

**Opis przedmiotu zamówienia: Opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych dokumentu oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.**

**Kod CPV: 71241000-9 (studia wykonalności, usługi doradcze, analizy).**

**I. Merytoryczne zasady realizacji zamówienia.**

1. Celem głównym zamówienia jest przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (PZMM AKO, Plan, SUMP), który będzie zgodny z aktualnym stanem wiedzy i wymogami prawa oraz dopasowany do indywidualnych potrzeb i uwarunkowań Zamawiającego.
2. PZMM AKO będzie zawierał w szczególności wskazane w niniejszym dokumencie obszary strategiczne i rozważane działania (o ile w toku prac nie okaże się, że wymagają one redefinicji i sposób redefinicji zostanie zaakceptowany przez Zamawiającego). Ponadto wykonane zostaną wszystkie główne produkty i produkty analityczne oraz udzielone zostaną odpowiedzi na pytania operacyjne wskazane w niniejszym dokumencie, zgodnie z przyporządkowaną im metodyką.
3. PZMM AKO powinien obejmować kompleksowo wszystkie formy przemieszczania oraz interakcje między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym. Plan powinien w sposób kompleksowy uwzględniać kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne, budując kompleksową logikę zmian – a nie tylko planując rozwój infrastruktury. Powinien dążyć do obniżania negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększanie udziału przyjaznych środowisku środków transportu (transport publiczny, rower, komunikacja piesza, carsharing, carpooling) oraz zmniejszanie zapotrzebowania na transport. Wszelkie proponowane działania powinny być oceniane przez pryzmat ich wpływu na środowisko, klimat i ludzi, a także przeciwdziałać wzbudzeniu dodatkowego ruchu drogowego.

Rekomendowane działania powinny wynikać z definicji i oceny scenariuszy (etap 4 procesu PZMM AKO).

4. Plan powinien zawierać jasne cele strategiczne w perspektywie 2030 roku – specyficzne dla Zamawiającego, ale równocześnie wpisujące się w cele unijnej i krajowej polityki zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych i innych.
5. Plan powinien zoperacjonalizować cele w perspektywie do 2030 r., przekładając je na konkretną logikę zmiany, tj. kompleksowy i optymalny zestaw działań, służących realizacji danego celu, łączący w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i prawne, wskazując również orientacyjne koszty realizacji działań, a także konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych. Logika

- ta powinna stanowić bazę dla późniejszej identyfikacji i wypracowywania projektów inwestycyjnych – finansowanych z różnych źródeł – środków własnych, grantów unijnych i krajowych, pożyczek itp.
6. 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.
  7. Plan powinien zawierać system monitoringu wskaźników produktu (bezpośrednie efekty realizacji PZMM AKO, np. długość dróg w strefie „Tempo 30”) i rezultatu (wpływ zrealizowanego projektu na otoczenie, np. liczba ofiar śmiertelnych na obszarze) z wskazaniem początkowych, docelowych oraz ustalonych w perspektywie 2030 r. wartości wskaźników.
  8. System monitoringu powinien być zintegrowany z wytyczonymi w toku przygotowania PZMM AKO 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.
  9. Plan powinien uwzględniać kwestie projektowania uniwersalnego uwzględniającego wszystkie grupy odbiorców, w tym perspektywę osób z ograniczoną mobilnością.
  10. Plan powinien uwzględniać specyfikę wszystkich samorządów Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej oraz powiązań między nimi.
  11. Plan powinien być napisany językiem niespecjalistycznym, zwięźle, z podziałem na rozdziały i akapity, wraz z syntetycznym ich podsumowaniem oraz mieć atrakcyjną formę wizualną, sprawiającą, że Plan będzie przystępny w odbiorze dla mieszkańca obszaru zainteresowanego zrównoważoną mobilnością.
  12. PZMM AKO powinien być przygotowany z uwzględnieniem procesu analitycznego, w którym rekomendacje poparte są odpowiednią argumentacją, wynikającą z:
    - wiedzy eksperckiej, w tym analiz odpowiednich danych statystycznych i dobrych praktyk;
    - bieżącej współpracy z Zamawiającym oraz jego możliwości finansowych i planów strategicznych;
    - konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami na każdym etapie procesu wdrażania oraz badań (jakościowych i ilościowych) przy zastosowaniu odpowiednich metod badawczych na próbach reprezentatywnych typowych użytkowników lub próbach celowych (np. osoby korzystające naprzemiennie z samochodów i transportu publicznego, osoby z niepełnosprawnością itp.);
    - analizy efektywności i skuteczności poszczególnych działań, w tym prognozowania liczby użytkowników, o ile taka analiza jest możliwa do wykonania z wykorzystaniem metodyki wskazanej przez Zamawiającego lub zaproponowanej przez Wykonawcę.
  13. **Niniejszy dokument przedstawia minimum metodyczne, które powinno być przez Wykonawcę rozwinięte w toku przygotowania ofert.**
  14. Plan powinien być co do zasady zgodny z następującymi dokumentami:

- Nowe wytyczne – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, 2 wydanie (w języku angielskim) Komisja Europejska, Bruksela 2019 – ([https://www.eltis.org/sites/default/files/PZMM\\_AKO-guidelines-2019\\_mediumres.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/PZMM_AKO-guidelines-2019_mediumres.pdf), [https://www.eltis.org/sites/default/files/PZMM\\_AKO-annex\\_final\\_highres\\_0.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/PZMM_AKO-annex_final_highres_0.pdf));
- CIVITAS PROSPERITY – Poradnik – opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM AKO) – ([https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG\\_Ekspert\\_Civitas\\_Prosperty\\_Poradnik\\_2019\\_03\\_18\\_podglad\\_v1.pdf](https://www.pois.gov.pl/media/72913/SMG_Ekspert_Civitas_Prosperty_Poradnik_2019_03_18_podglad_v1.pdf));

zwanymi dalej łącznie „Wytycznymi UE”.

Ponadto, w procesie przygotowania Planu, należy wziąć pod uwagę zawarte na poniższych portalach wytyczne i wskazówki praktyczne:

- Pilotaż PZMM AKO w ramach POIiŚ - ([https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-PZMM\\_AKO/](https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-PZMM_AKO/));
  - Europejska platforma dotycząca planów zrównoważonej mobilności – ([https://www.eltis.org/mobility-plans/PZMM\\_AKO-process](https://www.eltis.org/mobility-plans/PZMM_AKO-process));
  - Wskaźniki Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMI) – ([https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en));
  - Narzędzie samooceny PZMM AKO – ([https://www.PZMM\\_AKO-assessment.eu/start](https://www.PZMM_AKO-assessment.eu/start)), w zakresie pozytywnego wyniku samooceny Projektu PZMM AKO, powstałego w wyniku realizacji niniejszego zamówienia.
15. Plan powinien uwzględniać ustalenia i kierunki zawarte w dokumentach wyższego rzędu, w szczególności:
- Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju;
  - Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030;
  - Krajowej Polityce Miejskiej;
  - Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku;
  - innych dokumentach szczebla unijnego, krajowego i wojewódzkiego.
16. Plan powinien przeanalizować zapisy następujących dokumentów lokalnych/ ponadlokalnych, tj. w szczególności:
- uchwalonych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
  - uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
  - Planu Mobilności Miejskiej dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego;
  - Uzupełnienia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Kalisza o elementy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej;
  - Strategii Rozwoju Miasta Kalisza na lata 2014-2024;
  - Strategii Zrównoważonego Rozwoju Ostrowa Wielkopolskiego na lata 2014 – 2020;
  - Studium zrównoważonego rozwoju transportu Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
  - Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Miasta Kalisza;
  - Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrowa Wielkopolskiego.

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 oraz ich proponowane terminy.** Na tej podstawie Wykonawca PZMM AKO przygotowuje wytyczne dla każdej z gmin AKO, dotyczące konieczności zamian ww. dokumentów\_ (wytyczne do zmian dokumentów).

