

Opis przedmiotu zamówienia

Kod CPV: 71241000-9

Słownik skrótów, pojęć i akronimów

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
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 oddziaływania na środowisko.
Service Design	Metodyka analizy problemów polegająca na kreatywnej pracy w grupie
Obszary strategiczne	Obszary działania stanowiące podstawę dobrze sporządzonego SUMP (tabela nr 2)
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 mixed - mode	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 (ankieta w formie elektronicznego formularza), CATI (wywiad telefoniczny), wywiad osobisty.
SWOT	Jedna z podstawowych metod analizy strategicznej, polegająca na identyfikacji czterech elementów: <i>Strengths</i> – silne strony, <i>Weaknesses</i> – słabe strony, <i>Opportunities</i> – szanse, okazy i <i>Threats</i> – zagrożenia.

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

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 obwieszczonej 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).

I. Przedmiot zamówienia

1. Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentu pn. **„Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” (SUMP KOF), wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją.** Dokument ten ma być zgodny z aktualnym stanem wiedzy i wymogami prawnymi oraz dostosowany do indywidualnych potrzeb i uwarunkowań Zamawiającego.
2. Opracowanie dotyczy będzie obszaru (zwanego dalej - Obszarem SUMP KOF) w skład, którego wchodzi łącznie 13 gmin, działających w ramach Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego:
 - 1) Miasto Kielce,
 - 2) Gmina i Miasto Chęciny,
 - 3) Miasto i Gmina Chmielnik,
 - 4) Miasto i Gmina Daleszyce,
 - 5) Gmina Górno,
 - 6) Gmina Masłów,
 - 7) Gmina Miedziana Góra,
 - 8) Miasto i Gmina Morawica,
 - 9) Gmina Piekoszów,
 - 10) Miasto i Gmina Pierzchnica,
 - 11) Gmina Nowiny,
 - 12) Gmina Strawczyn,
 - 13) Gmina Zagnańsk.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

3. Zadania realizowane w ramach Zamówienia wymienione w pkt V ppkt 2 realizowane są w szczególności:
 - Działanie I - Raport Diagnostyczno-Strategiczny (wraz z przedstawieniem Raportu Metodycznego) - budżet gminy Kielce,
 - Działanie II - Badania ruchu drogowego - dotacja UE w ramach POPT w latach 2020-2022 + dotacja od gmin KOF jako wkład własny,
 - Działanie III - Opracowanie projektu SUMP KOF – budżet gminy Kielce,
 - Działanie IV - Opracowanie ostatecznej wersji SUMP KOF wraz z prognozą oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – budżet gminy Kielce.
4. Zamawiający realizuje zadanie działając w ramach współpracy międzygminnej tj. na podstawie Porozumienia w sprawie powierzenia Gminie Kielce zadania publicznego i ustalenia zasad współpracy w zakresie opracowania dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” zawartego w dniu 9 czerwca 2021r.
5. Komórką w strukturze organizacyjnej Zamawiającego, która bezpośrednio nadzoruje realizację SUMP KOF wraz z wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz promocją przez Wykonawcę jest Kancelaria Prezydenta Urzędu Miasta Kielce przy współpracy z Biurem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.
6. Działanie II „Badania Ruchu Drogowego” współfinansowane jest w ramach Dotacji na wsparcie działania podmiotu realizującego ZIT ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020, w latach 2020-2022.

II. Merytoryczne zasady realizacji zamówienia

1. Celem zamówienia jest opracowanie dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego” (zwanego dalej - SUMP KOF lub Plan), który będzie zgodny z aktualnym stanem wiedzy i wymogami prawa oraz dopasowany do indywidualnych potrzeb i uwarunkowań Zamawiającego.
2. SUMP KOF ma obejmować kompleksowo wszystkie formy przemieszczania ludzi i towarów oraz interakcje między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym. Powinien w sposób kompleksowy uwzględniać kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne, budując kompleksową logikę zmian – a nie tylko planując rozwój infrastruktury.
3. SUMP KOF ma przyczyniać się do obniżania negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększanie udziału przyjaznych środowisku środków transportu (transport publiczny, rower, komunikacja piesza, carsharing, carpooling) oraz zmniejszanie zapotrzebowania na transport. Wszelkie proponowane działania muszą być oceniane przez pryzmat ich wpływu na środowisko, klimat i ludzi, a także możliwości wzbudzenia dodatkowego ruchu drogowego.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

4. Opracowanie dokumentu musi uwzględniać zarówno proces konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami (w szczególności z mieszkańcami i samorządami obszaru opracowania) na każdym etapie procesu wdrażania (z uwzględnieniem etapu programowania działań projektowych) oraz badań (jakościowych i ilościowych) przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na reprezentatywnych próbach użytkowników lub próbach celowych (np. osoby korzystające naprzemiennie z samochodów i transportu publicznego, osoby z niepełnosprawnością itp.).
5. SUMP KOF będzie zawierał wskazane w niniejszym dokumencie Obszary Strategiczne i Rozważane Działania. 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.
6. Rekomendowane działania powinny wynikać z definicji i oceny scenariuszy (etap 4 procesu SUMP).
7. Plan musi zawierać jasne cele strategiczne w perspektywie 2040 r. – specyficzne dla Zamawiającego, ale równocześnie wpisujące się w cele unijnej i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.
8. W Planie należy również zoperacjonalizować cele strategiczne w perspektywie do 2030 r., przekładając je na konkretną logikę zmiany – tj. kompleksowy i optymalny zestaw działań, służących realizacji danego celu, łączący w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, wskazując również orientacyjne koszty realizacji działań, a także konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych. Logika ta powinna stanowić bazę dla późniejszej identyfikacji i wypracowywania projektów inwestycyjnych – finansowanych z różnych źródeł – środków własnych, grantów unijnych i krajowych, pożyczek itp.
9. Plan powinien wskazywać zakresy i obszary działań modelowych (np. „rowerowa szkoła” ma sens tylko, gdy kompleksowo obejmuje po kolei wszystkie placówki szkolne, a pierwsze działania są modelowe – szczególnie w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego w drodze do szkoły i w jej bezpośrednim otoczeniu).
10. W Planie należy określić system monitoringu wskaźników produktu (bezpośrednie efekty realizacji SUMP, np. długość dróg w strefie „Tempo 30”) i rezultatu (wpływ zrealizowanego projektu na otoczenie, np. liczba ofiar śmiertelnych na obszarze) z wskazaniem początkowych, pośrednich co 5 lat, docelowych oraz ustalonych w perspektywie 2030 r. wartości wskaźników.

System monitoringu powinien być zintegrowany z wytyczonymi w toku przygotowania SUMP celami, czyli w szczególności pokrywać wszystkie cele. Cele powinny być przygotowane w oparciu o metodę SMART, czyli powinny być mierzalne, sprecyzowane, realistyczne, istotne i terminowe; środki powinny zoperacjonalizować cele, zaś wskaźniki – monitorować faktyczną ich realizację.

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

11. Plan ma zawierać minimum zestaw wskaźników strategicznych SUMP odpowiadający na 4 główne cele SUMP, zgodnie z tabelą nr 1.

Tabela 1 Zestaw wskaźników strategicznych SUMP

Cel	Wskaźnik	Definicja
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej.
Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	<p>Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców obszaru SUMP, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP.</p> <p>Dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę.</p> <p>Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.</p>
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	Emisje gazów cieplarnianych CO ² w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM _{2,5}) w obszarze miejskim	Wskaźnik emisji (kg PM _{2,5} ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej)

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

12. W Planie Wykonawca ma uwzględniać kwestie projektowania uniwersalnego uwzględniającego wszystkie grupy odbiorców, w tym perspektywę osób z ograniczoną mobilnością.
13. Plan ma uwzględniać specyfikę wszystkich samorządów objętych opracowaniem.
14. Plan ma być napisany językiem niespecjalistycznym – przejrzystym i zrozumiałym dla odbiorców, 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 zainteresowanego zrównoważoną mobilnością mieszkańca obszaru funkcjonalnego.
15. SUMP KOF 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 w tym mieszkańcami poszczególnych gmin oraz badań;
 - analizy efektywności i skuteczności poszczególnych działań, w tym prognozowania liczby użytkowników, o ile taka analiza jest możliwa do wykonania z wykorzystaniem metodyki wskazanej przez Zamawiającego lub zaproponowanej przez Wykonawcę.

