

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA NA OPRACOWANIE „PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA AGLOMERACJI TARNOWSKIEJ”

I. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.

1. Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentu, pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Tarnowskiej” (dalej jako: SUMP MOF, plan mobilności, Plan), z uwzględnieniem przeprowadzenia i analizy procesu partycypacji społecznej oraz z przeprowadzeniem procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
2. Miasto Tarnów pełni rolę miejskiego węzła transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), w związku z czym opracowanie musi spełniać wymogi dotyczące węzłów miejskich sieci TEN-T określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 2024/1679 z 28.06.2024) – w szczególności Załącznik V, stanowiąc fundament dla decyzji inwestycyjnych oraz podstawę do ubiegania się o środki z funduszy Unii Europejskiej.
3. Ogólne założenia dokumentu powinny prowadzić do poprawy jakości życia mieszkańców obszaru funkcjonalnego, poprzez realizowanie kolejnych celów, pozwalających dążyć w kierunku zrównoważonego rozwoju transportu z naciskiem na rozwój i promocję ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego, a także przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w całym obszarze funkcjonalnym. Działania te powinny również przyczyniać się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska i przeciwdziałać negatywnym skutkom zmian klimatu.
4. Przedmiotowa dokumentacja o charakterze strategicznym, ma stanowić podstawę do decyzji inwestycyjnych oraz działań zarządczych, promocyjnych, edukacyjnych i informacyjnych w zakresie mobilności na całym obszarze funkcjonalnym.
5. Przedmiot zamówienia uzyskał dofinansowanie z Unii Europejskiej w ramach Priorytetu 3 Fundusze europejskie dla transportu miejskiego, Działanie 3.1 Transport miejski - ZIT, Typ projektu B. Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Programu Fundusze Europejskie dla Małopolski 2021-2027.

II. MERYTORYCZNE ZASADY REALIZACJI ZAMÓWIENIA.

1. Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Tarnowskiej będzie obejmował następujące gminy:
 - Miasto Tarnów - miasto rdzeń,
 - Ciężkowice (gmina miejsko-wiejska),
 - Dąbrowa Tarnowska (gmina miejsko-wiejska),
 - Gromnik (gmina wiejska),
 - Lisia Góra (gmina wiejska),
 - Pleśna (gmina wiejska),
 - Radłów (gmina miejsko-wiejska),
 - Ryglice (gmina miejsko-wiejska),
 - Rzepiennik Strzyżewski (gmina wiejska),

- Skrzyszów (gmina wiejska),
 - Szerzyny (gmina wiejska),
 - Tarnów (gmina wiejska),
 - Tuchów (gmina miejsko-wiejska),
 - Wierzchosławice (gmina wiejska),
 - Wietrzychowice (gmina wiejska),
 - Wojnicz (gmina miejsko-wiejska),
 - Zakliczyn (gmina miejsko-wiejska),
 - Żabno (gmina miejsko-wiejska).
2. Minimum metodyczne, które musi być rozwinięte:
- 2.1. Wszelkie wnioski mają wynikać z diagnozy wszystkich jednostek tworzących MOF oraz odnosić się do całego obszaru funkcjonalnego. Wszystkie gminy mają być traktowane jako układ połączonych ze sobą elementów funkcjonujących - jedna całość. Należy kreować rozwiązania, które wzmocnią współpracę wszystkich gmin na rzecz całego MOF.
- 2.2. Wszelkie kierunki działań zawarte w planie mobilności będą stanowić podstawę do podjęcia działań wdrożeniowych w nim zawartych. Będą one podlegać cyklicznemu monitoringowi pod kątem skuteczności realizacji celów zawartych w dokumentacji oraz stanowić podstawę do realizacji polityki zrównoważonej mobilności dla całego obszaru funkcjonalnego.
- 2.3. Do opracowania przedmiotowego dokumentu niezbędne jest uwzględnienie procesu partycypacji społecznej na poszczególnych etapach tworzenia dokumentu oraz konsultacji społecznych z kluczowymi interesariuszami z wykorzystaniem zestawu metod badawczych jakościowych i ilościowych zaproponowanych przez Wykonawcę, zapewniających reprezentatywność i wiarygodność wyników.
3. Podczas tworzenia dokumentu należy ściśle współpracować z poniższymi grupami interesariuszy, m.in.:
- a) zespołem roboczym przy realizacji dokumentu,
 - b) przedstawicielami samorządów gminnych objętych opracowaniem,
 - c) przedstawicielami samorządu województwa,
 - d) przedstawicielami samorządu powiatowego,
 - e) przedstawicielami jednostek organizacyjnych poszczególnych szczebli JST, spółek JST, w tym m.in. odpowiedzialnymi za transport, planowanie przestrzenne, edukację, bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska,
 - f) przedstawicielami zarządców infrastruktury drogowej (tj. GDDKiA, ZDW, PZD oraz gminami) oraz kolejowej (tj. PKP PLK, Koleje Małopolskie),
 - g) przedstawicielami stowarzyszeń, aktywistów, organizacji pozarządowych, klubów, lokalnych grup- przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego,
 - h) przedstawicielami mieszkańców,
 - i) przedstawicielami szkół, społeczności dzieci i rodziców,
 - j) przedstawicielami firm, pracodawców zatrudniających i innymi grupami zaangażowanymi w realizację dokumentu.
4. Podstawowym celem zamówienia jest opracowanie dokumentu, pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Tarnowskiej”. Dokument musi być zgodny z wytycznymi unijnymi, z podejściem partycypacyjnym, określający wizję wraz ze scenariuszami planu działania w kierunku zrównoważenia transportu, poprawy mobilności i jakości życia mieszkańców obejmujący cały MOF.

