|  |
| --- |
| Opis Przedmiotu Zamówienia Specyfikacja Warunków Zamówienia |
| Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności 2030+ obejmującego Gminę Miasto Sanok, Gminę Sanok, Miasto i Gminę Zagórz, Miasto i Gminą Lesko, Gminę Bukowsko, Gminę Zarszyn, Gminę Besko, Gminę Tyrawa Wołoska, Gminę Komańcza, Powiat Sanocki oraz część Powiatu Leskiego. |

**SPIS TREŚCI**

[1. Opis Przedmiotu Zamówienia 2](#_Toc85708401)

[1.1. Słownik skrótów, pojęć i akronimów 2](#_Toc85708402)

[1.2. Merytoryczne zasady realizacji zamówienia 3](#_Toc85708403)

[1.3. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia 6](#_Toc85708404)

[1.4. Zakres merytoryczny zamówienia 8](#_Toc85708405)

[1.5. Proces realizacji zamówienia, raporty i harmonogram ich dostarczania 18](#_Toc85708406)

[1.6. Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne 23](#_Toc85708407)

[1.7. Szczegółowa specyfikacja metodyk 24](#_Toc85708408)

[1.8. Promocja 27](#_Toc85708409)

[1.9. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko 29](#_Toc85708410)

# Opis Przedmiotu Zamówienia

## Słownik skrótów, pojęć i akronimów

|  |  |
| --- | --- |
| Carsharing | System współdzielonego użytkowania samochodów |
| Gamifikacja | Inaczej grywalizacja, w kontekście SUMP jest to aktywizacja różnych grup mieszkańców i zachęcanie ich do określonych działań (np. wybierania przyjaznych środowisku środków transportu) poprzez gry 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) |
| 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 |
| SWOT | Jedna z podstawowych metod analizy strategicznej, polegająca na identyfikacji czterech elementów: *Strengths* – silne strony, *Weaknesses* – słabe strony, *Opportunities* – szanse, okazje i *Threats* – zagrożenia |
| PZM | Plan Zrównoważonej Mobilności dla obszaru obejmującego Gminę Miasto Sanok, Gminę Sanok, Miasto i Gminę Zagórz, Miasto i Gminą Lesko, Gminę Bukowsko, Gminę Zarszyn, Gminę Besko, Gminę Tyrawa Wołoska, Gminę Komańcza, Powiat Sanocki oraz część Powiatu Leskiego. |
| Projektowanie uniwersalne | Projektowanie infrastruktury i otoczenia uwzględniające potrzeby wszystkich potencjalnych odbiorców, w tym przede wszystkim osoby o ograniczonej mobilności |
| Publiczny transport zbiorowy, w skrócie PTZ | Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej; rozumiany zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i tekstem jednolitym Ustawy obwieszczonym 9 grudnia 2019 r.; obejmujący m.in. operatorów i organizatorów PTZ, przewoźników, zintegrowany system taryfowo-biletowy i inne |
| Woonerf | Ulica do mieszkania, podwórzec (pojęcie z języka holenderskiego). Termin dotyczy sposobu projektowania ulicy w strefie zurbanizowanej w taki sposób, aby przy zachowaniu podstawowych funkcji danej ulicy położyć szczególny nacisk na uspokojenie ruchu i wysoką jakość przestrzeni publicznej. Więcej: http://woonerf.dlalodzi.info/czym\_jest\_woonerf.html |
| UTO | Urządzenie Transportu Osobistego (np. hulajnoga elektryczna, deskorolka, one-wheel i inne) |

## Merytoryczne zasady realizacji zamówienia

### Podstawowym celem zamówienia jest opracowanie „Planu Zrównoważonej Mobilności dla obszaru obejmującego Gminę Miasto Sanok, Gminę Sanok, Miasto i Gminę Zagórz, Miasto i Gminą Lesko, Gminę Bukowsko, Gminę Zarszyn, Gminę Besko, Gminę Tyrawa Wołoska, Gminę Komańcza, Powiat Sanocki oraz część Powiatu Leskiego 2030+” (dalej: PZM), który będzie zgodny z aktualnym stanem wiedzy i wymogami prawa oraz dopasowany do indywidualnych potrzeb i uwarunkowań Zamawiającego.

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

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

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

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

### Plan powinien zoperacjonalizować cele w perspektywie do 2030 r., przekładając je na konkretną logikę zmiany – tj. kompleksowy i optymalny zestaw działań, służących realizacji danego celu, łączący w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, wskazując również orientacyjne koszty realizacji działań, a także konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych. Logika ta powinna stanowić bazę dla późniejszej identyfikacji i wypracowywania projektów inwestycyjnych – finansowanych z różnych źródeł – środków własnych, grantów unijnych i krajowych, pożyczek itp.

### 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 oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów oświatowych).

### Plan powinien zawierać system monitoringu wskaźników produktu (bezpośrednie efekty realizacji PZM, 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 w toku przygotowania PZM 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.

### 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.

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

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

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

### 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;

### Plan powinien uwzględniać ustalenia i kierunki zawarte w dokumentach wyższego rzędu lub ich projektach:

* Krajowej Polityce Miejskiej,
* Krajowej strategii rozwoju zrównoważonego transportu,
* innych dokumentach szczebla unijnego, krajowego i wojewódzkiego -
* wersjami roboczymi z zakresu organizacji transportu na terenie województwa (np. projekt Regionalnego Planu Transportu). Innymi lokalnymi dokumentami związanymi z mobilnością, transportem, ochroną środowiska itp.

### Plan powinien przeanalizować zapisy następujących dokumentów lokalnych lub ich projektów dla każdej JST (gmina, miasto, powiat):

* Strategiami rozwoju gmin i powiatów;
* 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;

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

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

* przedstawicielami poszczególnych gmin wchodzących w skład PZM, przedstawicielami gmin i powiatów ościennych, samorządu województwa, itp.;
* przedstawicielami jednostek zależnych / podległych / wydziałów członków PZM, 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, Powiatowych Zarządów Dróg w Sanoku i Lesku oraz kolejowi przewoźnicy regionalnych i dalekobieżnych),
* 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 dwa tygodnie. Wykonawca powinien ponadto służyć pomocą Zamawiającemu w procesie uchwalania PZM przez odpowiednie organy, w tym wprowadzać poprawki zgodnie z oczekiwaniami tych organów.

