

Opis Przedmiotu Zamówienia

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Stowarzyszenia Sądecki Obszar Funkcjonalny

1. Wprowadzenie i kontekst

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – *Sustainable Urban Mobility Plan*) jest nowoczesnym narzędziem strategicznego planowania transportu dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego, obejmującego 17 gmin Stowarzyszenia Sądecki Obszar Funkcjonalny (Miasto Nowy Sącz, Miasto Grybów, gm.: Chelmec, Gródek nad Dunajcem, Grybów, Kamionka Wielka, Korzenna, Krynica-Zdrój, Łabowa, Łącko, Łososina Dolna, Muszyna, Nawojowa, Piwniczna-Zdrój, Podegrodzie, Ryto, Stary Sącz). Dokument ten ma na celu zaspokojenie potrzeb mobilności mieszkańców i podmiotów gospodarczych w miastach i ich otoczeniu, przy jednoczesnej poprawie jakości życia. SUMP integruje wszystkie obszary związane z transportem i mobilnością w ramach spójnych ram planistycznych – obejmuje kompleksowe, oparte na wizji, elastyczne i odporne podejście, stanowiąc długoterminowy plan działań powiązanych z krótkoterminowymi celami, który można modyfikować w odpowiedzi na zmieniające się uwarunkowania.

Wyzwania, przed jakimi stoją obecnie obszary miejskie, wynikają m.in. z konieczności przeciwdziałania zmianom klimatu, poprawy jakości powietrza oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem, transport powinien do 2050 r. zredukować emisję gazów cieplarnianych o 90%. Plan mobilności jest kluczowym narzędziem w osiągnięciu tych celów na poziomie lokalnym – skuteczne planowanie mobilności miejskiej sprzyja wdrażaniu powiązanych polityk UE i kraju bezpośrednio w samorządach. SUMP wspiera realizację celów zrównoważonej i inteligentnej mobilności, promując transport nisko- i zeroemisyjny oraz zdrową, bezpieczną mobilność miejską zgodnie z założeniami strategii unijnych.

Plan będzie przygotowany w ścisłej koordynacji z politykami i strategiami na szczeblu krajowym i europejskim. Należy uwzględnić w szczególności: Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., która zakłada zwiększenie dostępności transportowej i poprawę bezpieczeństwa przy tworzeniu spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego, Krajową Politykę Miejską 2030, a także powiązać zapisy planu z celami Europejskiego Zielonego Ładu i pakietu Fit for 55 dotyczącymi ograniczenia emisji. Istotne są również wytyczne Komisji Europejskiej i Ministerstwa Infrastruktury w zakresie SUMP – w tym Wytyczne UE dot. opracowania i wdrożenia planów zrównoważonej mobilności miejskiej (edycja 2, 2019), Komunikat KE „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej” (2021) oraz najnowsze Zalecenia Komisji (UE) 2023/550 z 8 marca 2023 r. dotyczące krajowych ram wsparcia SUMP. Dokument ten będzie zatem spójny z aktualnymi europejskimi trendami w mobilności miejskiej, takimi jak rozwój transportu publicznego, elektromobilność, mobilność współdzielona, digitalizacja usług oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu, a także z krajowymi

dokumentami strategicznymi (m.in. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, Polityka energetyczno-klimatyczna, itp.). Jednocześnie SUMP musi być wprost zgodny z komunikatem KE z 17.12.2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności” COM(2013)913 final oraz z „Wytycznymi. Opracowanie i wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej”, a jego treść i kompletność zostaną przygotowane w taki sposób, aby uzyskać pozytywną ocenę Zespołu oceniającego powołanego w CUPT.

W związku z ujęciem przedsięwzięcia w ramach ZIT Nowego Sącza (projekt nr 2, str. 106 Strategii ZIT), zapisy dokumentu będą spójne z logiką interwencji i wskaźnikami stosowanymi dla projektów ZIT

Cel opracowania SUMP

Celem zamówienia jest opracowanie kompleksowego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla całego Sądeckiego Obszaru Funkcjonalnego (SOF). Dokument ten ma ustanowić długofalową wizję zrównoważonego transportu w perspektywie co najmniej roku 2035, wraz z klarownym planem wdrożenia działań w krótszym horyzoncie (plan realizacyjny na ~5–10 lat). Plan ma służyć stworzeniu nowoczesnego, zintegrowanego systemu transportowego na obszarze 17 gmin, który:

- zapewnia bezpieczną, dostępną i inkluzywną mobilność dla wszystkich mieszkańców – w tym osób z niepełnosprawnościami, seniorów, dzieci oraz innych grup o szczególnych potrzebach – oraz uwzględnia aspekt równości płci i zmiany demograficzne. Plan powinien sprzyjać włączeniu społecznemu poprzez zwiększenie dostępności przestrzeni i usług transportowych dla grup defaworyzowanych.
- zaspokaja zróżnicowane potrzeby mobilności – zarówno w zakresie podróży mieszkańców (pieszych, rowerzystów, pasażerów transportu publicznego, kierowców), jak i potrzeb transportowych przedsiębiorstw (logistyka zaopatrzenia, dostawy do sklepów, usługi kurierskie) – na całym obszarze funkcjonalnym, obejmując miasto centralne oraz strefę dojazdów z gmin ościennych. Plan ma obejmować pełen wachlarz form przemieszczania się ludzi i towarów, także powiązania z transportem regionalnym (np. kolej) i siecią TEN-T, co zapewni spójność planu z nadrzędną siecią transportową.
- spełnia wymogi zrównoważonego rozwoju, ochrony klimatu i odporności – SUMP powinien równoważyć aspekty ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, przyczyniając się do redukcji emisji z transportu oraz ochrony zdrowia mieszkańców i jakości środowiska. Plan będzie zgodny z celami klimatycznymi (neutralność klimatyczna 2050, cele pośrednie na 2030) oraz wpisze się w realizację lokalnych planów ochrony powietrza i energetyczno-klimatycznych. Ma to skutkować m.in. ograniczeniem zanieczyszczeń powietrza (NO_x, PM₁₀/2.5), hałasu komunikacyjnego oraz emisji CO₂ zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu.
- poprawia jakość życia i bezpieczeństwo – poprzez podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznych, zmniejszenie zatłoczenia i uciążliwości transportu oraz znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dla wszystkich użytkowników. Plan powinien zakładać

działania na rzecz wizji zero w zakresie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach, szczególnie chroniąc pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu.

SUMP będzie pełnił rolę nadrzędnego dokumentu polityki transportowej dla całego obszaru SOF, zapewniając ramy dla harmonijnej współpracy gmin w planowaniu i wdrażaniu zrównoważonych rozwiązań mobilności. Jego zapisy powinny być spójne z lokalnymi strategiami (np. strategiami gminnymi, planami zagospodarowania przestrzennego) oraz przyczyniać się do realizacji celów Strategii ZIT dla SOF i innych programów terytorialnych. Dokument posłuży również jako podstawa do aplikowania o środki z funduszy krajowych i UE na projekty transportowe w nowej perspektywie finansowej, stąd istotne jest powiązanie go z wymogami programów operacyjnych oraz wskaźnikami monitoringu wymaganymi przez UE.