5. Cele strategiczne zawarte w planie mobilności powinny wpisywać się w unijną, krajową, regionalną oraz lokalną politykę zrównoważonej mobilności, polityki klimatycznej, polityki miejskiej, polityk horyzontalnych itp. z perspektywą do 2040 roku oraz uwzględniać specyfikę wszystkich samorządów objętych opracowaniem.
6. Plan powinien zoperacjonalizować cele w perspektywie do 2035 roku, przekładając je na konkretną logikę zmiany – tj. kompleksowy i optymalny zestaw kierunków działań, służących realizacji danego celu, łączących w sobie kwestie infrastrukturalne, organizacyjne oraz prawne, wskazując również orientacyjne koszty realizacji rekomendowanych działań, a także konieczne zmiany zapisów w innych dokumentach strategicznych. Logika ta powinna stanowić bazę dla późniejszych identyfikacji i wypracowania projektów inwestycyjnych, które będą mogły być finansowane z różnych źródeł zewnętrznych, m.in.: środków własnych, grantów unijnych i krajowych, pożyczek itp.
7. W ramach opracowania planu mobilności należy przedstawić system monitoringu i oceny celów oraz działań uwzględniający początkowe, pośrednie (co 5 lat) oraz docelowe wartości wskaźników w perspektywie do 2040 roku.
Plan powinien zawierać wskaźniki produktu (bezpośrednie efekty realizacji założonych celów) i rezultatu (wpływ wprowadzonych zmian na otoczenie) wraz ze wskazaniem początkowych, docelowych oraz ustalonych w perspektywie 10 lat wartości wskaźników. System monitoringu powinien być zintegrowany z wytyczonymi wcześniej celami. Zawarte wskaźniki powinny być mierzalne, sprecyzowane, realistyczne, istotne i terminowe, zgodne z metodą SMART.
8. Ze względu na obowiązek sprawozdawczy nałożony na państwo członkowskie rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2026/1554, zestaw wskaźników musi uwzględniać dodatkowo dla miasta Tarnowa wskaźniki: horyzontalny HO.3 oraz dostępności AC.1, określone w załączniku do tego rozporządzenia.
9. Plan mobilności powinien zawierać zakresy i obszary modelowe.
10. Plan mobilności musi uwzględniać aspekty projektowania uniwersalnego, uwzględniającego wszystkie grupy użytkowników, w tym osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o szczególnych potrzebach.
11. Dokument musi być przystępny w odbiorze dla mieszkańców, powinien być napisany zwięźle z podziałem na rozdziały i akapity, z syntetycznym ich podsumowaniem wraz z atrakcyjną formą wizualną (infografiki, wykresy itp.) wraz ze streszczeniem w języku niespecjalistycznym.
12. Plan mobilności winien być przygotowany z uwzględnieniem procesu analitycznego, gdzie rekomendacje poparte będą wiedzą ekspercką, z głęboką analizą danych statystycznych i dobrych praktyk. Dokument musi brać pod uwagę możliwości finansowe oraz plany strategiczne całego obszaru funkcjonalnego. Jedną z najistotniejszych kwestii jest przeprowadzenie procesu partycypacji społecznej na każdym etapie tworzenia dokumentu oraz konsultacji społecznych zarówno z interesariuszami, w tym mieszkańcami wszystkich gmin zawartych w opracowaniu. Musi zostać przeprowadzona analiza efektywności i skuteczności poszczególnych działań. Wszystkie analizy, wskaźniki muszą być poparte odpowiednio przedstawionymi i uzgodnionymi z Zamawiającym metodologiami lub poparte badaniami oraz wnioskami z opracowanego modelu ruchu (w takiej sytuacji model należy sporządzić dla całego obszaru objętego planem uwzględniając odpowiednią liczbę rejonów komunikacyjnych, punktów pomiarowych, ankiet itp., uzgodnionych i zaakceptowanych przez Zamawiającego).
13. Plan mobilności ma być spójny z dokumentami ze szczebla regionalnego i lokalnego m.in. takimi jak:

- a) Strategie rozwoju gmin z obszaru Aglomeracji Tarnowskiej,
 - b) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Powiatu Tarnowskiego,
 - c) Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego,
 - d) Plany zagospodarowania przestrzennego gmin Aglomeracji Tarnowskiej i województwa małopolskiego,
 - e) Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
 - f) Plany gospodarki niskoemisyjnej,
 - g) Programy ochrony środowiska,
 - h) Plany transportowe,
 - i) Gminne programy rewitalizacji,
 - j) oraz innymi dokumentami związanymi z mobilnością, transportem i ochroną środowiska itp.
- W przypadku wystąpienia w powyższych dokumentach niezgodności z postulowaną przez Zamawiającego polityką zrównoważonej mobilności – dokument powinien te niezgodności wymienić oraz jasno wskazywać kierunki działań i konieczne zmiany (wytyczne do zmian dokumentów).
14. Wykonawca dokona identyfikacji i przeglądu powyższych dokumentów w zakresie każdej gminy wchodzącej w skład Aglomeracji Tarnowskiej i uwzględni ich zapisy w trakcie opracowywania planu mobilności.
 15. Dokument musi być zgodny z poniższymi wytycznymi oraz brać pod uwagę praktyczne wskazówki w nich zawarte:
 - a) Opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej – trzecia edycja wytycznych europejskich, EU Urban Mobility Observatory (https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en),
 - b) Zalecenie Komisji Europejskiej (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej,
 - c) Aktualnymi Komunikatami Komisji Europejskiej w zakresie wdrażania Zrównoważonej Mobilności.
 - d) Pilotaż SUMP w ramach POLiŚ,
 - e) Europejska platforma dotycząca planów zrównoważonej mobilności,
 - f) Wskaźniki Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMI),
 - g) Narzędzia samooceny SUMP.
 16. Wykonawca będzie brał udział w przeprowadzeniu procedury oceny dokumentu przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, której efektem powinno być uzyskanie oceny „pozytywnej”. Przekazanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej do oceny przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych nastąpi w terminie do 10 dni roboczych po jego przyjęciu w drodze uchwały przez Radę Miejską w Tarnowie.

III. ORGANIZACYJNE ZASADY REALIZACJI ZAMÓWIENIA.

1. Wykonawca musi być w stałym kontakcie z Zamawiającym. Na każde wezwanie Zamawiającego (z co najmniej 5 dniowym wyprzedzeniem), w terminie i miejscu wskazanym w wezwaniu (w siedzibie Zamawiającego lub w innym miejscu na terenie obszaru funkcjonalnego), Wykonawca zobowiązany jest stawić się na spotkanie w celu omówienia bieżących spraw. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się organizowanie spotkań on-line – wyłącznie za zgodą Zamawiającego.

Ponadto Wykonawca będzie służył pomocą Zamawiającemu w procesie uchwalania Planu Zrównoważonej Mobilności przez odpowiednie organy.

2. Wykonawca winien przedstawić opracowany projekt dokumentu Radnym Rad Gmin poszczególnych członków MOF przed planowanym głosowaniem jego uchwalenia. Spotkania przeprowadzone zostaną w trybie stacjonarnym, w uzgodnieniu z Zamawiającym mogą zostać przeprowadzone w trybie on-line. Wykonawca na zakończenie przedstawi protokół ze spotkań.
3. Zamawiający zastrzega sobie prawo do zgłaszania uwag i propozycji zmian w kwestionariuszach, scenariuszach oraz kryteriach rekrutacji respondentów niezbędnych na etapie badań wymaganych w procesie przygotowania planu mobilności.
4. Wykonawca w ramach swojego wynagrodzenia jest zobowiązany do pokrycia wszelkich kosztów, związanych z opracowaniem przedmiotowego dokumentu.
5. Zamawiający zapewnia nieodpłatne przekazanie wszelkich niezbędnych danych będących w jego dyspozycji.
6. Za organizację spotkań, warsztatów, badań oraz konsultacji społecznych odpowiedzialny jest Wykonawca. Wykonanie projektu i druku plakatów, broszur i innych materiałów ustalonych z Zamawiającym i niezbędnych do realizacji powyższych spotkań oraz ich dostarczenie we wskazane miejsce odbywa się na koszt Wykonawcy. Terminy i miejsca spotkań, warsztatów, konsultacji społecznych muszą być uzgodnione z Zamawiającym na minimum 14 dni przed datą ich przeprowadzenia oraz pisemnie zaakceptowane przez Zamawiającego.
7. Jeżeli OPZ nie stanowi inaczej, terminy na zgłoszenie uwag przez Zamawiającego wynoszą 12 dni roboczych, a terminy na ich uwzględnienie przez Wykonawcę – 5 dni roboczych.
8. Na ww. spotkania, warsztaty oraz konsultacje społeczne Wykonawca umożliwi uczestnictwo online, dla osób, które nie będą mogły fizycznie uczestniczyć w spotkaniach. Szczegóły dotyczące liczby, formy oraz rodzaju spotkań zawiera Tabela 3 Minimalna metodyka badań.
9. Dokumentacja powstała w wyniku realizacji zamówienia powinna być przekazana Zamawiającemu wraz ze wszystkimi bazami danych, protokołami i raportami – dotyczy to w szczególności wszelkich baz danych i analiz przeprowadzonych na tych bazach, notatek ze spotkań, wraz z koniecznymi specyfikacjami i bazami pozwalającymi na dalsze korzystanie z tych danych przez Zamawiającego (wszystkie dane muszą być przekazane Zamawiającemu w formie plików edytowalnych).