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

### Wykonawca w ramach swojego wynagrodzenia, wskazanego w formularzu ofertowym, jest zobowiązany do pokrycia wszelkich kosztów związanych z realizacją zamówienia, w szczególności do pokrycia kosztów rekrutacji i honorariów respondentów, kosztów wykonawców badań marketingowych, kosztów pozyskania danych od innych gestorów, 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). Ponadto udostępni pomieszczenia do realizacji konsultacji społecznych i badań jakościowych, wraz ze sprzętem rejestrującym dźwięk. Zamawiający zobowiązuje się także udostępnić nośniki reklamowe będące w jego dyspozycji w celu realizacji Planu Promocji PZM wraz z rozklejeniem / umieszczeniem, przy czym wykonanie druku plakatów i innych materiałów oraz ich dostarczenie we wskazane miejsce odbywa się na koszt Wykonawcy.

### 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

### PZM 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 PZM zawiera Tabela 1.

### Obszary Strategiczne to główne kierunki zmian, planowane do realizacji w ramach PZM, 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 PZM 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 PZM, również w sposób łączący Obszary Strategiczne.

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

### Nie jest to pełna lista celów i środków SUMP, gdyż ze względu na Wytyczne UE, PZM 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 PZM 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 PZM, lecz poszukiwać przede wszystkim analogii w obszarach o podobnej strukturze, problemach i liczbie ludności (np. obszary turystyczne).

### Pytania Operacyjne PZM stanowią uszczegółowienie Głównych Produktów do wykonania w ramach przygotowania PZM, ale nie są ich zawężeniem – Wykonawca jest zatem zobowiązany do udzielenia wyczerpującej odpowiedzi na Pytania Operacyjne, niemniej jednak wykonanie Głównych Produktów PZM nie ogranicza się do odpowiedzi na Pytania Operacyjne.

