# Opis Przedmiotu Zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej dla Gminy Miejskiej Ostróda (zwanym dalej zamiennie „SUMP” lub „Plan”) wraz wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wraz z prognozą oraz promocją.

## Merytoryczne zasady realizacji zamówienia

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, UTO, 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 – 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 2037 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”, strefy kiss&ride, strefy wyłączone z ruchu lub z ograniczonym ruchem w pobliżu szkół, wyznaczenie strefy „Tempo 30” lub objęcie nim całego miasta, kwartałowe zmiany organizacji ruchu na ruch jednokierunkowy, tymczasowe lub stałe zamknięcie ulic dla ruchu samochodowego, itp.).

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 2030 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 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_Prosperity_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;
* Strategii rozwoju miasta;
* Projektu nowego systemu komunikacyjnego komunikacji miejskiej dla Miasta i Gminy Ostróda;
* Analizy ruchu dla miasta Ostróda;
* Koncepcji budowy systemu dróg rowerowych w Ostródzie.

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):

Obszar objęty opracowaniem – Gmina Miejska Ostróda wraz z przylegającym do niej obszarem funkcjonalnym (zwanym dalej „OF”), będącym powiązanym komunikacyjnie z miastem obszarem Gminy Ostróda, z którego mieszkańcy przemieszczają się do ośrodka miejskiego. OF stanowią w szczególności miejscowości: Szafranki, Tyrowo, Kajkowo, Międzylesie, Warlity, Wałdowo, Górka, Worliny, Morliny, Ornowo, Brzydowo, Kraplewo, Lichtajny, Grabin, Idzbark, Zwierzewo, Lubajny oraz Miłomłyn. Obszar ten może zostać zmieniony w wyniku przeprowadzonych przez Wykonawcę wstępnych analiz.

Mapa obszaru stanowi załącznik do niniejszego OPZ.

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

- mieszkańcy;

- przedstawiciele samorządów sąsiadujących;

- operator komunikacji miejskiej w Ostródzie – Żegluga Ostródzko-Elbląska Sp. z o.o.

- inni przewoźnicy transportu zbiorowego w gminach sąsiednich (np. PTO Lipnicki Sp. z o.o. Sp.k., PKP);

- zarządcy infrastruktury (GDDKiA, PKP PLK, Zarząd Dróg Powiatowych w Ostródzie);

- przedstawiciele szkół działających na terenie miasta;

- przedstawiciele pracodawców zatrudniających ponad 100 osób;

- deweloperzy;

- taksówkarze;

- przedstawiciele osób z niepełnosprawnościami;

- przedstawiciele NGO, aktywistów, grup działania.

## Organizacyjne zasady realizacji zamówienia

Wykonawca powinien być w stałym kontakcie z Zamawiającym i być dostępnym w celu Bieżących Spotkań Koordynacyjnych w siedzibie Zamawiającego lub innym wskazanym przez Zamawiającego miejscu przynajmniej raz na dwa tygodnie (możliwe jest realizowanie Spotkań Koordynacyjnych w formule online). Wykonawca powinien ponadto służyć pomocą Zamawiającemu w procesie zatwierdzania i opiniowania Planu przez odpowiednie organy, w tym wprowadzać poprawki zgodnie z oczekiwaniami tych organów.

Wykonawca zobowiązany jest uzgadniać z zamawiającym projekty ankiet, kwestionariuszy i innych dokumentów. 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.

Zamawiający dysponuje aktualnym modelem ruchu, analizą ruchu, badaniami ankietowymi i przekaże je Wykonawcy w postaci plików edytowalnych do wykorzystania na etapie opracowywania SUMP. Dane te są również dostępne pod adresem <https://smart.ostroda.pl/wyniki/> w sekcji 3. Analiza ruchu.