IV. ZAKRES MERYTORYCZNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.

1. W celu określenia zakresu merytorycznego zamówienia, przeprowadzono konsultacje z członkami Stowarzyszenia Aglomeracja Tarnowska, z których wynika, że priorytetowe obszary strategiczne stanowią, m.in. transport zbiorowy, polityka parkingowa (w tym parkingi P&R, B&R, K&R oraz parkingi buforowe), transport rowerowy, ruch pieszy.
2. Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty Analityczne procesu przygotowania SUMP Aglomeracji Tarnowskiej zawiera **Tabela 1 Obszary strategiczne**, stanowiąca załącznik do niniejszego opracowania.
3. Wskazane Obszary Strategiczne stanowią główne kierunki zmian, planowane do realizacji w ramach planu mobilności, wynikające ze wstępnej analizy potrzeb dokonanej przez Zamawiającego. Powinny być one wypełnione w toku przygotowania planu mobilności odpowiednimi pakietami działań, tworzącymi optymalny, skuteczny, logiczny i merytoryczny uzasadniony zestaw działań (tzw. logikę zmian).

4. Do Obszarów Strategicznych przyporządkowano Rozważane Działania. Powinny one być kompleksowo i rzetelnie ocenione i zoptymalizowane przez Wykonawcę w toku przygotowania dokumentacji, również w sposób łączący Obszary Strategiczne.
5. Główne Produkty i Produkty Analityczne determinują w ujęciu funkcjonalnym sposób wypracowania Planu Zrównoważonej Mobilności i w kolejnych częściach dokumentu zostaną dodatkowo uszczegółowione poprzez Pytania Operacyjne i opis minimalnej metodyki.
6. Tabela nie stanowi pełnej listy celów i środków SUMP, są to jedynie obszary priorytetowe, na które w metodyce należy położyć główny nacisk. Zgodnie z Wytycznymi UE, plan mobilności powinien zawierać również inne obszary.
7. Wykonawca w toku procesu realizacji dokumentu, za akceptacją Zamawiającego, może modyfikować Obszary Strategiczne i Rozważne Działania, jeśli to wynikać będzie z przeprowadzonych analiz. Zmiany nie powinny powodować ogólnego obniżenia pracowitości przygotowania planu mobilności.
8. Oprócz elementów wskazanych w tabeli, Produktem Analitycznym dla każdego Obszaru Strategicznego ma być analiza zagranicznych i krajowych dobrych praktyk. Powinny one opierać się na porównywalnych przykładach, czyli należy poszukiwać obszarów o podobnej strukturze, problemach i liczbie ludności.
9. Pytania Operacyjne planu mobilności stanowią uszczegółowienie Głównych Produktów, lecz nie są ich zawężeniem. Wykonawca jest zobowiązany do udzielenia wyczerpujących odpowiedzi na Pytania Operacyjne, niemniej jednak wykonanie Głównych Produktów planu mobilności nie ogranicza się do odpowiedzi na Pytanie Operacyjne.

V. PROCES, RAPORTY I HARMONOGRAM ICH DOSTARCZANIA.

1. Proces realizacji zamówienia należy oprzeć o cykl 12 kroków planowania zrównoważonej mobilności miejskiej zgodnie z dokumentem pn. „Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej” (wydanie trzecie), przy czym niektóre czynności powinny być wykonywane wielokrotnie - rozpoczęte w jednym kroku, ale kontynuowane i pogłębiane w kolejnym. Opracowany SUMP MOF ma dokumentować proces prac nad jego przygotowaniem, zgodnie z krokami 1-9 planowania zrównoważonej mobilności miejskiej oraz zawierać zaplanowany proces dla kroków 10-12.
2. Termin realizacji zamówienia wyznacza się do **26.11.2027 r.**, przy czym termin ten obejmuje również przygotowanie SUMP do procedury przyjęcia przez Radę Miejską w Tarnowie oraz udział Wykonawcy w sesji Rady Miejskiej, na której SUMP będzie rozpatrywany, z zastrzeżeniem, że sesja ta zostanie zwołana w terminie umożliwiającym jej przeprowadzenie do dnia 26 listopada 2027 r.
3. Zamówienie podzielone jest na etapy:
 - 3.1. **Raport Metodyczny** – powinien zostać przedstawiony Zamawiającemu w terminie **14 dni** od daty podpisania umowy. Powyższy raport powinien zawierać:
 - a) szczegółowy opis procesu przygotowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej,
 - b) szczegółowy harmonogram działań na poszczególnych etapach projektu, wskazanie ich produktów oraz osób odpowiedzialnych po stronie Wykonawcy,
 - c) przetestowane pilotażowo kwestionariusze i scenariusze spotkań partycypacyjnych, konsultacyjnych oraz kryteria rekrutacji respondentów,
 - d) identyfikację konkretnych interesariuszy (osób i instytucji) wraz z opisem ich planowanego udziału w procesie przygotowania planu mobilności.



W uzasadnionych przypadkach, zwłaszcza jeśli kwestionariusze lub scenariusze ulegają modyfikacji lub wypracowaniu w toku projektu – Wykonawca może uwzględnić w procesie badawczym późniejsze uzgodnienie narzędzi badawczych przez Zamawiającego.

Po akceptacji Raportu Metodycznego przez Zamawiającego, ma on charakter wiążący dla Wykonawcy. Ewentualne odstępstwa od powyższego Raportu wymagają zgody Zamawiającego. Raport metodyczny nie może jednak naruszać postanowień niniejszego Opisu Przedmiotu Zamówienia oraz złożonej oferty.

3.2. Raport Diagnostyczny - Strategiczny – powinien zostać przedstawiony Zamawiającemu w terminie do **5 miesięcy** od daty podpisania umowy.