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

| **Obszary strategiczne** | **Rozważane Działania** | **Główne Produkty** | **Produkty Analityczne** | | **Pytania Operacyjne** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***PLANOWANIE PRZESTRZENNE*** | | | | | | |
| * Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na korzystanie z samochodu osobowego, zapewniające komfort i bezpieczeństwo | * Współpraca międzygminna w zakresie układu komunikacyjnego (w tym przebiegu sieci dróg krajowych, powiatowych, linii kolejowych) zapewniający zrównoważony rozwój obszaru oraz zrównoważoną mobilność * Zwiększenie współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego realizującego dokument w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego, przyspieszenie procedury planistycznej * Dywersyfikacja usług społecznych i gospodarczych w osiedlach oddalonych od centrum miasta | * 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 * Wskazanie obszarów o dobrej dostępności komunikacyjnej, preferowanych do rozwoju. * Wskazanie obszarów i kierunków rozwoju, z uwzględnieniem lokalizacji usług publicznych oraz miejsc pracy. | * Inwentaryzacja i analiza istniejących opracowywanych programów rozwoju dotyczących zagospodarowania przestrzennego pod kątem zrównoważonej mobilności * Analiza zagospodarowania pod kątem wskazania centrów lokalnych – obszarów węzłowych dla obszaru funkcjonalnego * Badanie/analiza przepływu mieszkańców pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego realizującego dokument dla których celem podróży jest praca i szkoła (podróże konieczne) oraz określenie motywatorów dla podróży spontanicznych | | * Czy ustalenia dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru funkcjonalnego są ze sobą spójne? * Czy w dokumentach dla gmin nie występują kierunki zagospodarowania wzajemnie się wykluczające? * Czy rozkład przestrzenny funkcji daje możliwość wdrażania zrównoważonego rozwoju? * Gdzie zlokalizowane są w dokumentach planistycznych potencjalne obszary o dobrej dostępności do transportu publicznego? * W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by maksymalizować ich obsługę transportem publicznym, w tym kolejowym? | |
| ***TRANSPORT INDYWIDUALNY SAMOCHODOWY I TOWAROWY*** | | | | | | |
| * Spójny układ drogowy | * Wyprowadzanie ruchu z centralnych obszarów gmin, poprzez budowę obwodnic, zapewnienie rezerwy pod nowe ciągi komunikacyjne. * Kameralizacja i dostosowanie istniejących ciągów w obszarach zurbanizowanych do potrzeb pieszych i rowerzystów | * Wskazanie lokalizacji niezbędnych obwodnic i ciągów drogowych * Wskazanie kierunków przebudowy „czarnych punktów” oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym kierunków i sposobu kameralizacji sieci drogowej (np. woonerfy, uspokojenie ruchu, tworzenie stref ruchu pieszego, zawężanie pasów ruchu i ulic) | * Analiza barier, potencjału i formy współpracy terytorialnej na rzecz spójności układu drogowego z uwzględnieniem istniejących planów inwestycyjnych * Identyfikacja miejsc, w których transport drogowy nadmiernie oddziałuje na mieszkańców * Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych * Analiza potencjalnych obszarów - w tym pilotażowych w zakresie stref ruchu – kameralizacji ciągów drogowych. | | * W których miejscach należy priorytetowo budować / wyznaczyć obwodnice? * Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane główne ciągi drogowe? * Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic? * W jaki sposób wdrażać uspokojenie ruchu (np. zwężenie ulic) nie powodując konfliktów społecznych? * Gdzie zlokalizować obszary preferowane do uspokajania ruchu? * Czy wprowadzać strefy Tempo 30/strefy ruchu uspokojonego? * Jak mają wyglądać strefy ruchu uspokojonego/Tempo 30 – czy powinny być to woonerfy? | |
| * Zintegrowana polityka parkingowa w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument, w tym zrównoważona turystyka i logistyka | * Uporządkowanie parkowania w obszarach centralnych ośrodków miejskich, uwzględniając sezonowy ruch turystyczny - budowa zintegrowanej logiki zmiany na całym obszarze * Optymalizacja działania strefy płatnego parkowania w celu budowy zintegrowanej logiki zmiany na całym obszarze * Współpraca międzygminna w celu wypracowania spójnej siatki miejsc parkingowych dla turystyki samochodowej (kampery). * Zmniejszanie uciążliwości ruchu towarowego i dostaw dla mieszkańców | * Wytyczne oraz dalsze kierunki działania w zakresie polityki parkingowej w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument, w tym wskazanie potencjalnych lokalizacji parkingów strategicznych w zakresie obsługi ruchu turystycznego * Wskazanie lokalizacji parkingów dedykowanych dla turystyki samochodowej (kampery) * Wytyczne oraz dalsze kierunki działania w zakresie logistyki | * Analiza skuteczności prowadzonej w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument polityki parkingowej w pod względem zapewnienia odpowiedniej rotacji miejsc parkingowych oraz obsługi ruchu turystycznego * Analiza istniejących, planowanych oraz potencjalnych lokalizacji/obszarów w zakresie parkingów strategicznych do obsługi ruchu turystycznego i turystyki samochodem (kampery) – włączenie w system komunikacji publicznej * Wskazanie możliwych działań („dobrych praktyk”) w zakresie logistyki miejskiej | | * Czy możliwe jest wykorzystanie istniejących parkingów na terenie w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument? * Czy obecna polityka parkingowa jest skuteczna w rozumieniu zasad zrównoważonej mobilności miejskiej? * W jaki sposób nielegalne parkingi powinny zostać zagospodarowane? * Jak wprowadzić zintegrowaną politykę parkingową (działanie) dla całego obszaru? * Czy parkowanie w ramach ruchu turystycznego jest zorganizowane? * Czy parkingi dla kamperów powinny być w mieście, czy poza miastem? * Czy występuje chaos w ruchu pojazdów dostawczych? * Czy należy planować logistykę miejską | |
| ***TRANSPORT PUBLICZNY I NIEZMOTORYZOWANY*** | | | | | | |
| * Spójna sieć komunikacji publicznej, przyjazna środowisku | * Stworzenie systemu parkingów przesiadkowych Park&Ride, Bike&Ride * Przebudowa układu drogowego – dostosowanie parametrów dróg do prowadzenia przewozów autobusowych * Docelowy układ komunikacji publicznej (sieci połączeń) z uwzględnieniem modernizacji linii kolejowej 108 relacji Stróże – Krościenko oraz linii 107 relacji Nowy Zagórz – Łupków (wraz z uruchomieniem kolei lokalnej) * Stworzenie sieci szkieletowej komunikacji publicznej * Utworzenie systemowych rozwiązań w zakresie oraz koordynacja przewoźników transportu publicznego * Wprowadzenie systemu Komunikacji Publicznej na żądanie * Szybkie połączenia w godzinach szczytu dla mieszkańców w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument (głównie dla obszarów wiejskich) * Utworzenie skoordynowanych połączeń uwzględniających potrzeby mieszkańców * Wdrożenie taboru zeroemisyjnego (zakup, utrzymanie, itd.) * Dostosowanie przystanków autobusowych do potrzeb dojeżdżających do danego przystanku | * Koncepcja stworzenia/budowy spójnego układu komunikacji publicznej opartego na początku na komunikacji autobusowej z późniejszym uwzględnieniem modernizacji linii kolejowej nr 108 (innych inwestycji kolejowych) w tym lokalizacja P+R, B+R * Wytyczne w zakresie możliwości uruchomienia komunikacji publicznej na żądanie (jako część zintegrowanej komunikacji publicznej) - Mobility as a Service * Wytyczne w zakresie dostępności i lokalizacji przystanków autobusowych * Wytyczne w zakresie budowy systemu zintegrowanej wspólnej