacji zadania publicznego pn. „Sporządzenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej obszaru funkcjonalnego Warszawa Zachód (SUMP)”.
5. Wykonawca SUMP obszaru Warszawa Zachód zobowiązany jest do współpracy z Wykonawcą SUMP dla Metropolii Warszawskiej (Region Warszawski Stołeczny) m.in. w zakresie uzgodnień elementów dotyczących obszaru Warszawa Zachód oraz uczestnictwa w pracach nad SUMP Metropolii Warszawskiej jako istotny interesariusz projektu.

### 1.1. Merytoryczne zasady realizacji zamówienia

1. 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.
2. 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.
3. SUMP ma obejmować kompleksowo wszystkie formy przemieszczania ludzi i towarów oraz interakcje między mobilnością i zagospodarowaniem przestrzennym. Powinien w sposób

kompleksowy uwzględniać kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne, budując kompleksową logikę zmian – a nie tylko planując rozwój infrastruktury.

4. SUMP ma przyczyniać się 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 muszą być oceniane przez pryzmat ich wpływu na środowisko, klimat i ludzi, a także możliwości wzbudzenia niepożądanego dodatkowego ruchu drogowego.
5. Opracowanie dokumentu musi uwzględniać zarówno proces konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami (w szczególności mieszkańcami samorządów wchodzących w skład obszaru Warszawa Zachód) na każdym etapie procesu wdrażania oraz badań (jakościowych i ilościowych) przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na reprezentatywnych próbach użytkowników lub próbach celowych (np. osoby korzystające naprzemiennie z samochodów i transportu publicznego, osoby z niepełnosprawnością itp.).
6. Rekomendowane działania powinny wynikać z definicji i oceny scenariuszy(etap 4 procesu SUMP).
7. Plan powinien zawierać jasne cele strategiczne w perspektywie 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.
8. Plan powinien zoperacjonalizować cele w perspektywie do 2030 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.
9. 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).
10. 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 kolizji, osób rannych, ofiar śmiertelnych na obszarze) ze wskazaniem początkowych, docelowych oraz ustalonych w perspektywie 2030 r. wartości wskaźników.
11. System monitoringu powinien być zintegrowany z wytyczonymi w toku przygotowania SUMP celami, czyli w szczególności pokrywać wszystkie cele. 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.

12. Plan powinien uwzględniać kwestie projektowania uniwersalnego uwzględniającego wszystkie grupy odbiorców, w tym perspektywę osób z ograniczoną mobilnością.
13. Plan powinien uwzględniać specyfikę wszystkich samorządów objętych obszarem geograficznym.
14. 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. (Dokument główny przystępny, załączniki specjalistyczne)
15. 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 w toku przygotowania ofert.**

16. 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-guidelines-2019_mediumres.pdf), [https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex\\_final\\_highres\\_0.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](https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podglad_v1.pdf).

zwanymi dalej łącznie „Wytycznymi UE”.

17. 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](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.

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

- Krajowej Polityce Miejskiej,
- Krajowej strategii rozwoju zrównoważonego transportu,
- innych dokumentach szczebla unijnego, krajowego i wojewódzkiego.

19. Plan powinien przeanalizować zapisy następujących dokumentów lokalnych, w szczególności:

- Uchwalonych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- uchwalonych strategii rozwoju gmin, strategii rozwoju powiatu warszawskiego zachodniego oraz strategii zintegrowanych inwestycji terytorialnych;
- planów gospodarki niskoemisyjnej;
- programów ochrony środowiska;
- lokalnych programów rewitalizacji;
- Plan Zrównoważonej Mobilności dla Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego;
- Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gminy Izabelin;
- Koncepcja budowy ulicy Warszawskiej Bis – gmina Izabelin;
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem PTZ organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi;
- Koncepcji przebiegu trasy tramwajowej przez teren gminy Łomianki;
- Koncepcji wybudowania buspasa na Drodze Krajowej nr 7 pomiędzy Łomiankami a Warszawą w ciągu ulic Kolejowej i Pułkowej;
- Koncepcji organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulicy Brukowej z Drogą Krajową nr 7 przy założeniu wyznaczenia wydzielonego pasa ruchu dla autobusów;
- wszystkich innych pozostałych wskazanych i wymaganych przez Zamawiającego.

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 (wytyczne do zmian dokumentów).

20. Plan będzie realizowany w bezpośredniej współpracy z następującymi interesariuszami (uwzględnianymi obowiązkowo w badaniach jakościowych lub konsultacjach społecznych):

- Przedstawicielami Łomianek oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład porozumienia, przedstawicielami jednostek pomocniczych, gmin i powiatów ościennych, samorządu województwa, itp.;
- przedstawicielami jednostek zależnych/ podległych / wydziałów partnerów porozumienia Warszawa Zachód, spółek samorządowych itp., w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;

- przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego (miejskiego, podmiejskiego, międzymiastowego) i zarządców infrastruktury (np. GDDKiA, PKP PLK, zarząd dróg wojewódzkich, kolejni przewoźnicy regionalni),
- przedstawicielami stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad sołeckich, rad seniorów, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych itp.;
- przedstawicielami szkół, liceów, techników, szkół zawodowych oraz szkół wyższych;
- przedstawicielami firm, pracodawców lub obszarów, w szczególności zatrudniających ponad 100 pracowników;
- przedstawicielami deweloperów powierzchni mieszkaniowo-usługowych oraz powierzchni przemysłowych;
- przedstawicielami mieszkańców.