Zakres tematyczny raportu będzie zawierał co najmniej:

- a) opis, metodykę i podsumowanie z przeprowadzonych badań, dotyczących m.in. zachowań komunikacyjnych mieszkańców Aglomeracji Tarnowskiej,
- b) analizę aktualnego stanu i sytuacji mobilnościowej na obszarze MOF wraz z inwentaryzacją obszarów problemowych, obejmującą co najmniej:
 - transport publiczny (komunikację miejską i podmiejską), w tym analizę połączeń pomiędzy miastem rdzeniem a gminami Aglomeracji Tarnowskiej oraz połączeń wewnątrzgminnych, ocenę potrzeb w zakresie nowych linii, zmian tras i częstotliwości kursów, integracji taryfowej, rozkładowej i informacji pasażerskiej, identyfikację „białych plam” (w tym bez lub z minimalną obsługą połączeń w weekendy i dni robocze), lokalizacji i funkcjonowania węzłów przesiadkowych, integrację transportu autobusowego z koleją oraz możliwości rozwoju kolei aglomeracyjnej,
 - ruch samochodowy i parkowanie, w tym identyfikację miejsc największych przeciążeń ruchu, analizę dojazdów do miasta z gmin Aglomeracji Tarnowskiej, ocenę zapotrzebowania na parkingi typu „Parkuj i Jedź” (P+R) oraz wskazanie działań w zakresie uspokojenia ruchu,
 - ruch pieszy i rowerowy, w tym identyfikację brakujących połączeń pieszych i rowerowych, ocenę ciągłości i spójności sieci tras rowerowych oraz analizę bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów,
 - bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym analizę zdarzeń drogowych, identyfikację miejsc koncentracji wypadków i kolizji oraz ocenę działań służących poprawie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu,
 - dostępność komunikacyjną miejsc pracy, edukacji, usług publicznych i podstawowych usług społecznych, w tym dostępność dla osób o ograniczonej mobilności oraz osób z niepełnosprawnościami, obejmującą obowiązkową inwentaryzację wszystkich stacji kolejowych zlokalizowanych na obszarze geograficznym MOF pod kątem ich dostępności technicznej i informacyjnej,
 - analizę barier i motywatorów wpływających na zachowania komunikacyjne głównych grup interesariuszy, opracowaną na podstawie procesu partycypacyjnego, obejmującego w szczególności mieszkańców, seniorów, osoby z niepełnosprawnościami, uczniów i studentów, przedsiębiorców, organizacje społeczne oraz innych interesariuszy właściwych dla obszaru objętego opracowaniem,



- infrastrukturę strategiczną obszaru objętego opracowaniem, w tym analizę powiązań sieci transportowej Aglomeracji Tarnowskiej z transeuropejską siecią transportową (TEN-T) w rozumieniu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, a także analizę uwarunkowań wynikających z funkcjonowania na obszarze MOF Drogowego Odcinka Lotniskowego (DOL), w zakresie niezbędnym do prawidłowego planowania inwestycji drogowych i organizacji ruchu, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z przepisów o ochronie informacji niejawnych,
- c) inwentaryzację dokumentów strategicznych gminnych, regionalnych, krajowych oraz europejskich, analizę barier i motywatorów działania głównych interesariuszy,
- d) analizę SWOT i podsumowanie analizy SWOT wraz z uwzględnieniem wszystkich Obszarów Strategicznych i Rozważanych Działań, które w razie potrzeby powinny zostać uzupełnione, zmodyfikowane, czy też doprecyzowane, o ile będzie wynikać to z przeprowadzonych analiz,
- e) wstępne rekomendacje kierunkowe wynikające ze zdiagnozowanych obszarów problemowych, przygotowane również w kontekście założeń i kierunków wynikających z procedowanego projektu ustawy o zrównoważonym rozwoju miast, w tym przewidzianych w niej form współpracy jednostek samorządu terytorialnego, uwzględniające m.in. modernizację i dostosowanie infrastruktury przystankowej, integrację komunikacji gminnej, budowę ciągów pieszo-rowerowych, rozwój elektromobilności, wdrażanie cyfrowych systemów informacji pasażerskiej oraz poprawę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Z uwagi na planowany termin wejścia w życie ww. ustawy przypadający w okresie realizacji zamówienia, Wykonawca musi monitorować na bieżąco stan prac legislacyjnych i uwzględnić jej wymogi.
- f) faktyczny stan realizacji wcześniejszych dokumentów dotyczących zrównoważonej mobilności wskazując działania, które nie zostały wdrożone oraz efekty, które przez to nie zostały osiągnięte wraz z wyjaśnieniem przyczyn takiego stanu rzeczy lub sposób badania tych przyczyn,
- g) Wykonawca przekaze wszelkie dane źródłowe, które zostały uzyskane w procesie badawczym w formie plików edytowalnych,
- h) w Raporcie należy wyodrębnić część z przeprowadzonych badań ankietowych,
- i) wyniki z badań ankietowych należy przedstawić w formie edytowalnej bazy danych – należy wykonać raport zbiorczy z kompletnymi wynikami badań wraz z informacją na temat zastosowanych technik i metod badawczych. Wyniki badań muszą być przedstawione w formie tabel, wykresów oraz map z wnioskami.
Raport ma być wykonany w wersji elektronicznej (w formacie .docx oraz .pdf),
- j) raport zbiorczy musi posiadać wnioski i rekomendacje w odniesieniu do wyników przeprowadzonych badań ankietowych,
- k) raport musi być uzgodniony i zatwierdzony przez Zamawiającego.

Zamawiający zastrzega sobie **12 dni roboczych** (od momentu przedstawienia projektu diagnozy Raportu przekazanego Zamawiającemu w formie elektronicznej wersji edytowalnej) na przesłanie ewentualnych uwag. Wykonawca natomiast na dokonanie ewentualnych poprawek ma **5 dni roboczych** od momentu otrzymania uwag od Zamawiającego.

W ramach **diagnozy** Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia ilościowych badań społecznych, w których zobowiązany jest m.in. do:

Projekt nr FEMP.03.01-IZ.00-0182/25 współfinansowany przez Unię Europejską
w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Małopolski na lata 2021-2027

- przygotowania ankiet wraz z informacją o celu badania oraz postami promocyjnymi i udostępnienia ich co najmniej na portalach społecznościowych i stronach internetowych gmin w Obszarze Funkcjonalnym wskazanych przez Zamawiającego,
- przeprowadzania badań ankietowych na próbie losowej minimum 3000 osób, zgodnie z podziałem zawartym w Tabeli 2. Ostateczna wielkość próby oraz jej struktura zostaną uzasadnione metodologicznie przez Wykonawcę i zatwierdzone przez Zamawiającego,
- zestawienie wyników i sporządzenie raportu zawierającego analizę wyników badania wraz z ich prezentacją w formie tablic, wykresów, map z komentarzami.

Ostateczna forma ankiet winna być ustalona nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem badania. Ankieta powinna zawierać co najmniej pytania o cele podróży, motywacje podróży oraz sposoby podróżowania wewnątrz miasta/gminy jak i na zewnątrz w granicach Aglomeracji Tarnowskiej. Pytania w ankiecie muszą uwzględniać wszystkie formy przemieszczania się oraz grupy interesariuszy (m.in. młodzież, dorośli, seniorzy).

Tabela 2. Wielkość próby badawczej populacji Aglomeracji Tarnowskiej

Jednostka Samorządu Terytorialnego	Minimalna liczba ankiet
Miasto Tarnów	950
Gmina Tarnów	250
Gmina Dąbrowa Tarnowska	190
Gmina Żabno	170
Gmina Tuchów	160
Gmina Lisia Góra	150
Gmina Skrzyszów	130
Gmina Wojnicz	120
Gmina Zakliczyn	120
Gmina Pleśna	110
Gmina Ryglice	110
Gmina Ciężkowice	100
Gmina Wierzchosławice	100
Gmina Radłów	90

Gmina Gromnik	80
Gmina Szerzyny	80
Gmina Rzepiennik Strzyżewski	60
Gmina Wietrzychowice	30
łącznie	3000

Struktura próby losowej musi odpowiadać strukturze zbiorowości generalnej. Zmiennymi, względem których zakłada się reprezentatywność próby są płeć i struktura wiekowa w każdej z gmin objętych badaniem.