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

16. Plan powinien być zgodny z następującymi dokumentami zwanymi dalej łącznie „Wytycznymi UE”:
 - Nowe wytyczne – opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, 2 wydanie (w języku angielskim) Komisja Europejska, Bruksela 2019 – (https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf, https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-annex_final_highres_0.pdf)
 - CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)(https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podglad_v1.pdf)
17. Ponadto, w procesie przygotowania Planu, należy wziąć pod uwagę zawarte na poniższych portalach wytyczne i wskazówki praktyczne:
 - Pilotaż SUMP w ramach POIiŚ - (<https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/>)
 - Europejska platforma dotycząca planów zrównoważonej mobilności - (<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-process>)

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- 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.
18. Na potrzeby opracowania SUMP KOF obejmującego gminy KOF Wykonawca ma skorzystać z dostępnych dokumentów/opracowań odnoszących się do obszaru analizy, dokonując ich ponownej analizy i wnioskowania w kontekście przygotowywanego opracowania (w tym zawartych w nim wyników, badań, analiz, diagnoz, konsultacji społecznych, wniosków i innych elementów opracowań).
19. Plan musi uwzględniać ustalenia i kierunki zawarte w dokumentach wyższego rzędu:
- Krajowej Polityce Miejskiej,
 - Krajowej strategii rozwoju zrównoważonego transportu,
 - innych dokumentach szczebla unijnego, krajowego i wojewódzkiego.
20. Wykonawca Planu powinien przeanalizować zapisy następujących dokumentów lokalnych odnoszących się do obszaru opracowania (SUMP KOF musi być z nimi zgodny i spójny):
- uchwalonych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Gmin KOF i miasta Kielce,
 - uchwalonych planów zagospodarowania przestrzennego dla Gmin KOF i miasta Kielce,
 - strategii rozwoju gmin, powiatów i województwa,
 - planów gospodarki niskoemisyjnej Gmin KOF i miasta Kielce,
 - programów ochrony środowiska Gmin KOF i miasta Kielce
 - planów transportowych,
 - polityk transportowych, rowerowych i pozostałych dokumentów związanych z transportem na terenie obszaru,
 - strategii zintegrowanych inwestycji terytorialnych Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014-2020,

w analizach należy również ująć takie opracowania oraz materiały jak:

- „Plan Mobilności dla Miasta Kielce i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego”,
- „Program Ochrony Środowiska dla Miasta Kielce na lata 2018-2022 z Perspektywą do 2026 roku”,
- „Plan Adaptacji do zmian klimatu Miasta Kielce do roku 2030”,
- „Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Kielce na lata 2020 – 2024”,
- „Strategia rozwoju elektromobilności i infrastruktury paliw alternatywnych na terenie Miasta Kielce (z uwzględnieniem Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego)”,
- „Polityka parkingowa w śródmieściu Kielc wraz z analizą Strefy Płatnego Parkowania”,
- Materiały przygotowane w ramach opracowywania „Planu rozwoju sieci drogowej” dla miasta Kielce,

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- „Strategia rozwoju Miasta Kielce 2030+ w kierunku Smart City”,
- materiały przygotowane w ramach opracowywania „Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+”,
- Kompleksowe Badania Ruchu Drogowego w Kielcach (2015),
- Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w Kielcach autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu.

Wykonawca dokona identyfikacji i przeglądu ww. dokumentów w zakresie każdej gminy Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego i uwzględni ich zapisy w trakcie opracowywania SUMP KOF.

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).

21. Opracowywanie Planu musi być oparte o partycypacyjny proces jego wypracowania tj. dialog społeczny z interesariuszami, w tym mieszkańcami. Partycypacyjne podejście osiągnąć będzie poprzez prowadzenie badań i analiz oraz konsultacji dotyczących problematyki zrównoważonej mobilności miejskiej.
22. Plan będzie realizowany w bezpośredniej współpracy z następującymi interesariuszami (uwzględnianymi obowiązkowo w badaniach jakościowych lub konsultacjach społecznych):
 - przedstawicielami samorządów objętych opracowaniem tj. miasta Kielce oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego;
 - przedstawicielami starostwa powiatowego, samorządu województwa, itp.;
 - przedstawicielami wydziałów oraz jednostek organizacyjnych miasta Kielce i gmin KOF, spółek samorządowych itp., w tym z jednostkami odpowiedzialnymi za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
 - przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego, przedstawicielami przewoźników oraz zarządcami infrastruktury;
 - przedstawicielami stowarzyszeń, lokalnych grup działania, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych (przedstawiciele szkół oraz uczelni wyższych itp.);
 - przedstawicielami firm i pracodawców (park technologiczny, inkubatory przedsiębiorczości, deweloperów budynków mieszkalnych);
 - przedstawicielami mieszkańców gmin objętych opracowaniem;
 - innymi zidentyfikowanymi interesariuszami.

III. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia

1. Wykonawca zobowiązany jest do zwoływania, organizowania i przewodniczenia co 21 dni Spotkaniom Koordynacyjnym (dot. omawiania postępów bieżącej pracy oraz stopnia realizacji poszczególnych działań) z udziałem kompetentnego personelu Wykonawcy oraz

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

przedstawicieli Zamawiającego w siedzibie Zamawiającego lub innym wskazanym przez Zamawiającego miejscu lub innej formie. W trakcie spotkań zobowiązany jest również do informowania o problemach i zagrożeniach w jego realizacji (jeśli takowe wystąpią zobowiązany jest do niezwłocznego poinformowania Zamawiającego).

2. Po każdym zakończonym Działaniu, Wykonawca zobowiązany jest do zorganizowania spotkania podsumowującego wykonane prace we wskazanym obszarze, w trakcie którego będzie miał możliwość odniesienia się do uwag zgłoszonych przez Zamawiającego.
3. Zamawiający nie dopuszcza przekazywania zleceń i zadań, otrzymywania potwierdzeń/akceptacji oraz dokonywania innych ustaleń drogą ustną lub telefoniczną - bez pisemnego potwierdzenia. Jeśli z ważnych przyczyn ustalenia jw. będą czynione, Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania z takiej rozmowy notatki i przedstawienia jej Zamawiającemu.
4. Zamawiający zastrzega sobie prawo do dowolnych zmian w kwestionariuszach, scenariuszach oraz kryteriach rekrutacji respondentów niezbędnych na etapie badań wymaganych w procesie przygotowania Planu.
5. 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, wydruków kwestionariuszy z wyjątkiem kosztów wskazanych poniżej.
6. 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).
7. Zamawiający w porozumieniu z pozostałymi gminami objętymi zamówieniem zapewni bezpłatne udostępnienie pomieszczeń lub sal w celu przeprowadzenia warsztatów, spotkań lub konsultacji.
8. Wykonawca jest odpowiedzialny za organizację warsztatów, spotkań, konsultacji społecznych wraz z zapewnieniem odpowiedniego wyposażenia i sprzętu (m.in. rejestrującego dźwięk i obraz) niezbędnego do przeprowadzenia ww. wydarzeń.
9. Wykonawca odpowiedzialny jest za opracowanie, przygotowanie, wydruk, dostarczenie i dystrybucję materiałów informacyjnych i promocyjnych w ramach poszczególnych działań – Zamawiający wraz z pozostałymi gminami objętymi zamówieniem umożliwi Wykonawcy umieszczenie na swoich stronach internetowych niezbędnych informacji na temat SUMP KOF oraz informacji dotyczących spotkań, warsztatów, konsultacji itp. wydarzeń będących elementem procesu opracowania SUMP KOF.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

10. W przypadku ograniczeń związanych z sytuacją epidemiczną uniemożliwiającą przeprowadzenie spotkań, warsztatów czy konsultacji w formie bezpośredniej, dopuszcza się możliwość ich organizacji i przeprowadzenia przez Wykonawcę w formie online, każdorazowo po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym i uzyskaniu jego akceptacji.
11. 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, wraz z koniecznymi specyfikacjami i bazami pozwalającymi na dalsze korzystanie z tych danych przez Zamawiającego. Dokumentacja powinna zostać przekazana w terminach określonych poszczególnymi Działaniami.
12. W opracowywanym dokumencie i materiałach dot. głównie Działania II tj. Badań ruchu drogowego musi zostać umieszczona informacja, że jest ono współfinansowane w ramach Dotacji na wsparcie działania podmiotu realizującego ZIT ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020, w latach 2020-2022, zgodnie z zasadami informacji i promocji opisanych w Księdze identyfikacji wizualnej znaku marki Fundusze Europejskie i znaków programów polityki spójności na lata 2014-2020 oraz Podręczniku wnioskodawcy i beneficjenta programów polityki spójności 2014-2020 w zakresie informacji i promocji.
13. W związku z realizacją zamówienia Wykonawca jest zobowiązany na życzenie Zamawiającego uczestniczyć w spotkaniach dotyczących opracowywanej równoległe do SUMP KOF „Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego 2030+”, w zakresie powiązanym z opracowaniem SUMP KOF.
14. Wykonawca zobowiązany będzie do prezentacji tematu na sesji Rad Gmin i Rady Miasta Kielce tj. zaprezentowanie SUMP KOF.

IV. Zakres merytoryczny przedmiotu zamówienia

1. Proces realizacji zamówienia należy oprzeć o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS–2 edycja (Cyklu SUMP), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane wielokrotnie – rozpoczęte w jednym kroku, lecz kontynuowane i pogłębione w kolejnym. Opracowany SUMP KOF ma dokumentować proces prac nad jego przygotowaniem, zgodnie z krokami 1–9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12.

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20



2. Zamawiający w celu określenia zakresu merytorycznego zamówienia przeprowadził warsztaty z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego Obszaru, z których wynika, że priorytetowe obszary SUMP stanowić powinny kolejno według ważności:
 - zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego dla Obszaru Funkcjonalnego,
 - poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg rowerowych,
 - odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu,
 - zmniejszanie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym,
 - stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego KOF,
 - logistyka miejska.
3. Wynikające z przeprowadzonych przez Zamawiającego analiz Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne procesu przygotowania SUMP zawiera Tabela 2.