Zamawiający zapewnia nieodpłatne przekazanie danych będących w jego dyspozycji, pomieszczeń do konsultacji społecznych i badań jakościowych. Konsultacje społeczne będą prowadzone przez zewnętrzny podmiot realizujący na zlecenie Zamawiającego działania partycypacyjne i edukacyjne w ramach projektu „Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element ostródzkiej idei Human Smart Cities”. Wykonawca ma obowiązek na każdym etapie realizacji zamówienia współpracować z zewnętrznym podmiotem. W związku z powyższym Wykonawca powinien gromadzić informacje i udzielać do nich dostępu w celu stworzenia katalogu dobrych praktyk, ścieżek dojścia i instrukcji „krok po kroku”.

Zamawiający nie wymaga udzielania informacji dotyczących „know how” Wykonawcy ani informacji stanowiących jego tajemnicę, a jedynie ogólnych danych dotyczących procesu prowadzenia prac, w szczególności napotkanych problemów i sposobu ich rozwiązania.

Zamawiający wymaga, aby na etapie opracowywania SUMP Wykonawca współpracował z Zamawiającym i podmiotem prowadzącym działania partycypacyjne, w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych w formie zaproponowanej przez podmiot realizujący te działania. Koszty związane z organizacją i zapewnieniem moderatora konsultacji ponosi podmiot realizujący działania partycypacyjne. Zakłada się, że spotkania konsultacyjne będą miały charakter warsztatowy, aby zapewnić jak największy wpływ mieszkańców na wypracowywane do dokumentu wnioski i rekomendacje. Ilość i czas trwania spotkań zostaną dobrane w zależności od przyjętego sposobu konsultacji. Wykonawca zadań opisanych w niniejszym OPZ jest zobowiązany zapewnić udział w spotkaniach konsultacyjnych swojego przedstawiciela oraz uwzględnić wyniki konsultacji w opracowywanym dokumencie.

Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia sposobu konsultacji społecznych, doboru narzędzi i technik oraz harmonogramu konsultacji wraz z zaznaczeniem wariantu minimum. Powyższe zostanie przekazane podmiotowi realizującemu działania partycypacyjne i może podlegać zmianom.

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.

## Zakres merytoryczny zamówienia

Zamawiający przeprowadził w ostatnich latach szereg działań i analiz, które Wykonawca powinien wziąć pod uwagę opracowując SUMP:

1. Projekt nowego systemu komunikacyjnego komunikacji miejskiej dla Miasta i Gminy Ostróda – dokument opracowano w latach 2016-2017 (częściowo wdrożono);
2. Analiza ruchu dla miasta Ostróda – wykonana w IV kw. 2020 r. zawierająca pomiary ruchu, badania zachowań podróżnych oraz makroskalowy, skalibrowany model ruchu;
3. Koncepcja budowy systemu dróg rowerowych w Ostródzie – opracowana w 2021 r.

Pozostałe dokumenty o charakterze strategicznym oraz planistycznym nie zawierają szczegółowych odniesień do funkcjonowania systemu transportowego w mieście. Miasto do tej pory nie stawiało dużego nacisku na poprawę funkcjonowania systemu transportowego, a podejmowane działania miały charakter doraźny, miejscowy, nieskoordynowany i nieuwzględniający wszystkich uczestników ruchu (zwłaszcza niechronionych). Konieczne jest więc opracowanie dokumentu kompleksowo rozwiązującego kwestię mobilności w możliwie szerokim zakresie z uwzględnieniem rozwoju sieci transportowej i mieszkaniowej w miejscowościach przyległych.

Dotychczas zostało wdrożonych kilka projektów związanych z mobilnością mieszkańców polegających na rozbudowie systemu tras rowerowych (wykonano ok. 15 km tras rowerowych o różnym charakterze i przeznaczeniu), poprawie warunków komunikacji zbiorowej (wymieniono tabór autobusowy, wymieniono wiaty przystankowe, wdrożono system sprzedaży biletów w formie elektronicznej).

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 Ostródą.