17. Plan dotyczy obszaru (zwanego dalej Obszarem PZMM AKO), w skład którego wchodzi łącznie 21 gmin i 3 powiaty, zrzeszone w ramach Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska (Stowarzyszenia AKO, SAKO) oraz Miasto i Gmina Pleszew. tj.:

- Miasto Kalisz,
- Gmina Miasto Ostrów Wielkopolski,
- Gmina i Miasto Koźminek,
- Gmina i Miasto Nowe Skalmierzyce,
- Gmina i Miasto Odolanów,
- Gmina i Miasto Opatówek,
- Gmina i Miasto Raszków,
- Gmina i Miasto Stawiszyn,
- Gmina Blizanów,
- Gmina Brzeziny,
- Gmina Ceków-Kolonia,
- Gmina Godziesze Wielkie,
- Gmina Gołuchów,
- Gmina Lisków,
- Gmina Mycielin,
- Gmina Ostrów Wielkopolski,
- Gmina Przygodzice,
- Gmina Sieroszewice,
- Gmina Sośnie,
- Gmina Szczytniki,
- Gmina Żelazków,
- powiat kaliski,
- powiat ostrowski,
- powiat pleszewski.
- Miasto i Gmina Pleszew

18. W zakresie, o którym mowa powyżej, PZMM AKO musi być sporządzony zgodnie z podejściem systemowym, tj. ma uwzględniać wszystkie jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej oraz Miasto i Gmina Pleszew (gminy i powiaty jako zestaw powiązanych ze sobą elementów funkcjonujących jako całość). Ponadto, PZMM AKO musi również brać pod uwagę (analizować i uwzględniać w zaplanowanych działaniach) powiązania funkcjonalne istniejące pomiędzy JST Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej a JST leżącymi poza obszarem Aglomeracji, jeżeli powiązania takie są istotne z punktu widzenia celów Planu.

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

- przedstawicielami SAKO oraz poszczególnych gmin wchodzących w skład stowarzyszenia, Miastem i Gminą Pleszew, przedstawicielami gmin i powiatów ościennych, samorządu województwa, itp.;
- przedstawicielami jednostek zależnych / podległych / wydziałów członków SAKO, spółek samorządowych itp., w tym osoby odpowiedzialne za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska;
- przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego (miejskiego, podmiejskiego, międzymiastowego) i zarządców infrastruktury (np. GDDKiA, PKP PLK, zarząd dróg wojewódzkich, kolejni przewoźnicy regionalni);
- przedstawicielami stowarzyszeń i aktywistów, lokalnych grup działania, rad osiedli/dzielnicy, sołectw rad seniorów, organizacji pozarządowych, lokalnych środowisk naukowych itp.;
- przedstawicielami szkół podstawowych, liceów, techników, szkół zawodowych oraz szkół wyższych, placówek zapewniających opiekę nad dziećmi do lat 3 oraz przedszkoli;
- przedstawicielami przedsiębiorstw, pracodawców, w szczególności zatrudniających ponad 100 pracowników;
- przedstawicielami deweloperów powierzchni mieszkaniowo-usługowych oraz powierzchni przemysłowych;
- mieszkańcami.

## **II. Zasady realizacji zamówienia i współpraca z Zamawiającym.**

1. Wykonawca jest zobowiązany do sprawnej i terminowej realizacji zadania oraz współpracy z Zamawiającym na każdym etapie realizacji zamówienia.
2. Zamówienie realizowane będzie zgodnie z harmonogramem, o którym mowa w Rozdziale IV. zaakceptowanym przez Zamawiającego na etapie Raportu metodycznego, o którym mowa w Rozdziale IV niniejszego OPZ.
3. Wykonawca zobowiązany jest do uwzględniania uwag, poprawek i uzupełnień Zamawiającego do przedkładanych dokumentów na każdym etapie realizacji zamówienia.
4. Wykonawca wyznaczy osoby odpowiedzialne za kierowanie projektem, tj. kierownika projektu i zastępcę kierownika projektu, który w razie nieobecności kierownika projektu przejmie jego obowiązki. Powinny być to osoby niezmienne przez cały okres realizacji zamówienia, poza sytuacjami usprawiedliwionymi (zwolnienie lekarskie, rozwiązanie umowy o pracę itp.).
5. Wykonawca powinien być w stałym kontakcie z Zamawiającym (kontakt telefoniczny, mailowy, wyznaczenie osoby do kontaktu) i na życzenie Zamawiającego być dostępnym w celu bieżących spotkań koordynacyjnych w siedzibie Zamawiającego lub innym wskazanym przez Zamawiającego miejscu przynajmniej raz na dwa tygodnie. Spotkania mogą się odbywać również on-line za pośrednictwem platformy wskazanej przez Zamawiającego. Wykonawca powinien ponadto służyć pomocą Zamawiającemu w procesie uchwalania Planu przez odpowiednie organy, w tym wprowadzać poprawki zgodnie z oczekiwaniami tych organów.

6. W związku z realizacją zamówienia, na wniosek Zamawiającego, Wykonawca jest zobowiązany uczestniczyć w spotkaniach realizowanych w ramach prac nad „Strategią rozwoju Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku” (strategia rozwoju ponadlokalnego w rozumieniu Ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym, t.j. Dz. U. z 2020 poz. 713 ze zm.), w celu zapewnienia spójności zapisów przedmiotowych dokumentów. Na podstawie harmonogramu prac nad Strategią przewiduje się udział Wykonawcy w 2 warsztatach strategicznych oraz w 3 spotkaniach wewnętrznych (roboczych) zespołu ds. opracowania Strategii. Spotkania, o których mowa wyżej odbywać się mogą w siedzibie Zamawiającego lub siedzibie każdej z JST Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej lub on-line za pośrednictwem platformy wskazanej przez Zamawiającego. Liczba spotkań ma charakter planu i może ulec zmianie w trakcie prac nad Strategią.
7. Zamawiający zastrzega sobie prawo do dowolnych zmian w kwestionariuszach, scenariuszach oraz kryteriach rekrutacji respondentów niezbędnych na etapie badań wymaganych w procesie przygotowania Planu.
8. 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 realizacji badań, kosztów pozyskania danych od innych gestorów.
9. Zamawiający zapewnia nieodpłatne przekazanie danych będących w jego dyspozycji.
10. Zamawiający w porozumieniu z samorządami objętymi zamówieniem zapewni nieodpłatne przekazanie pomieszczeń, sal, w których będą realizowane konsultacje społeczne, spotkania i warsztaty.
11. Wykonawca jest odpowiedzialny za organizację warsztatów, spotkań, konsultacji społecznych wraz z odpowiednim wyposażeniem i sprzętem.
12. W przypadku ograniczeń związanych z sytuacją epidemiczną, uniemożliwiających przeprowadzenie spotkań, warsztatów, czy konsultacji w formie bezpośredniej, dopuszcza się możliwość ich organizacji i przeprowadzenia przez Wykonawcę w formie on-line, każdorazowo po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym i jego akceptacji. Wykonawca zobowiązany będzie do zapewnienia platformy komunikacyjnej do spotkań on-line, która obsłuży jednocześnie min. 100 uczestników spotkania, umożliwi ich podział na mniejsze grupy (pokoje) oraz pozwala na zachowanie porządku dyskusji (np. możliwość włączenia mikrofonu przez uczestnika dopiero po udzielaniu głosu przez moderatora).
13. 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, narzędzi badawczych wykorzystanych w trakcie realizacji zamówienia. Dokumentacja przekazywana w formie elektronicznej, powstałe i opracowane bazy danych powinny być przekazane w formie umożliwiającej ich dalsze wykorzystanie.
14. Wszystkie dokumenty wytworzone w ramach realizacji niniejszego zamówienia powinny być opatrzone informacją o współfinansowaniu zamówienia ze środków UE (jeżeli takie będzie dotyczyło) oraz odpowiednimi logotypami, które Zamawiający prześle Wykonawcy po podpisaniu umowy.