informacji pasażerskiej dla całego obszaru | * Inwentaryzacja sieci transportu publicznego oraz zamkniętych przewozów szkolnych i pracowniczych * Inwentaryzacja i badanie stanu obecnego oraz 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 przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym *car sharing, UTO sharing*) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych * Wyznaczenie obszarów, przykładowych działań, pilotaży z zakresu budowy zintegrowanej sieci transportu | | * Gdzie obecnie 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? * Jak ma wyglądać docelowa sieć parkingów P+R i B+R? * Jak ma wyglądać zintegrowana sieć transportu publicznego na obszarze – z jakich elementów powinna się składać? * Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi? * Jakie finansowanie jest konieczne ze strony samorządów realizującego dokument? Jaki wariant „zero” można zrealizować bez zwiększania finansowania przez samorządy? * Na których obszarach i jakie byłoby optymalne rozwiązanie transportu na życzenie i czy powinien być on wykonywany jako publiczny transport zbiorowy, czy przewozy okazjonalne? * Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy? * Jak integrować transport autobusowy z transportem kolejowym, w aspekcie wykorzystania kolei? | |
| * Sprawna obsługa ruchu turystycznego | * Dostosowanie sieci komunikacji publicznej do potrzeb ruchu turystycznego | * Koncepcja obsługi ruchu turystycznego transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym | * Analiza głównych atrakcji turystycznych mających wpływ na mobilność wraz z analizą związanych z tym przemieszczeń w w jednostkach samorządu terytorialnego realizującego dokument. * Analiza lokalizacji parkingów strategicznych z punktu widzenia ruchu turystycznego – włączenie w system transportu publicznego * Analiza dobrych praktyk w zakresie obsługi ruchu turystycznego | | * Czy rower może pełnić funkcję obsługującą ruch turystyczny – jeżeli tak to w jaki sposób i w jakim stopniu? * Czy mogą istnieć linie autobusowe dedykowane dla obsługi ruchu turystycznego? * Czy transport publiczny powinien posiadać priorytet dla obsługi ruchu turystycznego i większa dostępność przestrzenną (np. możliwość dojazdu „pod drzwi”). | |
| * Spójna sieć rowerowa i piesza | * Spójny docelowy układ dróg rowerowych dla całego obszaru funkcjonalnego * Współpraca międzygminna i wypracowanie prawnych rozwiązań prowadzenia ścieżek przez tereny zieleni, * Zmiana zachowań transportowych mieszkańców – działania na wczesnym etapie edukacji i przemyślane akcje promocyjne * Wspólna identyfikacja wizualna i nawigacja dla całego obszaru * Koordynacja infrastruktury rowerowej z komunikacją publiczną (wiaty, dogodne dojazdy, oznaczenia) | * Wskazanie lokalizacji głównych ciągów rowerowych jako element zintegrowanego systemu (mieszkańcy i turyści) * Wskazanie lokalizacji głównych ciągów oraz stref pieszych jako element zintegrowanego systemu (mieszkańcy i turyści) * Opracowanie wytycznych w zakresie zmian dla ciągów rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej | * Analiza potoków ruchu rowerowego i celów podróży * Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem * Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych pieszym oraz rowerzystom | | * Jak skoordynować wewnętrzne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, ciągów pieszych i stref pieszych tak by stanowiły one spójną całość? * Gdzie zlokalizowane są luki (nieciągłość w infrastrukturze liniowej) w ciągach pieszych i rowerowych na terenie jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument? * Które grupy osób mogą być skłonne do zmiany zachowań transportowych – podróżowania mniej bądź bardziej przyjaznymi środkami transportu? | |
| ***ZARZĄDZANIE*** | | | | | | |
| * System ścisłej współpracy międzygminnej w ramach jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument | * Stworzenie wspólnego biletu dla jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument w Stworzenie programu aktywnego zarządzania obszarem * Powołanie grupy roboczej ds. zrównoważonej mobilności oraz zażądania mobilnością w ramach jednostkami samorządu terytorialnego realizującego dokument, obejmującej przedstawicieli wszystkich gmin * Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacji z mieszkańcami * Koordynacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. planowaniem przestrzennym, drogami, transportem publicznym, rowerem publicznym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym w obrębie całego obszaru | * Strategia i wytyczne w zakresie powołania grupy roboczej ds. zrównoważonej mobilności oraz zarządzanie mobilnością na terenie jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument * Zaprojektowanie (struktura funkcjonowania) i przekonanie interesariuszy do powołania związku powiatowo-gminnego lub alternatywnego rozwiązania organizacyjnego * Utworzenie systemowych rozwiązań w zakresie oraz koordynacja przewoźników transportu publicznego, w tym włączenia prywatnych przewoźników * Wskazanie ram prawnych i strukturalnych integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności (np. wspólne planowanie przestrzenne, zarządzanie przewozami) | | * Inwentaryzacja istniejących rozwiązań w zakresie współpracy w obrębie obszaru funkcjonalnego oraz dobrych praktyk z całej Polski * Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności – zakres dokumentu /poradnika/ standardów dla jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument. * Analiza dotychczasowej współpracy w zakresie realizacji projektów ze zrównoważonej mobilności na terenie jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument. * Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy, wraz ze wsparciem facylitacyjnym i eksperckim procesu dialogu między członkami obszaru funkcjonalnego | | * Czy związek powiatowo-gminny jest optymalnym sposobem organizacji transportu publicznego na terenie jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument.? * Jaki powinien być zakres funkcjonowania komunikacji miejskiej, a jaki powiatowo-gminnej, w tym w kontekście ponadgminnej sieci połączeń komunikacji na terenie jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument. oraz trwałości projektów unijnych? * Jak ma wyglądać struktura grupy roboczej i jak mają być podejmowane decyzje? * Czy w ramach grupy roboczej powinny zostać powołane stanowiska funkcyjne. * Czy grupa powinna wypracowywać standardy dla całego obszaru funkcjonalnego? * W jaki sposób grupa robocza ma komunikować się z mieszkańcami? |
| * Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej | * Budowa nowoczesnych rozwiązań w zakresie budowy tożsamości i wizerunku jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument. * 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 jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument oraz przy dojazdach do punktów węzłowych i atrakcji turystycznych | * Zaprojektowanie budowy tożsamości i wizerunku jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument., w oparciu o wartości dla mieszkańców oraz nowoczesne rozwiązania technologiczne | | * Analiza dobrych praktyk w zakresie promocji i edukacji zrównoważonej mobilności miejskiej z kraju i świata | | * W jaki sposób jednostki samorządu terytorialnego realizującego dokument powinny 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 w powinny być realizowane w szkołach (np. bezpieczeństwo poruszania się rowerem, miasteczka dla nauki ruchu rowerowego)? * Czy powinna być rozwijana koncepcja Dnia bez samochodu? |