Zakres przedmiotu zamówienia

Zakres zamówienia obejmuje opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla 17 gmin SOF, wraz z pełnym procesem analitycznym, konsultacyjnym i planistycznym, zgodnie z wytycznymi UE (SUMP 2.0) oraz obowiązującymi przepisami krajowymi. Wykonawca zobowiązany jest do uwzględnienia w pracy wszystkich komponentów składających się na kompleksowy SUMP, w tym ponadgminnej integracji planistycznej, strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ), planowania logistyki miejskiej, cyfryzacji mobilności, zarządzania mobilnością, systemu monitorowania (w oparciu o wskaźniki SUMI), powiązań z planowaniem przestrzennym i klimatycznym oraz potrzeb różnych grup społecznych.

Poszczególne etapy i elementy składowe zamówienia obejmują:

- Analizę uwarunkowań i diagnoza stanu obecnego: przeprowadzenie wszechstronnej analizy istniejącego systemu transportowego i uwarunkowań mobilności na obszarze 17 gmin. Analiza powinna objąć:
 - Przegląd dokumentów i danych – zebranie oraz analiza obowiązujących dokumentów strategicznych, planistycznych i branżowych na poziomie lokalnym (gminy członkowskie SOF), regionalnym, krajowym i europejskim, istotnych z punktu widzenia transportu i mobilności. Należy uwzględnić m.in. lokalne strategie transportowe, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania, plany związane z transportem publicznym, dokumenty wojewódzkie, a także polityki sektorowe (klimatyczne, energetyczne, środowiskowe) tak, aby zapewnić spójność celów SUMP z celami nadrzędnymi.

Wykonawca przygotowuje tabelaryczny przegląd i weryfikację zgodności SUMP z dokumentami każdej JST (w tym projektami dokumentów, jeśli są w toku) oraz wskaże niezgodności wraz z rekomendacjami zmian w dokumentach JST i dokumentach wyższego rzędu.

- Charakterystykę obszaru i uwarunkowań demograficzno-społecznych – opis rozmieszczenia ludności, głównych generatorów ruchu (obszary zamieszkania, ośrodki usługowe, strefy gospodarcze, szkoły, szpitale itp.) oraz trendów demograficznych istotnych dla mobilności (np. starzenie się społeczeństwa, suburbanizacja). Należy zidentyfikować obszary wykluczenia transportowego oraz potrzeby mobilności grup wrażliwych (np. osób starszych, młodzieży, osób z niepełnosprawnościami).
- Infrastrukturę transportową – inwentaryzacja i ocena stanu infrastruktury drogowej (układ drogowy, przepustowość, stan techniczny), infrastruktury kolejowej (linie, stacje, przystanki na obszarze SOF), infrastruktury transportu zbiorowego (zajezdnie, pętle, przystanki, węzły przesiadkowe) oraz infrastruktury dla transportu aktywnego: ciągów pieszych, dróg i ścieżek rowerowych, parkingów Parkuj i Jedź, systemów Bike&Ride itp. Szczególny nacisk należy położyć na ciągłość i jakość sieci tras rowerowych oraz pieszych, identyfikując braki i bariery w infrastrukturze.
- Publiczny transport zbiorowy – analiza oferty transportu publicznego na obszarze SOF (komunikacja miejska Nowego Sącza i gmin, powiązania regionalne, kolej aglomeracyjna itp.), w tym pokrycie sieci, częstotliwości, integracja taryfowa i biletowa między gminami, dostępność przystanków dla mieszkańców (odsetek ludności w zasięgu transportu). Należy ocenić efektywność funkcjonujących połączeń, poziom wykorzystania (liczba pasażerów, napelnienia) oraz zidentyfikować luki w ofercie przewozowej. Analiza obejmie również przewozy szkolne i pracownicze (zamknięte), aby wskazać potencjał integracji z systemem powszechnym.
- Potoki ruchu i zachowania transportowe – przeprowadzenie badań i analiz natężenia ruchu drogowego na głównych ciągach (wykorzystując dostępne pomiary i modele, ewentualnie wykonując dodatkowe pomiary jeśli brakuje danych aktualnych). Analiza powinna objąć również potoki pasażerskie w transporcie publicznym (np. na podstawie danych z systemu biletowego czy obserwacji) oraz strukturę podróży mieszkańców (cele i motywacje podróży, wykorzystywane środki transportu, średnie czasy i długości dojazdów). Konieczne jest rozpoznanie i opisanie codziennych przepływów osób między gminami (kierunki dojazdów do pracy i szkół) w celu określenia funkcjonalnego zasięgu oddziaływania miasta centralnego i wzajemnych powiązań komunikacyjnych w całym obszarze funkcjonalnym. Na potrzeby analizy i scenariuszy rozwojowych Wykonawca opracuje model transportowy dla obszaru SOF w powszechnie stosowanym i w pełni edytowalnym narzędziu modelowania ruchu, uwzględniający transport publiczny, indywidualny, pieszy i rowerowy. Model musi zostać skalibrowany i zwalidowany na podstawie danych z badań ruchu oraz danych operatorów transportu publicznego. Zostanie przygotowana pełna dokumentacja metodyki, parametrów, wyników kalibracji i walidacji modelu.

- Ruch pieszy i rowerowy – ocena warunków ruchu pieszego (ciągi pieszce, chodniki, strefy pieszce, bezpieczeństwo pieszych) oraz infrastruktury rowerowej (drogi i pasy dla rowerów, parkingi rowerowe, wypożyczalnie rowerów miejskich jeśli istnieją). Należy przedstawić główne ciągi pieszce i rowerowe, obszary problemowe (np. brak chodników, brak przejść dla pieszych, bariery architektoniczne, luki w sieci dróg rowerowych) oraz potencjał rozwoju aktywnej mobilności.
- Bezpieczeństwo ruchu drogowego – analiza stanu bezpieczeństwa na drogach obszaru SOF, obejmująca statystyki wypadków i kolizji (ze szczególnym uwzględnieniem ofiar wśród pieszych i rowerzystów), identyfikację miejsc niebezpiecznych (czarne punkty, odcinki o wysokiej wypadkowości) oraz ocenę działań bezpieczeństwa ruchu (infrastruktura BRD, uspokojenie ruchu, strefy *Tempo 30*, przejścia dla pieszych, edukacja itp.). Diagnoza w tym zakresie powinna posłużyć do zaplanowania działań wpisujących się w realizację wizji zero w planie.
- Logistyka miejska – rozpoznanie i ocena systemu dostaw towarów na obszarze miejskim (obsługa zaopatrzenia sklepów, przedsiębiorstw, funkcjonowanie firm kurierskich, dowozów do klienta, transport ciężarowy w mieście). Należy zidentyfikować główne generatory ruchu towarowego, istniejące rozwiązania dla logistyki ostatniej mili (np. punkty przeładunkowe, bazy logistyczne, strefy dostaw) oraz problemy z tym związane (np. ruch ciężarówek w centrum, brak przestrzeni dla dostaw, korki powodowane przez dostawy). Analiza powinna uwzględniać również floty pojazdów komunalnych i usługowych (np. taksówki, pojazdy zaopatrzenia) oraz ich wpływ na ruch i środowisko.
- Zarządzanie parkingami – inwentaryzacja infrastruktury parkingowej (liczba i lokalizacja miejsc parkingowych, parkingi publiczne i prywatne, parkingi Park&Ride), ocena polityki parkingowej miast (stawki opłat, strefy płatnego parkowania, ograniczenia) oraz jej skuteczności. Należy przeanalizować zjawisko *parkowania strategicznego* w kontekście dojazdów spoza miasta (np. parkowanie na obrzeżach) i możliwości optymalizacji wykorzystania przestrzeni poprzez zarządzanie popytem na parkowanie.
- Środowisko i jakość życia – diagnoza oddziaływań transportu na środowisko (poziom emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych w powietrzu, hałas drogowy, emisje gazów cieplarnianych) oraz ocena kosztów zewnętrznych transportu w obszarze (np. kongestia, wypadki, degradacja przestrzeni). Analiza powinna wskazać obszary o szczególnie wysokiej emisji spalin i hałasu (np. główne skrzyżowania, ciągi uliczne), a także oszacować ślad węglowy transportu na obszarze SOF. Należy również zidentyfikować wpływ transportu na jakość przestrzeni publicznych i możliwość poprawy atrakcyjności miasta poprzez działania mobilnościowe (np. ograniczanie ruchu w centrach, strefy czystego transportu, zazielenianie ulic).