3.3. Raporty Pośrednie – winny być przedstawione Zamawiającemu przez Wykonawcę. Powinny zawierać zwięzłe podsumowanie prac wykonanych w danym okresie oraz uszczegółowienie metodyki na kolejny okres. Raporty Pośrednie powinny być przekazane Zamawiającemu niezwłocznie po zakończeniu następujących działań:

- analiza SWOT,
- analiza głównych problemów i możliwości,
- budowa i wspólna ocena scenariuszy,
- wypracowanie wizji i ogólnej strategii wspólnie z interesariuszami,
- wypracowanie logiki zmian wspólnie z interesariuszami.

Raporty Pośrednie podlegają pisemnemu zatwierdzeniu przez Zamawiającego lub zgłoszeniu uwag przez Zamawiającego w ciągu 5 dni roboczych od dnia otrzymania raportu. Wykonawca w ciągu 5 dni roboczych ma obowiązek nanieść zgłoszone uwagi i przekazać do Zamawiającego poprawiony raport. Wykonawca w Raporcie pośrednim może zaproponować wprowadzenie zmian w dalszej metodyce. W takim przypadku Zamawiający na podstawie Raportu Pośredniego ma możliwość wnoszenia uwag do Raportu (do 12 dni roboczych od jego otrzymania), które następnie powinny zostać uwzględnione.

3.4. Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności:

- projekt Planu Zrównoważonej Mobilności jest głównym produktem zamówienia i powinien obejmować głównie części postulatywne. Wyciąg z diagnozy nie powinien zawierać więcej niż 25% objętości planu mobilności i obejmować kluczowe wnioski, które będą determinować późniejsze działania,
- projekt Planu Zrównoważonej Mobilności na początku powinien zawierać krótki przewodnik po dokumencie, dalej maksymalnie 4-stronnicową syntezę, wskazującą na główne jego działania wraz z uzasadnieniem i korzyściami dla mieszkańców,
- w załącznikach projekt powinien zawierać pełną dokumentację dokonanych analiz i badań, w tym w oparciu o Raporty Pośrednie, w układzie zgodnym z cyklem SUMP.
- w załącznikach projekt powinien zawierać streszczenie z podziałem na obszary problemowe wraz z wytycznymi dla poszczególnych dokumentów problemowych, strategicznych

i planistycznych sporządzonych w ramach działalności dla poszczególnych gmin wchodzących w skład obszaru.

3.5. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (OOŚ):

- a) do obowiązków Wykonawcy należy przygotowanie dokumentów, analiz i materiałów niezbędnych do przeprowadzenia procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko projektu Planu mobilności wraz z załącznikiem, w tym przygotowanie projektu wniosku o wydanie opinii lub odstąpienie w trybie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2026 r. poz. 670 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą OOŚ. Konsultacje społeczne prowadzone w ramach procedury OOŚ mają charakter odrębny od konsultacji prowadzonych w procesie partycypacyjnym SUMP i realizowane są zgodnie z przepisami ustawy OOŚ.
- b) Wykonawca w ramach przeprowadzenia procedury wykona co najmniej następujące czynności:
 - przygotowuje projekty ogłoszeń, obwieszczeń, zestawień oraz innych niezbędnych dokumentów zgodnych z aktualnymi przepisami prawa,
 - przygotowuje projekt wniosku o uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej,
 - przeprowadzi analizę poszczególnych zależności w procesie sporządzania planu mobilności, czego wynikiem będzie wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko jako opracowania podsumowującego przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności,
 - sporządzi Prognozę Oddziaływania na środowisko będącą podsumowaniem przeprowadzonych analiz,
 - przygotowuje projekt pism niezbędnych do uzyskania opinii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz Państwowej Inspekcji Sanitarnej dla projektu planu mobilności,
 - przygotowuje i obsługuje merytorycznie konsultacje społeczne w związku z zakończeniem prac nad planem mobilności w ramach procedury Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (nie wynikających z metodyki SUMP w ramach konsultacji społecznych),
 - przygotowuje tabelaryczne zestawienie wraz z propozycją rozstrzygnięcia do złożonych wniosków i uwag w ramach konsultacji społecznych procedury środowiskowej,
 - wszelkie informacje zebrane podczas postępowania w sprawie Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko muszą być uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu,
 - przygotowuje projekt podsumowania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko i informacji, o których mowa w art. 55 ustawy OOŚ,
 - w przypadku znacznej ilości uwag w III fazie konsultacji społecznych, które będą miały znaczący wpływ na treści dokumentu, Wykonawca w ramach prowadzonej procedury i wynagrodzenia, przygotowuje dokumenty i materiały niezbędne do ponownienia

procedury. Jednocześnie Zamawiający wydłuży proporcjonalnie termin realizacji dokumentu wynikający z ponowienia procedury,

- powyższe jest wymagane, jednak w przypadku uzyskania udokumentowanej zgody na odstąpienie od przeprowadzania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla projektu planu mobilności wraz załącznikiem, Wykonawca odstępuje od czynności wynikających z ustawy OOŚ.

VI. METODYKA WYKONANIA GŁÓWNYCH PRODUKTÓW.

1. Przeprowadzając wszelkiego rodzaju badania i analizy Wykonawca zobowiązany jest:
 - a) nie przeprowadzać badań w okresach nietypowych (wakacje, długie weekendy, święta itp.), jeśli nie jest to uzasadnione specyfiką danego badania,
 - b) przekazać Zamawiającemu dokumentację badań ilościowych w formie plików formatu .xlsx i csv,
 - c) w przypadku realizacji badań, inwentaryzacji kluczowych ustaleń dokumentów planistycznych i strategicznych, inwentaryzacji w terenie i analiz przestrzennych sporządzić je w GIS (min. format .shp),
 - d) przekazać Zamawiającemu dokumentację z badań jakościowych grupowych, wywiadów IDI i konsultacji społecznych – w formie notatek, które zawierają kluczowe myśli (min. pół strony tekstu kluczowych wniosków na wywiad, min. strony na sesję konsultacji),
 - e) prowadzić wszelkiego rodzaju badania IDI, grup fokusowych, Service Design oraz konsultacje społeczne przez osoby posiadające doświadczenie w realizacji badań społecznych lub partycypacyjnych, przy czym Zamawiający nie określa szczegółowych wymagań personalnych w tym zakresie.
2. W ramach badań jakościowych i konsultacji społecznych, koniecznością jest uwzględnienie wszystkich, wskazanych interesariuszy.
3. Wykonawca może zaproponować, po akceptacji przez Zamawiającego inny podział grup badań jakościowych, sposób rekrutacji respondentów itp.
4. Do poniższych badań muszą zostać zaangażowani członkowie Zespołu ds. opracowania SUMP dla Aglomeracji Tarnowskiej, których wykaz wraz z kontaktami zostanie udostępniony Wykonawcy przez Zamawiającego.
5. Minimalną metodykę badań zawiera Tabela 3.