## 1.2. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia

1. 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 lub w miarę potrzeb. Wykonawca powinien ponadto służyć pomocą gminom obszaru funkcjonalnego Warszawa Zachód w procesie uchwalania Planu przez odpowiednie organy, w tym wprowadzać poprawki zgodnie z oczekiwaniami tych organów.
2. Zamawiający zastrzega sobie prawo do dowolnych zmian w kwestionariuszach, scenariuszach oraz kryteriach rekrutacji respondentów niezbędnych na etapie badań wymaganych w procesie przygotowania Planu.
3. 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, z wyjątkiem kosztów wskazanych poniżej.
4. Zamawiający zapewnia nieodpłatne przekazanie danych będących w jego dyspozycji, wydanie listu uwierzytelniającego dla Wykonawcy w celu pozyskiwania danych oraz w uzasadnionych przypadkach pozyskanie danych od innych organów publicznych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (jeśli pozyskanie danych byłoby dla Wykonawcy niemożliwe prawnie lub wiązało się ze znacznymi opłatami na rzecz udostępniających organów publicznych, zaś dla Zamawiającego jest bezpłatne). Ponadto udostępni pomieszczenia 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 wraz z rozklejeniem / umieszczeniem, przy czym wykonanie druku plakatów i innych materiałów oraz ich dostarczenie we wskazane miejsce odbywa się na koszt Wykonawcy.
5. 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

1. Na obszarze funkcjonalnym Warszawa Zachód, w celu określenia zakresu merytorycznego zamówienia, przeprowadzono serię warsztatów dla mieszkańców oraz partnerów porozumienia, z których wynika, że priorytetowe obszary SUMP stanowić powinny kolejno według ważności:
  - określenie modelu współpracy pomiędzy członkami obszaru Warszawa Zachód w zakresie mobilności, w szczególności z uwzględnieniem planowania przestrzennego, uwzględniającej różne poziomy potrzeb i interesów,
  - komunikację zbiorową dla całego obszaru, obejmującą komunikację autobusową, punkty przesiadkowe wraz z parkingami P&R oraz analizę potencjału wdrożenia komunikacji szynowej,
  - spójny układ drogowy i sieci rowerowej, standardy kształtowania dróg gminnych ze szczególnym uwzględnieniem uspokojenia ruchu,
  - digitalizację rozwiązań oraz dialog z mieszkańcami Obszaru.
2. Wynikające z przeprowadzonych przez Zamawiającego analiz Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne procesu przygotowania SUMP zawiera Tabela 1.
3. 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).
4. 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.
5. 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.
6. Nie jest to pełna lista celów i środków SUMP, gdyż ze względu na Wytyczne UE SUMP powinien zawierać również inne obszary (wszelkie obszary wynikające z Wytycznych były uwzględniane w warsztatach), są to jednak obszary priorytetowe, na które w metodyce powinien być położony główny nacisk.
7. 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 prędkości przygotowania Planu.

8. 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 Warszawą Zachód, lecz poszukiwać przede wszystkim analogii w obszarach o podobnej strukturze i liczbie ludności.
9. Pytania Operacyjne SUMP stanowią 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.

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	Pytania Operacyjne
1. Współpraca członków obszaru Warszawa Zachód w zakresie mobilności, w szczególności z uwzględnieniem planowania przestrzennego	<p>Współpraca pomiędzy członkami Obszaru Warszawa Zachód w zakresie całości rozwiązań związanych ze zrównoważoną mobilnością:</p> <p>(1) określenie formy prawnej i finansowej,</p> <p>(2) opracowywanie rozwiązań, ich akceptacja i wdrażania,</p> <p>(3) koordynacja współpracy z Warszawą oraz innymi instytucjami, w tym w zakresie pozyskiwania funduszy i standardów objektywizacji rozwiązań,</p> <p>(4) koordynacja komunikacji,</p> <p>(5) dzielenie się wiedzą i doświadczeniami,</p> <p>(6) opracowywanie usług / rozwiązań ponadgminnych zmniejszających popyt na transport</p> <p>Model współpracy w zakresie planowania przestrzennego uwzględniający różne poziomy potrzeb i interesów (lokalne vs. centralne), w szczególności:</p> <p>(1) międzyinstytucjonalne - sposób uzgadniania kierunku działań i sposobu podejmowania decyzji,</p> <p>(2) procesowe podejście / forma konsultacji i dialogu/promocji społecznych (edukacja, zarządzanie konfliktami, zapewnienie wpływu mieszkańców na okolicę),</p> <p>(3) określenie 'pewnych' i 'niewiadomych' rozwiązań</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 planowanie przestrzenne, zarządzanie drogami i przewozami)</p> <p>Wypracowanie kilku wariantów rozwoju formy organizacyjnej organizatorów transportu publicznego w perspektywie dekady dla obszaru i przekonanie interesariuszy do zawarcia lub rozszerzenia porozumień dotyczących wspólnego</p>	<p>Inwentaryzacja istniejących rozwiązań w zakresie współpracy w obrębie obszaru oraz dobrych praktyk z całej Polski</p> <p>Analiza prawna i finansowa pod kątem tworzenia na obszarze funkcjonalnym struktur zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym</p> <p>Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy, wraz ze wsparciem facylitacyjnym i eksperckim procesem dialogu między członkami porozumienia</p>	<p>Jak powinno zarządzać się transportem publicznym, ruchem rowerowymi i drogami na obszarze Warszawy Zachód?</p> <p>Czy powinno się wyodrębnić struktury dla każdego rodzaju mobilności czy zasadnym jest wskazanie jednej całościowej?</p> <p>Jakie podmioty powinny wchodzić w struktury zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym w obszarze analizy?</p> <p>Jakie kompetencje powinny mieć te struktury i jak powinny być finansowane?</p> <p>Jaki powinien być plan alternatywny dla wdrożenia struktur zarządzania?</p> <p>W jaki sposób do podejmowanych działań angażowani powinni być eksperci?</p>