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 redukcja zapotrzebowania na transport** | Lepsze bilansowanie miejsc pracy, usług i miejsc zamieszkania w skali lokalnej  Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji  Rozszerzanie gamy usług dostępnych na węzłach przesiadkowych  Rozwój nowych dzielnic mieszkaniowych i produkcyjnych w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym, wyłączenie z możliwości zabudowy terenów o złej dostępności komunikacyjnej  Zmiana wskaźników urbanistycznych w zakresie normatywów parkingowych | Wskazanie lokalizacji i sposobu zabudowy nowych założeń urbanistycznych ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność lub wskazanie ich kierunków przebudowy  Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie istniejących / planowanych centrów przesiadkowych (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej)  Wskazanie lokalizacji centrów lokalnych, koniecznych zmian funkcji wybranych ulic na deptaki lub ulice z ograniczonym ruchem oraz uzupełnienia gamy usług dostępnych lokalnie  Analiza otoczenia wybranych generatorów ruchu (np. szkół) i wskazanie koniecznych rozwiązań w celu zwiększenia udziału przyjaznych środowisku środków transportu w ich obsłudze  Wskazanie obszarów wymagających zmian wskaźników urbanistycznych w zakresie normatywów parkingowych (rozumianych, jako minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych) | Analiza lokalizacji miejsc zamieszkania oraz podstawowych miejsc zatrudnienia, szkół, 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  Analiza przesłanek rozwoju przestrzennego oraz decyzji podejmowanych przez inwestorów mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych |
| **Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego** | Koordynacja rozwoju „niewidzialnej” i „widzialnej” infrastruktury rowerowej i pieszej, tworzącej kompleksowe i przyjazne ciągi transportowe  Budowa punktowej infrastruktury rowerowej (np. wiaty)  Dostosowanie infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego | Wypracowanie kierunków zmian dla ciągów pieszych / rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej  Wskazanie lokalizacji głównych ciągów pieszych oraz ew. rewizji rowerowych zawartych w posiadanej koncepcji | Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu niezmotoryzowanego z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych  Analiza ruchu pieszego: intermodalności, bezpieczeństwa ruchu, dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności wraz ze wskazaniem punktów problemowych  Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi  Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych pieszym oraz rowerzystom |
| **Poprawa konkurencyjności transportu publicznego** | Dostosowanie sieci linii i systemu taryfowo-biletowego do potrzeb mieszkańców  Informatyzacja i ułatwianie korzystania z transportu publicznego  Rozwój transportu publicznego na obszarze całej aglomeracji, w tym na obszarach wiejskich  Integracja różnych rodzajów transportu (w tym szkolnego i kolejowego) w jednolity systemtransportowy | 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 większej pojemności i in.)  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).  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 | 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 parkingowej oraz logistyki miejskiej  Analiza skuteczności dotychczasowych inwestycji  Analiza elastyczności cenowej popytu na bilety transportu publicznego  Analiza systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów szkolnych ze źródeł samorządowych i rządowych  Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym *car sharing, UTO sharing*) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych |
| **Uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** | Wyprowadzanie ruchu z centrów miast wraz z kameralizacją dróg (zwężenie przekrojów jezdni samochodowych celem zagospodarowania przestrzeni dla innych uczestników ruchu oraz stref zieleni), z których ruch został wyprowadzony  Strefowanie sieci drogowej, z uwzględnieniem różnych wartości dopuszczalnej prędkości dla dróg rozprowadzających, dojazdowych i w strefie zamieszkania  Przy okazji uspakajania i poprawy brd, poprawa estetyki dróg, obejmująca w szczególności zagospodarowanie zielenią pasa drogowego oraz wprowadzenie małej architektury – mebli miejskich | Wskazanie kierunków przebudowy „czarnych punktów”, w tym kierunków i sposobu kameralizacji sieci drogowej (np. woonerfy, zawężanie pasów ruchu i ulic)  Wskazanie kierunków polityki parkingowej, z uwzględnieniem postulatów zwiększania przestrzeni dostępnej dla pieszych i rowerzystów oraz zwiększania rotacji miejsc parkingowych  Wskazanie standardów dla infrastruktury technicznej  Opracowanie katalogu mebli miejskich | Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych  Analiza dot. zamykania ulic dla ruchu samochodowego oraz organizowanie ruchu jednokierunkowego, uspokojonego lub z pierwszeństwem pieszych. |
| **Polityka parkingowa** | Wyeliminowanie nielegalnego parkowania / Uporządkowanie parkowania  Zwiększenie rotacji miejsc parkingowych  Zapewnienie sieci parkingów buforowych lub *park&ride* | Wskazanie lokalizacji i pożądanej pojemności miejsc parkingowych  Wskazanie pożądanej strategii cenowej dla miejsc parkingowych | Analiza skuteczności prowadzonej polityki parkingowej pod względem zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc |
| **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 |
| **Działania promocyjne i edukacyjne** | Budowanie nawyków korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe)  Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w transport publiczny | Wskazanie działań marketingowych, z uwzględnieniem promocji oraz gamifikacji (grywalizacji), a także monitoringu ich skuteczności  Wskazanie sposobu dalszego zarządzania planem zrównoważonej mobilności, jego przeglądów i monitoringu efektywności  Wskazanie sposobu współpracy z podmiotami zewnętrznymi, w celu realizacji SUMP  Działania edukacyjne z zakresu zrównoważonej mobilności | Wskazanie barier i motywatorów zrównoważonych zachowań transportowych |
| **Tworzenie struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością** | Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w transport publiczny  Koordynacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, transportem publicznym, rowerem publicznym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym | 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  Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności (np. wspólne planowanie przestrzenne, zarządzanie przewozami) | Analiza lokalizacji funkcji, związanych z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie obszaru |