Diagnoza powinna być przedstawiona syntetycznie, identyfikując główne problemy i wyzwania w zakresie mobilności na terenie SOF oraz kluczowe obszary wymagające interwencji. Wnioski z diagnozy posłużą do zdefiniowania celów Planu oraz wyboru odpowiednich środków zaradczych. Zaleca się wykorzystanie w analizie także dostępnych wskaźników zrównoważonej mobilności (SUMI) w celu określenia punktu wyjścia – np. udział transportu publicznego i aktywnego w modal splitcie, średni poziom zatłoczenia, emisje z transportu na mieszkańca, dostępność transportu dla osób z niepełnosprawnością itp. Zgodnie z podejściem Komisji Europejskiej, ujednolicone wskaźniki (co najmniej 19 wskaźników SUMI) powinny służyć monitorowaniu postępów i umożliwiać porównania z innymi miastami.

W ramach diagnozy Wykonawca zestawia wartości bazowe takich wskaźników dla SOF.

- **Badania społeczno-transportowe i partycypacja:** zapewnienie aktywnego udziału społeczności i interesariuszy w procesie przygotowania Planu, zgodnie z zasadą partycypacyjnego planowania mobilności. Wykonawca przeprowadzi następujące działania:
 - **Badania ankietowe mieszkańców** – celem poznania preferencji transportowych, zwyczajów i oczekiwań społeczności w zakresie mobilności. Zakłada się realizację badania ankietowego (np. metodą CAWI – ankieta internetowa) na reprezentatywnej próbie mieszkańców całego obszaru SOF (min. 500 respondentów, z uwzględnieniem odpowiedniej reprezentacji każdej gminy członkowskiej oraz różnych grup wiekowych). Pytania powinny dotyczyć m.in. częstotliwości korzystania z poszczególnych środków transportu, barier w korzystaniu z transportu publicznego lub roweru, oceny jakości infrastruktury, skłonności do zmiany zachowań przy określonych ulepszeniach (np. czy mieszkańcy przesiedliby się na autobus przy lepszej ofercie). Ankieta powinna być dostępna także dla osób wykluczonych cyfrowo (np. możliwość wypełnienia papierowego formularza w urzędach gmin). Wykonawca opracuje kwestionariusz w porozumieniu z Zamawiającym, a następnie przeprowadzi badanie i opracuje wyniki w formie raportu (tabele, wykresy).
 - **Warsztaty i konsultacje społeczne** – organizacja serii spotkań konsultacyjno-warsztatowych z różnymi grupami interesariuszy, w tym z mieszkańcami. Minimalne wymaganie to przeprowadzenie co najmniej 5 otwartych warsztatów na etapie diagnozy i tworzenia wizji (np. osobno w subregionach SOF lub tematyczne) oraz 2 warsztatów dedykowanych młodzieży szkolnej (uczniom szkół średnich) w celu edukacji i poznania potrzeb młodych użytkowników transportu. Ponadto należy przewidzieć konsultacje z przedstawicielami kluczowych środowisk: samorządowcami wszystkich gmin, operatorem transportu publicznego, zarządcami dróg, planistami miejskimi, organizacjami pozarządowymi (zwłaszcza zajmującymi się transportem, ekologią, prawami osób z niepełnosprawnościami) oraz biznesem lokalnym (np. izby gospodarcze, duże zakłady pracy). Celem procesu partycypacji jest: prezentacja idei

SUMP, wspólne zdefiniowanie problemów i potrzeb, wygenerowanie pomysłów na usprawnienia oraz budowanie akceptacji dla planowanych działań. Spotkania warsztatowe powinny umożliwiać uczestnikom aktywny udział (np. praca w grupach nad mapami, dyskusje moderowane). Wykonawca zapewni materiały informacyjne, moderację i protokołowanie spotkań. Po zakończeniu każdego etapu prac (diagnoza, projekt planu) Wykonawca zorganizuje również konsultacje publiczne projektu dokumentu (np. poprzez wyłożenie do wglądu i zbieranie uwag pisemnych oraz spotkanie podsumowujące), tak aby zapewnić transparentność i możliwość zgłaszania opinii przez mieszkańców. Wszystkie raporty z konsultacji będą zawierały opis planu i użytych form konsultacji, opis przebiegu, liczbę uczestników, zebrane opinie oraz tabelę uwag wraz z odniesieniem Wykonawcy.

- Informacja i promocja – przygotowanie przez Wykonawcę materiałów informacyjnych przybliżających mieszkańcom cele i korzyści z Planu Zrównoważonej Mobilności (np. ulotki, infografiki, prezentacje). Niezależnie od powyższego, po ukończeniu każdego spośród Etapów realizacji przedmiotu zamówienia, określonych w projektowanych postanowieniach umowy (stanowiących załącznik nr 2 do SWZ) Wykonawca jest zobowiązany do raportowania, w postaci zwięzłych, skondensowanych informacji/aktualności, dotyczących prac związanych z projektem (zapowiedzi spotkań, podsumowania, postęp/aktualny stan prac nad SUMP i in.) przesyłanych w formie elektronicznej na adres e-mail przedstawiciela Zamawiającego. Powyższe informacje będą wykorzystywane przez Zamawiającego jako контент (warstwa merytoryczna) w publikowanych przez Niego informacjach (na kontach Zamawiającego w portalach społecznościowych oraz na stronach www) dot. postępu nad pracami związanymi z SUMP.