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
	zaplanowanych dla obszaru, (4) zabezpieczenie charakteru lokalnego i terenów zielonych	zarządzania transportem publicznym  Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do stworzenia systemu koordynacji planowania przestrzennego		
<b>2. Komunikacja zbiorowa dla całego obszaru</b>	<p>Obszarowa komunikacja zbiorowa:</p> <p>(1) układ połączeń łączący poszczególne gminy i Młociny/Lazurową - analiza struktury, w tym system przesiadkowy i linie tranzytowe, (2) współpraca na obszarze i z warszawskim organizatorem transportu, (3) niezawodność i przewidywalność, (4) optymalizacja czasów przejazdu (elementy priorytetyzujące - buspasy, sygnalizacja świetlna), (5) promocja korzystania z komunikacji publicznej, (6) wspólny bilet (taryfa biletowa); oferta biletów rocznych; (7) opracowanie mechanizmu zależności między napełnieniem autobusów, a wysokością dopłat od gmin na rzecz ZTM, (8) model prowadzenia rozmów z ZTM Warszawa, np. w zakresie uzgodnień połączeń przebiegających przez więcej niż jedną gminę.</p> <p>Punkty przesiadkowe z parkingami P&amp;R/rowerowymi/motorami: (1) obszarowa analiza lokalizacji parkingów / punktów przesiadkowych i ich pojemności oraz potencjału na dodatkowe usługi i drobną infrastrukturę, (2) zapewnienie połączeń komunikacji zbiorowej, (3) infrastruktura przyjazna dla pieszych i rowerzystów, (4) wygodna przesiadka</p>	<p>Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, 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 pojemności dostosowanej do wielkości gmin oraz sieci dróg lokalnych i in.) w zakresie połączeń międzygminnych oraz z Warszawą</p> <p>Optymalizacja modelu funkcjonowania transportu z uwzględnieniem możliwości integracji przewozów szkolnych z ogólnodostępnymi, powołania związku międzygminnego, 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</p>	<p>Inwentaryzacja sieci transportu publicznego oraz zamkniętych przewozów szkolnych i pracowniczych</p> <p>Inwentaryzacja i badanie stanu obecnego i przyszłych potrzeb w zakresie dojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz większych zakładów pracy</p> <p>Analiza możliwości prawnych i technicznych wprowadzenia transportu na życzenie</p> <p>Analiza skuteczności dotychczasowych inwestycji</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 car sharing, UTO sharing) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych</p> <p>Finalna analiza potrzeby i kosztów związanych (finansowych, społecznych, środowiskowych, chłonności urbanistycznej) potencjalnego wdrożenia komunikacji szynowej + analiza form współpracy/partnerstwa</p>	<p>Jaki jest optymalny sposób organizacji transportu publicznego na terenie Warszawy Zachód?</p> <p>Jaki powinien być zakres komunikacji miejskiej, a jaki międzygminnej?</p> <p>Gdzie obecnie na terenie Warszawy Zachód występują „białe plamy” komunikacyjne” – tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej (proporcjonalnie do ich liczby mieszkańców), w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy?</p> <p>Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi?</p> <p>Jak pozyskiwać zewnętrzne źródła finansowania aglomeracyjnego transportu publicznego (FRPA, dopłaty do ulg ustawowych)?</p> <p>Jakie są obecne nakłady gmin na organizację transportu przez samorządy na terenie Warszawy</p>



Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
		szczegółowości: 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  Wypracowanie stanowiska do negocjacji z ZTM Warszawa	(w tym w oparciu również o istniejące już analizy)  Wskazanie obszarów, do których komunikacja autobusowa nie może dotrzeć ze względu na infrastrukturę drogową	Zachód (w tym na przewozy szkolne)?  Na jakich obszarach optymalnym rozwiązaniem będzie transport na życzenie i czy powinien on być wykonywany jako publiczny transport zbiorowy, czy przewozy okazjonalne?
<b>3. Spójny układ drogowy</b>	Kanalizacja i wyprowadzanie ruchu z centrów gmin, skuteczna hierarchizacja dróg, poprzez wsparcie budowy obwodnic, rezerwację miejsca pod nowe ciągi komunikacyjne, kameralizację i dostosowanie do potrzeb pieszych i rowerzystów istniejących ciągów w obszarach zurbanizowanych	Ustalenie sieci dróg rozprowadzających na terenie obszaru Warszawa Zachód  Weryfikacja potrzeby realizacji obwodnic  Wskazanie kierunków przebudowy „czarnych punktów”, w tym kierunków i sposobu kameralizacji sieci drogowej (np. objęcie strefą tempo 30, strefą zamieszkania, zawężanie pasów ruchu i ulic), odpowiednio względem hierarchizacji dróg	Analiza barier, potencjału i formy współpracy terytorialnej na rzecz spójności układu drogowego z uwzględnieniem istniejących WPI (DK7/S7, drogi wojewódzkie i powiatowe oraz lokalne) - uelastycznienie podejścia do planowania i koordynacja planów  Analiza zapisów zastanych dokumentów i ich zgodności z celami SUMP, analiza zagrożeń wynikających z aktualnych dokumentów planistycznych, często nastawionych na dominację indywidualnego transportu samochodowego  Identyfikacja miejsc, w których transport drogowy nadmiernie oddziałuje na mieszkańców  Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych	W których miejscach potrzeba jest realizacji obwodnic i dróg, a w których korytarzach należy z budowy zrezygnować?  Gdzie powinny być perspektywnie zarezerwowane ciągi przesiadkowe?  Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic i w jaki sposób robić to nie powodując konfliktów społecznych?  Jak zareagować na prognozowany wzrost ruchu na obszarze Warszawa Zachód?
<b>4. Digitalizacja rozwiązań</b>	Opracowanie skonsolidowanego zdigitalizowanego środowiska, zapewniającego dostęp do różnych usług/urzędów on-line	Identyfikacja kluczowych zmian w cechach usług oferowanych przez urzędy	Analiza zasadności opracowania rozwiązań integrujących: (1) wspólne rozkłady jazdy i połączenia, mapa ścieżek rowerowych, dostępność miejsc parkingowych (zaplanowanie trasy od A do Z),	Jak zapewnić zintegrowane usługi online na terenie obszaru Warszawa Zachód?

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
			(2) usługi on-line w urzędach - bariery, korzyści zarówno na etapie planowania, jak i bieżącej obsługi/korzystania	
<b>5. Dialog z mieszkańcami</b>	<p>Wyznaczenie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami w obszarze zrównoważonej mobilności,</p> <p>Utworzenie forum debaty na temat mobilności - wymiany argumentów, informacji, opinii, a jednocześnie wzajemne wsparcie w dążeniu do celów SUMP; dzielenie się pozytywnymi doświadczeniami jako narzędziem promocji.</p>	<p>Wypracowanie wzorców i narzędzi rozwiązań (przeciwdziałanie fakenews i hate), zwiększenie udziału argumentacji merytorycznej, inkluzywność komunikacji</p>	<p>Analiza metod i narzędzi zapewniania partycypacji społecznej w kontekście obszaru Warszawy Zachód</p>	<p>Jak zapewnić partycypację społeczną mieszkańców w obszarze zrównoważonej mobilności?</p>
<b>6. Spójna sieć rowerowa</b>	<p>Spójny układ docelowy ścieżek rowerowych dla całego obszaru:</p> <p>(1) współpraca i prawne aspekty prowadzenia ścieżek przez tereny zielone / KPN,</p> <p>(2) zmiana zachowań mieszkańców - edukacja od małego i akcje promocyjne,</p> <p>(3) wspólna identyfikacja i nawigacja dla całego obszaru,</p> <p>(4) połączenie z komunikacją publiczną (wiaty, dojazdy, oznaczenia)</p> <p>Działania na rzecz utworzenia funkcjonalnych połączeń między OF Warszawa Zachód a Warszawą, z końcowymi stacjami metra na czele.</p>	<p>Wskazanie lokalizacji głównych ciągów rowerowych</p> <p>Zapewnienie spójności sieci tras rowerowych i ich hierarchizacja.</p> <p>Wskazanie połączeń między gminami, ich funkcji i postulowanego standardu (infrastruktura wydzielona i "niewidzialna", trasy poza układem drogowym) oraz niezbędnej infrastruktury punktowej (przejazdy, parkingi)."</p>	<p>Analiza potoków ruchu rowerowego i celów podróży (zarówno ruch codzienny, jak i rekreacyjny)</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 stref i ciągów nieprzyjaznych pieszym oraz rowerzystom</p>	<p>Jak skoordynować własne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, tak by stanowiły one spójną całość?</p> <p>Jak przekonać władze Warszawy do zbudowania tras rowerowych dochodzących do granicy OF Warszawa Zachód?</p>
<b>7. Inne działania</b>	<p>Określenie polityki parkingowej dla obszaru Warszawy Zachód</p> <p>Wprowadzenie carsharingu</p> <p>Optymalizacja transportu towarowego, w szczególności w zakresie centrów logistycznych</p>	<p>Badanie lokalizacji i pożądanej pojemności miejsc parkingowych</p> <p>Ocena zasadności wsparcia usług carsharingu</p> <p>Wskazanie ciągów dróg przeznaczonych na ruch towarowy poza obszarami gęstej zabudowy mieszkaniowej</p>	<p>Analiza barier, potencjału i formy współpracy terytorialnej na rzecz polityki parkingowej z uwzględnieniem potrzeb grup mieszkańców, funkcji parkingów i dostępności miejsc dla mieszkańców / spoza obszaru</p> <p>Analiza wprowadzenia i promowania rozwiązań carsharingowych</p> <p>Analiza możliwości krzyżowego partnerstwa w zakresie optymalizacji przewozu towarów, w szczególności dla centrów logistycznych</p>	<p>Jaka powinna być polityka parkingowa na obszarze Warszawy Zachód?</p> <p>Czy na terenie obszaru występuje potrzeba wprowadzania usług carsharingu?</p> <p>W jaki sposób można zoptymalizować przewóz towarów do centrów logistycznych?</p>

#### 1.4. Proces, raporty i harmonogram ich dostarczenia

Proces realizacji zamówienia powinien być oparty o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja<sup>1</sup> (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 2.