Trafność kontekstu strategicznego z uwzględnieniem Produktów Analitycznych, Rozważanych Działań, Pytań Operacyjnych, specyfiki Obszaru SUMP jest kryterium oceny ofert i podlega ocenie.

## Proces, raporty i harmonogram ich dostarczania

Proces realizacji zamówienia powinien być oparty o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja[[1]](#footnote-1) (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.

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 |
| 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 |  |  |
| 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 osiągniecia** |  |  | 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 |  |

Termin realizacji zamówienia – 20 grudnia 2022 r. (data przedstawienia ostatecznego opracowania gotowego do przedłożenia Radzie Miejskiej w Ostródzie), 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 4 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 oraz ustalona wizja, strategiczne oraz szczegółowe cele SUMP i wskaźniki do osiągniecia 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 do 20 grudnia od daty podpisania umowy wraz z Prognozą oceny oddziaływania na środowisko oraz zakończoną Strategiczną Oceną Oddziaływania na Środowisko, za który po odbiorze bez uwag otrzyma 70 % 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 ok. 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 w okresie do 24 miesięcy od odebrania projektu SUMP w ramach udzielonej przez Wykonawcę gwarancji. Świadczenie to obejmuje również zdalny lub osobisty udział w posiedzeniach Komisji Rady Miejskiej oraz sesjach Rady Miejskiej na których będzie prezentowany lub przyjmowany SUMP.

## Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne

Wykonawca składając ofertę ma obowiązek przedstawić proponowaną metodykę i organizację opracowania SUMP, która będzie podlegać ocenie. Informacje zawarte w tym rozdziale mają charakter informacyjny i nie stanowiący katalogu zamkniętego. Zamawiający oczekuje dostosowania procesu do uwarunkowań miasta Ostróda.

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.

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 identyfikowane oraz weryfikowane, czego podsumowaniem może być analiza SWOT. W tym celu Wykonawca może się posłużyć opracowaną i udostępnioną przez Zamawiającego analizą ruchu wraz z modelem ruchu oraz Projektem nowego systemu komunikacyjnego komunikacji miejskiej dla miasta i Gminy Ostróda. Wykonawca może zaproponować i skalkulować w ofercie dodatkowe analizy uszczegółowiające lub niezawarte w/w opracowaniach.