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

4. Obszary Strategiczne to główne kierunki zmian, planowane do realizacji w ramach SUMP, wynikające ze wstępnej analizy potrzeb dokonanej przez Zamawiającego w kontekście kanonu wiedzy na temat zarządzania zrównoważoną mobilnością i autodiagnozy. Powinny być one wypełnione w toku przygotowania SUMP odpowiednimi pakietami działań, tworzącymi optymalny, skuteczny, logiczny i merytorycznie uzasadniony zestaw działań (logikę zmian). Obszary Strategiczne mają realizować jedno z głównych priorytetowych celów w SUMP, w zakresie: Bezpieczeństwa ruchu drogowego, Dostępu do publicznego transportu zbiorowego, Ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i Jakości powietrza.
5. Do Obszarów Strategicznych przyporządkowane zostały Rozważane Działania. Wynikają one z wcześniejszych analiz przeprowadzonych przez Zamawiającego, w tym procesu *scopingu* i dokumentów strategicznych. Rozważane Działania powinny podlegać kompleksowej ocenie i optymalizacji przez Wykonawcę w toku przygotowania SUMP, również w sposób łączący Obszary Strategiczne.
6. Główne Produkty i Produkty Analityczne determinują w ujęciu funkcjonalnym sposób wypracowania SUMP i w kolejnych częściach dokumentu zostaną dodatkowo uszczegółowione poprzez Pytania Operacyjne i opis minimalnej metodyki. Nie jest to pełna lista celów i środków SUMP, gdyż ze względu na Wytyczne UE SUMP powinien zawierać również inne obszary, są to jednak obszary priorytetowe, na które w metodyce powinien być położony główny nacisk.
7. Wykonawca w toku procesu przygotowania SUMP może postulować modyfikacje Obszarów Strategicznych i Rozważanych Działań, jeśli wynika to z prowadzonych analiz, jednakże powinien w takim przypadku uzyskać akceptację Zamawiającego. Zmiany nie powinny powodować ogólnego obniżenia pracochoćności przygotowania Planu.
8. Oprócz elementów wskazanych w tabeli, każdorazowo Produktem Analitycznym dla danego Obszaru Strategicznego ma być analiza krajowych i zagranicznych dobrych praktyk w danym obszarze – powinny one opierać się na porównywalnych (np. w skali liczby ludności) przykładach. Należy unikać prostego zestawiania np. Kopenhagi czy Berlina z Kieleckim Obszarem Funkcjonalnym, lecz poszukiwać przede wszystkim analogii w obszarach o podobnej strukturze i liczbie ludności.

Tabela 2. Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty i Produkty Analityczne wymagane w ramach procesu przygotowania SUMP

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne
Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego	Rozwój systemu transportu publicznego (wraz z rozwiązaniami równoważnymi – np. transportem na życzenie) na terenie całego obszaru funkcjonalnego Dostosowanie sieci linii i systemu taryfowo-biletowego do potrzeb mieszkańców całego obszaru funkcjonalnego	Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych oraz sposobów priorytetyzacji ruchu itp. Wskazanie innych działań (w tym inwestycyjnych), zmierzających do zwiększenia atrakcyjności transportu zbiorowego (np. zwiększenie oferty przewozowej	Inwentaryzacja sieci transportu publicznego oraz zamkniętych przewozów szkolnych i pracowniczych Inwentaryzacja ilości pasażerów i rentowności połączeń – stan obecny i zastany Inwentaryzacja i badanie stanu obecnego i przyszłych potrzeb w zakresie dojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem szkół

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne
	<p>Koordinacja rozkładów jazdy przewoźników publicznych i prywatnych</p> <p>Oparcie systemu transportu publicznego o nowoczesne rozwiązania technologiczne z wartością dla pasażerów – digitalizacja transportu publicznego</p> <p>Wykorzystanie kolei w systemie transportu publicznego na potrzeby całego obszaru funkcjonalnego</p>	<p>poprzez wzrost częstotliwości, tabor o większej pojemności itp.)</p> <p>Optymalizacja modelu funkcjonowania transportu obszaru funkcjonalnego z uwzględnieniem możliwości integracji przewozów szkolnych z ogólnodostępnymi, powołania związku międzygminnego lub powiatowo-gminnego, optymalizacji kosztów eksploatacyjnych oraz zwiększenia korzystania z zewnętrznych źródeł finansowania przewozów (np. Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopłat do ulg ustawowych).</p> <p>Identyfikacja kluczowych zmian w cechach usług, obejmujących w szczególności: siatkę połączeń, taryfę, inteligentne systemy transportowe, w tym sposób informowania (z uwzględnieniem aplikacji i Open Data) czy integracja różnych usług w model Mobility as a Service.</p> <p>Wskazanie zmian w obsłudze połączeń kolejowych obszaru funkcjonalnego wraz z węzłami przesiadkowymi i parkingami.</p>	<p>podstawowych i ponadpodstawowych oraz większych zakładów pracy</p> <p>Analiza możliwości prawnych i technicznych wprowadzenia transportu na życzenie oraz sposobu finansowania</p> <p>Analiza skuteczności dotychczasowych inwestycji (kosztowa, rzeczowa i ilościowa)</p> <p>Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym <i>car sharing</i>, <i>UTO sharing</i>) z uwzględnieniem zróżnicowania grup docelowych</p> <p>Analiza możliwości pokrycia systemem transportu publicznego (oraz rozwiązaniami równoważnymi – np. transportem na życzenie) całego obszaru funkcjonalnego, w tym obszarów wiejskich</p> <p>Analiza obecnych połączeń kolejowych i możliwości ich wykorzystania w obsłudze obszaru funkcjonalnego</p> <p>Analiza lokalizacji potencjalnych nowych lokalizacji przystanków kolejowych lub relokacji już istniejących przystanków.</p>
Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg rowerowych	<p>Koordinacja rozwoju „niewidzialnej” i „widzialnej” infrastruktury rowerowej i pieszej, tworzącej kompleksowe i przyjazne ciągi transportowe</p> <p>Budowa punktowej infrastruktury rowerowej (np. wiaty, stojaki)</p> <p>Stworzenie systemu identyfikacji wizualnej sieci dróg rowerowych w obszarze funkcjonalnym</p> <p>Dostosowanie infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego</p> <p>Kampanie informacyjno-edukacyjne oraz działania promocyjne w zakresie istniejącej i planowanej sieci dróg rowerowych w obszarze analizy</p>	<p>Wypracowanie kierunków zmian dla ciągów rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej</p> <p>Wskazanie lokalizacji głównych ciągów rowerowych (łączyjących gminy z centrum Kielc oraz gminy między sobą)</p> <p>Propozycja najskuteczniejszych działań promujących rower jako codzienny środek transportu</p> <p>Stworzenie standardów infrastruktury rowerowej wraz z księgą identyfikacji wizualnej.</p>	<p>Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi</p> <p>Inwentaryzacja istniejącej sieci dróg rowerowych, planowanych bądź realizowanych inwestycji ze wskazaniem punktów problemowych, intermodalności, bezpieczeństwa, kluczowych miejsc nieprzyjaznych pieszym oraz rowerzystom (wykonana również w formie graficznej – mapy)</p> <p>Prezentacja propozycji kampanii promujących komunikację rowerową na terenie Kielc i KOF</p>
Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu	<p>Wyprowadzanie ruchu z centrum miasta, poprzez budowę obwodnic, kameralizację i dostosowanie do potrzeb pieszych i rowerzystów istniejących ciągów w obszarach zurbanizowanych</p>	<p>Wskazanie lokalizacji/realizacji koniecznych obwodnic</p> <p>Wskazanie kierunków przebudowy „czarnych punktów”, w tym kierunków i sposobu kameralizacji</p>	<p>Identyfikacja miejsc z możliwością oddania przestrzeni pieszym (np. poprzez woonerfy)</p> <p>Identyfikacja miejsc uspokojenia lub wyprowadzenia ruchu jak również</p>

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne
	<p>Optymalizacja działania strefy płatnego parkowania</p> <p>Strefowanie sieci drogowej, z uwzględnieniem różnych wartości dopuszczalnej prędkości dla dróg rozprowadzających, dojazdowych i w strefie zamieszkania.</p> <p>Strefowanie sieci drogowej pod kątem dopuszczalnych tonaży pojazdów dla dróg rozprowadzających na terenie Kielc i gmin KOF</p>	<p>sieci drogowej (np. woonerfy, zawężanie pasów ruchu i ulic)</p> <p>Wskazanie ciągów dróg przeznaczonych na ruch towarowy poza obszarami gęstej zabudowy mieszkaniowej</p> <p>Wskazanie kierunków zmian w sieci drogowej, z uwzględnieniem postulatów zwiększania przestrzeni dostępnej dla pieszych i rowerzystów oraz zwiększania rotacji miejsc parkingowych.</p>	<p>rejonów wymagających budowy tras obwodowych</p> <p>Analiza lokalizacji miejsc pod kątem możliwości realizacji stref pieszych</p> <p>Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych</p>
Zmniejszenie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym	<p>Zapewnienie rezerwy terenowej pod rozbudowę infrastruktury rowerowej i transportu publicznego</p> <p>Dywersyfikacja usług społecznych i gospodarczych w osiedlach oddalonych od centrum miasta</p> <p>Rozwój dzielnic mieszkaniowych i produkcyjnych w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym, wyłączenie z możliwości zabudowy terenów o złej dostępności komunikacyjnej</p> <p>Zmiana wskaźników urbanistycznych w zakresie normatywów parkingowych</p>	<p>Wizja uwzględniania mobilności na obszarze KOF przy planowaniu przestrzennym</p> <p>Zalecenia do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zapewniające przejście z monokultur do wielofunkcyjnych obszarów</p> <p>Wskazanie obszarów wymagających zmian wskaźników urbanistycznych w zakresie normatywów parkingowych (rozumianych, jako minimalna i maksymalna liczba miejsc parkingowych)</p>	<p>Analiza możliwości dywersyfikacji usług społecznych i gospodarczych w osiedlach oddalonych od centrum miasta oraz w peryferyjnych obszarach funkcjonalnych</p> <p>Analiza otoczenia wybranych generatorów ruchu (np. szkół) i wskazanie koniecznych rozwiązań w celu zwiększenia udziału przyjaznych środowisku środków transportu w ich obsłudze</p>
Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF	<p>Koordinacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, transportem publicznym, ruchem rowerowym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym w obrębie całego KOF</p>	<p>Wskazanie podmiotów / struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za koordynację i zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością oraz sposobu organizacji i działalności pozostałych struktur zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności.</p> <p>Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności (np. wspólne planowanie przestrzenne, zarządzanie drogami i przewozami)</p> <p>Wypracowanie kilku wariantów rozwoju formy organizacyjnej organizatorów transportu publicznego w perspektywie dekady dla obszaru KOF i przekonanie interesariuszy do zawarcia lub rozszerzenia porozumień dotyczących</p>	<p>Analiza prawna pod kątem tworzenia na obszarze funkcjonalnym struktur zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym</p> <p>Inwentaryzacja istniejących rozwiązań w zakresie współpracy w obrębie KOF oraz dobrych praktyk z całej Polski</p> <p>Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy, wraz ze wsparciem facylitacyjnym i eksperckim procesu dialogu między członkami KOF</p>

