|  |
| --- |
|  |
| **OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA** |
| **dla zadania pn.: „Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040) wraz z wykonaniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz promocją”(„SUMP LOM”)** |

**SPIS TREŚCI**

[1. Słownik skrótów, pojęć i akronimów 3](#_Toc75516758)

[2. Przedmiot i zakres terytorialny zamówienia 4](#_Toc75516759)

[3. Cel i merytoryczne zasady realizacji zamówienia 6](#_Toc75516760)

[4. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia 12](#_Toc75516761)

[5. Harmonogram opracowania „SUMP LOM” 13](#_Toc75516762)

[6. Specyficzne Obszary Strategiczne realizacji „SUMP LOM” 16](#_Toc75516763)

[7. Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne 28](#_Toc75516764)

[8. Szczegółowa specyfikacja metodyk 29](#_Toc75516765)

[9. Główne elementy „SUMP LOM” sporządzone w ramach realizacji zamówienia 32](#_Toc75516766)

[10. Główne produkty merytoryczne „SUMP LOM” 33](#_Toc75516767)

[11. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko „SUMP LOM” 35](#_Toc75516768)

[12. Promocja 37](#_Toc75516769)

[13. Pozostałe zasady realizacji zamówienia 40](#_Toc75516770)

**Załącznik nr 1 - Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ)**

kod CPV: 71241000-9

# Słownik skrótów, pojęć i akronimów

|  |  |
| --- | --- |
| Carpooling | System polegający na zwiększeniu liczby osób korzystających z samochodów osobowych poprzez kojarzenie osób dojeżdżających na tych samych trasach (np. poprzez aplikacje mobilne) |
| Carsharing | System współdzielonego użytkowania samochodów |
| Dzień roboczy | Przez dzień roboczy rozumie się dni od poniedziałku do piątku, w pozostałych przypadkach dotyczy to wszystkich dni tygodnia |
| FRPA | Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej |
| Gamifikacja | Inaczej grywalizacja, w kontekście SUMP jest to aktywizacja różnych grup mieszkańców i zachęcanie ich do określonych działań (np. wybierania przyjaznych środowisku środków transportu) poprzez gry i zabawy |
| GIS | System informacji geograficznej (ang. Geographic Information System) |
| Główny Produkt / Produkt Analityczny | Podstawowe zadania, które powinny zostać wykonane w ramach przygotowania SUMP |
| IDI | Indywidualny wywiad pogłębiony (Individual In-Depth Interview) |
| JST | Jednostka samorządu terytorialnego |
| Mobility as a Service | Mobilność jako usługa, cyfrowa usługa integrująca w ramach jednej platformy i konta użytkownika dostęp do oferty wszystkich środków transportu, mobilności współdzielonej czy mobilności na żądanie |
| Scoping | Proces określania zakresu SUMP – zarówno w ujęciu merytorycznym, jak i obszaru geograficznego.  Scoping przeprowadzony jest również w ramach Strategicznej oceny odziaływania na środowisko. |
| Service Design | Metodyka analizy problemów polegająca na kreatywnej pracy w grupie |
| OOŚ | Ocena Oddziaływania na Środowisko |
| SOOŚ | Strategiczna Ocena Odziaływania na Środowisko |
| Obszary strategiczne | Obszary działania stanowiące podstawę dobrze sporządzonego SUMP. Do podstawowych obszarów strategicznych należą: planowanie przestrzenne, poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego i publicznego, uspakajanie i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, polityka parkingowa, logistyka miejska, zmniejszenie transportu na środowisko |
| Metoda SMART | Koncepcja formułowania celów w dziedzinie planowania, będąca zbiorem pięciu postulatów dotyczących cech, którymi powinien się charakteryzować poprawnie sformułowany cel. Zgodnie z akronimem tworzącym nazwę koncepcji, sformułowany cel powinien być: Skonkretyzowany (ang. Specific) – jego zrozumienie nie powinno stanowić kłopotu, sformułowanie powinno być jednoznaczne i niepozostawiające miejsca na luźną interpretację, Mierzalny (ang. Measurable) – a więc tak sformułowany, by można było liczbowo wyrazić stopień realizacji celu, lub przynajmniej umożliwić jednoznaczną „sprawdzalność” jego realizacji, Osiągalny (ang. Achievable) – cel zbyt ambitny podkopuje wiarę w jego osiągnięcie i tym samym motywację do jego realizacji, Istotny (ang. Relevant) – cel powinien być ważnym krokiem naprzód, jednocześnie musi stanowić określoną wartość dla tego, kto będzie go realizował, Określony w czasie (ang. Time-bound) – cel powinien mieć dokładnie określony horyzont czasowy, w jakim zamierzamy go osiągnąć. |
| Metoda mixedmode | Stosowanie w jednym badaniu sondażowym więcej niż jednej techniki gromadzenia danych przy wykorzystaniu tego samego kwestionariusza (w sensie brzmienia i kolejności pytań), np: ankieta pocztowa, CAWI, CATI, wywiad osobisty. |
| SWOT | Jedna z podstawowych metod analizy strategicznej, polegająca na identyfikacji czterech elementów: *Strengths* – silne strony, *Weaknesses* – słabe strony, *Opportunities* – szanse, okazje i *Threats* – zagrożenia |
| Projektowanie uniwersalne | Projektowanie infrastruktury i otoczenia uwzględniające potrzeby wszystkich potencjalnych odbiorców, w tym przede wszystkim osoby o ograniczonej mobilności |
| Publiczny transport zbiorowy, w skrócie PTZ | Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej; rozumiany zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i tekstem jednolitym Ustawy obwieszczonym 9 grudnia 2019 r.; obejmujący m.in. operatorów i organizatorów PTZ, przewoźników, zintegrowany system taryfowo-biletowy i inne |
| Woonerf | Ulica do mieszkania, podwórzec (pojęcie z języka holenderskiego). Termin dotyczy sposobu projektowania ulicy w strefie zurbanizowanej w taki sposób, aby przy zachowaniu podstawowych funkcji danej ulicy położyć szczególny nacisk na uspokojenie ruchu i wysoką jakość przestrzeni publicznej. Więcej: http://woonerf.dlalodzi.info/czym\_jest\_woonerf.html |
| Wywiady domowe PAPI/CAPI metodą random-route | Random-route to metoda doboru próby badanej polegająca na tym, że ankieter otrzymuje wybrany adres (punkt startowy) i rozpoczyna realizację badania, przeprowadzając kolejne wywiady w co n-tym mieszkaniu, od punktu startowego poczynając |
| UTO | Urządzenie Transportu Osobistego (np. hulajnoga elektryczna, deskorolka, one-wheel i inne) |

# Przedmiot i zakres terytorialny zamówienia

## Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentu pn.: „**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040) wraz z wykonaniem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko oraz promocją**” (dalej: „SUMP LOM”, „Plan”). Dokument ten ma być zgodny z aktualnym stanem wiedzy i wymogami prawnymi oraz dostosowany do indywidualnych potrzeb i uwarunkowań Zamawiającego.

## Niniejsze opracowanie będzie obejmować obszar 22 gmin Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (dalej: LOM) wyszczególnionych w **Tabela 1.**

*Tabela 1. Wykaz jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład LOM*

| **Lp.** | **Nazwa JST** | **Rodzaj** |
| --- | --- | --- |
| 1. | Lublin | Miasto na prawach powiatu |
| 2. | Głusk | Gmina wiejska |
| 3. | Jabłonna | Gmina wiejska |
| 4. | Jastków | Gmina wiejska |
| 5. | Kamionka | Gmina miejsko-wiejska |
| 6. | Konopnica | Gmina wiejska |
| 7. | Lubartów | Gmina miejska |
| 8. | Lubartów | Gmina wiejska |
| 9. | Mełgiew | Gmina wiejska |
| 10. | Nałęczów | Gmina miejsko-wiejska |
| 11. | Niedrzwica Duża | Gmina wiejska |
| 12. | Niemce | Gmina wiejska |
| 13. | Piaski | Gmina miejsko-wiejska |
| 14. | Spiczyn | Gmina wiejska |
| 15. | Strzyżewice | Gmina wiejska |
| 16. | Świdnik | Gmina miejska |
| 17. | Wólka | Gmina wiejska |
| 18. | Bełżyce | Gmina miejsko-wiejska |
| 19. | Bychawa | Gmina miejsko-wiejska |
| 20. | Łęczna | Gmina miejsko-wiejska |
| 21. | Garbów | Gmina wiejska |
| 22. | Wojciechów | Gmina wiejska |
| 23. | Powiat Lubartowski | Uczestnictwo powiatów w LOM ograniczone jest terytorialnie do obszaru 22 gmin LOM |
| 24. | Powiat Lubelski |
| 25. | Powiat Łęczyński |
| 26. | Powiat Puławski |
| 27. | Powiat Świdnicki |

## Uczestnictwo 5 powiatów w opracowaniu „SUMP LOM”, wymienionych w **Tabela 1**, ograniczone jest terytorialnie do obszaru 22 gmin tworzących LOM.