## 

### Ponadto w ramach prowadzonych warsztatów scopingowych, interesariusze wewnętrzni przekazali listę planowanych/realizowanych zadań inwestycyjnych i działań. Wykonawca w ramach realizacji PZM krytycznie przenalizuje przedłożone propozycje pod kątem obszarów strategicznych, celów i założeń planów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz pod kątem możliwości zastosowania rozwiązania/działania na całym obszarze. Wykonawca w toku prowadzonych prac, może również stwierdzić, że za któraś z zaproponowanych inwestycji jest sprzeczna z obranym kierunkiem interwencji i nie powinna być skierowana do realizacji. Szczegóły zostały przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2 Planowane / realizowane zadania inwestycyjne i działania w MOF Sanok-Lesko

|  |  |
| --- | --- |
| **Gmina Miasta Sanoka** | |
| Inwestycje drogowe | 1. Budowa łącznika ul. Drzymały z ul. Płowiecką i drogą wojewódzką nr 886, 2. Budowa drogi łączącej ul. Działkową w Sanoku z ul. Sanocką w Stróżach, 3. Budowa drogi łączącej ul. Okulickiego w Sanoku z obwodnicą miasta Sanoka, 4. Budowa drogi łączącej ul. Gajową z ul. Poetycką w Sanoku, 5. Budowa drogi łączącej ul. Łany z ul. Stróżowską w Sanoku, 6. Budowa drogi łączącej ul. Kenara z ul. Działkową. 7. Budowa drogi śródmiejskiej od ronda Beksińskiego do skrzyżowania z ulicą Podgórze, |
| Inwestycje punktowe | 1. Budowa wiaduktu nad linią kolejową łączącego ul. Tysiąclecia z ul. Iwaszkiewicza wraz z budową skrzyżowania ul. Krakowskiej, Rymanowskiej, Tysiąclecia i Iwaszkiewicza w Sanoku, 2. Budowa przejścia podziemnego pod ul. Królowej Bony w Sanoku. |
| Inwestycje z zakresu transportu publicznego i niezmotoryzowanego | 1. Wyznaczenie strefy czystego transportu w centrum miasta w Sanoku. 2. Zakup 10 zeroemisyjnych i niskoemisyjnych autobusów, 3. Montaż 30 szt. multimodalnych i zeroemisyjnych przystanków autobusowych. 4. Zwiększenie liczby przystanków kolejowych na terenie miasta i uruchomienie szybkiej kolei miejskiej, 5. Rozbudowa infrastruktury ścieżek rowerowych, 6. Remarszrutyzacja połączeń transportu zbiorowego w celu stworzenia sprawnej sieci komunikacyjnej i przesiadkowej. |
| Inwestycje strategiczne | 1. Budowa połączenia kolejowego Sanok – Rzeszów, 2. Budowa łącznika drogowego od granic Sanoka do drogi S-19, 3. Budowa II etapu obwodnicy Sanoka, |
| Zadania wspomagające | 1. Zmiany MPZP 2. Wprowadzenie karty aglomeracyjnej (Obszar gmin realizujący dokument) |
| **Gmina Besko** | |
|  | 1. Zakup wielofunkcyjnych pojazdów elektrycznych oraz budowa stacji ładowania. 2. Bodowa chodników przy drogach powiatowych – partycypacja w zadaniach powiatu 3. Budowa chodnika przy drodze wojewódzkiej – partycypacja gminy w zadaniach województwa 4. Budowa chodników przy drogach krajowych – partycypacja gminy w zadaniach GDDKiA 5. Przebudowa dróg powiatowych 2060 R Besko Wzdów 2201 R Besko Mymoń – partycypacja gminy w zadaniach powiatu 6. Budowa zatoki przy drodze powiatowej Besko Haczów 2006 R – partycypacja gminy w zadaniach powiatu 7. Budowa na terenie gminy sieci wielofunkcyjnych dróg rowerowych 8. Przebudowa dróg gminnych w celu podniesienia parametrów technicznych 9. Zakup, montaż i modernizacja wiat przystankowych na terenie gminy |
| **Gmina Bukowsko** | |
|  | 1. Budowa zatok przystankowych wzdłuż drogi powiatowej na trasie Sanok - Prusiek - Pobiedno - Wola Piotrowa i nowo tworzonej Sanok - Nowotaniec - Wola Sękowa – Wygnanka (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu Sanockiego). 2. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodników w ciągu w/w dróg (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu Sanockiego w przypadku dróg powiatowych). 3. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż w/w dróg (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu Sanockiego w przypadku dróg powiatowych). 4. Zakup i montaż wiat przystankowych (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu Sanockiego w przypadku dróg powiatowych). 5. Budowa placów manewrowych na końcu linii MKS w miejscowościach Wygnanka, Wola Sękowa, Wola Piotrowa, 6. Przebudowa dróg gminnych w Bukowsku w celu poprawy nawrotu autobusu MKS, 7. Remont mostów na trasie Sanok-Wola Sękowa i Sanok Wola Piotrowa podwyższający nośność mostu w celu umożliwienia przejazdu autobusów MKS (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu Sanockiego w przypadku dróg powiatowych). |
| **Gmina Sanok** | |
|  | Wprowadzenie systemu Gminnej Komunikacji Publicznej na żądanie w Gminie Sanok:   1. Zakup zeroemisyjnego taboru do obsługi Gminnej Komunikacji Publicznej – od 4 do 5 szt. autobusów klasy mini zasilanych elektrycznie (pojemność do 22 miejsc), 2. Zakup systemu zarządzania flotą wraz z aplikacją mobilną dla pasażerów i kierowców, 3. Budowa parkingów bike&ride na terenie wybranych sołectw od 3 do 4, 4. Zakup wiat przystankowych. 5. Budowa od 4 do 5 sztuk carportów fotowoltaicznych dla obsługi taboru komunikacyjnego. 6. Przebudowa drogi gminnej Jędruszkowce – Dudyńce w celu przystosowania jej do komunikacji publicznej |
| **Gmina i Miasto Zagórz** | 1. Przebudowa linii kolejowej Zagórz – Łupków; na etapie projektu budowlanego, inwestor PKP; na linii zostaną zagęszczone przystanki co spowoduje, że kolej będzie bardziej przyjazna dla mieszkańców. 2. Przebudowa linii kolejowej Zagórz – Krościenko; na etapie wykonawstwa, inwestor PKP; dodatkowy przystanek „Zagórz Fabryczny”, który pozwoliłby na dojazd do pracy do zakładów usytuowanych w Zasławiu. 3. Budowa chodników / ścieżek rowerowych przy drogach powiatowych (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu Sanockiego). 4. Budowa ścieżki rowerowej Sanok – Lesko na odcinku Zahutyń – Zagórz; zlecono opracowanie projektu. 5. Przebudowa drogi gminnej Zahutyń – Osiedle Domów Jednorodzinnych w Zagórz, stanowiącej alternatywny dojazd do ODJ z pominięciem drogi krajowej. 6. Przebudowy dróg do wymaganych parametrów technicznych: 7. Czaszyn – Poraż, 8. Czaszyn – Tarnawa Górna, 9. Czaszyn – Morochów;   które w przyszłości służyły jako najkrótsze łączniki do drogi wojewódzkiej Zagórz – Komańcza.   1. Powstaje Bieszczadzki Związek Komunikacyjny, który jest organizowany przez Gminę Ustrzyki Dolne. Związek w przyszłości może być organizatorem transportu na terenie trzech powiatów. Powinien być uwzględniany przy opracowywaniu Planu Mobilności. 2. Parkometry w centrum Zagórza z odpłatnością w strefie parkowania, od opłat byłyby zwolnione osoby niepełnosprawne. 3. „Dostosowanie istniejących placów na potrzeby placów manewrowych dla autobusów MKS (Wielopole Cmentarz, Wielopole Bloki).” |