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne
		wspólnego zarządzania transportem publicznym Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do wspólnej organizacji ruchu rowerowego Powołanie zespołu lub cyklu warsztatów dla przewoźników prywatnych i publicznych w celu wypracowania: wspólnych rozkładów jazdy i tras.	
Logistyka miejska	Tworzenie warunków dla legalnego, bezpiecznego i przyjaznego środowiska prowadzenia działalności w zakresie dystrybucji w obszarach o gęstym zaludnieniu	Wskazanie sposobu zarządzania logistyką miejską, z uwzględnieniem rosnącego rynku handlu internetowego i przesyłek kurierskich Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, wraz z ich lokalizacją, w celu obniżenia wpływu logistyki miejskiej na środowisko oraz poprawy efektywności jej funkcjonowania Wskazanie ciągów dróg przeznaczonych na ruch towarowy poza obszarami gęstej zabudowy mieszkaniowej	Wskazanie możliwych działań („dobrych praktyk”) w zakresie logistyki miejskiej Identyfikacja i inwentaryzacja punktów docelowych dla transportu towarów Identyfikacja ciągów przeznaczonych na transport towarowy

9. Pytania Operacyjne SUMP stanowią uszczegółowienie Głównych Produktów do wykonania w ramach przygotowania SUMP KOF, 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.**

10. Metodyka zaproponowana przez Wykonawcę musi być adekwatna do danego analizowanego obszaru.

Tabela 3. Pytania Operacyjne dopasowanego do każdego analizowanego obszaru, na które powinien odpowiedzieć SUMP.

Obszar Strategiczny	Pytania Operacyjne
Zintegrowany system publicznego transportu zbiorowego	<ol style="list-style-type: none"> Gdzie obecnie na terenie KOF 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 konieczność zwiększania ilości 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 KOF (w tym na przewozy szkolne)? Jakie finansowanie jest konieczne ze strony samorządów KOF? Jaki wariant „zero” można zrealizować bez zwiększania finansowania przez samorządy? Kogo i jak należy zaangażować do pracy nad SUMP by zapewnić koordynację rozkładów przewoźników publicznych i prywatnych?

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

Obszar Strategiczny	Pytania Operacyjne
	<p>7. Na jakich obszarach optymalnym rozwiązaniem będzie transport na życzenie i czy powinien on być wykonywany jako publiczny transport zbiorowy, czy przewozy okazjonalne?</p> <p>8. W jakich relacjach i grupach osób istnieje potencjał do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego? Co sprawia, że określone osoby w niektórych przypadkach decydują się na podróże samochodami, a w innych – te same osoby wybierają transport publiczny? Co decyduje o trwałych zmianach zachowań?</p> <p>9. Czy należy obniżać, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów?</p> <p>10. Czy istnieje potrzeba dywersyfikacji usług komunikacyjnych w oparciu o połączenia kolejowe i wykorzystanie przystanków kolejowych w gminach KOF?</p> <p>11. W jakim stopniu utworzenie mini centrów przesiadkowych wokół przystanków kolejowych zwiększyłoby mobilność w KOF?</p>
Poprawa konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego poprzez skoordynowaną sieć dróg rowerowych	<p>12. Jak skoordynować własne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, tak by stanowiły one spójną całość?</p> <p>13. Jak skutecznie zachęcać mieszkańców do korzystania z roweru?</p> <p>14. Jak ułatwić dojazd rowerem do Kielc?</p> <p>15. W jakich relacjach i standardach powinna zostać wykonana sieć dróg rowerowych?</p> <p>16. Jak zorganizować sieć dróg rowerowych pomiędzy gminami KOF?</p>
Odciążenie sieci drogowej oraz uspokojenie ruchu	<p>17. W których miejscach należy pilnie budować obwodnice z korzyścią dla mieszkańców i skutecznym ograniczeniem ruchu w centrum?</p> <p>18. Gdzie powinny być perspektywnie zarezerwowane ciągi transportowe?</p> <p>19. Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic i w jaki sposób robić to nie powodując konfliktów społecznych?</p> <p>20. Jak zarządzać ruchem pojazdów ciężarowych by minimalizować ich negatywny wpływ na obszary zabudowy mieszkaniowej?</p> <p>21. W których gminach konieczne są zmiany w sieci drogowej?</p>
Zmniejszanie zapotrzebowania na transport indywidualny wraz z odpowiednim planowaniem przestrzennym	<p>22. W jaki sposób planować jednostki urbanistyczne uwzględniając docelową komunikację dla całego obszaru oraz kwestie mobilności?</p> <p>23. W jakich miejscach możliwe jest zlokalizowanie nowych założeń urbanistycznych, z centralizacją usług?</p> <p>24. Jakie działania powinny być podjęte, by mieszkańcy nowego założenia urbanistycznego korzystali z transportu publicznego jako głównego środka transportu? Jakie cechy nowych dzielnic / założeń urbanistycznych są tu kluczowe?</p> <p>25. W jaki sposób połączyć jednostki urbanistyczne z ważnymi celami i generatorami podróży?</p>
Stworzenie struktury zarządzania mobilnością dla całego obszaru funkcjonalnego KOF	<p>26. Jak powinno zarządzać się transportem publicznym, ruchem rowerowym i drogami na obszarze KOF?</p> <p>27. Czy powinno się wyodrębniać struktury dla każdego rodzaju transportu czy zasadnym jest wskazanie jednej całościowej?</p> <p>28. Jakie podmioty powinny wchodzić w struktury zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym w obszarze analizy?</p> <p>29. Jakie kompetencje powinny mieć te struktury i jak powinny być finansowane?</p> <p>30. Jaki powinien być plan alternatywny dla wdrożenia struktur zarządzania?</p> <p>31. Jaki jest optymalny sposób organizacji transportu publicznego na terenie KOF?</p> <p>32. Jaki powinien być zakres komunikacji miejskiej, a jaki międzygminnej / powiatowo-gminnej, w tym w kontekście ponadgminnej sieci połączeń komunikacji miejskiej w Kielcach oraz trwałości projektów unijnych?</p> <p>33. W jaki sposób do podejmowanych działań angażowani powinni być eksperci?</p>
Logistyka miejska	<p>34. Jak rozwiązać kwestie transportu towarów tj. zaopatrzenia sklepów i punktów usługowych w strefach ograniczonego ruchu oraz centrach miast?</p> <p>35. Jak rozwiązać kwestię przemieszczania się firm kurierskich oraz firm dostarczających pożywienie i towary po ścisłym centrum Kielc?</p> <p>36. Jak rozwiązać kwestię przemieszczania się samochodów ciężarowych (transport towarów) przez obszary gęstej zabudowy mieszkaniowej?</p> <p>37. Jak zarządzać ruchem pojazdów ciężarowych by minimalizować ich negatywny wpływ na obszary zabudowy mieszkaniowej?</p>

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

V. Proces, raporty i harmonogram ich dostarczania

1. Proces realizacji zamówienia powinien być oparty o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja¹ (Cyklu SUMP), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte w jednym kroku, lecz kontynuowane i pogłębione w kolejnym. Końcowy projekt SUMP powinien dokumentować proces prac nad SUMP, zgodnie z krokami 12 oraz 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12.



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

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

Ze względu na skalę opracowania oraz zakres dokumentu przedmiotowy projekt SUMP będzie objęty Procedurą Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.

2. Termin realizacji zamówienia wynosi 16 miesięcy od dnia zawarcia umowy, przy czym opracowanie i przekazanie SUMP KOF nastąpi w terminie 12 miesięcy, a w terminie 4 miesięcy od odbioru SUMP KOF Wykonawca zobowiązany jest do zaprezentowania SUMP KOF na Sesjach Rad Gmin będących Partnerami Porozumienia i Sesji Rady Miasta Kielce, przy czym główne Produkty Zamówienia obejmują:

- Działanie I - Raport Diagnostyczno-Strategiczny (wraz z przedstawieniem Raportu Metodycznego) - budżet gminy Kielce,
- Działanie II - Badania ruchu drogowego; - dotacja UE w ramach POPT w latach 2020-22 + dotacja od gmin KOF jako wkład własny,
- Działanie III - Opracowanie projektu SUMP KOF – budżet gminy Kielce,
- Działanie IV - Opracowanie ostatecznej wersji SUMP KOF wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – budżet gminy Kielce.

3. Szczegółowy opis poszczególnych działań:

A. Działanie I – Raport Diagnostyczno-Strategiczny (wraz z przygotowaniem przedstawieniem Raportu Metodycznego)

1) Raport Metodyczny – przedstawiany w terminie 21 dni od daty zawarcia umowy.

- Raport Metodyczny powinien zawierać szczegółowy opis procesu przygotowania SUMP KOF.
- W szczególności Raport Metodyczny powinien zawierać:
 - szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach realizacji zamówienia (sporządzenie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego, Badań ruchu drogowego, Projektu SUMP KOF oraz Opracowanie ostatecznej wersji SUMP KOF wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a także przedstawianie Raportów Pośrednich), wskazanie ich produktów oraz osób/podmiotów odpowiedzialnych – harmonogram powinien uwzględniać daty realizacji i zakończenia poszczególnych działań z uwzględnieniem i wyszczególnieniem metodyki wskazanej w tabeli 4, wskazane w nim terminy graniczne powinny wyznaczać czas kiedy zadanie powinno być przekazane do odbioru przez Zamawiającego,
 - przetestowane pilotażowo kwestionariusze i scenariusze oraz kryteria rekrutacji respondentów,
 - identyfikację konkretnych interesariuszy (osób i instytucji) wraz z opisem ich planowego udziału w procesie przygotowania SUMP KOF.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- 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.
- Zamawiający zastrzega sobie prawo do wniesienia uwag do przedstawionego dokumentu w terminie 7 dni od dnia jego przedstawienia. Wykonawca ma obowiązek odnieść się do uwag Zamawiającego w terminie 3 dni.
- 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.
- Wykonawca w przypadku konieczności dokonania korekty harmonogramu, w trakcie realizacji zamówienia, zobowiązany jest do uzgodnienia tej czynności z Zamawiającym poprzez przedstawienie pisemnego uzasadnienia dot. konieczności zmiany terminu realizacji poszczególnych zadań oraz wskazać przyczynę braku możliwości realizacji wskazanego Działania/etapu w przyjętym w harmonogramie terminie.