Ze względu na skalę opracowania oraz zakresu dokumentu przedmiotowy projekt SUMP będzie objęty Procedurą Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko - szczegóły rozdział 1.8.

Tabela 2. 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		
<b>Kamień milowy – oceniona skuteczność poprzedniego SUMP</b>		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		
<b>Kamień milowy – analiza głównych problemów i możliwości</b>		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji		

<sup>1</sup>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](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	
<b>Kamień milowy – ustalona wizja, cele i wskaźniki do osiągnięcia</b>			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				
<b>Kamień milowy – przyjęcie SUMP</b>				
10. Zarządzanie wdrażaniem			Przygotowanie systemu	
11. Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja			Przygotowanie systemu	
12. Przeglądy i wyciąganie wniosków			Przygotowanie systemu	

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

Raport Metodyczny – przedstawiany w terminie 21 dni od daty zawarcia 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 3 miesięcy od daty zawarcia 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:
    - przygotowanie założeń do Analizy SWOT;
    - wykonanie Analizy 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) gotowy do uchwalania/ przyjęcia przez właściwy organ, przedstawiany w terminie 10 miesięcy od daty zawarcia umowy wraz z Prognozą oceny oddziaływania na środowisko (z uwzględnieniem konsultacji społecznych - patrz rozdział 1.8), za który po odbiorze bez uwag otrzyma 45% zaoferowanego wynagrodzenia. Ponadto przekazane materiały powinny spełniać następujące wymagania:

- 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.
- W załącznikach SUMP powinien zawierać streszczenie z podziałem na obszary problemowe wraz z wytycznymi dla poszczególnych dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych sporządzonych na obszarze porozumienia Warszawa Zachód.

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 projektu SUMP bez uwag – Wykonawca otrzyma pozostałą część wynagrodzenia.

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.

## 1.5. Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne

Powiązanie Głównych Produktów badania i zastosowanych metodyk zawiera Tabela 3. Podana metodyka ma charakter minimalny i może zostać przez Wykonawcę rozszerzona.

*Tabela 3. Określenie minimalnej metodyki wykonania przykładowych Głównych Produktów, Produktów Analitycznych i odpowiedzi na przykładowe Pytania Operacyjne w poszczególnych obszarach strategicznych*

<b>Obszar Strategiczny</b>	<b>Minimalna metodyka</b>
<b>1. Współpraca członków obszaru Warszawa Zachód w zakresie mobilności, w szczególności z uwzględnieniem planowania przestrzennego</b>	Analizy danych zastanych Analizy prawne Konsultacje społeczne (w tym z udziałem kluczowych interesariuszy)
<b>2. Komunikacja zbiorowa dla całego obszaru</b>	Analizy danych zastanych Analizy geoprzestrzenne Analizy prawne Badania ilościowe Badania jakościowe Konsultacje społeczne Wywiady indywidualne
<b>3. Spójny układ drogowy</b>	Analizy środowiskowe Analizy geoprzestrzenne Badania ilościowe Badania jakościowe Analizy geoprzestrzenne Konsultacje społeczne (w tym z udziałem kluczowych interesariuszy)
<b>4. Digitalizacja rozwiązań</b>	Analizy danych zastanych Badania ilościowe Badania jakościowe Konsultacje społeczne (w tym z udziałem kluczowych interesariuszy)
<b>5. Dialog z mieszkańcami</b>	Analizy danych zastanych Badania jakościowe Konsultacje społeczne (w tym z udziałem kluczowych interesariuszy)

<b>Obszar Strategiczny</b>	<b>Minimalna metodyka</b>
<b>6. Spójna sieć rowerowa</b>	Analizy geoprzestrzenne Badania ilościowe Badania jakościowe Konsultacje społeczne
<b>7. Inne działania</b>	Analizy danych zastanych Analizy geoprzestrzenne Analizy prawne Badania ilościowe Badania jakościowe Konsultacje społeczne Wywiady indywidualne

### 1.6. Szczegółowa specyfikacja metodyk

Minimalną metodykę badania zawiera Tabela 4.

Przeprowadzając wszelkiego rodzaju badania i analizy Wykonawca zobowiązany jest:

- nie przeprowadzać badań w okresach nietypowych (wakacje, długie weekendy, święta itp.), jeśli nie jest to uzasadnione specyfiką danego badania;
- w zależności przekazać Zamawiającemu dokumentację badań ilościowych w formie plików formatu MS Excel lub csv;
- w przypadku realizacji badań, inwentaryzacji kluczowych ustaleń dokumentów planistycznych i strategicznych, inwentaryzacji w terenie i analiz przestrzennych sporządzić je w GIS (minimum format .shp);
- 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.