Tabela 3. Minimalna metodyka badań

Analiza danych zastanych	Analiza istniejących oraz sporządzonych dokumentów strategicznych, planistycznych i problemowych dotyczących obszaru funkcjonalnego, w tym analiza dotycząca ruchu samochodowego i jego oddziaływania na cały obszar poprzez dostępne dane.
Badania jakościowe	Cykl grup fokusowych lub warsztatów Service Design (każda grupa o liczebności 6-8 osób, łącznie 6 grup) – 3 grupy z mieszkańcami (preferowane osoby posiadające doświadczenie w korzystaniu z różnych środków transportu – kryteria rekrutacji do uzgodnienia – przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno – Strategicznego), 1 grupa z przedstawicielami organizacji pozarządowych (3-4



	osoby) i z mieszkańcami (3-4 osoby), 2 grupy z przedstawicielami administracji (3-4 osoby) i mieszkańcami (3 do 4 osoby). Wywiady IDI z min. 10 kluczowymi interesariuszami. W przypadku nieobecności kluczowych interesariuszy na spotkaniach lub warsztatach – Wykonawca powinien wykonać z każdym z nich przynajmniej jeden wywiad.
Konsultacje społeczne	Trzy fazy konsultacji społecznych: I. Warsztat diagnostyczny (przed przedstawieniem Raportu Diagnostyczno – Strategicznego), II. Warsztat nad rozwiązaniami, III. Prezentacja planu i dyskusja. W I i II fazie konsultacji Wykonawca zorganizuje (w każdej z nich) od 10-18 odrębnych spotkań umożliwiających udział mieszkańców i interesariuszy z różnych części MOF. Każde spotkanie trwające min. 2 godziny dla minimum 18 osób, w tym 4 przedstawicieli interesariuszy instytucjonalnych, obejmujące co najmniej 1 godzinę pracy w podgrupach (maksymalnie po 6 osób), każda z odrębnym moderatorem. Ostateczna liczba spotkań w ramach każdej z faz konsultacji oraz ich lokalizacja zostaną ustalone na etapie przygotowania danej fazy konsultacji, w uzgodnieniu z Zamawiającym. Warsztaty winny być prowadzone z wykorzystaniem odpowiednich technik prowadzenia dyskusji, analogicznych do badań jakościowych, podlegających wcześniejszemu uzgodnieniu z Zamawiającym. Wykonawca musi przeprowadzić kampanię informacyjną, przyjąć zgłoszenia uczestników. W przypadku jej dużej liczby – dokonania rekrutacji uczestników w sposób uzgodniony z Zamawiającym – losowy, z uwzględnieniem określonych kwot i gwarantowanych miejsc dla kluczowych organizacji. W III fazie konsultacji społecznych kompletny projekt planu podlegać będzie konsultacjom społecznym (po wcześniejszym zatwierdzeniu przez Zamawiającego), których celem będzie zaprezentowanie dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, aby wszyscy interesariusze mogli wyrazić swoje opinie w oparciu o wiedzę, jak SUMP będzie wpływać na otoczenie. Podczas Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko konsultacje społeczne przybierają formę sformalizowaną w trybie przewidzianym w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku

	i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dn. 3 października 2008 z późn. zmianami.
Badania ilościowe	Badanie polegające na wypełnianiu ankiet online przygotowanych przez Wykonawcę na próbie co najmniej 3000 osób (podział kwotowy zgodnie z tabelą 2), na etapie przygotowania raportu Diagnostyczno – Strategicznego. Próba powinna mieć charakter kwotowy, tj. udział w próbie osób różnej płci, wieku i aktywności zawodowej powinien być zgodny ze strukturą populacji. Rozbieżności w tym zakresie powinny być korygowane przy użyciu wag, przynajmniej z uwzględnieniem wieku, aktywności zawodowej respondentów i typowo używanego środka komunikacji, jeśli są dostępne dane dla populacji. Badania ilościowe w zakresie mobilności dotyczą badania motywatorów i zachowań komunikacyjnych.
Analizy środowiskowe (OOŚ)	Wykonanie analizy oddziaływania na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 03.10.2008 r. z późn. zm. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, przeprowadzenie stosownych konsultacji społecznych oraz uzyskanie uzgodnień odpowiednich organów oraz przygotowanie pisemnego podsumowania i informacji, o których mowa w art. 55 Ustawy.
Analizy GIS (geoprzestrzenne)	Wykonanie analiz obejmujących minimalną inwentaryzację w zakresie: – generatorów ruchu na terenie objętym planem mobilności. Do generatorów ruchu zalicza się m.in. szkoły, urzędy, osiedla, przedsiębiorstwa, strefy aktywności gospodarczej, sklepy wielko powierzchniowe wraz z kompleksami handlowymi, targowiska itp., – przystanków i stacji kolejowych oraz węzłów przesiadkowych na terenie objętym planem mobilności, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami, – dróg dla rowerów wraz z pozostałą infrastrukturą rowerową na terenie objętym planem mobilności wraz z proponowanymi rozwiązaniami, – 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 mobilności, wraz z planowanymi w SUMP oraz dokumentach strategicznych lokalizacjami perspektywicznymi i zmianami,

	– pozostałych dotychczasowych i planowanych w dokumentach strategicznych inwestycji związanych z mobilnością na terenie Aglomeracji Tarnowskiej, – powiązań dotychczasowych i planowanych inwestycji mobilnościowych z zagospodarowaniem przestrzennym terenów leżących w obszarze oddziaływania przedmiotowych inwestycji lub zamierzeń, – analiza zagospodarowania przestrzennego w zakresie możliwości zainwestowania (chłonności) istniejących niezagospodarowanych terenów (lub możliwych do zagospodarowania) na terenach uzbrojonych, – elementów infrastruktury strategicznej na terenie objętym planem mobilności, w tym przebiegu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz obszaru oddziaływania Drogowego Odcinka Lotniskowego (DOL) na organizację ruchu drogowego, na podstawie danych jawnych oraz informacji uzyskanych od właściwych zarządców infrastruktury.
Analizy prawne	Analizy prawne na potrzeby określenia prawnych możliwości współpracy między samorządowej w zakresie budowy struktur zarządzania zrównoważoną mobilnością miejską.
Analizy statystyczne	Analizy nakładów samorządowych na badane obszary, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego oraz dowozu dzieci do szkoły.

VII. DZIAŁANIA INFORMACYJNO – EDUKACYJNE.

1. W ramach realizacji zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do zaplanowania i przeprowadzenia działań informacyjno-edukacyjnych mających na celu upowszechnienie wiedzy na temat SUMP MOF oraz zwiększenie zaangażowania interesariuszy i mieszkańców Aglomeracji Tarnowskiej w proces jego opracowania.
2. Działania informacyjno-edukacyjne powinny być adekwatne do celów zamówienia, skali projektu oraz grup docelowych, a ich szczegółowy zakres i forma zostaną zaproponowane przez Wykonawcę w ramach autorskiej koncepcji realizacji zamówienia.
3. Wykonawca zaprojektuje i uzgodni z Zamawiającym identyfikację wizualną (logo) oraz szatę graficzną dla dokumentów, która będzie stanowić identyfikację wizualną całego procesu obejmującego w pierwszej kolejności sporządzenie planu mobilności, a na dalszym etapie jego wdrożenie (logo należy przekazać w formie pliku *.tiff o rozdzielczości 1200 dpi oraz w formie wektorowej).
4. Wykonawca na bieżąco będzie przygotowywał projekty treści informacji o przebiegu prac nad dokumentem, organizowanych spotkaniach oraz wynikach przeprowadzonych badań. Informacje będą udostępniane przez Zamawiającego oraz poszczególne gminy wchodzące w skład Aglomeracji Tarnowskiej, za pośrednictwem środków masowego przekazu będących w ich dyspozycji, w tym w szczególności: stron internetowych i profili w portalach społecznościowych Zamawiającego oraz gmin wchodzących w skład Aglomeracji Tarnowskiej.