2) Raport Diagnostyczno-Strategiczny (diagnoza stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej w KOF) – przedstawiany w terminie 5 miesięcy od daty zawarcia umowy.

- 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 KOF i wskaźniki do osiągnięcia oraz wykonane kroki 12 oraz 2-6 Cyklu SUMP.
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien obejmować analizę stanu obecnego, w tym inwentaryzację dokumentów strategicznych, analizę barier i motywatorów działania głównych interesariuszy.
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien podsumowywać Produkty Analityczne w postaci analizy SWOT i na tej podstawie zawierać przegląd ustalonych wcześniej Obszarów Strategicznych i Rozważanych Działań, w razie potrzeby je uzupełniając, modyfikując, doprecyzowując i pogłębiając, jeśli wynika to z przeprowadzonych analiz.
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien również zgłębiać przegląd faktycznej realizacji wcześniejszych dokumentów dotyczących szeroko pojętej zrównoważonej mobilności, wskazując działania, które nie zostały zrealizowane oraz efekty, które nie zostały osiągnięte oraz wyjaśniać przyczyny takiego stanu rzeczy (identyfikacja barier finansowych, instytucjonalnych itp.) lub wskazując sposób badania tych przyczyn.
- Analiza stanu istniejącego o której mowa powyżej powinna opierać się na zebraniu i poddaniu analizie (uwzględniając również określone powyżej punkty):
 - informacji ogólnych o obszarze tj. uwarunkowań demograficznych, gospodarczych, społecznych, środowiskowych (m.in. hałas, emisja zanieczyszczeń) sport, handel, kultura – dane statystyczne dla obszaru analizy,

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- charakterystyki obszaru analizy w zakresie systemu mobilności:
 - Transport drogowy,
 - Transport zbiorowy,
 - Ruch rowerowy,
 - Ruch pieszny (z uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności)
 - Infrastruktura parkingowa,
 - Transport towarów,
 - Transport intermodalny
 - dokumentów strategicznych szczebla lokalnego, wojewódzkiego i krajowego oraz ich inwentaryzacji (określone w Dziale II),
- Celem należytego przygotowania diagnozy stanu istniejącego, Wykonawca zobowiązany jest do wykonania analiz obejmujących inwentaryzację w GIS stanu istniejącego 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 dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi;
 - przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych i planistycznych lokalizacjami perspektywicznymi;
 - dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych i planistycznych lokalizacjami perspektywicznymi;
 - aktualnej sieci połączeń kolejowych oraz linii komunikacji publicznej, szkolnej i pracowniczej (wraz z liczbą kursów – w podziale na dni robocze nauki szkolnej, pozostałe dni robocze, soboty i niedziele) na terenie Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych i planistycznych lokalizacjami perspektywicznymi;
 - pozostałych dotychczasowych i planowanych w dokumentach strategicznych (np. Strategia Rozwoju Gminy) inwestycji związanych z mobilnością na terenie objętym planem;
 - inne których konieczność zostanie uwzględniona w trakcie prac.

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.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- Oprócz analiz przedstawionych powyżej, należy przeprowadzić również inne badania i analizy wskazane w metodyce – tabela 4.
- Raport Diagnostyczno-Strategiczny wraz z identyfikacją obszarów problemowych musi zostać wykonany na podstawie wykonanych analiz (opisanych powyżej oraz wskazanych w tabeli 4), Badań Ruchu Drogowego (Działanie II) oraz wniosków z badań zawartych w raporcie z Działania II. Raport podlega uzgodnieniu z Zamawiającym.
- Zamawiający zastrzega sobie 10 dni roboczych od dnia przekazania Zamawiającemu materiału do odbioru, na przesłanie Wykonawcy ewentualnych uwag do dokumentacji. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania mu uwag. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Wykonawca powinien powyższe uzasadnić.

B. Działanie II – Badania Ruchu Drogowego - w terminie 4 miesięcy od daty zawarcia umowy.

- Badania ruchu drogowego powinny być prowadzone równolegle wraz z Działaniem I tj. pracami zmierzającymi do przygotowania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego (wraz z przedstawieniem Raportu Metodycznego) – z uwagi na konieczność ich wykorzystania przy dokonywaniu analiz Działania I – nie jest możliwe ich przeprowadzenie, bez posiadania informacji uzyskanych w ramach niniejszego Działania II. Prace nad Badaniami ruchu drogowego powinny zostać rozpoczęte wraz z pracami nad Raportem Metodycznym, natomiast zakończone przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego tj. w terminie do 4 miesięcy od podpisania umowy.
- Celami szczegółowymi badań ruchu drogowego są:
 - uzyskanie danych o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,
 - uzyskanie danych o komunikacji indywidualnej i zbiorowej (w tym kolejowej) w Kielcach i Kieleckim Obszarze Funkcjonalnym.
- Powyższe dane zostaną wykorzystane do analiz stanu istniejącego oraz sytuacji mobilnościowej oraz w przyszłości zbudowania modelu ruchu dla Kielc i Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego (zbudowanie nowego komputerowego modelu ruchu dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej, w tym kolejowej, dla stanu istniejącego, dla obszaru miasta Kielce i KOF, dla dnia powszedniego dla godziny szczytu porannego i godziny szczytu popołudniowego) oraz w następstwie sprawdzenia skuteczności wypracowanych w ramach niniejszego dokumentu działań, zadań i inwestycji.

W ramach badań ruchu Zamawiający wymaga wykonania:

- a. analizy dostępnych wyników badań cech ruchu drogowego i transportu publicznego (w tym kolejowego),
- b. badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- c. pomiarów ruchu drogowego,
- d. badania w zakresie napełnienia pojazdów transportu publicznego,
- e. raportu końcowego.

Ad.a Analiza dostępnych wyników badań cech ruchu drogowego i transportu publicznego.

Należy przeprowadzić analizy dostępnych badań ruchu drogowego oraz transportu publicznego opracowywane m.in. przez GDDKiA, Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach, Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego w Kielcach, Starostwo Powiatowe w Kielcach, Miejski Zarząd Dróg w Kielcach, innych zarządców dróg, Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, Pasażerskich przewoźników kolejowych, PKP PLK, przewoźników i operatorów. Wykonawca przeanalizuje przydatność i aktualność uzyskanych danych oraz wykorzysta je do przeprowadzenia m.in. analizy obszaru – przy opracowywaniu Raportu Diagnostyczno-Strategicznego – Działanie I.

Ad.b Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego,

- Należy przeprowadzić badanie ankietowe w wybranych losowo gospodarstwach domowych na liczbie co najmniej 1000 mieszkańców Kielc oraz 1500 mieszkańców pozostałych gmin łącznie metodą mixed-mode (CAWI i wywiady telefoniczne).
- Wielkość próby powinna wynosić nie mniej niż 0,5% mieszkańców Kielc i nie mniej niż 1% populacji każdego rejonu w otoczeniu Kielc (każdej Gminy wchodzącej w skład Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego).
- Próba powinna mieć charakter kwotowy, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej powinien być zgodny ze strukturą populacji. Rozbieżności w tym zakresie powinny być korygowane przy użyciu wag, przynajmniej z uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i typowo używanego środka komunikacji (jeśli są dostępne dane dla populacji).
- Wykonawca odpowiedzialny będzie za (z koniecznością uzgodnienia z Zamawiającym):
 - opracowanie i uzgodnienia z Zamawiającym ostatecznego wzoru narzędzi badawczych, kwestionariuszy itp.,
 - ustalenie sposobu doboru próby badawczej oraz zasady wyboru uczestników badania,
 - opracowanie metodyki badania,
 - ustalenie sposobu informowania o badaniu (promocję) – jego uzgodnienie i realizację.
- Kwestionariusz ankietowy powinien być tak skonstruowany, aby obejmował wszelkie typy pytań niezbędne dla uzyskania wyczerpujących informacji dla opracowania danych dotyczących zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego, w szczególności dotyczących preferencji związanych z przemieszczaniem się, opinii dotyczących systemu transportowego i mobilności w gminach KOF oraz związanych z tym problemów, potrzeb i oczekiwań.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- Badanie powinno również uwzględniać kwestie mobilności wynikające z Rozważanych Działań i Produktów Analitycznych (Tabela 2Tabela 2), które pozwolą na uzyskanie odpowiedzi m.in. na postawione Pytania Operacyjne (Tabela 2) oraz przyczynią się do opracowania Głównych Produktów planu.
- Dodatkowo badanie powinno:
 - zidentyfikować motywacje podróży (w podziale na 10 motywacji: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka, sprawy służbowe, wypoczynek, podwożenie, inne,
 - zidentyfikować częstotliwości wykonywania podróży na badanej trasie z daną motywacją (codziennie, kilka razy w tygodniu, rzadziej),
 - zidentyfikować rodzaj biletu, z którego korzysta pasażer (w podziale na co najmniej 2 typy: jednorazowy i okresowy),
 - zidentyfikować czy pasażer korzysta z biletu ulgowego czy normalnego,
 - uwzględnić preferencje mobilnościowe odnoszące się do stanu przed, jak również w trakcie trwania pandemii COVID-19.