## Zamówienie jest realizowane przez Gminę Lublin (Zamawiający) w ramach dotacji Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020.

## Komórką organizacyjną w strukturze Zamawiającego, która bezpośrednio koordynuje i nadzoruje realizację opracowania „SUMP LOM” przez Wykonawcę jest Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Urzędu Miasta Lublin.

## Zamawiający realizuje niniejsze zamówienie na podstawie: „*Porozumienia jednostek samorządu terytorialnego w sprawie określenia zasad współpracy w ramach Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego”*, które weszło w życie 15 czerwca 2021 roku.

# Cel i merytoryczne zasady realizacji zamówienia

## Ilekroć w niniejszym dokumencie użyte jest sformułowanie „musi, powinien, należy”, wskazuje to na konieczność wykonania poszczególnych czynności w ramach sporządzanego dokumentu.

## „SUMP LOM” ma zawierać wskazane w niniejszym dokumencie Obszary Strategiczne i Rozważane Działania (o ile w toku prac nie okaże się, że wymagają one redefinicji i sposób redefinicji zostanie zaakceptowany przez Zamawiającego). Ponadto wykonane zostaną wszystkie Główne Produkty i Produkty Analityczne oraz udzielone zostaną odpowiedzi na Pytania Operacyjne wskazane w niniejszym dokumencie zgodnie z przyporządkowaną im metodyką.

## „SUMP LOM” 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 samochodowy. Wszelkie proponowane działania powinny być oceniane przez pryzmat ich wpływu na środowisko, klimat i ludzi, a także możliwości wzbudzenia dodatkowego ruchu drogowego.

## Opracowanie „SUMP LOM” musi być oparte o partycypacyjny proces jego wypracowania, dialog społeczny z interesariuszami, w tym z mieszkańcami. Partycypacyjne podejście osiągane będzie poprzez prowadzenie badań oraz konsultacji dotyczących problematyki zrównoważonej mobilności miejskiej.

## „SUMP LOM” musi zostać realizowany w bezpośredniej współpracy z następującymi grupami interesariuszy zidentyfikowanymi i wskazanymi przez Wykonawcę (uwzględnianymi w badaniach lub konsultacjach społecznych):

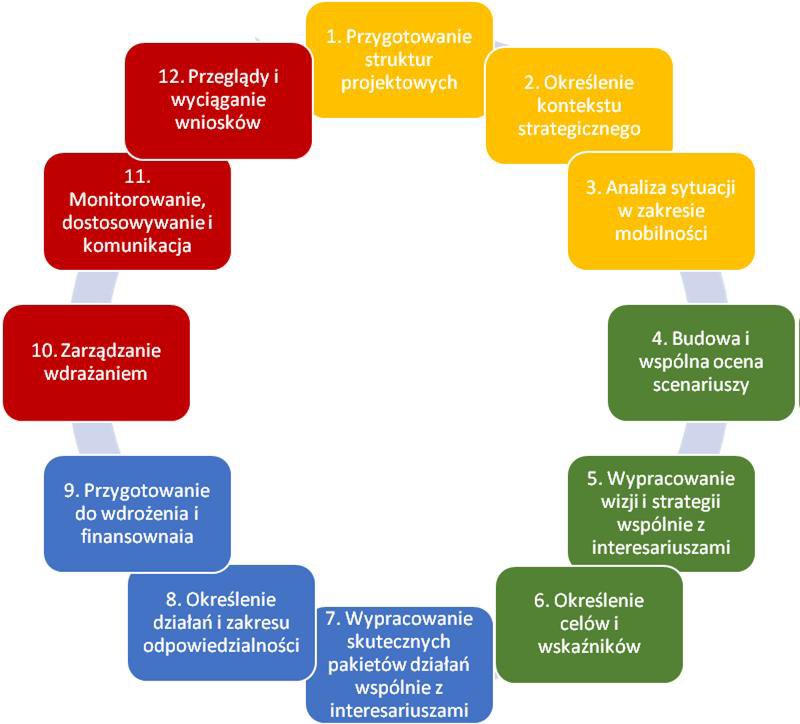
* przedstawicielami poszczególnych gmin oraz powiatów wchodzących w skład LOM, przedstawicielami gmin i powiatów ościennych, samorządu województwa w szczególności w zakresie dokumentów związanych z mobilnością, itp.;
* przedstawicielami jednostek organizacyjnych/zależnych/podległych/wydziałów członków LOM, spółek samorządowych itp., w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
* przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego (miejskiego, podmiejskiego, międzymiastowego, przewoźników prywatnych) i zarządców infrastruktury (np. GDDKiA, PKP PLK, zarząd dróg wojewódzkich, kolejowi przewoźnicy regionalni),
* przedstawicielami stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania,   
  rad osiedli/dzielnic, 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.

## Dokument ma służyć całemu LOM, a „SUMP LOM” ma stanowić narzędzie do kreowania przyszłej współpracy w ramach LOM.

## „SUMP LOM” ma być sporządzony zgodnie z podejściem systemowym tj. traktującym JST wchodzące w skład LOM jako zestaw powiązanych ze sobą elementów funkcjonujących jako całość. W związku z tym, wnioski z przeprowadzonych analiz i badań mają odnosić się do całego obszaru LOM.

## Dokument ma stanowić podstawę do podjęcia działań wdrożeniowych w nim zawartych.

## Proces realizacji zamówienia należy oprzeć o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja (cykl SUMP). Szczegóły cyklu dostępne są na stronie www.eltis.org. Opracowany SUMP ma dokumentować proces prac nad jego przygotowaniem, zgodnie z krokami 1-9 planowanej zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12.



Rysunek 1. Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Second editon. Rupprecht Consult, Cologne 2019, s. 17 (Przewodnik dla rozwoju i wdrażania zrównoważonych planów mobilności miejskiej, druga edycja, Kolonia 2019) I - https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019\_mediumres.pdf

## **Niniejszy dokument przedstawia minimum metodyczne, które powinno być przez Wykonawcę rozwinięte w toku przygotowania ofert.**

## 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>);

zwanymi dalej łącznie „Wytycznymi UE”.

## 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 – Wykonawca deklaruje osiągnięcie minimum 34% w ramach tego narzędzia,
* Wykonawca deklaruje, że końcowa wersja „SUMP LOM” uzyska co najmniej 50 punktów w ramach 100 pytań – narzędzia do samooceny SUMP dostępnych na stronie [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl).

## Plan ma być zgodny z dokumentami szczebla regionalnego, a w ramach procesu jego przygotowania należy przenalizować dokumenty szczebla lokalnego, w tym w szczególności spójny z następującymi dokumentami:

* Strategiami rozwoju gmin, powiatów i województwa lubelskiego;
* Miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz decyzjami o warunkach zabudowy;
* Studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
* Planami zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
* Planami transportowymi;
* Planami gospodarki niskoemisyjnej;
* Programami ochrony środowiska;
* Lokalnymi/gminnymi programami rewitalizacji;
* Dokumentami oraz wersjami roboczymi z zakresu organizacji transportu na terenie województwa. Innymi lokalnymi dokumentami związanymi z mobilnością, transportem, ochroną środowiska itp.

## Wykonawca „Planu” powinien przeanalizować w szczególności zapisy następujących dokumentów lokalnych – wykaz dokumentów wymieniono w załączniku nr 1 do OPZ.

## W toku prowadzonych prac Wykonawca zweryfikuje opracowany dla LOM „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej” pod kątem ustaleń wynikających z „SUMP LOM”. W przypadku rozbieżności, Wykonawca uzupełni „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej” w celu wypracowania zintegrowanej docelowej wizji rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych dla LOM.

## W przypadku wystąpienia w wymienionych w punkcie 3.13 i 3.14 dokumentach niezgodności z postulowaną przez Zamawiającego polityką zrównoważonej mobilności – Plan powinien te niezgodności wymieniać oraz jasno wskazywać kierunki działań i konieczne zmiany (przedstawić rekomendacje do zmian poszczególnych dokumentów).

## Wykonawca w ramach realizacji zamówienia wykorzysta istniejące badania ruchu dla obszaru LOM, dotyczy to w szczególności badań ruchu realizowanych przez poszczególnych zarządców dróg.

## Zapisy „SUMP LOM” będą mogły zostać uszczegółowione w innych tego typu dokumentach opracowywanych/zlecanych na szczeblu powiatowym czy gminnym LOM.