Podejście do analizy popytu (odpowiednie uwzględnienie kluczowych segmentów, rodzaje modelowania i szczegółowy wybór metodyki) powinny być wybrane indywidualnie, z uwzględnieniem procesu *scopingu*, tak by zidentyfikować główne wymagania.

Opis typowych metod badawczych zawiera Tabela 3.

Tabela 3. Opis zastosowania typowych metod badawczych

|  |  |
| --- | --- |
| Rodzaj metody | Zastosowanie |
| Analizy eksperckie | 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).  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.  Pozwalają np. ocenić przeszłe i przyszłe strategie, zinwentaryzować nakłady na transport na terenie obszaru funkcjonalnego, czy wskazać kluczowe bariery wdrażania wybranych działań.  Specyfikując w projekcie analizy eksperckie należy jasno wskazać jakich problemów mają one dotyczyć. |
| Analizy statystyczne | 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.  Analizy statystyczne mogą pomóc ocenić np. politykę cenową dotyczącą parkingów i publicznego transportu zbiorowego. |
| Analizy geoprzestrzenne | 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).  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.  Barierą analiz geoprzestrzennych jest często dostępność danych wejściowych. |
| Analiza kosztów i korzyści | 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.  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. |
| Modelowanie i prognozowanie ruchu | Modelowanie jest przeprowadzane z reguły dla transportu pasażerskiego i niektórych elementów towarowego (drogowego). Pozwala ono odzwierciedlić warunki ruchu i na ich postawie symulować oddziaływanie różnych zmian, zarówno w otoczeniu społeczno-ekonomicznym (w tym w zagospodarowaniu przestrzennym), jak i w funkcjonowaniu samego systemu transportowego.  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.  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.  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).  Takie wykonanie modelu ruchu „od zera” kilkukrotnie zwiększa też koszt sporządzenia SUMP.  Na etapie SUMP możliwe jest również upraszczanie modeli – np. pełnych modeli czterostopniowych do modeli dwustopniowych (obejmujących tylko generowanie i rozkład ruchu) lub multimodalnych do jednogałęziowych (np. dotyczących tylko transportu publicznego – w przypadku optymalizacji sieci linii komunikacyjnych).  W niektórych przypadkach narzędziem SUMP może być również mikromodel, który służy do oceny konkretnych rozwiązań punktowych (np. skrzyżowań) pod względem płynności ruchu – w tym transportu publicznego.  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/ |
| Badania jakościowe | 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.  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.  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.  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. |
| Konsultacje społeczne | 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 prekwalifikacji uczestników, w celu zapewnienia odpowiedniej reprezentacji różnych grup, jednak budzi to pewne kontrowersje).  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.  Na konsultacjach warto też prezentować rezultaty innych badań, by ukierunkować je na pracę nad reprezentatywnymi przykładami.  Konsultacje społeczne w pełnym wymiarze będą realizowane w ramach procedury Strategicznej oceny odziaływania na środowisko jako element obligatoryjny. Szczegóły zostały przedstawione w Rozdziale 3. |
| Badania ilościowe | 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.  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.  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.  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. |
| Eksperymenty / quick wins / działania modelowe | Zadaniem wykonawcy może być również przygotowanie określonych eksperymentów, projektów wdrożeń (tymczasowych lub permanentnych) jak również działań modelowych testujących lub 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).  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.  Eksperymenty / quick wins / działania modelowe powinny być wyposażone w odpowiedni system monitoringu ich skuteczności. |

Przykładowe powiązanie Głównych Produktów badania i zastosowanych metodyk zawiera Tabela 4. Podana metodyka ma charakter minimalny i może zostać przez Wykonawcę rozszerzona.