Dzięki temu proces planowania będzie transparentny, a mieszkańcy bardziej zaangażowani, co zwiększy akceptację dla wdrażanych rozwiązań.

- Wykonawca zorganizuje stacjonarne spotkania robocze z udziałem przedstawicieli wszystkich JST przed rozpoczęciem prac (kick-off) i po każdym kluczowym etapie:
 - (1) po diagnozie, (2) po etapie wizji i celów, (3) po analizie scenariuszy i wyborze preferowanego, (4) po opracowaniu projektu planu działań, (5) po przygotowaniu Prognozy OOŚ i zakończeniu uzgodnień, (6) przed złożeniem wersji finalnej.

Ponadto co najmniej po jednym spotkaniu gminnym w każdej z 17 JST w trakcie procesu konsultacyjnego. Terminy i miejsca uzgadniane z Zamawiającym.

- Opracowanie wizji, celów i scenariuszy rozwoju mobilności: na podstawie zebranych danych i wyników konsultacji Wykonawca sformułuje wizję rozwoju mobilności dla Sąddeckiego Obszaru

Funkcjonalnego – czyli pożądaný obraz przyszłego systemu transportowego (np. horyzont 2040 roku), zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju i celami klimatycznymi. Wizja powinna być wyrażona w sposób atrakcyjny i zrozumiały (hasłowo lub opisowo), tak aby integrowała wspólne aspiracje gmin i mieszkańców.

Następnie zostaną wyznaczone cele strategiczne Planu SUMP (3–6 celów głównych), ukierunkowane na rozwiązanie zidentyfikowanych problemów i osiągnięcie wizji. Cele powinny dotyczyć m.in.: zwiększenia roli transportu zbiorowego, rozwoju mobilności aktywnej, poprawy bezpieczeństwa ruchu, redukcji emisji i zanieczyszczeń, zwiększenia dostępności transportowej dla wszystkich mieszkańców oraz integracji terytorialnej obszaru SOF. Cele strategiczne muszą być zgodne z nadrzędnymi celami krajowymi i unijnymi w obszarze transportu (np. zwiększenie udziału transportu publicznego i rowerowego w podróżach, osiągnięcie zerowej emisji netto transportu do 2050 r., eliminacja wypadków śmiertelnych itp.).

Dla każdego celu strategicznego Wykonawca sformułuje cele operacyjne / szczegółowe, bardziej wymierne i odnoszące się do konkretnych aspektów (np. dla celu bezpieczeństwa: zmniejszenie liczby wypadków o X% do roku 2030; dla celu ekologicznego: obniżenie emisji CO₂ z transportu o Y% do 2030; dla dostępności: odsetek mieszkańców mieszkających w zasięgu 300 m od przystanku wzrośnie do Z%). Cele szczegółowe powinny być ambitne, lecz realistyczne, oparte na wynikach diagnozy i prognozach trendów. Należy je powiązać z miernikami (wskaźnikami), które pozwolą ocenić stopień realizacji celów w przyszłości. Zestaw proponowanych wskaźników musi obejmować co najmniej kluczowe wskaźniki skuteczności SUMP zalecane przez KE – np. emisje gazów cieplarnianych transportu na mieszkańca, średnie opóźnienia i zatory drogowe, liczbę ofiar wypadków, modal split (udział podróży pieszych, rowerowych, PT, samochodowych) – jako bazę do monitorowania postępów. rekomenduje się zastosowanie samooceny SUMP (SUMP Self-Assessment) i wykazanie pozytywnego wyniku.

W oparciu o zdefiniowane cele Wykonawca opracuje wariantowe scenariusze rozwoju systemu transportowego (co najmniej dwa odmienne scenariusze osiągnięcia celów, np. scenariusz bazowy *business-as-usual* oraz scenariusz zintensyfikowanych działań proekologicznych). Scenariusze powinny różnić się zestawem i intensywnością wdrażanych środków. Dla każdego scenariusza należy przygotować prognozy oczekiwanych rezultatów (np. prognozowane wskaźniki dla roku 2030/2040 w zakresie natężenia ruchu, emisji, podziału zadań przewozowych itp.). Analiza scenariuszy posłuży wyborowi optymalnego zestawu działań do wdrożenia. Zaleca się, aby preferowany scenariusz był uzgodniony z interesariuszami podczas warsztatów konsultacyjnych, co zwiększy jego akceptację społeczną. Dla wyboru scenariusza zaleca się zastosowanie transparentnej wielokryterialnej analizy oceniającej efektywność, koszty, wpływ środowiskowy i społeczną akceptowalność

- Formułowanie pakietu działań i środków realizacyjnych: na podstawie wybranej wizji i celów Wykonawca opracuje plan działań (plan operacyjny), czyli konkretny zestaw środków realizujących założone cele. Działania te muszą tworzyć spójny, zintegrowany pakiet – wzajemnie się uzupełniający i wzmacniający efekt (synergia). Przy definiowaniu zestawu

środków należy kierować się zasadą priorytetu mobilności zrównoważonej – czyli preferować inwestycje i działania ułatwiające korzystanie z transportu publicznego, pieszo-rowerowego i współdzielonego, zgodnie z hierarchią zrównoważonej mobilności.

Rekomendowane obszary i przykładowe działania, które Plan powinien objąć, to m.in.:

- Transport publiczny i mobilność współdzielona: kompleksowy program rozwoju publicznego transportu zbiorowego w SOF. Działania mogą obejmować: poprawę oferty przewozowej (częstsze kursy, nowe linie łączące gminy, lepsza synchronizacja rozkładów), rozszerzenie zasięgu sieci (nowe przystanki, linie na obszary dotąd nieobsłużone), inwestycje w tabor niskoemisyjny lub zeroemisyjny (autobusy elektryczne, wodorowe), integrację taryfową i biletową między gminami (wprowadzenie wspólnego biletu obejmującego komunikację miejską i podmiejską), poprawę komfortu i dostępności (modernizacja przystanków, system informacji pasażerskiej, udogodnienia dla osób z ograniczeniami ruchowymi). Również rozwój usług współdzielonej mobilności powinien być ujęty – np. system roweru miejskiego obejmujący gminy aglomeracji, car-sharing lub scooter-sharing, car-pooling dla dojazdów do pracy – wraz ze strategiami promocji tych usług wśród mieszkańców. Plan powinien wskazywać działania podnoszące jakość, bezpieczeństwo i dostępność transportu zbiorowego i współdzielonego oraz zwiększające ich udział w podróżach mieszkańców.
- Infrastruktura dla ruchu pieszego i rowerowego: działania służące uatrakcyjnieniu i poprawie bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego. W szczególności: rozbudowa spójnej sieci tras rowerowych wysokiej jakości łączącej osiedla mieszkaniowe z centrami miast i strefami aktywności (praca, szkoły), likwidacja brakujących ogniw w istniejącej infrastrukturze (np. budowa kładek, kontrapasów, przejazdów rowerowych w problematycznych miejscach), tworzenie stref uspokojonego ruchu i stref pieszych w centrach miejscowości (priorytet dla pieszych, ograniczenie prędkości samochodów), poprawa infrastruktury dla pieszych (chodniki, azyle na przejściach, czytelne oznakowanie, oświetlenie). Należy także przewidzieć rozwój infrastruktury mikromobilności (np. hulajnogi elektryczne) – wyznaczenie stref parkowania urządzeń, regulacje porządkujące ich używanie. Wszystkie działania w tym obszarze powinny zmierzać do stworzenia bezpiecznej, ciągłej i wygodnej sieci pieszo-rowerowej, zachęcającej do podróży aktywnych zamiast samochodu.
- Multimodalność i integracja transportu: wdrożenie rozwiązań ułatwiających łączenie różnych środków transportu w ramach jednej podróży (door-to-door). Przykładowe środki: rozwój sieci parkingów Park & Ride na obrzeżach miasta Nowego Sącza i przy węzłach kolejowych (dla zachęcenia kierowców spoza miasta do przesiadki na transport zbiorowy), budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych (łączących autobusy, pociągi, taxi, rowery – wyposażonych w parkingi P&R, bike parking, punkty ładowania