## W dokumencie należy zawrzeć cele strategiczne w perspektywie do 2040 roku, specyficzne dla LOM, ale równocześnie wpisujące się w cele unijnych i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.

## „SUMP LOM” powinien zoperacjonalizować cele w perspektywie do 2030 roku, 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 dotyczących LOM. Logika ta powinna stanowić bazę dla późniejszej identyfikacji i wypracowywania projektów inwestycyjnych – finansowanych z różnych źródeł – środków własnych, grantów unijnych i krajowych, pożyczek itp.

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

## Plan powinien zawierać system monitoringu wskaźników produktu (bezpośrednie efekty realizacji „SUMP LOM”, 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, wraz ze wskazaniem źródła danych.

## System monitoringu powinien być zintegrowany z wytyczonymi w toku przygotowania „SUMP LOM” 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.

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

## Plan powinien uwzględniać specyfikę wszystkich samorządów objętych obszarem geograficznym. Ze względu na zakres terytorialny (obszarowy), Wykonawca zaproponuje podział na strefy funkcjonalne w ramach przygotowanego dokumentu.

## 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 LOM” 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 interesariuszami wskazanymi w pkt. 3.28 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.

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

* przedstawicielami poszczególnych gmin wchodzących w skład LOM, przedstawicielami gmin i powiatów ościennych, samorządu województwa, itp.;
* przedstawicielami jednostek zależnych / podległych / wydziałów członków LOM, spółek samorządowych itp., w tym jednostki odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
* przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego, w szczególności przewoźników  
  i organizatorów transportu na szczeblu wojewódzkim, powiatowym i gminnymi zarządców infrastruktury (np. GDDKiA, PKP PLK, zarząd dróg wojewódzkich, kolejowi przewoźnicy regionalni),
* przedstawicielami stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad osiedli/ dzielnic, 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.

# Organizacyjne zasady realizacji zamówienia

## Wykonawca powinien być w stałym kontakcie z Zamawiającym i na życzenie Zamawiającego być dostępnym w celu bieżących spotkań koordynacyjnych w siedzibie Zamawiającego lub innym wskazanym przez Zamawiającego miejscu, przynajmniej raz na miesiąc.

## Zamawiający zastrzega sobie prawo do dowolnych zmian w kwestionariuszach, scenariuszach oraz kryteriach rekrutacji respondentów niezbędnych na etapie badań wymaganych w procesie przygotowania Planu, jak również na dobór ankieterów, harmonogram ich prac, nadzór nad wykonaniem badań ankietowych.

## 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.

## 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).

## Zamawiający udostępni pomieszczenia do realizacji konsultacji społecznych i badań jakościowych.

## 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.

## Wykonawca (nie wliczając etapów konsultacji społecznych) przeprowadzi po co najmniej 1 spotkaniu warsztatowym (w sytuacji zagrożenia pandemicznego mogą być w formie on-line) z przedstawicielami poszczególnych JST LOM (gminy i powiaty) w celu:

* zebrania informacji, pozyskania danych i określenia problemów identyfikowanych w JST LOM związanych z przedmiotem zamówienia
* przedstawienia rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności – rozwiązania organizacyjne oraz techniczne – np. woonerfy, współpraca samorządowa, transport na życzenie, itp.

## Wykonawca (nie wliczając etapów konsultacji społecznych) weźmie udział w posiedzeniu podsumowującym prace nad „SUMP LOM” z wójtami/burmistrzami/prezydentem Miasta Lublin LOM/starostami (w sytuacji zagrożenia pandemicznego może być w formie on-line), na którym omówi i przedstawi w formie prezentacji efekty pracy.

## Wykonawca będzie brał czynny udział w **procesie przyjmowania** „SUMP LOM” przez poszczególne Rady Gmin oraz Powiatów LOM, będzie odpowiadał na pytania radnych/mieszkańców podczas sesji Rad Gmin oraz Powiatów, w tym wprowadzał poprawki zgodnie z oczekiwaniami tych organów.

## Wykonawca przekaże Zamawiającemu roboczą wersję dokumentu „SUMP LOM” w wersji elektronicznej, w formacie \*.pdf oraz \*.docx lub \*.odt.

## Wersję ostateczną „SUMP LOM” Wykonawca przekaże oprawioną, w formie kolorowego wydruku, jak również na dołączonym nośniku elektronicznym, w 28 egz., po jednym dla każdej JST oraz 1 egz. dla Biura ZIT.

## Powstała dokumentacja musi być zgodna z Księgą Znaku dla Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego.

## Wykonawca jest odpowiedzialny za organizację warsztatów, spotkań, konsultacji społecznych wraz z odpowiednim wyposażeniem i sprzętem.

## Przeprowadzając wszelkiego rodzaju badania w ramach opracowywania „SUMP LOM” Wykonawca zobowiązany jest do: nieprzeprowadzania badań w okresach nietypowych (np. wakacje, Święta), przekazywać wszelką dokumentację badań ilościowych w formie plików \*.xlsx, przekazywać dokumentację badań jakościowych grupowych w formie nagrań, zaś wywiadów IDI i konsultacji społecznych w formie notatek.

# Harmonogram opracowania „SUMP LOM”

## Dla zapewnienia możliwości monitorowania postępu prac Zamawiający wymaga od Wykonawcy przedstawienia Raportu Metodycznego w terminie 30 dni od podpisania umowy.

## Raport Metodyczny powinien zawierać szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu, wskazanie ich produktów, przetestowane pilotażowo kwestionariusze oraz kryteria rekrutacji respondentów, a także identyfikację konkretnych interesariuszy. W ramach Raportu Metodycznego Wykonawca przedstawi projekt wzoru Raportu Pośredniego, który zostanie uzgodniony z Zamawiającym. Po akceptacji Raportu Metodycznego przez Zamawiającego ma on charakter wiążący dla Wykonawcy, a wszelkie odstępstwa wymagają każdorazowej akceptacji Zamawiającego.

## Zamawiający zastrzega sobie **10 dni roboczych** od dnia przekazania dokumentu lub dokumentów pośredni na zgłoszenie do nich uwag.

## Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie **5 dni roboczych** od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego.

## Zasady przedkładania Raportów Pośrednich zostały przedstawione w rozdziale 10.

## **Raport Diagnostyczno-Strategiczny** ma zostać przedstawiony w terminie **6 miesięcy** od podpisania umowy z Wykonawcą. Raport ma obejmować analizę stanu obecnego, w tym inwentaryzację dokumentów strategicznych. Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien podsumować Produkty Analityczne w postaci analizy SWOT i na tej podstawie zawierać przegląd ustalonych wcześniej Obszarów Strategicznych i Działań.

## W przypadku wystąpienia opóźnień związanych z terminem realizacji zamówienia – należy przedłożyć Zamawiającemu zaktualizowany Raport Metodyczny w celu zatwierdzenia wraz z wyjaśnieniami powodów zaistniałych opóźnień.

## Zamawiający zastrzega sobie prawo do zgłoszenia uwag do przedłożonego materiału na każdym etapie realizacji zamówienia.

## **Terminy realizacji zamówienia wynosi 12 miesięcy** od daty podpisania umowy z Wykonawcą. Termin ten uwzględnia przeprowadzenie Oceny Oddziaływania na Środowisko przedmiotowego dokumentu.

## W ramach realizacji zamówienia Wykonawca przeprowadzi **Kompleksowy proces konsultacji społecznych.** Zostaną one przeprowadzone w trzech fazach:

* Faza 1. (diagnostyczna, realizowana przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego),
* Faza 2. (przedstawienie i zebranie opinii interesariuszy do opracowanych pakietów działań - wypracowanie skutecznych pakietów działań (logiki zmian zachowań mobilnościowych, dyskusja nad obszarami strategicznymi, celami, działaniami, wizją i scenariuszami),
* Faza 3. (prezentacja i dyskusja projektu planu w ramach SOOŚ).

## Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania **Raportu z konsultacji społecznych** dla każdej z Faz.

## Proces realizacji zamówienia powinien być oparty o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja[[1]](#footnote-2) (Cyklu SUMP), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte w jednym kroku, lecz kontynuowane i pogłębione w kolejnym. Końcowy projekt „SUMP LOM” powinien dokumentować proces prac nad „SUMP LOM”, zgodnie z krokami 12 oraz 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12.

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 |  |  |
| **Kamień milowy – oceniona skuteczność poprzedniego SUMP** |  | Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji |  |  |
| 1. Przygotowanie struktur projektowych |  |  |  |  |
| 2. Określenie kontekstu strategicznego |  | Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego |  |  |
| 3. Analiza sytuacji w zakresie mobilności |  | Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego |  |  |
| **Kamień milowy – analiza głównych problemów i możliwości** |  | Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji |  |  |
| 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 |  |

# Specyficzne Obszary Strategiczne realizacji „SUMP LOM”

## LOM w celu określenia zakresu merytorycznego zamówienia przeprowadziło serię warsztatów z interesariuszami wewnętrznymi (scoping). Na tej podstawie zostały wyspecyfikowane obszary priorytetowe, które zostały uwzględnione podczas formułowania zagadnień Obszarów Strategicznych, Głównych Produktów, Rozważanych Działań i Produktów Analitycznych.