15. Wszystkie wskazane w niniejszym opisie przedmiotu zamówienia dokumenty i materiały, do których dostarczenia Wykonawca zobowiązany jest w wersji drukowanej, Wykonawca dostarczy do siedziby Zamawiającego (Biuro Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska, ul. Chopina 20-22, 62-800 Kalisz) własnymi środkami i na własny koszt we wskazanym terminie, w dni robocze, w godzinach 7.30-15.30.
16. Przekazywanie informacji/ dokonywanie uzgodnień pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą w trakcie realizacji zamówienia może odbywać się w następujących formach:
  - a) pocztą elektroniczną na adresy e-mail wskazane w umowie;
  - b) pocztą tradycyjną na adres siedziby Zamawiającego i Wykonawcy wskazane w umowie (za potwierdzeniem doręczenia).

### III. Zakres merytoryczny zamówienia.

1. Przedmiot zamówienia obejmuje wzajemnie powiązane Działania:
  - 1.1. Opracowanie diagnozy stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
  - 1.2. Opracowanie projektu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
  - 1.3. Przeprowadzenie kompleksowych konsultacji społecznych;
  - 1.4. Przeprowadzenie procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, opracowanie finalnej wersji Planu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko projektu PZMM AKO;
  - 1.5. Przygotowanie i przeprowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnej dokumentu (etap opracowania Planu oraz samego dokumentu).
2. Stowarzyszenie Aglomeracja Kalisko-Ostrowska w celu określenia zakresu merytorycznego zamówienia przeprowadziło serię warsztatów dla mieszkańców oraz Członków Stowarzyszenia, z których wynika, że priorytetowe obszary PZMM AKO stanowić powinny w szczególności, kolejno według ważności:
  - utworzenie aglomeracyjnego systemu transportu publicznego;
  - budowa struktur zarządzania mobilnością i relacji z mieszkańcami (wraz z poprowadzeniem dyskusji na poziomie politycznym i merytorycznym na temat odpowiednich struktur m.in. w celu utworzenia aglomeracyjnego systemu transportu publicznego);
  - odciążenie sieci dróg i zmniejszanie potrzeb transportowych;
  - budowa spójnej aglomeracyjnej sieci transportu rowerowego i kolejowego.
3. Wynikające z przeprowadzonych przez Zamawiającego analiz obszary strategiczne, rozważane działania, główne produkty i produkty analityczne procesu przygotowania PZMM AKO zawiera Tabela 1.

Obszary Strategiczne to główne kierunki zmian, planowane do realizacji w ramach PZMM AKO, 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 PZMM AKO odpowiednimi pakietami działań, tworzącymi optymalny, skuteczny, logiczny i merytorycznie uzasadniony zestaw działań (logikę zmian).

Do obszarów strategicznych przyporządkowane zostały rozważane działania. Wynikają one z wcześniejszych analiz przeprowadzonych przez Zamawiającego, w tym procesu *scopingu* i dokumentów strategicznych. Powinny one podlegać kompleksowej ocenie i optymalizacji przez Wykonawcę w toku przygotowania PZMM AKO, również w sposób łączący Obszary Strategiczne.

Główne produkty i produkty analityczne determinują w ujęciu funkcjonalnym sposób wypracowania PZMM AKO i w kolejnych częściach dokumentu zostaną dodatkowo uszczegółowione poprzez pytania operacyjne i opis minimalnej metodyki.

Nie jest to pełna lista celów i środków PZMM AKO, gdyż ze względu na Wytyczne UE PZMM AKO powinien zawierać również inne obszary (wszelkie obszary wynikające z Wytycznych były uwzględniane w warsztatach), są to jednak obszary priorytetowe, na które w metodyce powinien być położony główny nacisk.

4. Wykonawca w toku procesu przygotowania PZMM AKO powinien i może postulować modyfikacje obszarów strategicznych i rozważanych działań, jeśli wynika to z prowadzonych analiz, jednakże powinien w takim przypadku uzyskać akceptację Zamawiającego. Zmiany nie powinny powodować ogólnego obniżenia pracochłonności przygotowania Planu.
5. 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 AKO, lecz poszukiwać przede wszystkim analogii w obszarach o podobnej strukturze i liczbie ludności.
6. Pytania operacyjne PZMM AKO stanowią uszczegółowienie głównych produktów do wykonania w ramach przygotowania PZMM AKO, ale nie są ich zawężeniem – Wykonawca jest zatem zobowiązany do udzielenia wyczerpującej odpowiedzi na pytania operacyjne, niemniej jednak wykonanie głównych produktów PZMM AKO nie ogranicza się do odpowiedzi na pytania operacyjne.

**Tabela 1. Planowane obszary strategiczne, rozważane działania, główne produkty i produkty analityczne wymagane w ramach procesu przygotowania PZMM AKO:**

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
<b>Utworzenie aglomeracyjnego systemu transportu publicznego.</b>	Pokrycie systemem transportu publicznego (oraz rozwiązaniami równoważnymi – np. transportem na życzenie) całego obszaru Aglomeracji, w tym na	Wskazanie koniecznych zmian infrastrukturalnych, w tym z zakresu budowy węzłów przesiadkowych, dodatkowych przystanków kolejowych, sposobów priorytetyzacji ruchu itp. oraz innych działań	Inwentaryzacja sieci transportu publicznego oraz zamkniętych przewozów szkolnych i pracowniczych;  Inwentaryzacja i badanie stanu obecnego i przyszłych potrzeb w zakresie dojazdów, ze szczególnym	Gdzie obecnie na terenie AKO występują „białe plamy” komunikacyjne” – tj. sołectwa bez obsługi komunikacyjnej, w tym bez obsługi komunikacyjnej w weekendy, w dni robocze wakacyjne / feryjne lub

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
	<p>obszarów wiejskich;</p> <p>Dostosowanie sieci linii i systemu taryfowo-biletowego do potrzeb mieszkańców całej Aglomeracji;</p> <p>Oparcie systemu transportu publicznego o nowoczesne rozwiązania technologiczne z wartością dla pasażerów.</p>	<p>(w tym inwestycyjnych), koniecznych do zwiększania udziału transportu publicznego w ogóle przewozów (np. zwiększenie oferty przewozowej poprzez wzrost częstotliwości, tabor o większej pojemności i in.);</p> <p>Optymalizacja modelu funkcjonowania transportu aglomeracyjnego z uwzględnieniem możliwości integracji przewozów szkolnych z ogólnodostępnym i powołania związku powiatowo-gminnego, optymalizacji kosztów eksploatacyjnych oraz zwiększenia korzystania z zewnętrznych źródeł finansowania przewozów (np. Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dopłat do ulg ustawowych);</p> <p>Identyfikacja kluczowych zmian</p>	<p>uwzględnieniem szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz większych zakładów pracy;</p> <p>Analiza możliwości prawnych i technicznych wprowadzenia transportu na życzenie</p> <p>Analiza skuteczności dotychczasowych inwestycji;</p> <p>Analiza elastyczności cenowej popytu na bilety transportu publicznego</p> <p>Analiza systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów szkolnych ze źródeł samorządowych i rządowych;</p> <p>Analiza przesłanek i barier wyboru poszczególnych środków transportu publicznego (w tym <i>car sharing</i>, <i>UTO sharing</i>), z uwzględnieniem różnicowania grup docelowych.</p>	<p>w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy?</p> <p>Czy istnieje potencjał otwierania przewozów szkolnych i zastępowania ich przewozami ogólnodostępnymi?</p> <p>Jak najlepiej pozyskiwać zewnętrzne źródła finansowania aglomeracyjnego transportu publicznego (FRPA, dopłaty do ulg ustawowych)?</p> <p>Jakie są obecne nakłady gmin na organizację transportu przez samorządy na terenie AKO (w tym na przewozy szkolne)?</p> <p>Jakie finansowanie jest konieczne ze strony samorządów-Członków SAKO? Jaki wariant „zero” można zrealizować bez zwiększania finansowania przez samorządy?</p> <p>Na jakich obszarach i w optymalnym rozwiązaniu będzie transport na życzenie</p>