EV), integracja informacji i płatności – np. stworzenie platformy MaaS (*Mobility as a Service*) lub aplikacji, która pozwoli zaplanować podróż łączącą różne środki transportu i zakupić jeden bilet na całą trasę. Plan powinien także wspierać intermodalność w przewozach towarowych, np. wykorzystanie transportu kolejowego lub wodnego do dowozu ładunków do regionu i dalszą dystrybucję pojazdami zeroemisyjnymi. Celem jest sprawne funkcjonowanie całego systemu mobilności jako jednej całości, z płynnymi przesiadkami i przeładunkiem towarów.

- o Zarządzanie ruchem drogowym i parkingami: działania służące redukcji nadmiernego ruchu samochodowego, ograniczeniu zatorów oraz optymalnemu wykorzystaniu infrastruktury drogowej. W ramach planu należy zaplanować m.in.: wdrożenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem (ITS) – sterowanie sygnalizacją świetlną w zależności od natężenia, systemy informowania kierowców o warunkach (tablice VMS); politykę parkingową ograniczającą ruch w centrach – np. rozszerzenie stref płatnego parkowania, egzekwowanie parkowania tylko w wyznaczonych miejscach, eliminacja dzikiego parkowania; rozważenie realokacji przestrzeni ulicznej – np. zamiana pasa ruchu na drogę dla rowerów lub buspas, zamknięcie wybranych ulic dla ruchu tranzytowego i przekształcenie ich w deptaki lub strefy rekreacyjne. Działania powinny przyczynić się do zmniejszenia kongestii oraz uczynić przestrzeń miejską bardziej przyjazną dla mieszkańców niekorzystających z samochodu. Równolegle należy zapewnić infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych, planując jej rozwój tak, by nie ograniczała płynności ruchu (np. stacje ładowania na parkingach poza pasami jezdni).
- o Logistyka miejska (SULP): integralną częścią Planu musi być strategia zrównoważonej logistyki miejskiej, obejmująca działania usprawniające transport towarów w mieście przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnych skutków. Rekomendowane środki: utworzenie/rozbudowa centrów logistycznych i hubów przeładunkowych na obrzeżach aglomeracji, skąd towary mogłyby być rozwożone do centrum mniejszymi, ekologicznymi pojazdami; wprowadzenie stref ograniczonej emisji dla pojazdów dostawczych w centrach (wymóg użycia pojazdów nisko-/zeroemisyjnych do obsługi dostaw w śródmieściu); wyznaczenie i egzekwowanie okien czasowych oraz dedykowanych miejsc dla dostaw towarów (np. dla ciężarówek i vanów dostawczych – określone godziny dostaw, osobne pasy dla dostaw na ulicach handlowych); wsparcie dla konsolidacji dostaw (np. system zachęt dla sklepów i firm do wspólnego zaopatrywania się poprzez centra logistyczne). Plan powinien zmierzać do bezemisyjnej logistyki miejskiej i ostatniej mili – tj. jak największego udziału pojazdów elektrycznych, cargo-bike'ów itp. w dostawach na końcowym odcinku. Niezbędne jest zapewnienie pełnej integracji działań z zakresu logistyki z pozostałymi elementami SUMP (ew. odrębny Plan Logistyki Miejskiej SULP musi być spójny z SUMP).

- Zarządzanie mobilnością (mobility management): wdrożenie miękkich działań zmierzających do zmiany zachowań transportowych mieszkańców i instytucji w kierunku zrównoważonym. W Planie należy przewidzieć: programy Planów mobilności dla dużych generatorów ruchu (np. zakłady pracy, urzędy, szkoły wyższe) – zachęcające pracowników i klientów do dojazdu transportem publicznym, rowerem, wspólnym samochodem; działania informacyjno-edukacyjne promujące alternatywy dla samochodu (kampanie społeczne na rzecz chodzenia pieszo i jazdy na rowerze dla zdrowia, Tydzień Zrównoważonej Mobilności, współpraca ze szkołami w edukacji komunikacyjnej dzieci); ułatwienia dla car-poolingu (np. platforma do kojarzenia wspólnych przejazdów dla mieszkańców SOF, preferencyjne miejsca parkingowe dla aut z pełnym obłożeniem) itp. Należy uwzględnić także potrzeby osób dojeżdżających spoza obszaru (z terenów podmiejskich i wiejskich), np. poprzez tworzenie węzłów przesiadkowych i buspasów przy wlotach do miasta. Celem działań zarządzania mobilnością jest osiągnięcie trwałej zmiany nawyków – ograniczenie korzystania z samochodu na rzecz korzystniejszych społecznie i ekologicznie form przemieszczania się.
- Cyfryzacja i innowacje w mobilności: Plan powinien położyć duży nacisk na wykorzystanie nowoczesnych technologii cyfrowych w zarządzaniu mobilnością oraz rozwój usług Smart Mobility. Proponowane środki: wdrożenie zintegrowanych platform informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym (aplikacje mobilne informujące o odjazdach, opóźnieniach, najlepszych połączeniach); integracja płatności i biletów w formie cyfrowej (bilet elektroniczny, płatności mobilne obejmujące różne środki transportu); otwarte dane transportowe – udostępnienie danych o rozkładach, ruchu, etc., co umożliwi zewnętrznym podmiotom tworzenie przydatnych aplikacji dla użytkowników; wykorzystanie Big Data i sztucznej inteligencji do analiz zachowań transportowych i optymalizacji działania systemu (np. algorytmy do wyznaczania tras komunikacji na podstawie danych z telefonów, modelowanie ruchu w oparciu o dane GPS). Ponadto, plan powinien przewidywać przygotowanie miasta i gmin na automatyzację transportu (np. pojazdy autonomiczne) oraz rozwój nowych usług mobilności (transport na żądanie, współdzielone mikromobilne środki transportu). Cyfryzacja transportu stanowi jeden z priorytetów Strategii Transportowej kraju – wykorzystanie nowoczesnych technologii ma usprawniać funkcjonowanie transportu i poprawiać jego bezpieczeństwo. Wdrożenie inteligentnych systemów i usług cyfrowych w mobilności miejskiej przyczyni się do uczynienia transportu bardziej inteligentnym, odpornym i zrównoważonym. Przykładem może być rozwój platform MaaS (Mobility as a Service), które integrują wszystkie usługi transportowe w jednym cyfrowym narzędziu – od informacji, przez rezerwację po płatność za podróż. Plan musi też uwzględniać rozbudowę infrastruktury telematycznej (sieci czujników, kamery, systemy komunikacji)

wspierającej zarządzanie ruchem oraz gromadzenie danych do monitorowania realizacji SUMP.