## Wynikające z przeprowadzonych przez Zamawiającego analiz Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne procesu przygotowania „SUMP LOM” zawiera **Tabela 3**.

## Obszary Strategiczne to główne kierunki zmian, planowane do realizacji w ramach „SUMP LOM”, 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 LOM” 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 LOM”, również w sposób łączący Obszary Strategiczne.

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

## Nie jest to lista pełna lista celów i środków SUMP, gdyż ze względu na Wytyczne UE, „SUMP LOM” 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.

## Wykonawca w toku procesu przygotowania „SUMP LOM” 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 LOM, lecz poszukiwać przede wszystkim analogii w obszarach o podobnej strukturze i liczbie ludności.

## Pytania Operacyjne „SUMP LOM” stanowią uszczegółowienie Głównych Produktów do wykonania w ramach przygotowania „SUMP LOM” 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 3. Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne wymagane w ramach procesu przygotowania SUMP LOM

| **Obszar Strategiczny** | **Rozważane działania** | **Główne Produkty** | **Produkty analityczne** | **Pytania Operacyjne** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Planowanie przestrzenne zorientowane na transport** | * Planowanie zabudowy i funkcji usługowych w sposób zapewniający ich wysoką dostępność transportową * Powołanie zespołów międzygminnych ds. strategii, planowania i rozwoju przestrzennego * Współpraca międzygminna w zakresie rozwoju układu komunikacyjnego | * Wskazanie docelowego optymalnego układu/struktury zagospodarowania przestrzennego wraz ze wskazaniem kluczowych korytarzy transportowych (wszystkich szczebli i podmiotów) będących podstawą kreowania przestrzeni zmniejszającej popyt na transport | * Analiza przesłanek rozwoju przestrzennego oraz decyzji podejmowanych przez inwestorów mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych * 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 zagospodarowania pod kątem wskazania centrów lokalnych – obszarów węzłowych dla obszaru funkcjonalnego | * Jakie działania w zakresie planowania przestrzennego należy podejmować, aby ograniczyć konieczność codziennych dojazdów samochodem? * Jak planować zabudowę, aby każdy mieszkaniec miał alternatywny sposób komunikacji w postaci np. roweru, hulajnogi, ruchu pieszego? * Jakie usługi zapewnić w nowych obszarach osadnictwa, aby minimalizować ruch? * Jak przeciwdziałać zjawisku suburbanizacji? * W jakich miejscach możliwe jest zlokalizowanie nowych założeń urbanistycznych, zakładając przede wszystkim jak największe wykorzystanie działek będących we władaniu samorządu oraz finansowanie budowy infrastruktury przez inwestorów? * W jaki sposób kształtować rozwój przestrzenny LOM by redukować zapotrzebowanie na transport oraz by transport kolejowy zwiększał swój udział w przewozach? * W jaki sposób optymalnie powiązać istniejące strefy aktywności gospodarczej i osiedla z systemem transportu publicznego tak by zmaksymalizować ich obsługę transportową? |
| **Obniżenie emisyjności transportu samochodowego** | * Rozwój elektromobilności oraz pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi - transport zbiorowy * Rozwój elektromobilności oraz pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi - transport indywidulany | * Wskazanie potencjalnych i możliwych do realizacji pod kątem technicznym i prawnym obszarów lokalizacji punków ładowania pojazdów elektrycznych/rozbudowy sieci trolejbusów, umożlwiający poruszanie samochodem elektrycznym w LOM * Wskazanie potencjalnych i możliwych do realizacji pod kątem technicznym i prawnym obszarów lokalizacji punków ładowania pojazdów elektrycznych transportu publicznego * Wskazanie potencjalnych i możliwych do realizacji pod kątem technicznym i prawnym obszarów w zakresie wykorzystania paliw alternatywnych | * Analiza stanu rozwoju elektromobilności (transport indywidualny i zbiorowy) * Analiza potencjalnych obszarów/kierunków lokalizacji punków ładowania – wykorzystanie zrealizowanych opracowań w tym zakresie dla Miasta Lublina * Analiza potencjalnych obszarów/kierunków lokalizacji punków ładowania pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne * Analiza zysków i korzyści w zakresie wdrażania elektromobilności oraz wykorzystania paliw alternatywnych | * Czy lokalizacja punków ładowania samochodów elektrycznych na terenie Lublina jest wystraczająca w kontekście potrzeb i powierzchni LOM? * Czy sieć powinna zostać rozbudowa w obrębie całego LOM? * Jeżeli sieć ma zostać rozbudowana, to czy na obszarze LOM znajdują się możliwe potencjalne rejony do lokalizacji punktów ładowania? * Czy istniej potencjał wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie publicznym i transporcie indywidulanym? |
| **Ruch niezmotoryzowany – pieszy i rowerowy** | * Poprawa warunków podróży alternatywnymi wobec samochodu środkami w zakresie codziennych dojazdów w relacji otoczenie – rdzeń LOM * Ograniczenie natężenia ruchu zmotoryzowanego w godzinach szczytu w Lublinie * Rozbudowa i uzupełnienie sieci dróg rowerowych w LOM w celu stworzenia zintegrowanego systemu * Włączanie gmin LOM w system roweru miejskiego - integracja podsystemu transportu rowerowego z innymi podsystemami * Budowa i przebudowa chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych * Budowa punktowej infrastruktury rowerowej i pieszej (np. wiaty, stacje naprawcze) * Wspólna identyfikacja wizualna i nawigacja dla całego obszaru * Koordynacja infrastruktury rowerowej z komunikacją publiczną (wiaty, dogodne dojazdy, oznaczenia) | * Wytyczne oraz dalsze kierunki działania w zakresie realizacji spójnej sieci dróg rowerowych i pieszych, w tym uwzględnienie tzw. „ostatniej mili” w codziennych podróżach * Wskazanie potencjalnych obszarów/rejonów kameralizacji ciągów drogowych, z wypracowaniem przykładowych rozwiązań w formie wytycznych * Wytyczne w zakresie ujednolicenia standardów dla całego obszaru w zakresie projektowania ciągów pieszych / rowerowych, z myślą o całorocznym użytkowaniu * Wskazanie lokalizacji głównych ciągów oraz stref pieszych jako element zintegrowanego systemu (mieszkańcy i turyści) * Analiza koncepcji jednego systemu roweru miejskiego dla LOM * Opracowanie wytycznych w zakresie zmian dla ciągów rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej * Program budowy chodników na obszarach wiejskich * Program budowy chodników przy drogach powiatowych i wojewódzkich * Program instalacji separatorów uniemożliwiających wjazd samochodu na chodnik | * Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej w LOM obejmująca drogi rowerowe oraz węzły integracyjne i parkingi rowerowe (ze szczególnym uwzględnieniem odcinków międzygminnych) * Identyfikacja kluczowych miejsc / odcinków nieprzyjaznych rowerzystom (dojazdy codzienne, turystyka i rekreacja) * Opracowanie listy działek niezbędnych do pozyskania w celu budowy brakujących odcinków dróg rowerowych na terenie LOM * Opracowanie listy priorytetowych / kluczowych odcinków dróg rowerowych, których realizacja przyspieszy stworzenie zintegrowanej sieci dróg rowerowych w LOM * Analiza istniejących wytycznych w zakresie projektowania i budowy infrastruktury rowerowej i pieszej w LOM * Analiza lokalizacji miejsc pod kątem możliwości realizacji stref pieszych na terenie LOM * Analiza możliwości obsługi centrów lokalnych oraz powiązania ich z centrum funkcjonalnym miast i gmin przez ciągi piesze i rowerowe | * Jaki działania inwestycyjne należy podjąć, aby jak najwięcej osób decydowało się na transport niezmotoryzowany w codziennych podróżach do pracy czy szkoły? * Z jakich elementów powinna składać się infrastruktura rowerowa? * W jakim standardzie powinna być wykonana metropolitalna sieć dróg rowerowych? * Jak ułatwić dojazd rowerem do rdzenia LOM – Miasta Lublin? * Jak zorganizować transport rowerowy w ramach całego LOM? (propozycje przebiegu systemu ścieżek z analizą własności gruntów niezbędnych pod ich budowę). * Gdzie w LOM znajdują się miejsca szczególnie niebezpieczne dla ruchu rowerowego? * Jaki będzie szacunkowy koszt budowy spójnego systemu ścieżek rowerowych dla całego LOM? * Jak skoordynować wewnętrzne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, ciągów pieszych i stref pieszych tak by stanowiły one spójną całość? * W jaki sposób optymalnie powiązać istniejące strefy aktywności gospodarczej i osiedla mieszkaniowe z siecią kolejową tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym (np. poprzez linie autobusowe, drogi dla rowerów, powiązania piesze)? |
| **Metropolitalny transport publiczny - poprawa dostępności – rozwój transportu szynowego** | * Koordynacja poszczególnych podsystemów publicznego transportu zbiorowego – przewoźnicy funkcjonujący na zlecenie JST i przewoźnicy prywatni * Włączenie transportu szynowego w system transportu publicznego na terenie LOM * Poprawa jakości usług PTZ w LOM * Rozwój infrastruktury przystankowej * Tworzenie węzłów integracyjnych - Wskazanie lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych i pętli autobusowych celem zwiększenia dostępności do transportu publicznego * Kontynuacja budowy parkingów P+R oraz węzłów przesiadkowych w ramach budowy spójnego systemu transportu publicznego * Integracja taryfowo-biletowa w LOM - Optymalizacja funkcjonowania PTZ do potrzeb określonych grup użytkowników * Integracja przewozów PTZ w LOM * Wzrost jakości usług w całym LOM * Poprawa połączeń pomiędzy gminami LOM * Zintegrowany publiczny transport zbiorowy miejski i podmiejski | * Koncepcja wspólnego biletu połączonego z systemem rozliczeń pomiędzy przewoźnikami * Koncepcja horyzontalna uwzględniającą rozwoju kolei aglomeracyjnej * Koncepcja utworzenia zintegrowanej siatki połączeń różnych podsystemów publicznego transportu zbiorowego w LOM - Aktualizacja założeń całościowego systemu transportu zbiorowego dla MOF, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. „ostatniej mili”, białych plam transportowych, parkingów P+R, wdrożenia taboru * Koncepcja ujednolicenia infrastruktury przystankowej w LOM * Opracowanie standardów jakościowych dla realizacji przewozów PTZ * Kompleksowy system informacji dla organizatora transportu LOM * Koncepcja sfinansowania systemu jednolitego transportu publicznego w LOM * 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.) * 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 istniejących połączeń komunikacji publicznej