5. Wykonawca opublikuje, na własny koszt, informacje o konsultacjach społecznych (ogłoszenia w lokalnej prasie oraz na lokalnych portalach internetowych), wraz z informacją o możliwości składania uwag, każdorazowo przed rozpoczęciem każdego z etapów konsultacji społecznych. Wykonawca zobowiązany jest do bieżących kontaktów z mediami w zakresie przedmiotu zamówienia, w tym do dyspozycyjności w udzielaniu wywiadów medialnych na wezwanie Zamawiającego.
6. Wykonawca opracuje i przygotuje materiały przeznaczone na portale społecznościowe oraz strony internetowe Zamawiającego i gmin wchodzących w skład Aglomeracji Tarnowskiej (materiały zostaną umieszczone przez Zamawiającego), pozwalających zapoznać się z ideą i założeniami planu mobilności Aglomeracji Tarnowskiej dla danego obszaru, zgłaszanie się do udziału w konsultacjach Produktów planu mobilności oraz zapoznanie się z Raportem Diagnostyczno-Strategicznym i Projektem Planu Zrównoważonej Mobilności dla Aglomeracji Tarnowskiej.
7. Minimalny zakres działań informacyjno-edukacyjnych dla każdej fazy konsultacji społecznych obejmuje:
 - a) przygotowanie, wydruk oraz dostarczenie przez Wykonawcę materiałów informacyjnych dotyczących realizacji zamówienia w miejsce wskazane przez Zamawiającego:
 - ulotek formatu A4, dwustronnie drukowanych, składanych na trzy do formatu DL/C, na papierze min. 250 gr/m², kredowanym, błyszczącym, kolorystyka 4+4 CMYK – w liczbie 5600 szt.;
 - plakatu - format A2, jednostronnie drukowanych na papierze min. 135 gr/m², kredowanym, błyszczącym, kolorystyka 4+0 CMYK – w liczbie 310 szt. dla każdej z faz konsultacji;
 - plakatu - format A3, jednostronnie drukowanych na papierze min. 135 gr/m², kredowanym, błyszczącym, kolorystyka 4+0 CMYK – w liczbie min 550 szt. dla każdej z faz konsultacji;
 - plakatu (City Light) w formacie 650x1450 mm – w liczbie 2 szt. dla każdej z faz konsultacji;
 - plakatu (City Light) w formacie 1150x1750 mm – dostosowanego do umieszczenia w gablotach wiat przystankowych – w liczbie 225 szt. dla każdej z faz konsultacji.
 - b) wsparcie komunikacyjne procesu konsultacji społecznych,
 - c) działania informacyjne związane z prezentacją projektu Planu oraz jego wersji końcowej.
8. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu harmonogram oraz opis planowanych działań informacyjno-edukacyjnych do akceptacji, przed ich realizacją.
9. Wprowadzenie działań wykraczających poza zakres zaakceptowanej koncepcji działań informacyjno-edukacyjnych wymaga odrębnego uzgodnienia stron, w tym uzgodnienia wpływu takich zmian na harmonogram oraz wynagrodzenie Wykonawcy.
10. Wykonawca odpowiada za zgodność realizowanych działań informacyjno-edukacyjnych z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności w zakresie ochrony danych osobowych oraz praw autorskich.

Każdorazowo po przedstawieniu dokumentów, Zamawiający ma **12 dni roboczych** na zgłoszenie do nich uwag lub odbiór bez zastrzeżeń. Wszelkie uwagi Wykonawca powinien wprowadzić w ciągu **5 dni roboczych** od przedstawienia uwag przez Zamawiającego. Przy czym 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.

VIII. Wykaz załączników do OPZ



Fundusze Europejskie
dla Małopolski



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



MAŁOPOLSKA

1. Tabela 1 Obszary strategiczne.



Tabela nr 1 - Obszary Strategiczne, Rozważane Działania, Główne Produkty Analityczne procesu przygotowania SUMP Aglomeracji Tarnowskiej

Obszary strategiczne	Rozważne działania	Główne Produkty	Produkty Analityczne	Pytania Operacyjne
Współpraca członków obszaru funkcjonalnego w zakresie mobilności. Budowa struktur zarządzania mobilnością i relacjami z mieszkańcami.	Współpraca członków Aglomeracji Tarnowskiej w zakresie wprowadzania oraz planowania działań dotyczących zrównoważonej mobilności: – określenie formy prawnej i finansowej, – opracowanie rozwiązań i sposobu ich wprowadzania, – koordynacji współpracy w zakresie pozyskiwania funduszy, – koordynacji komunikacji, – dzielenia się wiedzą i doświadczeniami, – opracowania usług, rozwiązań ponadgminnych zmniejszających popyt na transport. Budowa świadomości wpływu różnych środków transportu na środowisko oraz korzyści z inwestycji w zrównoważoną mobilność. Koordynacja zarządzania poszczególnymi elementami systemu mobilności w ujęciu funkcjonalnym i przestrzennym	Wskazanie podmiotów i struktur organizacyjnych odpowiedzialnych za koordynację i zintegrowane zarządzanie zadaniami związanymi ze zrównoważoną mobilnością oraz sposobu organizacji i działalności pozostałych struktur zaangażowanych we wdrażanie zrównoważonej mobilności. Zaprojektowanie i przekonanie interesariuszy do stworzenia systemu koordynacji planowania przestrzennego.	Analiza prawna i finansowa związana z zarządzaniem elementami zrównoważonej mobilności w strukturach władz publicznych na terenie Aglomeracji Tarnowskiej. Analiza możliwości prawnych, politycznych oraz finansowych lepszej współpracy, wraz ze wsparciem fasilitacyjnym i eksperckim procesu dialogu między członkami Aglomeracji Tarnowskiej.	Jak powinien wyglądać system zarządzania zrównoważoną mobilnością w Aglomeracji Tarnowskiej? Jakie podmioty powinny wchodzić w struktury zarządzania mobilnością miejską w obszarze analizy? W jaki sposób do realizacji działań angażowani powinni być eksperci? W jaki sposób grupa robocza powinna komunikować się z mieszkańcami obszaru funkcjonalnego?