Przy definiowaniu wszystkich powyższych działań należy wskazać priorytety wdrożenia – które działania są najważniejsze i pilne. Wykonawca opracuje dla każdej proponowanej inicjatywy szacunkowy koszt realizacji, zaproponuje możliwe źródła finansowania (np. fundusze UE, programy krajowe, budżety samorządów, partnerstwo publiczno-prywatne) oraz ramy czasowe (krótki termin: 1–3 lata, średni: 4–7 lat, długi: 8+ lat). Działania zostaną przypisane do odpowiedzialnych podmiotów (np. miasto Nowy Sącz, inne gminy, ZDKG – Zarząd Dróg, Komunikacji i Geodezji, organizator transportu publicznego, policja, operatorzy prywatni) tak, aby jasno określić rolę każdego interesariusza we wdrażaniu Planu. Efektem będzie harmonogram wdrażania wraz z planem finansowym – zaleca się, by obejmował on perspektywę realizacji od 3 do 10 lat.

- **Strategiczna Ocena Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ)** - równolegle z opracowaniem SUMP, Wykonawca przeprowadzi procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm. – dalej jako: uOoś) wdrażającą Dyrektywę 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. U. UE. L 2001.197.30). W ramach SOOŚ należy przygotować Prognozę oddziaływania na środowisko projektu Planu. Prognoza powinna ocenić potencjalne skutki realizacji proponowanych działań SUMP dla poszczególnych komponentów środowiska (klimat akustyczny, jakość powietrza, zasoby przyrodnicze, obszary chronione, itp.), a także przedstawić alternatywne rozwiązania oraz środki minimalizujące negatywne oddziaływania. Wykonawca uzgodni zakres prognozy z właściwymi organami (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny) i zapewni udział społeczeństwa w procedurze (konsultacje prognozy równolegle z projektem Planu). Dokumentacja środowiskowa musi być integralna z Planem – zaleca się, by rekomendacje z SOOŚ zostały włączone do ostatecznej wersji SUMP. Do RDOŚ i PPIS (SANEPID) z wnioskiem o uzgodnienie zakresu Prognozy występuje Wykonawca, prowadząc pełną korespondencję i uzgodnienia. Jeżeli z mocy prawa pismo podpisuje Zamawiający, Wykonawca przygotowuje kompletne wzory pism/wniosków wraz z załącznikami i listą wymaganych informacji. Konsultacje Prognozy oddziaływania na środowisko będą prowadzone zgodnie z uOoś, z zachowaniem obowiązkowego minimum 21 dni na składanie uwag i wniosków przez społeczeństwo (art. 39 ust. 1 pkt 4 uOoś).
- **System wdrażania i monitorowania SUMP** - Wykonawca zdefiniuje mechanizmy zarządzania realizacją Planu oraz monitorowania postępów. Należy zaproponować struktury zarządzania wdrożeniem SUMP – np. powołanie komitetu sterującego ds. mobilności w ramach

Stowarzyszenia SOF, z udziałem przedstawicieli wszystkich gmin i kluczowych instytucji, który będzie koordynował realizację działań. Ważne jest zapewnienie kontynuacji współpracy międzygminnej po uchwaleniu Planu, dlatego należy wskazać formy takiej współpracy (regularne spotkania, raportowanie).

W zakresie monitoringu, Plan musi zawierać szczegółowy zestaw wskaźników odpowiadających przyjętym celom (określonych wcześniej w ramach celów operacyjnych). Dla każdego wskaźnika trzeba przypisać wartość bazową (stan obecny z diagnozy) oraz wartości docelowe na wskazane lata (np. 2025, 2030). Przykładowe kluczowe wskaźniki do monitorowania postępów to: emisje CO₂ z transportu na mieszkańca, średnie natężenie ruchu na głównych ciągach (lub średni czas podróży w godzinach szczytu), liczba wypadków drogowych (w tym ofiar), udział podróży niezmotoryzowanych (pieszo + rower) w modal splitcie, częstotliwość kursowania komunikacji publicznej na głównych trasach, liczba pasażerów komunikacji zbiorowej rocznie, liczba pojazdów zeroemisyjnych zarejestrowanych w obszarze, satysfakcja użytkowników z systemu transportowego (np. z badań ankietowych). Komisja Europejska zaleca unifikację monitorowania SUMP w oparciu o wspólny zestaw wskaźników – 19 wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej – obejmujący m.in. przystępność cenową transportu, bezpieczeństwo (ofiary wypadków), emisje, zatory i podział modalny. SUMP powinien ustanowić taką ramę monitoringu, aby umożliwić porównywanie wyników z innymi miastami oraz raportowanie ewentualnie wymagane przez organy krajowe czy UE.

W szczególności Plan musi ująć wskaźnik „dostęp do PTZ”, definiowany jako odsetek mieszkańców zamieszkujących w odległości do 417 m („bardzo dobry dostęp”) oraz do 833 m („dobry dostęp”) od przystanku transportu publicznego spełniającego minimalne kryteria częstotliwości kursowania – co najmniej co 15 minut w godzinach szczytu dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców oraz co najmniej co 30 minut dla mniejszych jednostek. Wskaźnik ten jest elementem pakietu SUMI i stanowi obligatoryjne kryterium oceny dokumentu przez CUPT.

W Planie należy też określić tryb ewaluacji i aktualizacji dokumentu – proponuje się np. przeprowadzanie przeglądu realizacji co roku (raport roczny z wdrażania SUMP prezentowany władzom SOF) oraz większą ewaluację co 3–5 lat z ewentualną aktualizacją celów i działań. Monitoring i raportowanie ma służyć bieżącej kontroli skuteczności wdrażanych środków oraz informowaniu mieszkańców o postępach (co dodatkowo buduje zaufanie i akceptację społeczną).

Wymagania dodatkowe i warunki realizacji zamówienia

- zgodność z wytycznymi i standardami - opracowanie musi być zgodne z drugą edycją Wytycznych UE dotyczących SUMP (2019) oraz z krajowymi wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury (MI) publikowanymi na portalu gov.pl/sump. Wykonawca powinien na bieżąco korzystać z dobrych praktyk i doświadczeń innych miast (np. zalecenia projektu *SUMPs-Up*, *MobiliseYourCity*, podręczniki Eltis itp.). Plan powinien uwzględniać aktualne analizy i raporty eksperckie z zakresu mobilności miejskiej – np. raporty Europejskiej Agencji Środowiska dot.

transportu w miastach, raporty krajowe – tak aby opierać się na najnowszej wiedzy naukowej i technicznej.