zamawianych przez różnych organizatorów w LOM * Analiza istniejących połączeń komunikacji realizowanych przez przewoźników prywatnych * Inwentaryzacja infrastruktury PTZ w LOM (ze szczególnym uwzględnieniem braków w zakresie węzłów integracyjnych) * Koncepcja włączenia przewoźników prywatnych w system (przy określeniu minimalnych standardów jakościowych) * Analiza i koncepcja wydłużenia tras wybranych linii lubelskiej komunikacji miejskiej * Analiza potrzeb ruchu szkolnego oraz innych użytkowników, szczególnie w małych miejscowościach * Inwentaryzacja sieci transportu publicznego oraz zamkniętych przewozów szkolnych i pracowniczych * Inwentaryzacja i badanie stanu obecnego i przyszłych potrzeb w zakresie dojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz większych zakładów pracy * Analiza możliwości prawnych i technicznych wprowadzenia transportu na życzenie * Analiza dotychczasowych inwestycji w zakresie publicznego transportu zbiorowego * 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 | * Jaki powinien być optymalny kształt siatki połączeń w LOM? * Jaką funkcje ma pełnić kolej aglomeracyjna w strukturze LOM? * Czy mieszkańcy LOM oczekują tworzenia systemu wspólnego biletu umożliwiającego przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu? * Czy stworzenie takiego systemu wpłynie na wybór środka transportu w codziennych podróżach (badania ankietowe) * Czy budowa węzłów przesiadkowych, P&R, B&R wpływa na wybór komunikacji publicznej w codziennych podróżach? (badania ankietowe) * W jakich lokalizacjach powinny zostać zbudowane parkingi P&R. * Jaka powinna być ilość miejsc parkingowych w poszczególnych lokalizacjach? * Jakie powinny być lokalizacje węzłów przesiadkowych w LOM? * Jakie są „białe plamy” w systemie transportu publicznego LOM i w jaki sposób, także przy współudziale środków zewnętrznych (np. Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej) można starać się wypełnić te luki? (rekomendacje) * Jakie są koszty funkcjonowania transportu publicznego w LOM, a jak będą się kształtować w przyszłości? * W jaki sposób dokonać integracji siatki połączeń rożnych podsystemów publicznego transportu zbiorowego w LOM? * Jak powinna wyglądać obsługa komunikacyjna transportem zbiorowym obszarów wiejskich? * Gdzie obecnie na terenie LOM występują „białe plamy” komunikacyjne” – tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, 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? * Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi? * Jak najlepiej pozyskiwać zewnętrzne źródła finansowania aglomeracyjnego transportu publicznego (FRPA, dopłaty do ulg ustawowych)? * Jakie są obecne nakłady gmin na organizację transportu przez samorządy na terenie LOM (w tym na przewozy szkolne)? * Jakie finansowanie jest konieczne ze strony samorządów-członków LOM? Jaki wariant „zero” można zrealizować bez zwiększania finansowania przez samorządy? * Na jakich obszarach i w optymalnym rozwiązaniem będzie transport na życzenie i czy powinien on być wykonywany jako publiczny transport zbiorowy, czy przewozy okazjonalne? * Czy należy obniżać, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów? |
| **Indywidualny transport samochodowy – polityka parkingowa** | * Zintegrowana polityka parkingowa w skali całego LOM * Rozwój i optymalizacja infrastruktury parkingowej * Wspólne planowanie, finansowanie i realizacja parkingów w LOM * Wprowadzanie zieleni i małej architektury na parkingach | * Wytyczne oraz dalsze kierunki działania w zakresie polityki parkingowej dla LOM * Plan rozwoju sieci parkingów strategicznych i buforowych związanych z obsługą rdzenia obszaru oraz centrów miejscowości obszaru LOM * Plan uporządkowania parkowania poprzez wyznaczenie miejsc parkingowych * Wytyczne i plan działań w zakresie budowy oraz przebudowy istniejących parkingów na parkingi o wysokich walorach architektoniczno-krajobrazowych oraz bazujących na błękitno-zielonej infrastrukturze | * Analiza skuteczności prowadzonej w LOM polityki parkingowej w pod względem zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc parkingowych * Analiza i przykładowe rozwiązania w zakresie zagospodarowania nielegalnych miejsc/obszarów parkingowych – przywrócenie funkcji mieszkańcom * Analiza dobrych praktyk polskich i europejskich z zakresu budowy/przebudowy parkingów zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju * Inwentaryzacja miejsc w których występują największe problemy z parkowaniem (w całym LOM) | * Czy możliwe jest wykorzystanie istniejących parkingów na terenie LOM? * Czy obecna polityka parkingowa jest skuteczna w rozumieniu zasad zrównoważonej mobilności miejskiej? * W jaki sposób uporządkować politykę parkingową na terenach miejskich? * W jaki sposób nielegalne parkingi powinny zostać zagospodarowane? * Czy jest konieczność budowy nowych parkingów w przypadku zintegrowania transportu publicznego? * W jaki sposób dostosować istniejąca infrastrukturę do wyzwań zmian klimatu i uczynić ją bardziej zrównoważoną. |
| **Bezpieczeństwo ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników** | * Poprawa BRD dla komunikacji zbiorowej i ruchu indywidualnego * Poprawa bezpieczeństwa ruchu niezmotoryzowanego | * Wytyczne w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w LOM, np. w zakresie:   doświetlania i właściwego oznakowania przejścia dla pieszych w LOM z uwzględnieniem wprowadzenia interaktywnych przejść dla pieszych  budowa wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych  wdrożenia ulic/stref o ruchu uspokojonym i spowalniania ruchu w sąsiedztwie przejść dla pieszych   * Koncepcja i analiza prawno-organizacyjna współpracy z Policją * Stworzenie mapy zagrożeń BRD w LOM | * Identyfikacja najważniejszych miejsc wymagających uspokojenia lub wprowadzenia ruchu uspokojonego (kameralizacja) w szczególności w centrach miast i miejscowości LOM * Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych oraz proponowanych rozwiązań w zakresie ograniczenia wypadków w tych miejscach | * Jakie konkretne nowe rozwiązania z zakresu BRD można zastosować w LOM tak, aby uzyskać poprawę stanu bezpieczeństwa? * Jakie są najbardziej niebezpieczne miejsca w LOM? (analiza danych zastanych) * Gdzie wprowadzać strefy Tempo 30/strefy ruchu uspokojonego w obszarach centralnych gmin LOM? * Weryfikacja akceptowalnych rozwiązań w zakresie wprowadzania stref ruchu uspokojonego / Tempo 30 – czy powinny być to woonerfy? * Gdzie najbardziej akceptowalna jest zmiana organizacji ruchu i w jaki sposób to robić, aby nie powodować konfliktów społecznych? |
| **Zarządzanie – budowa struktur metropolitalnych** | * Koordynacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, transportem publicznym, rowerem publicznym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym w obrębie całego LOM * Budowa nowoczesnych rozwiązań w zakresie budowy tożsamości i wizerunku LOM * Regularne badania popytu na transport w LOM | * Koncepcja zarządzania transportem zbiorowym w LOM * Koncepcja kompleksowych badań zachowań i preferencji transportowych mieszkańców LOM * Koncepcja regularnych badań popytu na transport w LOM * Koncepcja stworzenia zintegrowanej platformy informacyjnej nt. usług transportu i mobilności dla całego LOM * Koncepcja wspólnego mechanizmu finansowania wszystkich usług PTZ dla wszystkich gmin LOM, w tym koncepcja biletu metropolitalnego | * Analiza aktualnego systemu zarządzania transportem (zbiorowym publicznym i prywatnym) * Analiza pod kątem tworzenia aglomeracyjnych struktur zarządzania transportem publicznym * Analiza systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów szkolnych * Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych * Analiza finansowa kosztów funkcjonowania nowego systemu organizacji i zarządzania transportem zbiorowym w LOM * Analiza możliwości wprowadzenia zróżnicowanych standardów obsługi dla różnych kategorii linii obsługujących gminy LOM | * Jak powinien wyglądać optymalny sposób zarządzania komunikacją zbiorową na obszarze LOM? * Czy konieczne jest stworzenie nowego organu do zarządzania transportem zbiorowym? * Czy związek powiatowo-gminny jest optymalnym sposobem organizacji transportu publicznego na terenie LOM? * Jakie byłyby koszty funkcjonowania nowego organu w skali rocznej? * Jakie są koszty utworzenia platformy informacyjnej nt. usług transportowych i mobilności dla obszaru LOM? * Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi? * Jak najlepiej pozyskiwać zewnętrzne źródła finansowania aglomeracyjnego transportu publicznego (FRPA, dopłaty do ulg ustawowych)? * Jakie są obecne nakłady gmin na organizację transportu przez samorządy na terenie LOM (w tym na przewozy szkolne)? |
| **Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej** | * Edukacja rowerowa i UTO * Budowanie nawyków oraz promocja korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe, grywalizacja) – grupa docelowa mieszkańcy i turyści * Promocja ruchu rowerowego skierowana również do seniorów i rodziców * Promocja ruchu pieszego i rowerowego w centrach ośrodków LOM oraz przy dojazdach do punktów węzłowych i atrakcji turystycznych | * Koncepcja zintegrowanego w skali LOM programu edukacji w zakresie zrównoważonej mobilności dla szkół (ruch pieszy, rowerowy, komunikacja zbiorowa) wraz ze scenariuszami programów partnerskich dla JST * Koncepcja zintegrowanego w skali LOM programu edukacji w zakresie zrównoważonej mobilności (ruch pieszy, rowerowy, komunikacja zbiorowa) j dla dorosłych i seniorów wraz ze scenariuszami programów partnerskich dla JST * Koncepcja promocji zrównoważonej mobilności opartej o atrakcje turystyczne LOM wraz ze scenariuszami programów partnerskich dla JST, np. propozycje rowerowych tras / wycieczek do miejsc cennych kulturowo i przyrodniczo | * Analiza dobrych praktyk w zakresie promocji i edukacji zrównoważonej mobilności miejskiej z kraju i świata | * W jaki sposób LOM powinno budować swoją rozpoznawalność w różnych grupach docelowych – w tym samorządowcy, mieszkańcy, władze wojewódzkie i państwowe? * Jakie są bariery i motywatory wykorzystywania poszczególnych środków transportu w poszczególnych segmentach pasażerów (m.in. pod względem wieku, aktywności zawodowej, miejsca zamieszkania, miejsca pracy)? * Jak powinna wyglądać kampania promująca dojazdy w sposób zrównoważony do szkół? * Jakie akcje edukacyjne powinny być realizowane w szkołach (np. bezpieczeństwo poruszania się rowerem, miasteczka dla nauki ruchu rowerowego)? * Czy powinna być rozwijana koncepcja Dnia bez samochodu? |

# Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne

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, Produktów Analitycznych i odpowiedzi na przykładowe Pytania Operacyjne w poszczególnych obszarach strategicznych

| **Obszar Strategiczny** | **Minimalna metodyka** |
| --- | --- |
| **Planowanie przestrzenne zorientowane na transport** | Analizy danych zastanych  Analizy geoprzestrzenne  Analizy prawne  Badania ilościowe  Badania jakościowe  Konsultacje społeczne |
| **Obniżenie emisyjności transportu samochodowego** | Analizy środowiskowe  Badania ilościowe  Badania jakościowe  Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne |
| **Indywidualny transport samochodowy – polityka parkingowa** | Analizy danych zastanych  Analizy geoprzestrzenne  Analizy prawne  Analizy środowiskowe  Konsultacje społeczne |
| **Bezpieczeństwo ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników** | Analizy środowiskowe  Badania ilościowe  Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Analizy prawne |
| **Metropolitalny transport publiczny - poprawa dostępności – rozwój transportu szynowego** | Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Badania jakościowe  Badania ilościowe  Analizy prawne  Analizy finansowe |
| **Ruch niezmotoryzowany – pieszy i rowerowy** | Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Badania jakościowe  Badania ilościowe |
| **Zarządzanie – budowa struktur metropolitalnych** | Analizy danych zastanych  Analizy prawne  Analizy finansowe |
| **Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej** | Analizy danych zastanych  Analizy prawne  Analizy geoprzestrzenne |

# Szczegółowa specyfikacja metodyk

## Minimalną metodykę badania zawiera **Tabela 5**.

## 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 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, możliwe do edycji w aktualnych wersjach programów takich jak ds.: QGIS, ArcGIS lub równoważnym.

Tabela 5. Szczegółowa specyfikacja metodyk badań i analiz w procesie opracowania SUMP LOM

|  |  |
| --- | --- |
| **Rodzaj badania** | **Opis** |
| **Analiza danych zastanych** | Analiza dokumentów pozyskanych i przekazanych przez Zamawiającego. Analiza obowiązujących dokumentów, strategii, planów ds.. |
| **Badania jakościowe**  Grupy fokusowe/warsztaty Service Design | Cykl grup fokusowych lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 6-8 osób, łącznie 9 grup) – 4 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), 3 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.  Dodatkowo, w przypadku nieobecności kluczowych interesariuszy na spotkaniach konsultacyjnych lub warsztatach – Wykonawca powinien wykonać z każdym z nich przynajmniej jeden wywiad. |
| **Badania jakościowe**  Wywiady indywidualne (IDI) | Wywiady z 30 kluczowymi interesariuszami. |
| **Konsultacje społeczne** | Etap 1 i Etap 2 – po 6 spotkań o charakterze warsztatowym na każdy etap  Każde spotkanie po 3 godziny dla min. 30 osób, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 8 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.  Warsztaty powinny być prowadzone z wykorzystaniem odpowiednich technik prowadzenia dyskusji, analogicznych do badań jakościowych, podlegających wcześniejszemu uzgodnieniu z Zamawiającym.  Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić kampanię informacyjną, przyjąć zgłoszenia uczestników, zaś w razie ich dużej liczby – dokonać rekrutacji uczestników w sposób uzgodniony z Zamawiającym – losowy, z uwzględnieniem określonych kwot i gwarantowanych miejsc dla kluczowych organizacji.  Etap 3 – jedno spotkanie  Podczas Strategicznej oceny odziaływania na środowisko, konsultacje społeczne przybierają formę sformalizowaną i dotyczą wszystkich mieszkańców, których dotyczy obszar opracowania. Przeprowadzone są po sporządzeniu kompletnego dokumentu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.  W sytuacji, gdy obowiązujące przepisy związane z zagrożeniem epidemicznym uniemożliwią przeprowadzenie spotkań stacjonarnych (niezależnie od Etapu), powinny się one odbyć się w formie on-line po uzgodnieniu z Zamawiającym. |
| **Badania ilościowe**  Wywiady PAPI/CAPI (metoda random route) | Badanie polegające na wypełnieniu ankiet przygotowanych przez Wykonawcę na próbie co najmniej 1200 osób, na etapie przygotowania raportu Diagonostyczno-Strategicznego. Badania mają być wykonane metodą mixedmode: wywiady telefoniczne CATI, wywiady domowe PAPI/CAPI metodą random-route.  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). Dla Miasta Lublin wielkość próby mieszkańców powinna wynosić 400 osób, a dla mieszkańców gmin wiejskich, miejsko-wiejskich i pozostałych gmin miejskich (Lubartów i Świdnik) - 800 osób. |
| **Analizy środowiskowe** | 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 późn. zm. Szczegóły zostały przedstawione w rozdziale 9. |
| **Analizy GIS (geoprzestrzenne)** | Wykonanie analiz obejmujących minimalną inwentaryzację w zakresie:   * generatorów ruchu na terenie objętym planem (do generatorów ruchu zalicza się m.in. szkoły, osiedla, przedsiębiorstwa, strefy aktywności gospodarczej, sklepy wielkopowierzchniowe i kompleksy handlowe, targowiska), wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; * przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; * dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem w GIS, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; * aktualnej sieci połączeń kolejowych oraz linii transportu publicznego, szkolnej i pracowniczej (wraz z liczbą kursów – w podziale na dni robocze nauki szkolnej, pozostałe dni robocze, soboty i niedziele) na terenie objętym planem w GIS, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych zmianami; * pozostałych dotychczasowych i planowanych w dokumentach strategicznych (np. Strategia Rozwoju Gminy) inwestycji związanych z mobilnością na terenie objętym planem; * powiązań dotychczasowych i planowanych inwestycji mobilnościowych z zagospodarowaniem przestrzennym terenów leżących w obszarze oddziaływania przedmiotowych inwestycji lub zamierzeń; * analizą zagospodarowania przestrzennego w zakresie możliwości zainwestowania (chłonności) istniejących niezagospodarowanych terenów (lub możliwych do zagospodarowania) na terenach uzbrojonych. |
| **Analizy prawne** | Analizy prawne na potrzeby określenia prawnych możliwości współpracy międzysamorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością oraz wspólnego finasowania inwestycji. |
| **Analizy finansowe** | Analizy finansowe na potrzeby określenia kosztów realizacji poszczególnych działań w obszarach strategicznych, mają ce na celu pokazanie szacunkowych kosztów realizacji poszczególnych rozwiązań/scenariuszy. |