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
		<p>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>i czy powinien on być wykonywany jako publiczny transport zbiorowy, czy przewozy okazjonalne?</p> <p>Czy należy obniżyć, czy podwyższać ceny poszczególnych rodzajów biletów?</p>
<p><b>Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacji z mieszkańcami.</b></p>	<p>Koordinacja zarządzania różnymi elementami systemu mobilności (np. drogami, transportem publicznym, rowerem publicznym) w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym w obrębie całej AKO;</p> <p>Budowa nowoczesnych rozwiązań w zakresie budowy tożsamości i wizerunku AKO .</p>	<p>Wskazanie ram integracji wybranych elementów funkcjonalnych zarządzania systemem mobilności, np. wspólne planowanie przestrzenne, zarządzanie przewozami;</p> <p>Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do powołania związku powiatowo-gminnego lub alternatywnego rozwiązania organizacyjnego;</p> <p>Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do zawarcia lub rozszerzenia porozumień</p>	<p>Inwentaryzacja istniejących rozwiązań w zakresie współpracy w obrębie AKO oraz dobrych praktyk z całej Polski;</p> <p>Analiza możliwości prawnych, finansowych i politycznych zacieśniania współpracy wraz ze wsparciem facylitacyjnym i eksperckim procesie dialogu między Członkami SAKO.</p>	<p>Czy związek powiatowo-gminny jest optymalnym sposobem organizacji transportu publicznego na terenie SAKO?</p> <p>Jaki powinien być zakres komunikacji miejskiej, a jaki powiatowo-gminnej, w tym w kontekście ponadgminnej sieci połączeń komunikacji miejskiej w Kaliszu i Ostrowie Wielkopolskim oraz trwałości projektów unijnych?</p> <p>W jaki sposób AKO powinna budować swoją rozpoznawalność w różnych grupach docelowych – w tym samorządowcy, mieszkańcy, władze</p>

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
		<p>dotyczących wspólnego zarządzania drogami;</p> <p>Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do stworzenia systemu koordynacji planowania przestrzennego;</p> <p>Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do wspólnej organizacji roweru publicznego;</p> <p>Zaprojektowanie budowy tożsamości i wizerunku AKO, w oparciu o wartości dla mieszkańców oraz nowoczesne rozwiązania technologiczne.</p>		<p>wojewódzkie i państwowe?</p>
<p><b>Odciążenie sieci dróg, zmniejszenie potrzeb transportowych i budowa centrów lokalnych oraz przesiadkowych.</b></p>	<p>Wyprowadzanie ruchu z centrów miast, poprzez budowę obwodnic, rezerwację miejsca pod nowe ciągi komunikacyjne, kameralizację i dostosowanie do potrzeb pieszych i rowerzystów istniejących ciągów w obszarach zurbanizowanych;</p> <p>Budowa centrów przesiadkowych</p>	<p>Wskazanie lokalizacji/realizacji koniecznych obwodnic;</p> <p>Wskazanie kierunków przebudowy „czarnych punktów”, w tym kierunków i sposobu kameralizacji sieci drogowej (np. woonerfy, zawężanie pasów ruchu i ulic);</p>	<p>Identyfikacja miejsc, w których transport drogowy nadmiernie oddziałuje na mieszkańców;</p> <p>Identyfikacja miejsc, w których przesiadki są uciążliwe;</p> <p>Identyfikacja „czarnych punktów” oraz miejsc potencjalnie niebezpiecznych wraz ze wskazaniem błędów projektowych.</p>	<p>W których miejscach należy pilnie budować obwodnice?</p> <p>Gdzie powinny być perspektywicznie zarezerwowane ciągi przesiadkowe?</p> <p>Gdzie najbardziej akceptowalne jest zawężanie ulic i w jaki sposób robić to nie powodując konfliktów społecznych?</p>

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
	<p>adekwatnych do planowanej siatki połączeń i ruchu wraz z funkcjami centrów lokalnych;</p> <p>Promowanie przyjaznych środowisku form transportu samochodowego</p>	<p>Wskazanie lokalizacji i funkcjonalności zintegrowanych centrów przesiadkowo-usługowych, z uwzględnieniem interakcji między transportem i planowaniem przestrzennym oraz maksymalizacji korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu;</p> <p>Wskazanie lokalizacji stref czystego transportu, sieci ładowarek pojazdów elektrycznych (np. na postojach taksówek) oraz rozwiązań organizacyjnych sprzyjających ich budowie.</p>		<p>W jaki sposób urządzić centra przesiadkowe, tak by stawały się one nie tylko przewymiarowanymi węzłami komunikacyjnymi, lecz prawdziwymi centrami lokalnymi?</p>
<p><b>Rowery i kolej.</b></p>	<p>Koordinacja rozwoju „niewidzialnej” i „widzialnej” infrastruktury rowerowej i pieszej, tworzącej kompleksowe i przyjazne ciągi transportowe;</p> <p>Budowa punktowej infrastruktury</p>	<p>Wypracowanie kierunków zmian dla ciągów rowerowych, „niewidzialnej” i punktowej infrastruktury rowerowej;</p> <p>Wskazanie lokalizacji głównych ciągów rowerowych;</p>	<p>Analiza sieci dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej (wraz z atrakcjami turystycznymi) na terenie objętym planem wraz z planowanymi w dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi;</p>	<p>Jak skoordynować własne działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, tak by stanowiły one spójną całość?</p> <p>Jakie działania należy podejmować w najbliższych latach, by w dalszej przyszłości AKO miała kolej aglomeracyjną?</p>

Obszar Strategiczny	Rozważane Działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
	rowerowej (np. wiaty); Dostosowanie infrastruktury zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego.	Masterplan budowy kolei aglomeracyjnej (wskazanie koniecznych działań, w tym infrastrukturalnych i organizacyjnych oraz finansowania).	Identyfikacja kluczowych miejsc nieprzyjaznych pieszym oraz rowerzystom; Analiza dobrych praktyk w zakresie tworzenia kolei aglomeracyjnej.	

#### IV. Proces, raporty i harmonogram ich dostarczania.

1. Proces realizacji zamówienia powinien być oparty o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej ELTIS – 2 edycja<sup>1</sup> (Cyklu SUMP), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane iteracyjnie – rozpoczęte w jednym kroku, lecz kontynuowane i pogłębione w kolejnym. Końcowy projekt PZMM AKO powinien dokumentować proces prac nad PZMM AKO, zgodnie z krokami 12 oraz 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12. Powiązanie kroków cyklu PZMM AKO oraz etapów realizacji zamówienia przedstawia Tabela 2.
2. Ze względu na skalę opracowania oraz zakresu dokumentu przedmiotowy projekt PZMM AKO będzie objęty Procedurą Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko - szczegóły rozdział VIII.

**Tabela 2. Powiązanie etapów realizacji zamówienia i kroków cyklu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej ELTIS (2 edycja):**

Krok cyklu zrównoważonego planowania mobilności miejskiej ELTIS (2 edycja)	Etap realizacji zamówienia			
	Raport Metodyczny	Raport Diagnostyczno-Strategiczny	Projekt PZMM AKO	Współpraca po przyjęciu projektu PZMM AKO
12. Przeglądy i wyciąganie wniosków		Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego		
<b>Kamień milowy – oceniona skuteczność</b>		Przygotowanie Raportu Pośredniego		

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

<b>poprzedniego PZMM AKO</b>		<b>po zakończeniu realizacji</b>		
1. Przygotowanie struktur projektowych				
2. Określenie kontekstu strategicznego		Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego		
3. Analiza sytuacji w zakresie mobilności		Z uwzględnieniem przygotowania dokonanego przez Zamawiającego		
<b>Kamień milowy – analiza głównych problemów i możliwości</b>		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji		
4. Budowa i wspólna ocena scenariuszy		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji	Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
5. Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami		Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji	Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
6. Określenie celów i wskaźników			Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
<b>Kamień milowy – ustalona wizja, cele i wskaźniki do osiągnięcia</b>			Ewentualne uzupełnienia i poprawki	
7. Wypracowanie skutecznych pakietów działań (logiki zmian zachowań mobilnościowych) wspólnie z interesariuszami		Możliwe rozpoczęcie prac	Przygotowanie Raportu Pośredniego po zakończeniu realizacji	
8. Określenie działań i zakresu odpowiedzialności				
9. Przygotowanie do wdrożenia i finansowania				