Tabela 4. 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 | 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?  W jakich miejscach możliwe jest zlokalizowanie nowych założeń urbanistycznych, zakładając przede wszystkim jak największe wykorzystanie działek będących we władaniu samorządu?  Czy możliwe jest wykonanie takich dzielnic z uzbrojeniem ich na koszt inwestorów? Jakie minimalne inwestycje musi ponieść samorząd?  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? | Badania fokusowe wśród mieszkańców  Analizy geoprzestrzenne obecnego zagospodarowania gruntów oraz własności gruntów na obszarach szczególnie obiecujących  Analizy eksperckie i prawne dotyczące możliwości współpracy z developerami w zakresie uzbrojenia terenów  Analiza dobrych praktyk europejskich w zakresie kształtowania przestrzeni w dzielnicach ukierunkowanych na transport |
| **Planowanie przestrzenne zorientowane na transport oraz redukcja zapotrzebowania na transport** | Wskazanie sposobu budowy funkcji centrów lokalnych w obrębie planowanych centrów przesiadkowych (np. handel, edukacja, sport, biura, usługi użyteczności publicznej) | Jakich usług oczekują mieszkańcy w poszczególnych węzłach?  Jakie są przesłanki lokalizacji działalności usługowej oczekiwanej w węzłach przez mieszkańców?  Jaka będzie wielkość ruchu w poszczególnych węzłach?  Jakie są rekomendowane, realne programy funkcjonalne dla kluczowych węzłów?  Jakie są kluczowe czynniki sukcesu, by rzeczywiście przyciągnąć konkretnych inwestorów? | Badania jakościowe i konsultacje społeczne + panel CAWI wśród mieszkańców  Wywiady IDI z inwestorami  Modelowanie z wykorzystaniem modelu czterostopniowego – prognoza ruchu dla kluczowych węzłów.  Analiza dobrych praktyk europejskich |
| **Poprawa konkurencyjności transportu publicznego** | 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.) | 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?  Jaki powinien być optymalny kształt siatki połączeń? Jakie inne działania należy podjąć? Czy obniżanie cen biletów lub działania promocyjne przyniosą jakiekolwiek skutki? Jakie będą koszty tych działań? | Badania eksploracyjne jakościowe i konsultacje społeczne + panel CAWI wśród mieszkańców + 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 |

## Szczegółowa specyfikacja metodyk

Zakres metodyki powinien być dostosowany do warunków Ostródy oraz posiadanych przez Zamawiającego dokumentów i danych (analiza ruchu, model ruchu, koncepcja tras rowerowych). Jeśli dane z Analizy ruchu dla miasta Ostródy, Projektu nowego systemu komunikacyjnego komunikacji miejskiej dla miasta i Gminy Ostróda oraz Koncepcji budowy systemu tras rowerowych nie są wystarczające dla prawidłowego przeprowadzenia procesu, Wykonawca może zaproponować ich uzupełnienie w stosownym zakresie.

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;
* przekazać Zamawiającemu dokumentację badań ilościowych w formie plików formatu MS Excel lub csv;
* 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 lub innych dostępnych na bezpłatnych licencjach.

Wszelka powstała w ramach zamówienia dokumentacja powinna zawierać wersje edytowalne i (o ile to możliwe) dostosowane do automatycznego przetwarzania.

Organizacja i metodyka procesu wypracowanie SUMP jest kryterium oceny ofert i podlega ocenie.