| **Gmina Lesko** | |
|  | 1. Przebudowa drogi gminnej Jankowce – Łukawica stanowiącej alternatywny dojazd w kierunku Sanoka z pominięciem Leska. 2. Budowa chodników / ścieżek rowerowych przy drogach wojewódzki i powiatowych. 3. Jak powyżej w Gminie Zagórz pkt. 2 (teren Gminy Lesko- Łukawica, Jankowce) i pkt. 7. 4. Jak powyżej w Gminie Sanok pkt. 1-5 – 5 pojazdów 5. Modernizacja dworca autobusowego w Lesku. |
| **Powiat Sanocki** | |
|  | 1. Przebudowa drogi powiatowej nr 2257R Tarnawa -Kalnica z obiektami mostowymi 2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2046R Krzemienna –Raczkowa - Jurowce z przepustami 3. Przebudowa drogi powiatowej nr 2212R Sanok - Bukowsko z obiektami mostowymi 4. Odbudowa infrastruktury drogowej w ciągu drogi powiatowej Nr 2221R Siemuszowa - Rozpucie 5. Przebudowa drogi powiatowej nr 2220R Mrzygłód-Tyrawa Wołoska 6. Przebudowa drogi powiatowej nr 2206R Długie – Pielnia wraz z obiektami mostowymi. 7. Przebudowa drogi powiatowej Nr 2255 R Wujskie przez wieś 8. Przebudowa drogi powiatowej nr 2213 R Pisarowce – Markowce wraz z obiektem mostowym 9. Przebudowa drogi powiatowej nr 2211 R Pobiedno – Dudyńce 10. Przebudowa drogi powiatowej nr 2215R Sanoczek – Płowce – Stróże 11. Przebudowa drogi powiatowej nr 2227R Załuż – Lesko 12. Przebudowa drogi powiatowej nr 2224 R Rozpucie – Ropienka polegająca na przebudowie obiektów mostowych. 13. Przebudowa drogi powiatowej nr 2226r Rakowa – Stańkowa wraz z obiektami mostowymi 14. Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 2217 R Jurawce – Trepcza w m. Trepcza 15. Przebudowa drogi powiatowej nr 2259R Rzepedź – Kalnica – Mchawa wraz z obiektami mostowymi 16. Przebudowa drogi powiatowej nr 2223R Grabownica – Lalin wraz z obiektem mostowym 17. Przebudowa mostów w ciągu drogi powiatowej nr 2207R Pisarowce – Nowotaniec 18. Przebudowa drogi powiatowej nr 2238 R ulica Konarskiego w Sanoku 19. Przebudowa drogi powiatowej Nr 2414 R II Pułku Strzelców Podhalańskich w Sanoku 20. Przebudowa drogi powiatowej nr 2234 R ulica Stróżowska w Sanoku wraz z obiektem mostowym 21. Przebudowa drogi powiatowej nr 2233 R ulica Kościelna w Sanoku polegająca na budowie chodnika 22. Przebudowa drogi powiatowej nr 2201R Besko – Mymoń 23. Przebudowa drogi powiatowej nr 2229 R Prusiek – Wysoczany polegająca na budowie chodnika w miejscowości Prusiek. 24. Przebudowa drogi powiatowej nr 2217 R Jurowce – Trepcza polegająca na budowie chodnika w miejscowości Trepcza. |
| **Powiat Leski** | 1. Przebudowa drogi powiatowej Nr 2270 R droga przez wieś Weremień do parametrów drogi klasy L plus budowa chodników w km 0+000 do 2+000. 2. Przebudowa drogi powiatowej nr 2293 R Olszanica – Ropienka – Wojtkówka wraz z przebudową mostów w km 3+519 i 4+313 oraz budowa chodników w miejscowości Wańkowa. 3. Przebudowa drogi powiatowej Nr 2273 R Bóbrka – Łobozew wraz z przebudową mostów w km 1+528 i 1+670 oraz budowa chodników w m. Bóbrka. 4. Przebudowa 6 mostów drewnianych na drodze powiatowej Nr 2286 R Majdan – Roztoki Górne w m. Liszna i Roztoki Górne. 5. Przebudowa 10 mostów żelbetowych na drodze Bukowiec – Dołżyca. 6. Przebudowa drogi powiatowej Nr 2256 R Tarnawa Górna – Huzele wraz z budową chodnika w m. Huzele. 7. Przebudowa drogi powiatowej Nr 2267 R Lesko – Jankowce – Glinne wraz z budową chodnika w m. Jankowce i Glinne. 8. Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 2259 R Rzepedź – Kalnica – Mchawa w km 12+407 w miejscowości Roztoki Dolne. 9. Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 2275 R Zahoczewie – Żerdenka w km 0+015 w miejscowości Zahoczewie. 10. Remont drogi Zahoczewie – Żernica Wyżna w km 0+300 – 4+052 wraz z przebudową obiektów mostowych w miejscowości Żernica Niżna i Żernica Wyżna. 11. Przebudowa drogi Rajskie – Zatwarnica w km 1+400 – 2+200. |
| **Gmina Zarszyn** | 1. Budowa stacji do ładowania samochodów elektrycznych małej i średniej mocy wraz z magazynami energii i urządzeniami do jej produkcji. 2. Budowa dróg turystycznych wielofunkcyjnych ( w tym tras rowerowych, ciągów pieszych) łączących gminy partnerskie objętych PZM. 3. Zakup pojazdów elektrycznych (autobusy, busy, samochody dla potrzeb samorządu) 4. Budowa przystanków interaktywnych wykorzystujących OZE jako źródło energii. |
| **Gmina Tyrawa Wołoska** | 1. Budowa zatok przystankowych wzdłuż dróg powiatowych (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). 2. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodników przy drogach powiatowych i gminnych (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). 3. Zakup i montaż wiat przystankowych (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). 4. Budowa ścieżek rowerowych (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). |
| **Gmina Komańcza** | 1. Przebudowa linii kolejowej Łupków-Zagórz wraz z przebudową wiaduktów kolejowych (partycypacja w inwestycji zewnętrznej). 2. Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez budowę chodników w ciągu dróg nr 889 (Szczawne od krzyżówki na Bukowsko) (partycypacja Gminy w zadaniach Województwa). 3. Zakup i montaż wiat przystankowych na drogach powiatowych: Nowy Łupków, Turzańsk. (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). 4. Budowa nowego mostu w ciągu drogi powiatowej w Turzańsku nr 2559 (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). 5. Budowa parkingów na terenie wybranych sołectw. 6. Budowa drogi Turzańsk – Kalnica jako najkrótszego łącznika pomiędzy gminą Komańcza a gminą Solina oraz Baligród. 7. Przebudowa drogi powiatowej nr 2559 Turzańsk (partycypacja Gminy w zadaniach Powiatu). 8. Przebudowa 3 mostów drewnianych w miejscowościach Smolnik i Mików. 9. Przebudowa dróg gminnych w celu poprawy możliwości nawracania autobusów na trasach przejazdów. 10. Budowa infrastruktury ścieżek rowerowych. |