<b>Kamień milowy – przyjęcie PZMM AKO</b>				
10. Zarządzanie wdrażaniem			Przygotowanie systemu	
11. Monitorowanie, dostosowywanie i komunikacja			Przygotowanie systemu	
12. Przeglądy i wyciąganie wniosków			Przygotowanie systemu	

**3. Termin realizacji zamówienia wynosi 12 miesięcy od daty podpisania umowy, przy czym produkty zamówienia obejmują:**

**3.1. Raport Metodyczny** – w edytowalnej wersji elektronicznej przedstawiany Zamawiającemu w terminie **21 dni (kalendarzowych) od daty podpisania umowy**:

- 3.1.1. Raport Metodyczny powinien zawierać szczegółowy opis procesu przygotowania PZMM AKO. W szczególności raport metodyczny powinien zawierać szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu (sporządzenie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego i Projektu PZMM AKO, a także przedstawianie Raportów Pośrednich), wskazanie ich produktów oraz osób odpowiedzialnych, przetestowane pilotażowo kwestionariusze i scenariusze oraz kryteria rekrutacji respondentów, a także identyfikację konkretnych interesariuszy (osób i instytucji) wraz z opisem ich planowego udziału w procesie przygotowania PZMM AKO. 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;
- 3.1.2. Raport metodyczny powinien zawierać opis planowanych metod badawczych na poszczególnych etapach realizacji zamówienia, opis grup badawczych, sposób realizacji badań oraz rodzaj i sposób pozyskiwania danych do analizy w ramach prac nad PZMM AKO. 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;
- 3.1.3. Raport metodyczny podlega uzgodnieniu z Zamawiającym. Zamawiający zastrzega sobie 10 dni roboczych od dnia przekazania go Zamawiającemu w edytowalnej formie elektronicznej na przesłanie ewentualnych uwag. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Zamawiający zastrzega sobie prawo do ich ponownego wniesienia i dalszych uzgodnień z Wykonawcą w tym zakresie;
- 3.1.4. 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;

3.1.5. Wykonawca przygotowuje i przedstawi do akceptacji Zamawiającego Plan promocji zgodnie z zapisami rozdziału VII Promocja.

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

3.2.1. W ramach Raportu Diagnostyczno-Strategicznego powinny zostać dostarczone Produkty Analityczne, osiągnięte kamienie milowe, oceniona skuteczność poprzedniego PZMM AKO oraz ustalona wizja, strategiczne oraz szczegółowe cele PZMM AKO i wskaźniki do osiągnięcia oraz wykonane kroki 12 oraz 2-6 Cyklu SUMP;

3.2.2. Raport Diagnostyczno-Strategiczny powinien obejmować analizę stanu obecnego, w tym inwentaryzację dokumentów strategicznych, analizę barier i motywatorów działania głównych interesariuszy;

3.2.3. Produkty Analityczne powinny być zsyntetyzowane w formie Raportu Diagnostyczno-Strategicznego, ale również przekazane w odrębnych katalogach dla każdego Produktu Analitycznego, jako pliki w dwóch formach – źródłowej oraz możliwej do przeglądania na typowym komputerze z systemem Windows. Przykładowo dla produktu „Inwentaryzacja sieci transportu publicznego oraz zamkniętych przewozów szkolnych i pracowniczych” należy sporządzić mapę w formie plików shp (patrz punkt VI) oraz omówienie w dokumencie Word i pdf, wraz z obrazem mapy.

3.2.4. 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;

3.2.5. 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;

3.2.6. Przedmiotowy raport będzie zawierał analizę danych zebranych w takich obszarach jak:

- Uwarunkowania demograficzne, społeczne, gospodarcze, środowiskowe, przestrzenne (zgodność z opracowywaną obecnie Strategią rozwoju Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej do 2030 roku);
- Charakterystyka i ocena istniejącej infrastruktury drogowej wraz z wynikami badań ruchu drogowego;
- Charakterystyka i ocena istniejącej infrastruktury kolejowej (tory, dworce, przystanki);
- Charakterystyka i ocena istniejącej sieci transportu zbiorowego oraz oferty przewozowej (wszystkie środki transportu zbiorowego istniejące na terenie AKO);
- Charakterystyka i ocena istniejących i będących w trakcie realizacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz parkingów P&R wraz z oceną ich funkcjonowania;
- Charakterystyka i ocena istniejącej infrastruktury rowerowej (w tym: drogi, ścieżki) wraz z inwentaryzacją dróg dla rowerów i innej infrastruktury rowerowej na terenie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;

- Charakterystyka i ocena istniejącej infrastruktury parkingowej i polityki parkingowej JST AKO;
- Charakterystyka i ocena istniejącej infrastruktury pozostałych środków transportu AKO;
- Charakterystyka i ocena systemów logistyki miejskiej;
- Kompleksowa charakterystyka i ocena funkcjonowania istniejącego systemu transportowego Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej (m.in. w zakresie dostępności, sprawności systemów transportowych, bezpieczeństwa, wpływu na środowisko);
- Charakterystyka i ocena mobilności mieszkańców Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej na podstawie wyników badań społecznych;
- Inwentaryzacja generatorów ruchu;
- Wnioski stanowiące rekomendacje do rozwoju systemu transportowego uwzględniającego implementację zasad transportu zrównoważonego;

**3.3. Raporty Pośrednie** – pomiędzy momentem akceptacji Raportu Metodycznego, a momentem dostarczenia Projektu PZMM AKO, raz na 20-30 dni Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu Raporty Pośrednie, stanowiące zwięzłe podsumowanie prac wykonywanych w danym okresie oraz doszczegółowienie metodyki na kolejny okres.

3.3.1. Raporty Pośrednie powinny być przekazywane Zamawiającemu:

- niezwłocznie po zakończeniu następujących działań:
  - Analiza SWOT;
  - Kamień milowy – analiza głównych problemów i możliwości;
  - Krok 4. Budowa i wspólna ocena scenariuszy;
  - Krok 5. Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami;
  - Krok 7. Wypracowanie logiki zmian wspólnie z interesariuszami
    - wyczerpujące opisy wniosków z działań, które później będą stanowiły załącznik do PZMM AKO;
- przed rozpoczęciem każdej z prac badawczych - wskazanie narzędzi badawczych dla tych prac (nie później niż na 5 dni roboczych przed rozpoczęciem danej analizy (w tym np. założenia modelowania, założenia prowadzonych warsztatów itp.);
- po zakończeniu każdej z metod badawczych (np. analizy eksperckiej, badania CAWI)
  - Wykonawca powinien przedstawiać Zamawiającemu w najbliższym raporcie pośrednim krótko wnioski z badania (dopuszczalna forma slajdów);

3.3.2. 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;

3.3.3. Zamawiający może żądać prezentacji i omówienia Raportu Pośredniego w ramach bieżących spotkań koordynacyjnych;

**3.4. Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (Projekt PZMM AKO)** gotowy do uchwalania/ przyjęcia przez właściwy organ, przedstawiany w terminie **10 miesięcy od daty podpisania umowy wraz z Prognozą oceny oddziaływania na środowisko** (z uwzględnieniem konsultacji społecznych - patrz rozdział VIII), za który po odbiorze bez uwag otrzyma 45%

zaoferowanego wynagrodzenia. Ponadto przekazane materiały powinny spełniać następujące wymagania:

- 3.4.1. Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest głównym produktem zamówienia i powinien obejmować głównie części postulatywne. Wyciąg z diagnozy nie powinien zawierać więcej niż 25% objętości Planu i obejmować kluczowe wnioski, determinujące późniejsze działania;
- 3.4.2. Dodatkowo Projekt PZMM AKO powinien na początku zawierać ilustrowaną max. 4 stronicową syntezę, wskazującą na główne jego działania wraz z uzasadnieniem i korzyściami dla mieszkańców;
- 3.4.3. W załącznikach PZMM AKO powinien zawierać pełną dokumentację dokonanych analiz i badań, w tym w oparciu o Raporty Pośrednie, w układzie zgodnym z Cyklem PZMM AKO;
- 3.4.4. W załącznikach PZMM AKO powinien zawierać streszczenie z podziałem na obszary problemowe wraz z wytycznymi dla poszczególnych dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych sporządzonych w ramach działalności SAKO i poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru;
- 3.4.5. Odbiór bez zastrzeżeń pierwszego projektu PZMM AKO i otrzymanie za niego wynagrodzenia nie zwalnia Wykonawcy z konieczności wprowadzenia do PZMM AKO dalszych poprawek, związanych z procesem administracyjnym przyjmowania PZMM AKO, uwagami odpowiednich organów administracji publicznej oraz przygotowania potencjalnych stanowisk dla tych organów. Po uzyskaniu wszystkich uzgodnień lub upływie co najmniej 3 miesięcy od odbioru projektu PZMM AKO bez uwag, w zależności od tego, co wystąpi wcześniej – Wykonawca otrzyma pozostałą część wynagrodzenia;
- 3.4.6. 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.