Ad.c Pomiary ruchu drogowego.

- Wykonawca przeprowadzi uzupełniające badania w zakresie ruchu drogowego. Szczegółowy ich zakres i lokalizacja punktów pomiarowych zostaną przed rozpoczęciem badania uzgodnione z Zamawiającym:
 - badania w zakresie ruchu drogowego zostaną przeprowadzone w wybranych przekrojach dróg publicznych z uwzględnieniem natężenia ruchu drogowego oraz struktury rodzajowej pojazdów,
 - wybrane przez Zamawiającego punkty pomiarowe zostały wyznaczone na kordonie miasta tj. na drogach prowadzących do Kielc z obszaru Gmin ościennych (8 punktów pomiarowych – ruch wjazdowy i wyjazdowy) oraz na terenach Gmin (24 punkty pomiarowe tj. po 2 punkty pomiarowe w każdej z Gmin – ruch wjazdowy i wyjazdowy).
 - pomiary należy wykonać dla dwóch dób w typowy dzień roboczy (wtorek-czwartek) - nie przeprowadzać badań w okresach nietypowych (wakacje, długie weekendy, święta itp.), jeśli nie jest to uzasadnione specyfiką danego badania,
 - pomiary powinny być prowadzone metodą wideorejestracji.
- Wymagania dla pomiaru ruchu:
 - pomiar powinien trwać 24 godziny,
 - pomiary należy wykonać dla dwóch dób (nie dopuszcza się przeprowadzenia obu pomiarów w tym samym tygodniu),
 - wyniki pomiaru należy zagregować w przedziałach 15 – minutowych,
 - pomiar powinien obejmować oba kierunki ruchu z ich rozróżnieniem,
 - pomiar powinien być wykonywany w dni powszednie (wtorek, środa, czwartek),

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- pomiar powinien uwzględniać strukturę rodzajową pojazdów (podział na 9 rodzajów pojazdów).
- Wykonawca dokona pomiaru przy pomocy kamer i urządzeń do automatycznego rejestrowania ruchu z rozróżnieniem rodzaju pojazdu (struktury rodzajowej ruchu) lub stosownych aplikacji pozwalających na zapisanie obrazu wraz z czasem rejestracji oraz na wygenerowanie raportów o wynikach pomiarów w plikach .xls. w przedziałach (interwałach) 15-minutowych. Wyniki pomiarów automatycznych należy przekazać Zamawiającemu w postaci przetworzonej i zdekodowanej (w przypadku technik wymagających takiego zdekodowania np. przez producenta, dystrybutora lub właściciela urządzenia przy pomocy specjalistycznego oprogramowania) t.j. w postaci raportów w plikach tekstowych i arkuszach kalkulacyjnych .xls, umożliwiających dalsze przetwarzanie danych przez Zamawiającego, również dla innych potrzeb niezwiązanych z SUMP KOF. Zapis obrazu (z czasem rejestracji) należy przekazać w postaci umożliwiającej jego odtworzenie w plikach video, np. .wmv, avi, .m2ts i przekazaniem Zamawiającemu tzw. „kodeków”.

Ad.d Badania w zakresie napełnienia pojazdów transportu publicznego

- Szczegółowy zakres i lokalizacja punktów pomiarowych zostaną wcześniej uzgodnione z Zamawiającym. Zamawiający wymaga aby pomiar liczby pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej wykonany został w następujących przekrojach:
 - w siedzibach wszystkich gmin objętych opracowaniem – 12 punktów pomiarowych,
 - w wybranych punktach na terenie miasta Kielce tj. w obrębie istotnych węzłów przesiadkowych transportu publicznego – 15 punktów pomiarowych.
- W pomiarach napełnień pojazdów komunikacji zbiorowej zastosowana zostanie metoda wzrokowej oceny napełnienia pojazdu, wykonywanej przez obserwatora zewnętrznego. W oparciu o szacunek procentowego napełnienia pojazdu (%), po uwzględnieniu maksymalnej liczby pasażerów danego typu autobusu, zostanie wyznaczona liczba osób w nim podróżujących.
- Zamawiający wymaga, aby:
 - w pomiarach liczby pasażerów autobusów oddzielnie zliczani byli pasażerowie: autobusów przewoźników świadczących usługi na zamówienie miasta, pozostałych przewoźników obsługujących ruch regionalny (w tym także prywatni), tzn. tych których przystanki początkowe lub końcowe znajdują w miejscowościach położonych w województwie świętokrzyskim,
 - pomiary liczby pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej były wykonywane co najmniej przez 6 godzin, w tym 3 godziny przed południem z uwzględnieniem szczytu porannego (6.00 – 9.00) i 3 godziny po południu z uwzględnieniem szczytu popołudniowego (15.00 – 18.00),
 - pomiary należy wykonać w typowy dzień roboczy (wtorek-czwartek),

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- nie przeprowadzać badań w okresach nietypowych (wakacje, długie weekendy, święta itp.), jeśli nie jest to uzasadnione specyfiką danego badania,
- wszystkie pomiary należy prowadzić z uwzględnieniem przedziałów 15–minutowych,
- wszystkie pomiary należy przeprowadzić dla obu kierunków ruchu z ich wyróżnieniem.

Ad.e Raport końcowy - Produktem końcowym działania powinien być raport z przeprowadzonych badań.

- Raport z przeprowadzonych badań powinien obejmować:
 - Opracowanie wyników badań ilościowych w postaci bazy danych (baza danych z badania ankietowego podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców KOF powinna zostać dostarczona w formacie .xls, .xlsx oraz umożliwiającym przeglądanie w programie MS SQL Server).
 - Wykonanie części opisowej raportu ze wszystkimi wynikami badań zawierającej szczegółowe informacje na temat zastosowanych technik i metod badawczych oraz przedstawiającej wyniki badań z wnioskami.
- Zamawiający wymaga, aby struktura i forma przekazywania powyższych danych została z nim uzgodniona przed rozpoczęciem badań.

Opracowanie poszczególnych wyników badań ruchu

- **Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego.**

W zestawieniu wyników badań ruchu należy uwzględnić co najmniej zestawienia tabelaryczne oraz graficzne wymienione poniżej:

- a. Charakterystykę przebadanych gospodarstw domowych i osób: struktura płci, wieku, zajęcia, liczby osób przypadających na gospodarstwo domowe oraz wyszczególnienie liczby i rodzajów posiadanych indywidualnych środków transportu.
- b. W zakresie motywacji podróży:
 - strukturę motywacji podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
 - strukturę motywacji podróży w zależności od wieku, zajęcia, płci, typu podróży, pory doby, sposobu dokonania podróży itp.
- c. W zakresie podziału zadań przewozowych:
 - strukturę podziału zadań przewozowych ogółem/nie pieszych z uwzględnieniem podróży: pieszo, rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową (z wyszczególnieniem autobusem miejskim, autobusem podmiejskim (strefowym), innym autobusem), samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- strukturę podziału zadań przewozowych w zależności od wieku osób, od zajęcia, w charakterystycznych okresach doby, w zależności od motywacji podróży.
 - średnie napętnienie samochodu,
 - liczby dokonywanych przesiadek.
- d. W zakresie średnich czasów podróży:
- średnie czasy podróży wg. motywacji,
 - średnie czasy podróży wg środka transportu,
 - średnie czasy podróży wg pory dnia,
 - średnie czasy dojścia do przystanków.

W zestawieniach tabelarycznych przedstawiających wyniki badań ruchu należy uwzględnić:

- motywację podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
- co najmniej 8 sposobów dokonania podróży: pieszo, rowerem, motocyklem /skuterem /motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową, samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
- 12 pór doby: 0.01-6.00, 6.01-7.00, 7.01-8.00, 8.01-9.00, 9.01-11.00, 11.01-12.00, 12.01-15.00, 15.01-16.00, 16.01-17.00, 17.01-18.00, 18.01-20.00, 20.01-24.00.
- co najmniej 5 przedziałów czasu podróży: do 15 min, 16-30 min, 31-45 min, 46-60 min, powyżej 60 min.

Dane w zestawieniach tabelarycznych, o których mowa powyżej należy podawać w liczbach bezwzględnych oraz w procentach.

○ **Pomiary ruchu drogowego**

Wyniki wszystkich badań natężeń ruchu drogowego należy przedstawić w formie zestawień tabelarycznych i graficznych prezentujących dla każdego przekroju pomiarowego co najmniej:

- rozkład natężenia ruchu w ciągu całej doby w poszczególnych kwadransach i godzinach pomiarowych;
- strukturę rodzajową ruchu;
- strukturę kierunkową ruchu;
- wskazanie godziny szczytu porannego i popołudniowego.

○ **Napełnienie pojazdów transportu zbiorowego**

Wyniki badań liczby pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej we wskazanych punktach pomiarowych należy przedstawić w formie zestawień tabelarycznych i graficznych prezentujących dla każdego przekroju pomiarowego i kierunku, co najmniej:

- liczbę pasażerów w poszczególnych środkach komunikacji zbiorowej w poszczególnych kwadransach i godzinach pomiarowych,

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- łączną liczbę pasażerów w komunikacji zbiorowej w poszczególnych kwadransach i godzinach pomiarowych,
 - wskazanie godziny szczytu,
 - stopień wykorzystania miejsc w pojazdach komunikacji zbiorowej w podziale na autobusy miejskie/podmiejskie (strefowe)/przewoźników prywatnych/pozostałe,
 - strukturę przewozów w komunikacji autobusowej w podziale na autobusy miejskie/podmiejskie (strefowe)/przewoźników prywatnych/pozostałe.
- Zamawiający zastrzega sobie 10 dni roboczych od dnia przekazania Zamawiającemu materiału do odbioru, na przesłanie ewentualnych uwag. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania mu uwag. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Wykonawca powinien powyższe uzasadnić.