## Proces realizacji zamówienia, raporty i harmonogram ich dostarczania

### **Termin realizacji zamówienia wynosi 12 miesięcy od daty podpisania umowy.**

### 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),
* 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-1) (Cyklu SUMP), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte w jednym kroku, lecz kontynuowane i pogłębione w kolejnym. Końcowy projekt PZM powinien dokumentować proces prac nad PZM, 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 3. Powiązanie etapów realizacji zamówienia i kroków cyklu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej ELTIS (2 edycja)

| **Krok cyklu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej ELTIS (2 edycja)** | **Etap realizacji zamówienia** | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Raport Metodyczny** | **Raport Diagnostyczno-Strategiczny** | **Projekt PZM** | **Współpraca po przyjęciu projektu PZM** |
| 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 PZM** |  |  |  |  |
| 10. Zarządzanie wdrażaniem |  |  |  |  |
| 11. Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja |  |  |  |  |
| 12. Przeglądy i wyciąganie wniosków |  |  |  |  |

### Ze względu na skalę opracowania oraz zakresu dokumentu, przedmiotowy projekt PZM będzie objęty Procedurą Strategicznej Oceny Odziaływania na Środowisko – szczegóły zostały zawarte w rozdziale 1.9.

### **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 - Diagnoza stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej PZM**
  5. **Raport 2 – raport z Etapu 2 konsultacji społecznych;**
  6. **Projekt PZM - przygotowany do konsultacji społecznych – Etap 3;**
  7. **Projekt Prognozy oddziaływania na środowisko PZM;**
  8. **Raport 3 – raport z Etapu 3 konsultacji społecznych;**
  9. **Ostateczna wersja PZM wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko;**
  10. **Ostateczna wersja Prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności dla;**
  11. **Streszczenie PZM;**
  12. **Dokument stanowiący kompendium w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz kierunków działań (w tym wytycznych do innych dokumentów) wynikających z PZM zawierającego informacje z podziałem na poszczególne gminy/powiaty;**
      1. **Opracowanie i przedstawienie prezentacji multimedialnej na temat PZM.**
  13. **Raport 4 – raport z realizacji Planu promocji;**

### **Produkty zamówienia obejmują**:

### **Raport Metodyczny** – przedstawiany w terminie 21 dni od daty podpisania umowy. Raport Metodyczny powinien zawierać:

* szczegółowy opis procesu przygotowania PZM,
* szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu (sporządzania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego i Projektu PZM, 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 PZM. W uzasadnionych przypadkach, zwłaszcza jeśli kwestionariusze lub scenariusze ulegają modyfikacji lub wypracowaniu w toku projektu – Wykonawca może uwzględnić w procesie badawczym późniejsze uzgodnienie narzędzi badawczych przez Zamawiającego

Po akceptacji Raportu Metodycznego przez Zamawiającego, ma on charakter wiążący dla Wykonawcy, zaś odstępstwa od Raportu Metodycznego wymagają zgody Zamawiającego. Raport metodyczny nie może jednak zmieniać postanowień niniejszego OPZ oraz złożonej oferty.

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

* W ramach Raportu Diagnostyczno-Strategicznego powinny zostać dostarczone Produkty Analityczne, osiągnięte kamienie milowe, oceniona skuteczność poprzedniego PZM lub dokumentów równoważonych oraz ustalona wizja, strategiczne oraz szczegółowe cele PZM 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 PZM, 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 PZM;
* 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. 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 dla jednostek samorządu terytorialnego realizującego dokument** (Projekt PZM) gotowy do uchwalania/ przyjęcia przez właściwy organ, przedstawiany w terminie 10 miesięcy od daty podpisania umowy wraz z Prognozą oceny oddziaływania na środowisko (z uwzględnieniem konsultacji społecznych - patrz rozdział 1.8), za który po odbiorze bez uwag otrzyma 45% zaoferowanego wynagrodzenia. Ponadto przekazane materiały powinny spełniać następujące wymagania:

* Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności 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 PZM powinien na początku zawierać ilustrowaną max. 4 stronicową syntezę, wskazującą na główne jego działania wraz z uzasadnieniem i korzyściami dla mieszkańców.
* W załącznikach PZM powinien zawierać pełną dokumentację dokonanych analiz i badań, w tym w oparciu o Raporty Pośrednie, w układzie zgodnym z Cyklem SUMP.
* W załącznikach PZM powinien zawierać streszczenie z podziałem na obszary problemowe wraz z wytycznymi dla poszczególnych dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych sporządzonych w ramach działalności dla poszczególnych gmin/powiatów wchodzących w skład obszaru.

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

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

## 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 uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na korzystanie z samochodu osobowego, zapewniające komfort i bezpieczeństwo | Analizy danych zastanych  Analizy geoprzestrzenne  Analizy prawne  Badania ilościowe  Badania jakościowe  Konsultacje społeczne |
| Spójny układ drogowy | Analizy środowiskowe  Badania ilościowe  Badania jakościowe  Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne |
| Zintegrowana polityka parkingowa w PZM, w tym zrównoważona turystyka i logistyka | Analizy środowiskowe  Badania ilościowe  Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Analizy prawne |
| Spójna sieć komunikacji publicznej | Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Badania jakościowe  Badania ilościowe  Analizy prawne |
| Sprawna obsługa ruchu turystycznego | Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Badania ilościowe |
| Spójna sieć rowerowa i piesza | Analizy geoprzestrzenne  Konsultacje społeczne  Badania jakościowe  Badania ilościowe |
| System ścisłej współpracy międzygminnej | Analizy danych zastanych  Analizy prawne |
| Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej | Analizy danych zastanych  Analizy prawne |

## 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;
* 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 np.: QGIS, ArcGIS lub równoważnym.