## V. Metodyka wykonania głównych produktów i odpowiedzi na pytania operacyjne.

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

**Tabela 3. Określenie minimalnej metodyki wykonania przykładowych głównych produktów, produktów analitycznych i odpowiedzi na przykładowe pytania operacyjne w poszczególnych obszarach strategicznych:**

Obszar Strategiczny	Minimalna metodyka
<b>Utworzenie aglomeracyjnego systemu transportu publicznego</b>	Analizy danych zastanych Analizy geoprzestrzenne Analizy prawne Badania ilościowe

Obszar Strategiczny	Minimalna metodyka
	Badania jakościowe Konsultacje społeczne Wywiady indywidualne
<b>Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacji z mieszkańcami</b>	Analizy danych zastanych Analizy geoprzestrzenne Analizy prawne Badania ilościowe Badania jakościowe Konsultacje społeczne (w tym z udziałem kluczowych interesariuszy)
<b>Odciążenie sieci dróg, zmniejszanie potrzeb transportowych i budowa centrów lokalnych oraz przesiadkowych</b>	Analizy środowiskowe Badania ilościowe Badania jakościowe Analizy geoprzestrzenne Konsultacje społeczne (w tym z udziałem kluczowych interesariuszy) Modelowanie i prognozowanie ruchu
<b>Rowery i kolej</b>	Analizy geoprzestrzenne Konsultacje społeczne Badania jakościowe

## VI. Szczegółowa specyfikacja metodyk.

1. Minimalną metodykę badania zawiera Tabela 4. Wykonawca w ofercie może i powinien rozszerzyć tę metodykę w celu optymalnej realizacji przedmiotu zamówienia.
2. 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.
3. 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.
  4. 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.
  5. W ramach badań jakościowych i konsultacji społecznych, konieczne jest uwzględnienie wszystkich, wskazanych w części I. 19. interesariuszy.
  6. Wszelka wykonana w ramach projektu dokumentacja geoprzestrzenna powinna być przedstawiona w formie wydruków oraz plików źródłowych w GIS (kompozycja wydruku). Ilekroć w niniejszym dokumencie mowa jest o GIS, należy przez to rozumieć pliki .shp, możliwe do edycji w aktualnych wersjach programów takich jak np.: QGIS, ArcGIS lub równoważnym.

**Tabela 4. Szczegółowa specyfikacja metodyk badań i analiz w procesie opracowania PZMM AKO:**

<b>Analiza danych zastanych</b>	Analiza dokumentów wskazanych w części I – analiza obecnie obowiązujących dokumentów: strategii, planów, wniosków o dofinansowanie i innych oraz danych z ogólnodostępnych baz danych (np. SEWIK).
<b>Badania jakościowe</b>	Cykl grup fokusowych lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 8-12 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) (5-7 osób) i zwykłymi mieszkańcami (5-10 osób), 2 grupy z przedstawicielami administracji i zwykłymi mieszkańcami.
	Wywiady IDI z 30 kluczowymi interesariuszami. Dodatkowo, w przypadku nieobecności kluczowych interesariuszy na spotkaniach konsultacyjnych lub warsztatach – Wykonawca powinien wykonać z każdym z nich przynajmniej jeden wywiad.
	Trzy fazy konsultacji społecznych:

<b>Konsultacje społeczne</b>	<p>1. warsztat diagnostyczny (przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno-Strategicznego);</p> <p>2. warsztat nad rozwiązaniami;</p> <p>3. prezentacja i dyskusja planu.</p> <p>Każde spotkanie po 3 godziny dla min. 48 osób, w tym 10 przedstawicieli interesariuszy instytucjonalnych, obejmujące co najmniej 2 godziny pracy w podgrupach nie więcej niż 8 osobowych, każda z odrębnym moderatorem.</p> <p>Warsztaty powinny być prowadzone z wykorzystaniem odpowiednich technik prowadzenia dyskusji, analogicznych do badań jakościowych, podlegających wcześniejszemu uzgodnieniu z Zamawiającym.</p> <p>Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić kampanię informacyjną, przyjmując zgłoszenia uczestników, zaś w razie ich dużej liczby – dokonania rekrutacji uczestników w sposób uzgodniony z Zamawiającym – losowy, z uwzględnieniem określonych kwot i gwarantowanych miejsc dla kluczowych organizacji.</p> <p>W przypadku 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 rozdziale VIII.</p> <hr/> <p>Dwie fazy warsztatów dla Członków SAKO:</p> <p>1. warsztat nad rozwiązaniami (po zakończeniu fazy diagnostycznej i wypracowaniu rozwiązań);</p> <p>2. prezentacja i dyskusja planu;</p> <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>
<b>Badania ilościowe</b>	<p>Dwukrotne badanie mixed-mode (CAWI i wywiady telefoniczne) na próbie co najmniej 750 osób, w tym co najmniej 250 mieszkańców Kalisza, 250 mieszkańców Ostrowa Wielkopolskiego i 250 mieszkańców pozostałych gmin (na etapie przygotowania raportu Diagnostyczno-Strategicznego).</p> <p>Próba powinna mieć charakter kwotowy, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej powinien być zgodny ze strukturą populacji. Rozbieżności w tym zakresie powinny być korygowane przy użyciu wag, przynajmniej uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i typowo używanego środka komunikacji (jeśli są dostępne dane dla populacji).</p>

	<p>Ankieta CAWI powinna być również udostępniona za pośrednictwem miejskiej platformy konsultacji społecznych lub strony internetowej projektu.</p> <p>Wyniki ankiety za pośrednictwem platformy konsultacji społecznych/ strony internetowej projektu nie powinny być dodawane do wyników z innych prób, lecz interpretowane równoległe, wraz z analizą struktury próby.</p> <p>Wyniki powinny być interpretowane bezpośrednio oraz korygowane przy użyciu wag, przynajmniej z uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i najczęściej używanego środka transportu/ sposobu przemieszczania się (jeśli są dostępne dane dla populacji).</p>
<p><b>Analizy środowiskowe</b></p>	<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. ze zm. Szczegóły zostały przedstawione w rozdziale VIII.</p>
<p><b>Analizy GIS (geoprzestrzenne)</b></p>	<p>Wykonanie analiz obejmujących minimalną inwentaryzację w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• generatorów ruchu na terenie objętym planem (do generatorów ruchu zalicza się m.in. szkoły, osiedla, przedsiębiorstwa, strefy aktywności gospodarczej, sklepy wielkopowierzchniowe i kompleksy handlowe, targowiska) wraz z planowanymi w PZMM AKO oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami;</li> <li>• przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem, wraz z planowanymi w PZMM AKO oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami;</li> <li>• dróg rowerowych i innej infrastruktury rowerowej na terenie objętym planem w GIS, wraz z planowanymi w PZMM AKO oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami;</li> <li>• aktualnej sieci połączeń kolejowych oraz linii transportu publicznego, szkolnej i pracowniczej (wraz z liczbą kursów – w podziale na dni robocze nauki szkolnej, pozostałe dni robocze, soboty i niedziele) na terenie objętym planem w GIS, wraz z planowanymi w PZMM AKO oraz dokumentach strategicznych zmianami;</li> <li>• pozostałych dotychczasowych i planowanych w dokumentach strategicznych (np. Strategia Rozwoju Gminy) inwestycji związanych z mobilnością na terenie objętym planem;</li> <li>• powiązań dotychczasowych i planowanych inwestycji mobilnościowych z zagospodarowaniem przestrzennym terenów</li> </ul>

	<p>leżących w obszarze oddziaływania przedmiotowych inwestycji lub zamierzeń;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• analizą zagospodarowania przestrzennego w zakresie możliwości zainwestowania (chłonności) istniejących niezagospodarowanych terenów (lub możliwych do zagospodarowania) na terenach uzbrojonych.</li> </ul>
<b>Analizy prawne</b>	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 SAKO.
<b>Analizy statystyczne</b>	Analizy nakładów samorządów na transport publiczny oraz dowozy dzieci do szkół.
<b>Modelowanie i prognozowanie ruchu</b>	Mikromodelowanie skuteczności postulowanego odciążania sieci dróg.