# Główne elementy „SUMP LOM” sporządzone w ramach realizacji zamówienia

Na całość zamówienia składają się:

1. Plan promocji;
2. Materiały informacyjne i promocyjne;
3. Raport 1 – raport z Etapu 1 konsultacji społecznych;
4. Raport Diagnostyczno-Strategiczny stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej LOM – uwarunkowania zewnętrzne (minimum: przegląd dokumentów strategicznych na szczeblu krajowym i wojewódzkim, dane statystyczne LOM, transport drogowy, kolejowy, lotniczy, autobusowy, ciężarowy, intermodalny, ruch rowerowy i pieszy, analiza SWOT stanu istniejącego, wnioski z diagnozy, omówienie: Obszarów Strategicznych, celów i narzędzia, potencjalnych scenariuszy rozwoju itd.);
5. Raport 2 – raport z Etapu 2 konsultacji społecznych;
6. Projekt „SUMP LOM” - przygotowany do konsultacji społecznych – w tym, kierunki i scenariusze rozwoju systemu mobilności dla obszaru objętego „SUMP LOM”, etapowanie rozwoju, priorytety realizacyjne systemu transportowego, Informacje o zagospodarowaniu przestrzennym – Etap 3;
7. Projekt Prognozy oddziaływania na środowisko „SUMP LOM”;
8. Raport 3 – raport z Etapu 3 konsultacji społecznych;
9. Ostateczna wersja „SUMP LOM” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, Prezentacja projektu dokumentu dla Zamawiającego (Microsoft Office Power Point);
10. Ostateczna wersja Prognozy oddziaływania na środowisko „SUMP LOM”;
11. Synteza – max. 4 strony, ilustrowana, wskazująca główne działania „SUMP LOM” wraz  
    z uzasadnieniem i korzyściami dla mieszkańców;
12. Dokument stanowiący kompendium w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz propozycji kierunków działań (w tym rekomendacji do innych dokumentów) wynikających z „SUMP LOM”, z podziałem na poszczególne gminy;
13. Opracowanie prezentacji multimedialnej na temat „SUMP LOM”;
14. Raport 4 – raport z realizacji Planu Promocji.

# Główne produkty merytoryczne „SUMP LOM”

## **Raport Metodyczny** – przedstawiany w terminie **30 dni** od daty podpisania umowy. Raport Metodyczny powinien zawierać:

* szczegółowy opis procesu przygotowania „SUMP LOM”,
* szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu (sporządzania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego i Projektu SUMP LOM, a także przedstawiania Raportów Pośrednich), wskazanie ich produktów oraz osób odpowiedzialnych po stronie Wykonawcy,
* przetestowane pilotażowo kwestionariusze i scenariusze spotkań konsultacyjnych oraz kryteria rekrutacji respondentów,
* identyfikację konkretnych interesariuszy (osób i instytucji) wraz z opisem ich planowego udziału w procesie przygotowania „SUMP LOM”. 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 **6 miesięcy** od daty podpisania umowy, za który po odbiorze bez uwag Wykonawca otrzyma płatność w wysokości 30% zaoferowanego wynagrodzenia;

* W ramach Raportu Diagnostyczno-Strategicznego powinny zostać dostarczone Produkty Analityczne, osiągnięte kamienie milowe, oceniona skuteczność poprzedniego SUMP oraz ustalona wizja, strategiczne oraz szczegółowe cele „SUMP LOM” 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 LOM”, Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu Raporty Pośrednie, stanowiące zwięzłe przedstawianie planowanych prac oraz podsumowanie prac wykonywanych w danym okresie oraz doszczegółowienie metodyki. 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;
* przed rozpoczęciem każdej z prac badawczych - wyczerpujące opisy wniosków z działań, które później będą stanowiły załącznik do SUMP LOM;
* po zakończeniu każdej z metod badawczych (np. analizy eksperckiej, badań ilościowych i jakościowych) - 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.) - Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu w najbliższym Raporcie Pośrednim krótko wnioski z badania (dopuszczalna forma slajdów).

**Uwaga: Wykonawca ma obowiązek złożenia Raportu Pośredniego w przypadku, gdy od złożenia ostatniego Raportu Pośredniego w zakresie powyższych punktów upłynęło więcej niż 30 dni.**

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.

## **Raporty z konsultacji społecznych** – będą opracowaniami sporządzonymi po zakończeniu każdego etapu konsultacji społecznych. Raporty powinny zawierać opis m.in. planu konsultacji, opis konsultacji, w tym użytych form konsultacji, liczbę uczestników i opinii oraz tabele ze zgłoszonymi uwagami, opiniami i propozycjami. Raporty powinny być opracowane w wersji elektronicznej.

## **Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego (Projekt „SUMP LOM”)** – wersja przedłożona do 3 konsultacji społecznych, przedstawiany w terminie 9 miesięcy od daty podpisania umowy wraz z Projektem Prognozy oceny oddziaływania na środowisko (z uwzględnieniem konsultacji społecznych – etap 2), za który po odbiorze bez uwag otrzyma 45% zaoferowanego wynagrodzenia. Ponadto przekazane materiały powinny spełniać następujące wymagania:

* Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności 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 LOM” powinien na początku zawierać ilustrowaną max. 4 stronicową syntezę, wskazującą na główne jego działania wraz z uzasadnieniem i korzyściami  
  dla mieszkańców.
* Załączniki „SUMP LOM” powinny zawierać pełną dokumentację dokonanych analiz i badań (pełna dokumentacja dokonanych analiz i badań), w tym w oparciu o Raporty Pośrednie,  
  w układzie zgodnym z Cyklem SUMP.
* Załącznik „SUMP LOM” powinien zawierać streszczenie z podziałem na obszary problemowe wraz z wytycznymi dla poszczególnych dokumentów problemowych, strategicznych  
  i planistycznych sporządzonych w ramach działalności LOM i poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru.

## Odbiór bez zastrzeżeń pierwszego Projektu „SUMP LOM” i otrzymanie za niego wynagrodzenia nie zwalnia Wykonawcy z konieczności wprowadzenia do „SUMP LOM” dalszych poprawek (iteracje).

## Wykonawca pozostałą część wynagrodzenia (25% wynagrodzenia umownego) Wykonawca otrzyma po odbiorze ostatecznej wersji „SUMP LOM” przez Zamawiającego.

# Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko „SUMP LOM”

## Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. 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 LOM” podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Wykonawca w ramach procedury wykona minimum:

1. Projekty ogłoszeń, obwieszczeń, zestawień oraz wszelkich innych niezbędnych dokumentów wymaganych przepisami prawa.
2. 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.
3. Przeanalizowanie poszczególnych zależności w procesie sporządzania SUMP LOM, czego wynikiem będzie wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko jako opracowania podsumowującego przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. W **Tabela 6** został przedstawiony przykładowy zakres zależności, który należy uwzględnić podczas realizacji dokumentu oraz sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko.