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Rodzaj badania** | **Opis** |
| **Analiza danych zastanych** | Analiza istniejących oraz sporządzanych dokumentów strategicznych, planistycznych i problemowych dotyczących obszaru opracowania, w tym analiz inwestycyjnych, prognoz ruchu, itd. |
| **Badania jakościowe** | Cykl grup fokusowych lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 6-8 osób, łącznie 7 grup) – 3 grupy z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu – kryteria rekrutacji do uzgodnienia – przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego), 2 grupy z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) (3-4 osoby) i zwykłymi mieszkańcami (3-4 osoby), 2 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami. |
| Wywiady IDI z 30 kluczowymi interesariuszami.  Dodatkowo, w przypadku nieobecności kluczowych interesariuszy na spotkaniach konsultacyjnych lub warsztatach – Wykonawca powinien wykonać z każdym z nich przynajmniej jeden wywiad. |
| **Konsultacje społeczne** | Etap 1 i Etap 2  Każde spotkanie po 3 godziny dla min. 48 osób, w tym 10 przedstawicieli interesariuszy instytucjonalnych, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 8 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.  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 – dokonania rekrutacji uczestników w sposób uzgodniony z Zamawiającym – losowy, z uwzględnieniem określonych kwot i gwarantowanych miejsc dla kluczowych organizacji.  Etap 3  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. |
| **Badania ilościowe** | Badanie polegające na wypełnieniu ankiet przygotowanych przez Wykonawcę na próbie co najmniej 750 osób, na etapie przygotowania raportu Diagonostyczno-Strategicznego.  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).  Ponadto podział kwotowy maksimum 150 osób dla Miasta Sanoka, pozostała kwota mieszkańcy gmin okolicznych. |
| **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 1.99. |
| **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 PZM oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; * przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w PZM oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami; * dróg rowerowych i innej infrastruktury turystycznej (trasy piesze, trasy na narty biegowe, inne) na terenie objętym planem w GIS, wraz z planowanymi w PZM 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 PZM 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 między samorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością, wraz z obecnością odpowiedniego specjalisty ds. prawnych na warsztatach dla jednostek samorządu realizujących PZM. |

## Promocja

### W ramach przygotowania PZM, 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.

### Wykonawca w terminie 10 dni roboczych od podpisania umowy przygotuje i przedstawi do akceptacji Zamawiającego **Plan promocji** procesu opracowania dokumentu PZM. Plan promocji powinien przedstawiać koncepcję promocji procesu opracowywania PZM oraz promocji przygotowanego PZM, uwzględniając docelowe grupy odbiorców, adekwatność stosowanych narzędzi promocyjnych oraz kanałów ich dystrybucji w odniesieniu do poszczególnych Działań zamówienia;

### Wykonawca przygotuje i uzgodni z Zamawiającym docelową nazwę dokumentu oraz identyfikację wizualną (logo), która będzie dotyczyć całego procesu sporządzenia wdrożenia PZM (logo należy przekazać w formie pliku \*.tiff o rozdzielczości 1200 dpi oraz w formie wektorowej);

### Wykonawca przygotuje oraz uzgodni z Zamawiającym, a następnie przeprowadzi kampanię informacyjną dotyczącą PZM dla mieszkańców w środkach masowego przekazu:

1. 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 PZM, a następnie z wdrożeniem rekomendacji i działań w nim określonych;
2. Zamawiający wymaga, aby środki masowego przekazu obejmowały: popularne portale społecznościowe, strony internetowe, prasę oraz rozgłośnie radiowe o zasięgu co najmniej lokalnym – obejmującym obszar gmin realizujących dokument PZM;
3. Wykonawca zobowiązany będzie do współpracy z Zamawiającym w zakresie kontaktów z mediami, w tym dyspozycyjności do udzielania wywiadów medialnych;
4. Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym weźmie udział w konferencji z udziałem   
   m. in. mediów, przedstawicieli interesariuszy, dotyczącej opracowanego PZM.

### 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;

### Wykonawca opracuje oraz wykona materiały promocyjne i informacyjne dotyczące realizacji zamówienia, przy czym materiały promocyjne i informacyjne składać się będą co najmniej z:

* 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. 1100 szt., dystrybucja we wskazanych miejscach przez Zamawiającego po stronie Wykonawcy;
* Plakatu - format A3, jednostronnie drukowanych na papierze min. 135 gr/m2, kredowanym, błyszczącym, kolorystyka 4+0 CMYK, w liczbie min. A3 - 25 szt. i na Etap 1, w liczbie min. A3 - 25 szt. na Etap 2, w liczbie min. w liczbie A3 - 25 szt. na Etap 3, dystrybucja we wskazanych miejscach przez Zamawiającego po stronie Wykonawcy;
* Informacji (artykułu) na stronę internetową do zamieszczenia na portalach gmin wchodzących w obszar PZM oraz do umieszczenia w gazecie lokalnej dla każdego z Etapów konsultacji,
* Krótkiej informacji do zamieszczenia na portalu Facebook dla każdego z Etapów konsultacji dla każdej z gmin (jeżeli posiada),
* Trzech rodzajów banerów internetowych dotyczących poszczególnych Etapów konsultacji społecznych - formaty: 1080x1080, 720x377, 790x360 DPI, który będzie mógł być umieszczany na dowolnych portalach społecznościowych (np. Instagram, Facebook), stronach internetowych

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

### Wykonawca dostarczy Zamawiającemu wzór ulotek, plakatów, banerów 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;

## Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko

### 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 PZM podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Wykonawca w ramach procedury wykona minimum:

* Projekty ogłoszeń, obwieszczeń, zestawień oraz wszelkich innych niezbędnych dokumentów wymaganych przepisami prawa.
* Złożenie wniosku o uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko i uzyskanie uzgodnień z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej.
* Przeanalizowanie poszczególnych zależności w procesie sporządzania PZM, czego wynikiem będzie wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko jako opracowania podsumowującego przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności. Poniżej (por. Tabela 6) został przedstawiony przykładowy zakres zależności, który należy uwzględnić podczas realizacji dokumentu oraz sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko.

Tabela 6 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 PZM.
* Przeprowadzenie konsultacji społecznych w związku z zakończeniem prac nad PZM 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. Jednocześnie Zamawiający wydłuży proporcjonalnie termin realizacji dokumentu wynikający z ponowienia procedury.

1. [↑](#footnote-ref-1)