Wykonawca może zaproponować do akceptacji Zamawiającego (w tym w ofercie) inny podział grup badań jakościowych, sposób rekrutacji respondentów itp., zaś Zamawiający może, lecz nie musi taką propozycję przyjąć.

W okresie epidemii, zagrożenia epidemicznego i tym podobnych uzasadnionych przypadkach badania jakościowe mogą być realizowane przy użyciu komunikacji zdalnej, po wcześniejszej akceptacji Zamawiającego. Zapewnienie środków komunikacji zdalnej leży po stronie Wykonawcy – uczestnicy nie powinni być przy tym zobowiązani do instalacji jakiegokolwiek oprogramowania.



W ramach badań jakościowych i konsultacji społecznych, konieczne jest uwzględnienie wszystkich, wskazanych w części **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** interesariuszy.

Wszelka wykonana w ramach projektu dokumentacja geoprzestrzenna powinna być przedstawiona w formie wydruków oraz plików źródłowych w GIS (kompozycja wydruku). Ilekroć w niniejszym dokumencie mowa jest o GIS, należy przez to rozumieć pliki .shp lub bazy danych (.gdb, .mdb) czy GeoJSON., możliwe do edycji w aktualnych wersjach programów takich jak np.: QGIS, ArcGIS lub równoważnym.

Tabela 4. Szczegółowa specyfikacja metodyk badań i analiz w procesie opracowania SUMP

<b>Analiza danych zastanych</b>	Analiza dokumentów wskazanych w części 1.1
<b>Badania jakościowe</b>	<p>Cykl grup fokusowych lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 6-8 osób, łącznie 7 grup) – 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), 2 grupy z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) (3-4 osoby) i zwykłymi mieszkańcami (3-4 osoby), 2 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.</p> <p>Wywiady IDI z 30 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>
<b>Konsultacje społeczne</b>	<p>Trzy fazy konsultacji społecznych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. warsztat diagnostyczny (przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego),</li> <li>2. warsztat nad rozwiązaniami,</li> <li>3. prezentacja i dyskusja planu</li> </ol> <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, przyjmując 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 przybierają formę sformalizowaną i dotyczą wszystkich mieszkańców, których dotyczy obszar opracowania. Przeprowadzone są po sporządzeniu kompletnego dokumentu wraz z</p>

	<p>Prognozą oddziaływania na środowisko. Szczegóły zostały przedstawione w rozdziale 3.</p>
	<p>Dwie fazy warsztatów dla członków porozumienia Warszawa Zachód:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. warsztat nad rozwiązaniami (po zakończeniu fazy diagnostycznej i wypracowaniu rozwiązań),</li> <li>2. prezentacja i dyskusja planu</li> </ol> <p>każde spotkanie po 3 godziny dla min. 30 osób, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 10 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.</p>
<p><b>Badania ilościowe</b></p>	<p>Dwukrotne badanie mixed-mode (CAWI i wywiady telefoniczne) na próbie co najmniej 700 osób obszaru Warszawa Zachód (na etapie przygotowania raportu Diagnostyczno-Strategicznego).</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 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 równolegle, 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>Badanie przemieszczeń mieszkańców na terenie obszaru Warszawa Zachód na bazie informacji z kart SIM (tj. podróże wewnętrzne, dojazdowe, wjazdowe i tranzyt). Badania te należy sporządzić na podstawie zaktualizowanego modelu obszaru metropolitalnego m. st. Warszawy, odwołujących się do danych posiadanych przez m.st. Warszawa i nie starszych niż z 2019 roku, bazujących na danych z kart SIM. Analogicznie do badań ankietowych, należy zachować zasadę proporcjonalności podziału próby. Przetworzenie danych powinno obejmować typowy dzień roboczy (tj. dzień z okresu wtorek-czwartek w tygodniu nie zawierającym dnia świątecznego) uzgodniony z Zamawiającym.</p> <p>Uzyskane dane powinny obejmować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• potencjały ruchotwórcze w postaci liczby kart SIM i liczby podróży z rozróżnieniem użytkowników, którzy w ogóle nie wykonywali podróży lub wykonywali podróże wewnątrz rejonów; którzy odbywali podróże poza granice rejonów komunikacyjnych w których podróże zostały rozpoczęte oraz którzy zakończyli podróże w poszczególnych rejonach komunikacyjnych,</li> <li>• macierze podróży/przemieszczeń kart SIM dla poszczególnych godzin</li> </ul>