- interdyscyplinarne podejście - prace planistyczne muszą mieć charakter interdyscyplinarny. Zespół Wykonawcy powinien składać się ze specjalistów od planowania transportu, inżynierii ruchu, ochrony środowiska, urbanistyki, ekonomii transportu oraz partycypacji społecznej, tak by wszystkie aspekty SUMP (techniczne, społeczne, ekonomiczne, przestrzenne) były należycie opracowane. Niezbędna jest współpraca między różnymi sektorami – m.in. planowanie mobilności musi być skoordynowane z planowaniem przestrzennym, energetycznym, zdrowotnym i innymi politykami sektorowymi. Wykonawca zapewni także konsultacje z właściwymi jednostkami (np. policją ws. bezpieczeństwa, organizatorami transportu).
- współpraca z Zamawiającym - na etapie realizacji Zamawiający (Stowarzyszenie SOF) powoła Zespół Roboczy/Koordynacyjny ds. SUMP złożony z przedstawicieli gmin i jednostek zaangażowanych. Wykonawca jest zobowiązany do ścisłej współpracy z tym Zespołem – m.in. wspólnego uzgadniania istotnych elementów diagnozy, celów i działań, uczestnictwa w uzgodnionych spotkaniach roboczych (np. comiesięcznych), uwzględniania uwag Zamawiającego do kolejnych etapów opracowania. Wykonawca będzie również wspierał Zamawiającego w komunikacji z interesariuszami zewnętrznymi, np. poprzez przygotowanie materiałów na posiedzenia organów stanowiących gmin (członków Stowarzyszenia SOF) czy organów wykonawczych tychże gmin, jeżeli zajdzie potrzeba prezentacji założeń Planu.
- forma opracowania - końcowy Plan powinien zostać dostarczony w formie dokumentu tekstowego wraz z załącznikami graficznymi i tabelarycznymi. Wymaga się wykonania czytelnych map (diagnozy: np. mapa natężenia ruchu, mapa wypadków; planu: np. mapa proponowanej sieci transportu publicznego, dróg rowerowych, stref ruchu etc.) – minimum 5 map tematycznych. Dokument główny nie powinien przekraczać ~150 stron maszynopisu, z zewnętrznymi załącznikami szczegółowymi (Prognoza oddziaływania na środowisko, raport z konsultacji, itp.). Całość ma być przekazana w formie elektronicznej (edytowalnej oraz PDF) oraz w 17 egzemplarzach drukowanych. Wykonawca odpowiada za redakcję tekstu w języku polskim na wysokim poziomie merytorycznym i językowym, z zachowaniem stylu oficjalnego dokumentu strategicznego. Wykonawca prześle także pliki źródłowe modelu transportowego w powszechnie stosowanym i w pełni edytowalnym formacie modelowania ruchu, obejmujące dane wejściowe, wyniki, scenariusze oraz dokumentację metodyczną (opis założeń, parametrów, wyników kalibracji i walidacji). Model ma być w pełni edytowalny, tak aby Zamawiający lub podmioty działające na jego zlecenie mogły go rozwijać i aktualizować w przyszłości. Wraz z plikami źródłowymi modelu transportowego Wykonawca prześle także kompletną instrukcję obsługi modelu oraz słownik danych, opisujący strukturę plików, nazwy zmiennych i przyjęte parametry. Dokumentacja ta ma umożliwić Zamawiającemu lub innym podmiotom działającym na jego zlecenie samodzielną aktualizację i dalszy rozwój modelu.

- uchwalanie dokumentu - w zakres zamówienia wchodzi wsparcie Zamawiającego na etapie procedury uchwalania SUMP. Wykonawca po zakończeniu prac i uzyskaniu akceptacji końcowego projektu Planu przez Zamawiającego będzie zobowiązany do przedstawienia dokumentu organom decyzyjnym (Walnemu Zebraniu Stowarzyszenia Sądecki Obszar Funkcjonalny) – m.in. udział posiedzeniu ww. organu, podczas którego SUMP będzie uchwalany (zatwierdzany), prezentacja głównych treści Planu i odpowiadanie na pytania. Celem jest doprowadzenie do oficjalnego przyjęcia (uchwalenia) Planu przez właściwy organ – w tym przypadku organ stanowiący Stowarzyszenia Sądecki Obszar Funkcjonalny.
- uzyskanie pozytywnej oceny SUMP od Zespołu oceniającego powołanego w Centrum Unijnych Projektów Transportowych – do obowiązków Wykonawcy należy uzyskanie pozytywnej oceny SUMP od Zespołu Oceniającego działającego przy CUPT. Wymóg uzyskania pozytywnej oceny od Zespołu Oceniającego jest warunkiem sine qua non odbioru przedmiotu zamówienia przez Zamawiającego.

Rezultaty i produkty prac

W wyniku realizacji zamówienia Wykonawca dostarczy następujące produkty:

1. Raport diagnostyczny – zawierający kompleksową diagnozę stanu istniejącego (opis uwarunkowań, wyniki badań, wnioski z analizy problemów). Raport będzie zawierał streszczenie wniosków kluczowych dla formułowania celów SUMP. Raport diagnostyczny zostanie uzupełniony o załączniki tabelaryczne i mapowe, przedstawiające kluczowe wskaźniki, wyniki analiz i dane wyjściowe w układzie syntetycznym, umożliwiającym łatwe porównania między gminami.
2. Raport z działań partycypacyjnych – dokumentujący przebieg konsultacji i warsztatów (lista spotkań, liczba uczestników, zebrane opinie i postulaty, sposób ich wykorzystania w Planie, tabela uwag i odpowiedzi).
3. Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla SOF – składający się z części strategicznej (wizja, cele, wskaźniki), części operacyjnej (plan działań wraz z harmonogramem i finansowaniem) oraz części wdrożeniowo-monitoringowej. Projekt Planu będzie przekazany Zamawiającemu do konsultacji i uwag, a następnie poddany konsultacjom społecznym i opiniowaniu przez właściwe organy (zgodnie z wymogami formalnymi).
4. Prognoza oddziaływania na środowisko – opracowana w ramach SOOŚ, zawierająca wymagane prawem elementy (opis stanu środowiska, przewidywane znaczące oddziaływania planu, warianty, działania minimalizujące, propozycje monitoringu, streszczenie dla społeczeństwa). Prognoza powinna być przekazana również w trybie konsultacji organom i społeczeństwu równoległe z projektem Planu.
5. Ostateczny Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) – wersja finalna uwzględniająca wyniki konsultacji społecznych, uzgodnienia z organami (w tym uzgodnienie środowiskowe)

i opinie. Dokument finalny powinien zawierać część główną Planu, załączniki (np. plan działań w tabelarycznej postaci, zestaw wskaźników bazowych i docelowych, mapy, itp.) oraz podsumowanie wniosków z SOOŚ. Do Planu należy dołączyć streszczenie wykonawcze w języku niespecjalistycznym, które będzie mogło służyć do celów informacyjnych (tzw. *non-technical summary* dla mieszkańców).