## VII. Promocja.

1. W ramach przygotowania PZMM AKO, Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia **planu promocji**, obejmującego zarówno działania informacyjno-promocyjne na etapie przygotowania dokumentu – których celem będzie mobilizacja społeczeństwa do udziału w konsultacjach społecznych, jak i po przygotowaniu dokumentu – w celu przekonywania do idei zrównoważonej mobilności.
2. W ramach działań informacyjno-promocyjnych do zadań Wykonawcy należeć będzie:
  - 2.1. Przygotowanie i przedstawienie do akceptacji Zamawiającego **Planu promocji**, w terminie **10 dni roboczych od podpisania umowy**. Plan promocji powinien przedstawiać koncepcję promocji procesu opracowania PZMM AKO oraz przyjętej wersji PZMM AKO ze wskazaniem grup docelowych odbiorców działań informacyjno – promocyjnych, wykorzystywanych narzędzi, technik i kanałów prowadzonych działań informacyjno – promocyjnych. Zamawiający zastrzega sobie **5 dni roboczych od dnia przekazania Planu** promocji na przesłanie ewentualnych uwag do Planu. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Zamawiający zastrzega sobie prawo do ich ponownego wniesienia i dalszych uzgodnień z Wykonawcą w tym zakresie. Plan promocji nie powinien być opisem wymaganych do dostarczenia materiałów informacyjno – promocyjnych, lecz planem przekonania jak najszerszej liczby osób do udziału w procesie wypracowania PZMM AKO oraz do idei zrównoważonej mobilności;
  - 2.2. Przygotowywanie materiałów wraz z prowadzeniem strony internetowej projektu lub dedykowanej zakładki/podstrony na istniejącej stronie internetowej Stowarzyszenia (mającej charakter responsywny, tj. dostosowujący się do rodzaju urządzenia, np.

- komputer, tablet), pozwalającej zapoznać się z ideą i założeniami PZMM AKO dla danego obszaru, zgłaszanie się do udziału w konsultacjach społecznych, przekazywanie uwag do aktualnie konsultowanych Produktów PZMM AKO oraz zapoznanie się z Raportem Diagnostyczno-Strategicznym i Projektem PZMM AKO;
- 2.3. Przygotowanie w porozumieniu z Zamawiającym, identyfikacji wizualnej (w tym logotyp) całego procesu przygotowania i wdrażania PZMM AKO (logo należy przekazać w formie pliku \*.tiff o rozdzielczości 1200 DPI oraz w formie wektorowej);
  - 2.4. 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);
  - 2.5. Wyemitowanie w rozgłośniach radiowych o zasięgu regionalnym co najmniej 3 płatnych ogłoszeń, o długości 40-60 sekund, dotyczących procesu opracowania PZMM AKO oraz przygotowania jego ostatecznej wersji;
  - 2.6. Opracowanie i wykonanie materiałów informacyjnych i promocyjnych na potrzeby zaplanowanych działań informacyjno-edukacyjnych:
    - a) przygotowanie plakatów formatu A3, jednostronnie drukowane, na papierze min. 135 gr/m<sup>2</sup>, kredowym błyszczącym, kolorystyka 4+4 CMYK i wydruk plakatów w nakładzie 250 szt. na każdy etap konsultacji (łącznie 750 sztuk);
    - b) ulotki – format A4, dwustronnie drukowane, składane na trzy, na papierze min. 250 gr/m<sup>2</sup>, kredowym, błyszczącym, kolorystyka 4+4 CMYK w nakładzie 700 sztuk;
    - c) rollup z pełnokolorowym nadrukiem związanym z opracowaniem PZMM AKO, w rozmiarze 85x200 cm, wykorzystywany w trakcie spotkań konsultacyjnych i innych wydarzeń prowadzonych w ramach Planu promocji;
  - 2.7. Opracowane przez Wykonawcę projekty materiałów informacyjno-promocyjnych podlegają uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego;
  - 2.8. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu do akceptacji projekty wszystkich materiałów informacyjno-promocyjnych w wersji elektronicznej przed ich realizacją. Zamawiający zastrzega sobie 5 dni roboczych na wniesienie ewentualnych uwag i zastrzeżeń do przekazanych projektów. Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić uwagi Zamawiającego w terminie do 5 dni roboczych;
  - 2.9. Wszystkie materiały informacyjno-promocyjne muszą być oznakowane logotypem opracowanym na potrzeby identyfikacji wizualnej PZMM AKO, logotypem Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej oraz logotypami informującymi o współfinansowaniu zamówienia ze środków zewnętrznych (stosowne logotypy w tym zakresie przekaże Zamawiający);
  - 2.10. 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);
  - 2.11. Przygotowanie niewielkich, opakowanych (dopuszczalna torba makulaturowa) upominków o wartości ok. 30-50 zł związanych z mobilnością i ekologią dla wszystkich osób, uczestniczących w badaniach, konsultacjach społecznych i przygotowaniu PZMM AKO, w tym przedstawicieli interesariuszy;
  - 2.12. Zapewnienie rejestracji fotograficznej oraz video każdego spotkania konsultacyjnego;

- 2.13. Z przeprowadzonych działań informacyjnych i promocyjnych w ramach procesu opracowania PZMM AKO Wykonawca przedstawi **raport**, który będzie stanowił podsumowanie przeprowadzonej kampanii promocyjnej, zawierający informację o wykorzystanych kanałach promocyjnych, datach i czasie emisji/ publikacji oraz publikowanych materiałach audio-video;
- 2.14. Raport podlega uzgodnieniu z Zamawiającym. Zamawiający zastrzega sobie 5 dni roboczych od dnia przekazania Raportu w formie elektronicznej (wersja edytowalna) na wniesienie ewentualnych uwag do Raportu. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Zamawiający zastrzega sobie prawo do ich ponownego wniesienia i dalszych uzgodnień z Wykonawcą w tym zakresie;
- 2.15. Plan promocji zostanie przekazany Zamawiającemu w następujący sposób:
  - a) wersja elektroniczna (format \*.doc, \*.docx oraz \*.pdf), na płycie CD/DVD, mailem na adres wskazany w umowie – 1 sztuka;
  - b) wersja papierowa, wydruk w pełnym kolorze, zbindowana, format A4 – 1 sztuka;
- 2.16. Raport z działań informacyjno-promocyjnych zostanie przekazany Zamawiającemu w następujący sposób:
  - a) wersja elektroniczna (format \*.doc, \*.docx oraz \*.pdf), na płycie CD/DVD – 1 sztuka;
  - b) wersja papierowa, wydruk w pełnym kolorze, zbindowana, format A4 – 1 sztuka.