	<p>odbywanych pomiędzy wszystkimi rejonami komunikacyjnymi, z informacją o średniej liczbie aktywnych urządzeń,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• macierze podróży/przemieszczeń kart SIM zewnętrznych,</li> </ul> <p>współczynniki przeliczeniowe, służące do przeliczenia przetworzonych danych na całą populację osób, które wykonywały podróże w analizowanym obszarze.</p>
<b>Analizy środowiskowe</b>	<p>Wykonanie części analitycznej, oceny i rozwiązań – analiza komponentów środowiska przyrodniczego, kulturowego oraz wpływu przyjętych poszczególnych rozwiązań i 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 późniejszymi zmianami. Szczegóły zostały przedstawione w rozdziale 1.8.</p>
<b>Analizy GIS (geoprzestrzenne)</b>	<p>Wykonanie analiz obejmujących minimalną inwentaryzację w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami;</li> <li>• dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem w GIS, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami;</li> <li>• 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 GIS, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych zmianami;</li> <li>• pozostałych dotychczasowych i planowanych w dokumentach strategicznych (np. Strategia Rozwoju Gminy) inwestycji związanych z mobilnością na terenie objętym planem;</li> <li>• powiązań dotychczasowych i planowanych inwestycji mobilnościowych z zagospodarowaniem przestrzennym terenów leżących w obszarze oddziaływania przedmiotowych inwestycji lub zamierzeń;</li> <li>• analizą zagospodarowania przestrzennego w zakresie możliwości zainwestowania (chłonności) istniejących niezagospodarowanych terenów (lub możliwych do zagospodarowania) na terenach uzbrojonych.</li> </ul>
<b>Analizy prawne</b>	<p>Analizy prawne na potrzeby określenia prawnych możliwości współpracy międzysamorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością, wraz z obecnością odpowiedniego specjalisty ds. prawnych na warsztatach dla</p>

	członków porozumienia Warszawa Zachód. Ponadto analizy prawne dla budowy infrastruktury – np. wydzielonych dróg autobusowych, przebudowy skrzyżowań i budowy przystanków.
<b>Analizy statystyczne</b>	Analizy nakładów samorządów na transport publiczny, dowozy osób niepełnosprawnych oraz dowozy dzieci do szkół.

### 1.7. Promocja

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:

- przygotowywanie materiałów wraz z prowadzeniem 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;
- wszelkie administracyjne podstawy prawne działania (np. link do uchwały, obwieszczenia, itp.), wynikające z poczynionych działań lub wynikające z innych procedur administracyjnych (np. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko);
- działania promocyjne nie mogą wykluczać żadnych grup mieszkańców oraz instytucji z udziału w działaniach, położony powinien być nacisk na wyjaśnienie mieszkańcom poszczególnych działań realizowanych w ramach SUMP;
- przygotowanie plakatów w formacie.pdf i wydruk plakatów w nakładzie 350 szt.
- działania PR – przygotowywanie notatek prasowych, udział w konferencjach i briefingach prasowych w siedzibie Zamawiającego lub innych, wskazanych przez niego miejscach, aktywność w mediach społecznościowych (przygotowanie materiałów), materiały promocyjne powinny mieć taką formę (objętość, język, format pliku), która pozwoli na ich funkcjonalne użycie w mediach społecznościowych;
- niewielkie, opakowane (dopuszczalna torba makulaturowa) upominki o wartości ok. 30-50zł związane z mobilnością i ekologią dla wszystkich osób, uczestniczących w badaniach, konsultacjach społecznych i przygotowaniu SUMP, w tym przedstawicieli interesariuszy.

### 1.8. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr. 199, poz. 1227 z późn. zm.) ze względu na obszar oraz ilość analizowanych komponentów SUMP podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Wykonawca w ramach procedury wykona minimum:

- Projekty ogłoszeń, obwieszczeń, zestawień oraz wszelkich innych niezbędnych dokumentów wymaganych przepisami prawa.

- Złożenie wniosku o uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko i uzyskanie uzgodnień z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej.
- Przeanalizowanie poszczególnych zależności w procesie sporządzania SUMP, czego wynikiem będzie wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko jako opracowania podsumowującego przygotowanie Zrównoważonego Planu Mobilności SUMP. Poniżej (por. Tabela 5) został przedstawiony przykładowy zakres zależności, który należy uwzględnić podczas realizacji dokumentu oraz sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko.

Tabela 5 przykładowe zależności pomiędzy procesem sporządzania dokumentu SUMP a procesem SOOŚ

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
↕		↕
Zaproponowanie kryteriów oceny i systemu monitoringu	↔	Ocena zaproponowanego systemu kryteriów oceny Ocena proponowanego systemu monitoringu

- Sporządzenie Prognozę Oddziaływania na środowisko będąca podsumowaniem przeprowadzonych analiz.

- Uzyskanie opinii od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej dla projektu Planu SUMP.
- Przeprowadzenie konsultacji społecznych w związku z zakończeniem prac nad Planem SUMP w ramach procedury Strategicznej Oceny oddziaływania na Środowisko (nie wynikających z metodyki SUMP).
- Przygotowanie zestawienia tabelarycznego wraz z propozycją rozstrzygnięć do złożonych wniosków i uwag w ramach konsultacji społecznych procedury środowiskowej.
- Uwzględnienie złożonych wniosków i uwag w ramach konsultacji społecznych procedury środowiskowej zgodnie z ich rozpatrzeniem.
- Wszystkie informacje zebrane podczas postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko muszą być uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu.
- Przygotowanie pisemnego podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i informacji, o których mowa w art. 55 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

UWAGA: W przypadku dużej ilości uwag na etapie konsultacji społecznych mających istotny wpływ na treści dokumentu, Wykonawca w ramach prowadzonej procedury i wynagrodzenia, ponowi procedurę w niezbędnym zakresie. Jednocześnie Zamawiający wydłuży proporcjonalnie termin realizacji dokumentu wynikający z ponowienia procedury.