Integralną częścią Planu będzie Zestawienie sytuacji mobilności dla każdej JST osobno, przygotowane w formie tabelarycznej i mapowej, tak aby każda gmina mogła jednoznacznie zidentyfikować swoje potrzeby, priorytety i rolę w realizacji SUMP.

6. Prezentacje i materiały promocyjne – prezentacja multimedialna z głównymi założeniami Planu (do wykorzystania podczas posiedzenia Walnego Zebrania Stowarzyszenia Sąddecki Obszar Funkcjonalny i spotkaniach informacyjnych) oraz broszura popularna (np. kilkustronicowy folder podsumowujący cele i kluczowe działania SUMP, z infografikami).

Wszystkie ww. produkty wymagane są w formie elektronicznej (edytowalnej i PDF), zaś finalny Plan SUMP także w wydrukowanych egzemplarzach (min. 17 szt. dla Zamawiającego). Prawa autorskie do opracowanej przez Wykonawcę w ramach zamówienia dokumentacji oraz pozostałych elementów, stanowiących utwory w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2025 r. poz. 24 ze zm.) przechodzą na Zamawiającego w zakresie szczegółowo wskazanym w projektowanych postanowieniach umowy (załącznik nr 2 do SWZ). Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia należytej jakości merytorycznej i technicznej opracowań oraz ich zgodności z obowiązującymi przepisami i wytycznymi.

Struktura dokumentu SUMP (propozycja)

Dla zapewnienia zgodności z krajowymi i europejskimi wytycznymi, finalny Plan SUMP zostanie opracowany w sugerowanej strukturze:

1. Podsumowanie wykonawcze – krótkie streszczenie głównych celów i propozycji Planu (dla szerszej publiczności).
2. Wstęp – zakres terytorialny Planu, powiązania z innymi dokumentami, opis metodyki prac, podstawy prawne, definicja SUMP.
3. Diagnoza stanu obecnego – kluczowe wnioski z analizy (uwarunkowania przestrzenne, demografia, infrastruktura, oferta transportowa, ruch i bezpieczeństwo, środowisko).
4. Wyniki konsultacji społecznych – podsumowanie potrzeb i opinii zgłoszonych przez interesariuszy.
5. Wizja i cele Planu – sformułowana wizja mobilności 2030+/2040, cele strategiczne i operacyjne, powiązane wskaźniki bazowe i docelowe.

6. Proponowane działania (Plan operacyjny) – opis priorytetowych obszarów interwencji i konkretnych przedsięwzięć w poszczególnych kategoriach (transport publiczny, infrastruktura pieszo-rowerowa, zarządzanie ruchem, logistyka, itd.), wraz z harmonogramem i odpowiedzialnością.
7. Ocena wpływu i scenariusze – (opcjonalnie) porównanie wariantów, szacowane efekty realizacji Planu (np. symulacje wpływu na ruch, emisje, itp.).
8. System wdrażania – struktury zarządzania realizacją, podział zadań instytucji, plan finansowania wdrożenia (źródła funduszy).
9. Monitoring i ewaluacja – przyjęty zestaw wskaźników monitorujących, sposób zbierania danych, harmonogram raportowania i zasady aktualizacji SUMP.
10. Podsumowanie i rekomendacje – główne przesłania Planu, warunki powodzenia, rekomendacje dla władz lokalnych i partnerów.
11. Załączniki – m.in. spis projektów inwestycyjnych i działań miękkich (fiszki projektowe), mapy, raport z konsultacji, streszczenie Prognozy OOS, itp.

(Powyższy układ może zostać doprecyzowany w toku prac, w uzgodnieniu z Zamawiającym i zgodnie z wymaganiami prawnymi. Istotne jednak, by dokument finalny był czytelny i przejrzysty – z wyraźnym rozróżnieniem części diagnostycznej, strategicznej i wdrożeniowej.)

Harmonogram realizacji

Maksymalny przewidywany czas realizacji zamówienia wynosi **11** (słownie: **jedenaste**) **miesiące** od daty zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego. Orientacyjny harmonogram głównych kamieni milowych:

- do 3 miesięcy – zakończenie etapu diagnozy (dostarczenie Raportu diagnostycznego) i przeprowadzenie pierwszej tury konsultacji (warsztaty diagnostyczne).
- do 6 miesięcy – opracowanie wizji i celów oraz wariantów działań; prezentacja propozycji celów na warsztatach strategicznych; dostarczenie Zamawiającemu projektu Planu SUMP (wersja wstępna) do weryfikacji.
- do 8 miesięcy – opracowanie Prognozy oddziaływania na środowisko; uzgodnienia międzyinstytucjonalne; rozpoczęcie konsultacji społecznych projektu Planu i prognozy (minimum 21 dni na zgłaszanie uwag).
- do 10 miesięcy – analiza uwag z konsultacji, naniesienie zmian; przygotowanie ostatecznej wersji Planu SUMP i Prognozy OOS; przedstawienie dokumentów właściwym organom (RDOŚ, Sanepid) celem uzyskania wymaganych opinii/uzgodnień.

- do 11 miesięcy – przedłożenie finalnego Planu do akceptacji Zamawiającego; wsparcie w procedurze uchwalania (zatwierdzania) Planu (m.in. prezentacja podczas posiedzenia Walnego Zebrania członków Stowarzyszenia SOF); przekazanie wszystkich wymaganych produktów.

Ostateczny harmonogram zostanie uszczegółowiony w umowie z Wykonawcą. Wykonawca powinien tak zorganizować prace, aby zapewnić możliwość iteracyjnych konsultacji z Zamawiającym na każdym kluczowym etapie, a także uwzględnić czas na wymagane procedury formalne (opiniowanie, uzgodnienia, konsultacje ustawowe).

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Sądeckiego Obszaru Funkcjonalnego będzie fundamentem zintegrowanej polityki transportowej 17 gmin, ukierunkowanej na nowoczesny, ekologiczny i inkluzyjny system mobilności. Dokument ten – opracowany w oparciu o najnowsze wytyczne Komisji Europejskiej, cele klimatyczne oraz krajowe strategie – określi konkretne działania prowadzące do poprawy transportu publicznego, warunków ruchu pieszego i rowerowego, bezpieczeństwa i jakości środowiska na terenie Sądeckizny. Jednocześnie będzie uwzględniał specyfikę lokalną i głos mieszkańców, dzięki czemu stanie się akceptowanym i efektywnym narzędziem zmian. Poprzez realizację Planu, Sądecki Obszar Funkcjonalny dołączy do grona nowatorskich regionów stawiających na zrównoważoną mobilność, wnosząc wkład w osiągnięcie europejskich i krajowych celów zrównoważonego rozwoju transportu. Przyjęcie i wdrożenie SUMP przyczyni się do podniesienia jakości życia mieszkańców, zwiększenia atrakcyjności regionu oraz poprawy stanu środowiska, zapewniając zrównoważony rozwój całego obszaru funkcjonalnego w nadchodzących latach.