Tabela . 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 Odziaływania na środowisko będąca podsumowaniem przeprowadzonych analiz.
* Uzyskanie opinii od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej dla Projektu „SUMP LOM”.
* Przeprowadzenie konsultacji społecznych w związku z zakończeniem prac nad „SUMP LOM”  
  w ramach procedury Strategicznej Oceny oddziaływania na Środowisko (nie wynikających  
  z metodyki SUMP w ramach 3 konsultacji społecznych).
* Przygotowanie zestawienia tabelarycznego wraz z propozycją rozstrzygnięć do złożonych wniosków i uwag w ramach konsultacji społecznych procedury środowiskowej.
* 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 liczby uwag na etapie 3 konsultacji społecznych, mających istotny wpływ na treści dokumentu, Wykonawca w ramach prowadzonej procedury i wynagrodzenia, ponowi procedurę w niezbędnym zakresie – 2 iteracje. Jednocześnie Zamawiający wydłuży proporcjonalnie termin realizacji dokumentu wynikający z ponowienia procedury.

# Promocja

## Wykonawca wykona i przedłoży do zatwierdzenia przez Zamawiającego Plan Promocji „SUMP LOM” w terminie 15 dni roboczych od podpisania umowy.

## Plan Promocji powinien przedstawiać koncepcję promocji procesu opracowywania oraz przygotowanego „SUMP LOM”, uwzględniając docelowe grupy odbiorców, adekwatność stosowania narzędzi promocyjnych oraz kanałów ich dystrybucji w odniesieniu do poszczególnych Działań zamówienia.

## Wykonawca przygotuje oraz uzgodni z Zamawiającym, a następnie przeprowadzi kampanię informacyjną i promocyjną dotyczącą „SUMP LOM” dla mieszkańców LOM.

## Wykonawca będzie stosował elementy informacyjno-promocyjne dotyczące źródeł finansowania zgodnie z „Wytycznymi w zakresie wykorzystania środków pomocy technicznej na lata 2014-2020” oraz „Wytycznymi w zakresie Informacji i promocji programów operacyjnych polityki spójności na lata 2014-2020”.

## Zamawiający zobowiązuje się także udostępnić nośniki reklamowe będące w jego dyspozycji w celu realizacji Planu Promocji „SUMP LOM” wraz z rozklejeniem/umieszczeniem, przy czym wykonanie druku plakatów i innych materiałów oraz ich dostarczenie we wskazane miejsce odbywa się na koszt Wykonawcy.

## Działania promocyjne mają obejmować co najmniej:

* zapewnienie przygotowania merytorycznego i prowadzenia przedmiotu prowadzonych prac, moderowaniu dyskusji z interesariuszami na każdym ze spotkań konsultacyjnych;
* przygotowanie projektów graficznych banneru/bannerów na stronę internetową Zamawiającego oraz ulotki;
* wykupienie i opracowanie banerów internetowych w minimum 1 lokalnym serwisie internetowym z obszaru LOM zapewniających co najmniej 10 tys. odsłon każdy w okresie min.14 dni przez każdą z faz konsultacji;
* zaprojektowanie i wydrukowanie ulotek formatu A4, dwustronnie drukowanych, składanych na trzy do formatu DL/C, na papierze min. 250 gr/m2, kredowanym, błyszczącym, kolorystyka 4+4 CMYK w liczbie min. 1000 szt;
* opracowanie artykułu na stronę internetową do zamieszczenia na portalach JST wchodzących w skład LOM oraz do umieszczenia w gazecie lokalnej dla każdego  
  z Etapów konsultacji;
* zaprojektowanie i umieszczenie krótkiej informacji na portalu Facebook dla każdego  
  z Etapów konsultacji;
* zaprojektowanie trzech rodzajów banerów internetowych dotyczących poszczególnych Etapów konsultacji społecznych - formaty: 1080x1080, 720x377, 790x360 DPI, który będzie mógł być umieszczany na dowolnych portalach społecznościowych (np. Facebook), stronach internetowych;
* przygotowanie w uzgodnieniu z Zamawiającym plakatów informacyjnych w formacie A2 o planowanych spotkaniach konsultacyjnych w łącznej ilości 300 sztuk. Plakaty powinny być dostarczone na adres wskazany przez Zamawiającego minimum 21 dni przed planowanym terminem spotkania;
* zapewnienie rejestracji fotograficznej każdego spotkania konsultacyjnego;
* w przypadku konieczności organizowania spotkań konsultacyjnych w formie online zapewnienie transmisji internetowej;
* przygotowanie syntetycznej informacji w formie pisemnej po każdym z zakończonych etapów prac nad dokumentem w celu wykorzystania w przekazach medialnych;
* przygotowanie całościowego sprawozdania podsumowującego przeprowadzoną kampanię promocyjną.

## Zamawiający wymaga, aby w ramach realizacji działań promocyjnych Wykonawca wykonał następujące prace:

1. Wykonawca przygotuje i przedstawi do akceptacji Zamawiającego **Plan promocji** procesu opracowania dokumentu „SUMP LOM”.
2. Wykonawca przygotuje i uzgodni z Zamawiającym identyfikację wizualną (logo), która będzie dotyczyć całego procesu sporządzenia oraz wdrożenia „SUMP LOM”;
3. Wykonawca przygotuje oraz uzgodni z Zamawiającym, a następnie przeprowadzi kampanię informacyjną dotyczącą SUMP LOM dla mieszkańców w środkach masowego przekazu:
4. kampania ta obejmować będzie cały proces sporządzenia dokumentu, przy czym Zamawiający wymaga, aby przed rozpoczęciem badań ankietowych zawierała co najmniej informacje o celu, zakresie i korzyściach, jakie związane są z opracowaniem dokumentu LOM, a następnie z wdrożeniem rekomendacji i działań w nim określonych;
5. Zamawiający wymaga, aby środki masowego przekazu obejmowały: popularne portale społecznościowe, strony internetowe, prasę oraz rozgłośnie radiowe o zasięgu co najmniej lokalnym – obejmującym obszar JST LOM;
6. Wykonawca zobowiązany będzie do współpracy z Zamawiającym w zakresie kontaktów   
   z mediami, w tym dyspozycyjności do udzielania wywiadów medialnych;
7. Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym weźmie udział w konferencji z udziałem   
   m. in. mediów, przedstawicieli interesariuszy, dotyczącej opracowanego „SUMP LOM”.
8. W trakcie realizacji zamówienia, Wykonawca na bieżąco będzie przygotowywał projekty treści informacji o przebiegu prac nad opracowaniem dokumentu, organizowanych spotkaniach oraz wynikach przeprowadzonych badań, które po uzgodnieniu z Zamawiającym udostępniane będą w środkach masowego przekazu oraz na zaproponowanych przez Wykonawcę stronach www;

## Opracowane przez Wykonawcę materiały promocyjne i informacyjne podlegają uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego;

## Wykonawca dostarczy Zamawiającemu wzór ulotek, plakatów, banerów, roll-up w wersji elektronicznej, w tym możliwej do edycji (\*.pdf, \*.jpg, DPI 1200);

## Każdy pojedynczy egzemplarz materiału promocyjnego musi być trwale oznakowany poprzez naniesienie elementów w ramach opracowanej identyfikacji wizualnej (logo);

## Materiały promocyjne i informacyjne będą udostępnione przez Wykonawcę zgodnie z Planem promocji;

## Materiały informacyjne i promocyjne muszą być fabrycznie nowe i pełnowartościowe;

## Wykonawca przedstawi Zamawiającemu Raport z realizacji Planu promocji, zawierający również informacje o terminie/ilości/miejscu dystrybucji poszczególnych materiałów promocyjno-informacyjnych;

# Pozostałe zasady realizacji zamówienia

## Wykonawca zobowiązuje się do wykonania przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami OPZ w sposób rzetelny i sumienny, zgodnie z aktualnymi wytycznymi dotyczącymi opracowania planów mobilności.

## Wykonawca zobowiązuje się do stałego kontaktu z Zamawiającym i na jego prośbę uczestniczyć w spotkaniach dotyczących „SUMP LOM” oraz strategii rozwoju ponadlokalnego LOM w zakresie powiązanym z tematyką transportu i komunikacji miejskiej.

## Wykonawca wyznaczy Koordynatora projektu, a w przypadku jego nieobecności zastępcę Koordynatora projektu.

## Podstawą zapłaty wynagrodzenia będzie prawidłowo wystawiona przez Wykonawcę faktura VAT lub rachunek.

## 

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-2)