## 2. Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia

### 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 „zrozumienie 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 OOŚ), 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 społeczeństwa 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.

## 2.2. Kryteria oceny ofert

Złożone w postępowaniu oferty ocenione zostaną zgodnie z poniższym wzorem:

$$\text{Ocena} = \text{Kryterium 1} + \text{Kryterium 2} + \text{Kryterium 3} + \text{Kryterium 4}$$

Za najkorzystniejszą, uznana zostanie oferta, która uzyska największą liczbę punktów.

Kryterium 1 - cena – 0-40pkt.

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, dobór 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](https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf).

Sposób przyznawania punktów:

40 pkt. – Opisujący 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. –Opisujący 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, jakże końcowy efekt będzie spójny i użyteczny z punktu widzenia realizacji polityki zrównoważonej mobilności.

#### Kryterium 4 - plan promocji – 0-10 pkt

Komisijnej ocenie podlega: spójność przedstawionego planu promocji procesu przygotowania Planu, zapewniającego zaangażowanie 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 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.



### 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 mobilności lub transportu, z których każda:

- miała wartość przynajmniej 150 000 zł brutto;

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 jedna obejmowała strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko;
- przynajmniej dwie dotyczyły również transportu publicznego;
- przynajmniej jedna uwzględniała kwestie interakcji między mobilnością/transportem i zagospodarowaniem przestrzennym;
- przynajmniej jedna uwzględniała w analizie transportu lub mobilności pieszych, rowerzystów lub użytkowników Urzędzeń Transportu Osobistego;
- 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.

### 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 dwie analizy, dotyczące mobilności lub transportu dla obszaru o ludności co najmniej 100 000 mieszkańców, 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 jedna obejmowała strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko,
  - przynajmniej dwie dotyczyły również transportu publicznego.

#### 2. Specjalisty ds. planowania transportu lub mobilności, który:

- Posiada wykształcenie wyższe techniczne lub ekonomiczne;
- Jest współautorem co najmniej dwóch dokumentów strategicznych dotyczących transportu publicznego dla obszaru o ludności co najmniej 100 000 mieszkańców;
- Wymóg dotyczący transportu pieszego, rowerowego lub innych środków przemieszczania się;
- Jest współautorem co najmniej dwóch dokumentów operacyjnych dotyczących transportu publicznego dla obszaru o ludności co najmniej 100 000 mieszkańców;

*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.*

3. Specjaliści ds. planowania przestrzennego, który:
  - Posiada wykształcenie wyższe uprawniające do sporządzania dokumentów planistycznych (zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym): architektura i urbanistyka, gospodarka przestrzenna lub studia podyplomowe z gospodarki przestrzennej, planowania przestrzennego albo urbanistyki;
  - Jest współautorem przynajmniej trzech dokumentów planistycznych lub operacyjnych dotyczących planowania przestrzennego lub rewitalizacji dla obszaru o ludności co najmniej 100 000 mieszkańców.
4. Specjaliści ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, który:
  - Posiada wykształcenie wyższe techniczne, przyrodnicze lub z zakresu nauk o Ziemi;
  - Jest współautorem co najmniej dwóch strategicznych ocen oddziaływania na środowisko (Prognoz oddziaływania na środowisko) obejmujących swoim zakresem inwestycje transportowe.
5. Specjaliści ds. badań IDI, który:
  - Posiada wykształcenie wyższe techniczne, ekonomiczne lub psychologiczne;
  - Przeprowadził co najmniej 30 wywiadów IDI dotyczących mobilności, transportu lub planowania przestrzennego.
6. Specjaliści ds. badań fokusowych, który:
  - Posiada wykształcenie wyższe ekonomiczne lub psychologiczne;
  - Przeprowadził co najmniej 8 warsztatów fokusowych, w tym co najmniej 3 dotyczące mobilności, transportu lub planowania przestrzennego.
7. Specjaliści ds. konsultacji społecznych, który:
  - Posiada wykształcenie wyższe;
  - Przeprowadził co najmniej 8 dni konsultacji społecznych, w tym co najmniej 3 dotyczące mobilności, transportu lub planowania przestrzennego.
8. Specjaliści ds. prawnych, który:
  - posiada wykształcenie wyższe oraz uprawnienie do wykonywania zawodu radcy prawnego lub adwokata;
  - sporządził co najmniej trzy opinie dotyczące porozumień samorządowych w zakresie organizacji transportu publicznego, w tym przynajmniej jedną, dotyczącą porozumienia w której stroną był samorząd innego szczebla niż gminny.

Funkcje o których mowa w punktach powyżej – za wyjątkiem funkcji kierownika projektu – mogą być łączone, jednak każda z pięciu osób w ramach minimalnego zespołu projektowego powinna spełniać wymagania przynajmniej dla jednego ze specjalistów wskazanych powyżej (np. jedna osoba może pełnić funkcję specjalisty ds. badań IDI, specjalisty ds. badań fokusowych i specjalisty ds. konsultacji społecznych i jednocześnie Wykonawca może posiadać w zespole kilka osób pełniących funkcję specjalisty ds. planowania transportu, które zostaną wliczone do zakładanego minimum pięciu osób).