C. Działanie III – Opracowanie projektu SUMP KOF przedstawiane w terminie 9 miesięcy od daty zawarcia umowy,

- Warunkiem rozpoczęcia realizacji Działania III jest uzyskanie od Zamawiającego zatwierdzenia Działań I i II oraz realizacji I etapu konsultacji społecznych (zgodnie z tabelą 4).
- Projekt Planu (Projekt SUMP KOF) musi spełniać następujące wymagania:
- powinien obejmować głównie części postulatywne. Wyciąg z raportu Diagnostyczno-Strategicznego nie powinien zawierać więcej niż 25% objętości SUMP KOF i obejmować kluczowe wnioski, determinujące późniejsze działania;
 - mieć określoną strukturę z podziałem m.in. na: część operacyjną i strategiczną;
 - zawierać Cele i Działania, zgodne z Obszarami Strategicznymi, które zawiera Tabela 2;
 - analizę SWOT obecnej sytuacji mobilnościowej z wnioskami i rekomendacjami ;
 - wykaz celów, pakietów działań określonych w części operacyjnej wraz harmonogramem realizacji i określeniem m.in. miejsca/lokalizacji realizacji wskazanych działań, szacunkowym kosztem i okresem realizacji, możliwymi źródłami finansowania, przypisaniem odpowiedzialności, spodziewanym efektem realizacji działań;
 - analizę alternatywnych scenariuszy i ich wdrożenia;
 - zawierać opracowanie systemu monitoringu i ewaluacji Planu, w szczególności ustalenie zasad monitorowania i raportowania wyników, w tym przedstawienie katalogu mierzalnych wskaźników wraz z określeniem początkowych, pośrednich i docelowych wartości wskaźników w wyniku realizacji Planu oraz sposobu redukcji ryzyka nieosiągnięcia zakładanych wskaźników;
 - harmonogram wdrożenia Planu np. w formie diagramu Gantta;
 - na początku zawierać ilustrowaną max. 4 stronicową syntezę, wskazującą na główne jego działania wraz z uzasadnieniem i korzyściami dla mieszkańców;

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- w załącznikach SUMP KOF powinien zawierać pełną dokumentację dokonanych analiz i badań, w tym w oparciu o Raporty Pośrednie, w układzie zgodnym z Cyklem SUMP;
- w załącznikach SUMP KOF powinien zawierać streszczenie z podziałem na obszary problemowe wraz z wytycznymi dla poszczególnych dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych sporządzonych w ramach działalności poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru.
- Produktem końcowym Działania III będzie opracowanie i przekazanie przez Wykonawcę Projektu SUMP KOF, który poddany zostanie następnie konsultacjom społecznym. Przed przeprowadzeniem konsultacji społecznych Projekt SUMP KOF musi zostać zaakceptowany przez Zamawiającego (8 miesięcy od podpisania umowy).
- Zamawiający zastrzega sobie 10 dni roboczych od dnia przekazania Zamawiającemu materiału do odbioru, na przesłanie ewentualnych uwag. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania mu uwag. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Wykonawca powinien powyższe uzasadnić.
- Po zatwierdzeniu przez Zamawiającego, Projekt SUMP KOF powinien zostać poddany konsultacjom społecznym.
- Produktem końcowym Działania III jest opracowanie Projektu SUMP KOF, który został poddany konsultacjom społecznym a przedstawiony do zatwierdzenia dokument uwzględnia wniesione na etapie konsultacji uwagi/sugestie.

D. Działanie IV – Opracowanie ostatecznej wersji SUMP KOF wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko oraz przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przedstawiane w terminie 12 miesięcy od daty zawarcia umowy

- Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr. 199, poz. 1227 z późn. zm.) ze względu na obszar oraz liczbę analizowanych komponentów SUMP podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.
- Wykonawca w ramach procedury zobowiązany jest do:
 - wykonania projektów ogłoszeń, obwieszczeń, zestawień oraz wszelkich innych niezbędnych dokumentów wymaganych przepisami prawa,
 - złożenia wniosku o uzgodnienie zakresu oraz stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko i uzyskanie uzgodnień z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej,
 - przeanalizowania poszczególnych zależności w procesie sporządzania SUMP, czego wynikiem będzie wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko jako opracowania podsumowującego przygotowanie zrównoważonego Planu SUMP KOF,
 - opracowanie projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu SUMP KOF uwzględniając uzgodnienia właściwych w sprawie organów, określonych w ww.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- ustawie i przedłożenie jej Zamawiającemu do akceptacji przed przeprowadzeniem konsultacji społecznych,
- przeprowadzenie dodatkowych konsultacji społecznych w związku z zakończeniem prac nad Planem SUMP w ramach procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (nie wynikających z metodyki SUMP KOF zgodnie z tabelą 4),
 - przygotowanie zestawu opinii i uwag zgłoszonych do SUMP KOF oraz Prognozy oddziaływania na środowisko, wraz z rekomendacjami co do sposobu ich uwzględnienia w ww. dokumentach i z uzasadnieniem dla każdej rekomendacji,
 - wprowadzenie do projektów SUMP KOF oraz Prognozy korekt i uzupełnień w oparciu o opinie właściwych w sprawie organów oraz uwag wniesionych na etapie konsultacji społecznych,
 - przekazanie Zamawiającemu ostatecznej wersji SUMP KOF wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do akceptacji,
 - w przypadku zaistnienia istotnych zmian w dokumencie, wymagających ponowienia procedury w zakresie opiniowania, uzgadniania i konsultacji społecznych, Wykonawca ponownie wykona wymienione prace w ramach zamówienia,
 - 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.
- Wykonawca zobowiązany jest do opracowania również:
- streszczenia SUMP KOF sporządzonego w języku niespecjalistycznym (tj. prostym i przejrzystym, a przez to przyjaznym i zrozumiałym dla odbiorców), zawierającego omówienie wszystkich ważnych aspektów działań przewidzianych w SUMP KOF, w formie prezentacji graficznych i zestawień tabelarycznych oraz uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu;
 - dokumentu stanowiącego kompendium w zakresie sytuacji dotyczącej zrównoważonej mobilności oraz działań i zaleceń wynikających z SUMP KOF zawierających informacje z podziałem na poszczególne gminy objęte opracowaniem;
 - przygotowanie prezentacji multimedialnej dotyczącej SUMP KOF, w celu przedstawienia korzyści związanych z SUMP KOF przedstawicielom samorządów objętych opracowaniem.

Odbiór bez zastrzeżeń ostatecznej wersji SUMP wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko, nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku zaprezentowania SUMP KOF na sesjach Rad Gmin będących Partnerami Porozumienia i sesji Rady Miasta Kielce. Przedmiotowe prezentacje odbędą się w terminie do czterech miesięcy od dnia odbioru całości dokumentu. Po uzyskaniu wszystkich uzgodnień i upływie 4 miesięcy od odbioru SUMP KOF bez uwag – Wykonawca otrzyma pozostałą część wynagrodzenia.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- 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.

Dodatkowym działaniem poza opisanymi powyżej, do realizacji którego zobowiązuję się Wykonawcę są Raporty Pośrednie.

- Pomiędzy momentem akceptacji Raportu Metodycznego, a momentem dostarczenia Projektu SUMP, raz na 30 dni Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu Raporty Pośrednie, stanowiące zwięzłe podsumowanie prac wykonywanych w danym okresie oraz doszczegółowienie metodyki na kolejny okres:
- Raporty Pośrednie powinny być przekazywane Zamawiającemu:
 - niezwłocznie po zakończeniu następujących działań:
 - ✓ wykonaniu Analizy SWOT;
 - ✓ osiągnięciu Kamienia milowego – 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;
 - i zawierać wyczerpujące opisy wniosków z działań, które później będą stanowiły załącznik do SUMP;
 - przed rozpoczęciem każdej z prac badawczych:
 - wskazanie narzędzi badawczych dla tych prac (nie później niż na 5 dni roboczych przed rozpoczęciem danej analizy (w tym np. założenia prowadzonych warsztatów itp.))
 - po zakończeniu każdej z metod badawczych (np. analizy eksperckiej, badania CAWI):
 - Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu w najbliższym raporcie pośrednim krótko wnioski z badania (dopuszczalna forma slajdów).
- Raporty Pośrednie nie podlegają formalnemu odbiorowi, chyba że w Raporcie Wykonawca proponuje zmiany w dalszej metodyce. Zamawiający na podstawie Raportu Pośredniego ma jednak możliwość wnoszenia uwag do Raportu (w ciągu 10 dni roboczych od jego otrzymania, zaś do projektów narzędzi badawczych – w ciągu 3 dni roboczych od jego otrzymania), które powinny być uwzględnione.
- Zamawiający może żądać opracowania prezentacji i omówienia Raportu Pośredniego w ramach Spotkań Koordynacyjnych.

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

VI. Metodyka wykonania Głównych Produktów i odpowiedzi na Pytania Operacyjne

1. Metodyka zaproponowana przez Wykonawcę w ramach realizacji zamówienia musi być adekwatna do specyfiki danego obszaru oraz powinna pozwolić odpowiedzieć na Pytania Operacyjne wskazane w tabeli 3.
2. Specyfikacja metod badań i analiz w procesie opracowania SUMP została przedstawiona poniżej w tabeli 4. Podana metodyka ma charakter minimalny i może zostać przez Wykonawcę rozszerzona. Metodyka zaproponowana przez Wykonawcę musi być adekwatna do danego analizowanego obszaru.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. W ramach badań jakościowych i konsultacji społecznych, konieczne jest uwzględnienie wszystkich, wskazanych w Dziale I interesariuszy.
7. 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.