## VIII. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.

1. 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 (t.j. Dz. U. 2021 poz. 247 ze zm.) ze względu na obszar oraz ilość analizowanych komponentów, PZMM AKO podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Wykonawca w ramach procedury wykona minimum:
  - 1.1. Projekty ogłoszeń, obwieszczeń, zestawień oraz wszelkich innych niezbędnych dokumentów wymaganych przepisami prawa;
  - 1.2. Przygotowanie/Złożenie wniosku o uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko i uzyskanie uzgodnień z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej;
  - 1.3. Analizy poszczególnych zależności w procesie sporządzania PZMM AKO, czego wynikiem będzie **wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko jako opracowania podsumowującego przygotowanie Zrównoważonego Planu Mobilności PZMM AKO**. Poniżej (por. Tabela 5) został przedstawiony przykładowy zakres zależności, który należy uwzględnić podczas realizacji dokumentu oraz sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko;

**Tabela 5. Przykładowe zależności pomiędzy procesem sporządzania dokumentu PZMM AKO a procesem SOOŚ:**

Proces przygotowania dokumentu PZMM AKO		Proces SOOŚ
Ustalenie ogólnych celów dokumentu programowego.	↔	Ustalenie zagadnień, celów i wskaźników ochrony środowiska, które należy rozważyć w czasie procesu SOOŚ.
↕		↕
Możliwe konsultacje z innymi zainteresowanymi właściwymi organami oraz społeczeństwem (warsztaty z przedstawicielami gmin, mieszkańcami, zbieranie wniosków do dokumentu).	↔	Obowiązkowe konsultacje z organami ochrony środowiska (ustalenie zakresu z organami środowiskowymi). Zalecane konsultacje z zainteresowanym społeczeństwem.
↕		↕
Analiza stanu obecnego, trendów oraz kontekstu rozwoju i mobilności.	↔	Ocena obecnej sytuacji i trendów oraz ich możliwych zmian w razie niezrealizowania dokumentu.
↕		↕
Zaproponowanie celów i priorytetów rozwojowych związanych z mobilnością.	↔	Ocena zaproponowanych celów i priorytetów rozwojowych związanych ze sporządzanym dokumentem.
↕		↕
Zaproponowanie działań, analiza scenariuszy i wariantów rozwoju mobilności.	↔	Ocena zaproponowanych działań i kwalifikowanych rodzajów działalności Ocena skumulowanych oddziaływań całego dokumentu programowego.
↕		↕
Zaproponowanie kryteriów oceny i systemu monitoringu.	↔	Ocena zaproponowanego systemu kryteriów oceny. Ocena proponowanego systemu monitoringu.

- 1.4. Sporządzenie Prognozy Oddziaływania na środowisko będącej podsumowaniem przeprowadzonych analiz oraz przeprowadzi konsultacje społeczne zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, tj. z ustawą z dnia 3.10.2018 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko;
- 1.5. Uzyskanie opinii od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej dla projektu Planu PZMM AKO;

- 1.6. Przeprowadzenie konsultacji społecznych z mieszkańcami/ interesariuszami w związku z zakończeniem prac nad Planem PZMM AKO w ramach procedury Strategicznej Oceny oddziaływania na Środowisko (nie wynikających z metodyki PZMM AKO), podczas których zaprezentuje Projekt PZMM AKO z wykorzystaniem prezentacji multimedialnej;
- 1.7. Przygotowanie zestawienia tabelarycznego wraz z propozycją rozstrzygnięć do złożonych wniosków i uwag w ramach konsultacji społecznych procedury środowiskowej;
- 1.8. Uwzględnienie w projekcie Planu i Prognozy korekt i uzupełnień w oparciu o opinie właściwych w sprawie organów oraz złożonych wniosków i uwag w ramach konsultacji społecznych procedury środowiskowej zgodnie z ich rozpatrzeniem. Po ostatecznej akceptacji ww. dokumentów przez Zamawiającego, Wykonawca w terminie 10 dni roboczych przedłoży Zamawiającemu ostateczną wersję PZMM AKO wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko;
- 1.9. Wszystkie informacje zebrane podczas postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko muszą być uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu;
- 1.10. Przygotowanie pisemnego podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i informacji, o których mowa w art. 55 ustawy z dnia 3.10.2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

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

2. Proces strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinien być realizowany równoległe do prac nad PZMM AKO, w sposób zintegrowany z procesem opracowywania PZMM AKO.
3. Projekt PZMM AKO i zawarte w nim działania powinny w toku ich przygotowania być oceniane pod względem wpływu na środowisko, z uwzględnieniem kryteriów wynikających z potrzeb i oczekiwań mieszkańców, ustalonych w wyniku badań i zweryfikowanych w wyniku OOS. Wszelkie rozważane działania powinny być optymalizowane pod względem oddziaływania na środowisko.
4. Ostateczna wersja PZMM AKO, Projekt prognozy oddziaływania na środowisko PZMM AKO, Ostateczna wersja Prognozy oddziaływania na środowisko PZMM AKO, pisemne podsumowanie przeprowadzonej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko podlegają uzgodnieniu z Zamawiającym. Zamawiający zastrzega sobie **15 dni roboczych** od dnia przekazania ostatecznej wersji Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej w formie elektronicznej (wersja edytowalna) na wniesienie ewentualnych uwag do Planu. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie **5 dni roboczych** od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Zamawiający zastrzega sobie prawo do ich ponownego wniesienia i dalszych uzgodnień z Wykonawcą w tym zakresie.
5. Zamawiający zastrzega sobie **10 dni roboczych** od dnia przekazania Projektu prognozy oddziaływania na środowisko PZMM AKO oraz Prognozy oddziaływania na środowisko

w formie elektronicznej (wersja edytowalna) na wniesienie ewentualnych uwag do przekazanych dokumentów. Wykonawca dokona ewentualnych poprawek w nieprzekraczalnym terminie **5 dni roboczych** od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego. W przypadku nieuwzględnienia lub częściowego uwzględnienia przez Wykonawcę uwag Zamawiającego, Zamawiający zastrzega sobie prawo do ich ponownego wniesienia i dalszych uzgodnień z Wykonawcą w tym zakresie.

6. Ostateczna wersja PZMM AKO oraz ostateczna wersja Prognozy oddziaływania na środowisko PZMM AKO powinny zostać przekazane Zamawiającemu w następujący sposób:
  - a) wersja elektroniczna (format \*.doc, \*.docx oraz \*.pdf) na zewnętrznym nośniku danych (pendrive) wraz z osobno zapisanymi grafikami wykorzystanymi w dokumentach w formacie \*.jpg oraz logotypem opracowanym na potrzeby działań informacyjno-promocyjnych – 26 sztuk;
  - b) wersja papierowa, wydruk w pełnym kolorze, zbindowana, format A4, mapy format minimum A3 – 4 sztuki;
  - c) na nośniku pendrive należy umieścić ponadto wszystkie Raporty opracowane we wcześniejszych działaniach oraz Diagnozę.
7. Projekt prognozy oddziaływania na środowisko PZMM AKO powinien zostać przekazany Zamawiającemu w następujący sposób:
  - a) wersja elektroniczna (format \*.doc, \*.docx oraz \*.pdf), na płycie CD/DVD – 4 sztuki;
  - b) wersja papierowa, wydruk w pełnym kolorze, zbindowana, format A4, mapy format minimum A3 – 4 sztuki.

## **IX. Zamówienie obejmuje:**

1. Raport metodyczny.
2. Plan promocji.
3. Raporty pośrednie zgodnie z punktem IV.3.3.
4. Raport Diagnostyczno-Strategiczny – diagnoza stanu istniejącego i sytuacji w zakresie mobilności w Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.
5. Materiały informacyjne i promocyjne.
6. Raport z podsumowaniem przeprowadzonej kampanii promocyjnej.
7. Projekt Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej – przygotowany do konsultacji społecznych.
8. Projekt Prognozy oddziaływania na środowisko Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.
9. Pisemne podsumowanie przeprowadzonej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
10. Ostateczna wersja Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.
11. Ostateczna wersja Prognozy oddziaływania na środowisko Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.

## **X. Prawa autorskie.**

Postanowienia dotyczące praw autorskich zostaną wpisane do treści umowy.

**ZATWIERDZIŁA**

**Ewa Milewska**

**/.../**

**Dyrektor Biura**

(podpisat w imieniu Zamawiającego)