## 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.

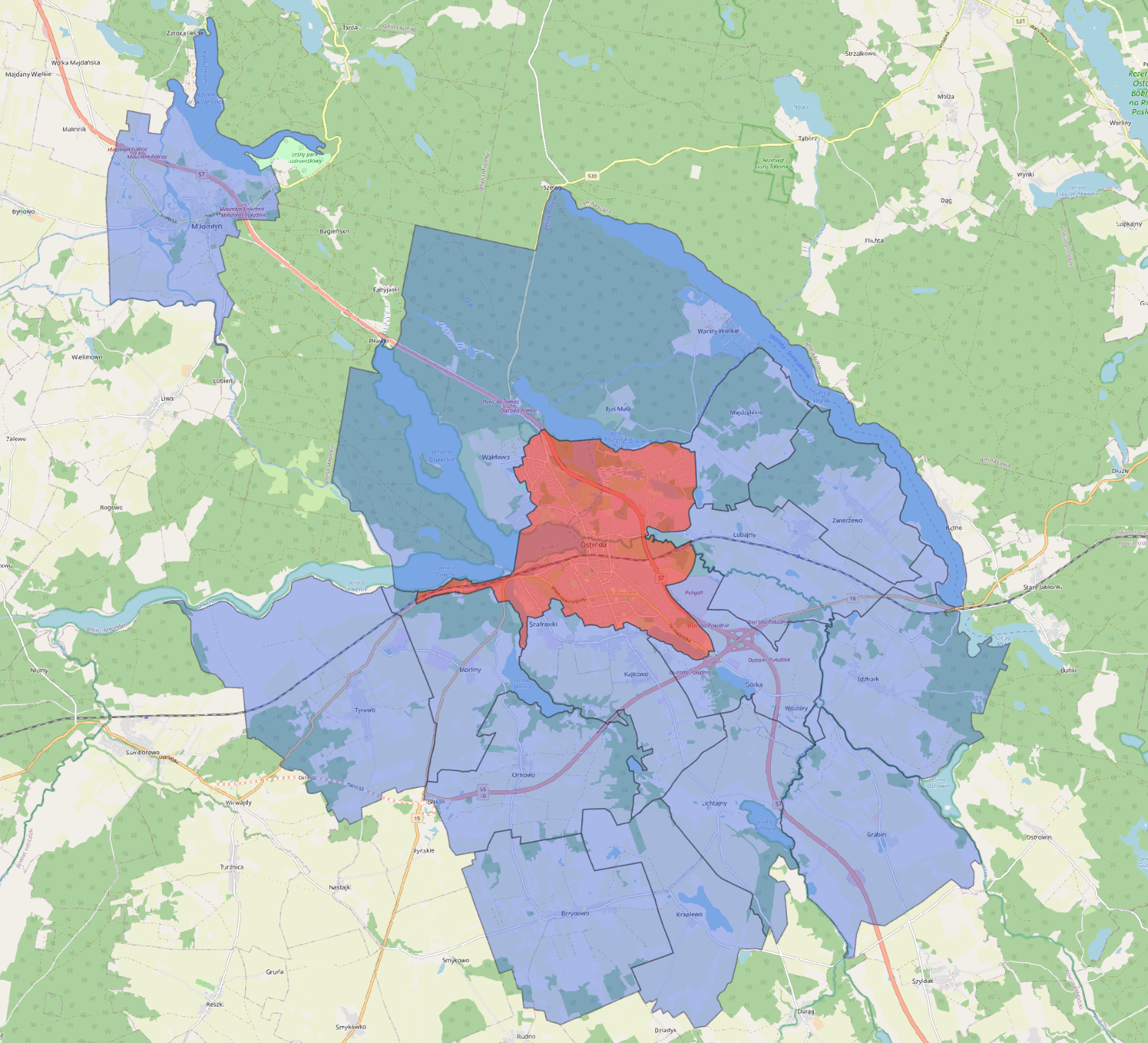
Zamawiający wymaga, aby na etapie opracowywania SUMP Wykonawca współpracował z Zamawiającym i podmiotem prowadzącym działania partycypacyjne, w celu przeprowadzenia działań promocyjnych.

Metodyka Promocji planu powinna obejmować co najmniej:

* przygotowywanie materiałów na stronę internetową Zamawiającego i do mediów społecznościowych;
* 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 plakatów;
* 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;
* 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.

Plan promocji jest kryterium oceny ofert i podlega ocenie.

Rysunek . Mapa rozważanego OF dla SUMP



1. Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second editon. Rupprecht Consult, Cologne 2019, s. 17 - <https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf> [↑](#footnote-ref-1)