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

8. W przypadku przeprowadzania spotkań konsultacyjnych oraz innych analiz w formie online (po uprzednim uzyskaniu akceptacji Zamawiającego) Wykonawca zobowiązany będzie do zapewnienia platformy komunikacyjnej do spotkań on-line, która obsłuży jednocześnie do 100 uczestników.

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

Analiza danych zastanych	Analiza dokumentów wskazanych w dziale II.
Analizy GIS (geoprzestrzenne)	<p>Opisano przy Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym (dział V pkt 3 lit. A).</p> <p>Obligatoryjnym wskaźnikiem strategicznym do wykonania jest: <i>Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego</i>, rozumiany jako:</p> <p>Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców obszaru SUMP, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów, tramwajów, trolejbusów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei i metra) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców obszaru SUMP.</p> <p>Dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę. Dla miast poniżej 100 tys. mieszkańców dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 4 połączenia na godzinę od 6:00 do 20:00, dostęp dobry to obsługiwane przez transport publiczny przystanki zapewniające mniej niż średnio 4 połączenia na godzinę.</p> <p>Szczegółowa metodyka została zawarta w załączniku nr 1.</p>
Analizy prawne	Analizy prawne na potrzeby określenia prawnych możliwości współpracy międzysamorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania mobilnością, wraz z obecnością odpowiedniego specjalisty ds. prawnych na warsztatach dla członków KOF.
Analizy statystyczne	<p>Np. analizy nakładów samorządów na transport publiczny oraz dowozy dzieci do szkół.</p> <p>Obligatoryjnym wskaźnikiem strategicznym do wykonania jest: <i>Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym</i>, rozumiany jako Liczba zgonów stwierdzonych w ciągu 30 dni w następstwie wypadku komunikacyjnego w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej.</p>

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

Analizy środowiskowe	<p>Wykonanie części analitycznej, oceny i rozwiązań – analiza komponentów środowiska przyrodniczego, kulturowego oraz wpływu przyjętych poszczególnych rozwiązań i scenariuszy, stanowi część procedury strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko zgodnie z Ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 03.10.2008 r. z późniejszymi zmianami. Szczegóły zostały przedstawione w dziale V pkt 3 lit. D – opracowanie SUMP KOF.</p> <p>Obligatoryjnymi wskaźnikami strategicznymi do wykonania są: <i>Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim</i>, rozumiany jako: Emisje gazów cieplarnianych (CO₂ w tonach (ekw.) w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej oraz <i>Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i niespalinowe dla PM_{2,5}) w obszarze miejskim</i>, rozumiany jako: Wskaźnik emisji (kg PM 2,5 ekw. w skali roku na 100 tys. mieszkańców aglomeracji miejskiej</p>
Grupy fokusowe lub warsztaty Service Design	<p>Cykl grup fokusowych i/lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 6-8 osób, łącznie 7 grup) – 3 grupy z mieszkańcami (z naciskiem na osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu – kryteria rekrutacji do uzgodnienia – przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego), 2 grupy z przedstawicielami organizacji pozarządowych (NGO) (3-4 osoby) i zwykłymi mieszkańcami (3-4 osoby), 2 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.</p>
Wywiady indywidualne	<p>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.</p>
Wywiady mixed-mode CATI i CAWI	<p>Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kieleckiego Obszaru Funkcjonalnego zgodnie z opisem wskazanym w dziale V pkt 3 lit B - Badania ruchu drogowego.</p> <p>W kwestiach nieuregulowanych w niniejszym dokumencie, badanie powinno być zrealizowane co do zasady zgodnie z dokumentem GUS „Poradnik w zakresie przeprowadzania ankietowego badania mobilności transportowej ludności”, po uzgodnieniu z Zamawiającym, możliwe są odstępstwa od metodyki.</p>

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

	<p>Próba powinna mieć charakter kwotowy, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej powinien być zgodny ze strukturą populacji. Rozbieżności w tym zakresie powinny być korygowane przy użyciu wag, przynajmniej uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i typowo używanego środka komunikacji (jeśli są dostępne dane dla populacji).</p>
Ankieta CAWI	<p>Ankieta CAWI powinna być udostępniona za pośrednictwem miejskiej platformy konsultacji społecznych lub strony internetowej projektu.</p> <p>Wyniki ankiety za pośrednictwem platformy konsultacji społecznych/ strony internetowej projektu nie powinny być dodawane do wyników z innych prób, lecz interpretowane równolegle, wraz z analizą struktury próby.</p> <p>Wyniki powinny być interpretowane bezpośrednio oraz korygowane przy użyciu wag, przynajmniej z uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i najczęściej używanego środka transportu/ sposobu przemieszczania się (jeśli są dostępne dane dla populacji)</p>
Warsztaty w ramach konsultacji społecznych	<p>Trzy fazy konsultacji społecznych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. warsztat diagnostyczny (przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego), 2. warsztat nad rozwiązaniami, 3. prezentacja i dyskusja planu, <p>każde spotkanie po 3 godziny dla min. 48 osób, w tym 10 przedstawicieli interesariuszy instytucjonalnych, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 8 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.</p> <p>Wykonawca przeprowadzi rekrutację uczestników tych spotkań.</p> <p>Warsztaty powinny być prowadzone z wykorzystaniem odpowiednich technik prowadzenia dyskusji, analogicznych do badań jakościowych, podlegających wcześniejszemu uzgodnieniu z Zamawiającym.</p> <p>Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić kampanię informacyjną, przyjąć zgłoszenia uczestników, zaś w razie ich dużej liczby – dokonania rekrutacji uczestników w sposób uzgodniony z Zamawiającym – losowy, z uwzględnieniem określonych kwot i gwarantowanych miejsc dla kluczowych organizacji.</p> <p>W przypadku obowiązku realizacji Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, konsultacje społeczne przybierają formę sformalizowaną i dotyczą wszystkich mieszkańców, których dotyczy obszar opracowania. Przeprowadzone są po sporządzeniu kompletnego dokumentu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Szczegóły zostały przedstawione w dziale V pkt 3 lit. D.</p>

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20

	<p>Dopuszcza się możliwość ich organizacji i przeprowadzania przez Wykonawcę w formie online – każdorazowo po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym i jego akceptacji.</p> <p>Konsultacje powinny być prowadzone zgodnie z Uchwałą nr XL/780/2021 Rady Miasta Kielce z dnia 11 lutego 2021r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Kielc.</p> <p>Z każdego etapu konsultacji społecznych, Zamawiający wymaga sporządzenia przez Wykonawcę szczegółowego raportu.</p>
	<p>Celem zapewnienia skutecznej partycypacji mieszkańców i interesariuszy z całego obszaru, Zamawiający wymaga przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych dla członków KOF w analogicznych fazach:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. warsztat diagnostyczny (przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego), b. warsztat nad rozwiązaniami, c. prezentacja i dyskusja planu, <p>każde spotkanie po 3 godziny dla min. 30 osób, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 10 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.</p> <p>Wykonawca przeprowadzi rekrutację uczestników tych spotkań.</p> <p>Z uwagi na charakter konsultacji, dopuszcza się możliwość ich organizacji i przeprowadzania przez Wykonawcę w formie online – każdorazowo po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym i jego akceptacji.</p>
Analiza ekonomiczna	Analiza obejmująca potencjalne koszty i korzyści wynikające z wdrożenia wybranych rozwiązań

VII. Promocja

W ramach przygotowania SUMP KOF, Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia planu promocji **w terminie do 21 dni od zawarcia umowy**, 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 zobowiązany jest do przygotowania oraz uzgodnienia z Zamawiającym a następnie przeprowadzenia kampanii informacyjnej i promocyjnej dotyczącej SUMP KOF dla mieszkańców samorządów objętych opracowaniem.

Metodyka Promocji Planu powinna obejmować co najmniej:

*Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014 – 2020
Umowa o dotację nr DRP/BDG-II/POPT/45/20*

- przygotowywanie materiałów wraz z prowadzeniem strony internetowej projektu lub dedykowanej zakładki/podstrony na istniejącej stronie internetowej Zamawiającego, na stronie UM Kielce, ZIT KOF oraz gminnych (mającej charakter responsywny – tj. dostosowujący się do rodzaju urządzenia – np. komputer, tablet), pozwalającej zapoznać się z ideą i założeniami SUMP dla danego obszaru, zgłaszanie się do udziału w konsultacjach społecznych, przekazywanie uwag do aktualnie konsultowanych Produktów SUMP oraz zapoznanie się z Raportem Diagnostyczno-Strategicznym i Projektem SUMP i innymi elementami SUMP KOF;
- wszelkie administracyjne podstawy prawne działania (np. link do uchwały, obwieszczenia, itp.), wynikające z poczynionych działań lub wynikające z innych procedur administracyjnych (np. Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko);
- przygotowanie plakatów w formacie .pdf i wydruk plakatów w nakładzie 1000 sztuk;
- działania PR – przygotowywanie notatek prasowych, udział w konferencjach i briefingach prasowych w siedzibie Zamawiającego lub innych, wskazanych przez niego miejscach, w miarę możliwości – aktywność w mediach społecznościowych (przygotowanie materiałów);
- wraz z przystąpieniem do opracowywania Raportu Diagnostyczno-Strategicznego oraz realizacji Badań Ruchu Drogowego (Działanie II) Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania i przeprowadzenia co najmniej 2 spotkań o charakterze informacyjnym dla zidentyfikowanych interesariuszy (pracowników samorządów objętych opracowaniem) oraz co najmniej 2 spotkań dla mieszkańców obszaru objętego opracowaniem. Zamawiający wymaga aby celem spotkań było zapoznanie uczestników z założeniami SUMP KOF, korzyściami jakie wiążą się z jego sporządzeniem i wdrożeniem.

Załącznik:

1. Kalkulator wskaźnika dostępności