	na obszarze Aglomeracji Tarnowskiej. Budowa struktur zarządzania mobilnością miejską i relacji z mieszkańcami. Realizacja wspólnych inwestycji liniowych i transportowych w partnerstwie kilku gmin, w szczególności w zakresie wspólnych tras rowerowych, połączeń autobusowych, węzłów przesiadkowych oraz systemów informacji pasażerskiej.			
Komunikacja zbiorowa dla miejskiego obszaru funkcjonalnego.	Stworzenie jednolitego organizatora transportu dla całego obszaru funkcjonalnego. Stworzenie wspólnego biletu dla wszystkich przewoźników działających w miejskim obszarze funkcjonalnym. Optymalizacja sieci transportowej. Zwiększenie liczby przystanków. Przeanalizowanie istniejących przebiegów tras. Zwiększenie liczby połączeń. Likwidacja barier architektonicznych na peronach i przystankach transportu zbiorowego, przystosowanie ich	Powołanie jednego organizatora transportu zbiorowego w Aglomeracji Tarnowskiej oraz ujednolicenie kwestii taryfowo – biletowych. Opracowanie założeń, propozycja organizacji oraz kierunków rozwoju połączeń autobusowych dla całego przyszłego systemu transportu zbiorowego wraz ze wskazaniem niezbędnych zmian infrastrukturalnych.	Analiza możliwości powołania jednego organizatora transportu zbiorowego w Aglomeracji Tarnowskiej. Analiza obecnej dostępności do transportu zbiorowego wraz z identyfikacją miejsc z deficytem dostępności. Analiza terenów oraz generatorów potoków pasażerskich niekorzystnie skomunikowanych pod względem czasu przejazdu lub braku oferty przewozowej w granicach Aglomeracji Tarnowskiej.	Kto i na jakich zasadach mógłby pełnić rolę organizatora transportu w Aglomeracji Tarnowskiej? Jaki powinien być zakres komunikacji miejskiej, a jaki międzygminnej? Jak powinna wyglądać docelowa sieć transportu zbiorowego na terenie Aglomeracji Tarnowskiej będąca alternatywą dla transportu indywidualnego? Gdzie obecnie na terenie Aglomeracji Tarnowskiej występują „białe plamy” w komunikacji zbiorowej, w



	dla osób z niepełnosprawnościami oraz dla podróżnych ze szczególnymi potrzebami. Analiza zmiany organizacji transportu, więcej mniejszego taboru dowożącego do większej miejscowości w ramach grupy miejscowości/wsi i dalej podróż większym taborom do miasta rdzenia. Eliminacja tzw. „białych plam” na mapie transportu publicznego w mieście Tarnowie i wszystkich miejscowościach gmin Aglomeracji Tarnowskiej.		Analiza Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gminy Miasta Tarnowa pod kątem jego aktualizacji. Inwentaryzacja i badanie stanu obecnego oraz przyszłych potrzeb w zakresie dojazdów ze szczególnym uwzględnieniem szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz większych zakładów pracy.	tym bez lub z minimalną obsługą w weekendy, dni robocze w trakcie wakacji lub w godzinach kursowania uniemożliwiających dojazd do pracy do najbliższych ośrodków w typowych godzinach pracy? W jaki sposób realizować przystanki autobusowe, by były dostępne, bezpieczne i czytelnie zorganizowane dla wszystkich użytkowników? Czy zamiast powołania jednego organizatora transportu zasadne byłoby dopuszczenie modelu wielowariantowego w organizacji transportu, który nie obciąża wszystkich gmin do wejścia w struktury jednego organizatora?
Utworzenie spójnej sieci dróg dla rowerów.	Rozwój infrastruktury rowerowej, tworzenie głównych dróg rowerowych (tzw. szkieletu) wraz z dopełnieniem ich siecią dróg rowerowych, stawiając na wysoki standard, atrakcyjność, funkcjonalność i intuicyjność. Zlokalizowanie punktowej infrastruktury rowerowej (np. miejsca odpoczynku, wiaty, parkingi/stojaki, stacje naprawcze itp.).	Wskazanie lokalizacji głównych dróg rowerowych (tzw. szkieletu) dla całego obszaru funkcjonalnego obejmującego zintegrowany system dla mieszkańców i turystów. Wskazanie lokalizacji rozwoju spójnej sieci dróg rowerowych uwzględniającej główne drogi rowerowe (tzw. szkielet), z naciskiem na połączenia pomiędzy ważniejszymi lokalizacjami celów (np.	Analiza istniejącej oraz planowanej (dokumentacja już wykonana, w trakcie realizacji lub planowana w najbliższym czasie) infrastruktury rowerowej na terenie Aglomeracji Tarnowskiej. Analiza przebiegu głównych tras oraz spójnej sieci dróg rowerowych na terenie Aglomeracji Tarnowskiej.	Jak skoordynować działania gmin w zakresie budowy dróg rowerowych, tak by stanowiły spójną sieć rowerową? Gdzie zlokalizować infrastrukturę rowerową z naciskiem na turystykę (atrakcje turystyczne, zabytki, punkty widokowe, miejsca rekreacji)? Jakie podjąć działania, by skutecznie promować oraz



	Zaplanowanie połączenia ścieżek Velo Dunajec i Velo Metropolis z lokalną siecią tras rowerowych oraz z sąsiednimi gminami i atrakcjami lokalnymi, w miarę możliwości w nowym śladzie, a nie po istniejących drogach gminnych, ze względu na bezpieczeństwo rowerzystów.	ważniejszymi ośrodkami w danej oraz sąsiedniej gminie).	Analiza dobrych praktyk w zakresie promocji i edukacji rowerowej (z naciskiem na funkcje transportowe). Uwzględnienie w planowaniu spójnej sieci dróg rowerowych połączeń z zabytkami, punktami widokowymi i miejscami rekreacji, w szczególności na terenach gmin wiejskich.	edukować mieszkańców w zakresie ruchu rowerowego?
Spójny układ drogowy z naciskiem na zmniejszenie ruchu samochodowego w centrum miast i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z wyprowadzeniem ruchu ciężkiego z obszaru miast.	Zminimalizowanie ruchu pojazdów w centrach miast i głównych miejscowościach poszczególnych gmin. Lokalizowanie obwodnic miejscowości. Analiza wprowadzania układu dróg jednokierunkowych w centrum miasta wraz z kameralizacją dróg, udostępnienie pasa drogowego dla pozostałych uczestników ruchu. Analiza 5 najbardziej niebezpiecznych (zwłaszcza pod kątem niechronionych uczestników ruchu) ulic w Tarnowie oraz po dwie drogi w każdej z gmin wraz z propozycją wprowadzania urządzeń BRD dla poprawy sytuacji,	Wskazanie najbardziej niebezpiecznych dróg w obszarze funkcjonalnym wraz z propozycją wprowadzenia elementów bezpieczeństwa ruchu w celu zmniejszenia liczby zdarzeń i wypadków, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu. Wskazanie kierunków przebudowy sieci dróg w centrach miast, w tym kierunków i sposobów kameralizacji sieci drogowej, tj. zawężenie pasów ruchu, zmianę organizacji ruchu – wprowadzenie ulic jednokierunkowych (z wyłączeniem ruchu rowerowego). Organizacja ruchu drogowego pod kątem wprowadzenia	Identyfikacja najbardziej niebezpiecznych ulic w szczególności pod kątem niechronionych uczestników ruchu (analiza 5 ulic w Tarnowie i po 2 drogi na terenie każdej gminy w Aglomeracji Tarnowskiej. Analiza potencjalnych obszarów dedykowanych pod wprowadzenie stref zamieszkania lub „tempo 30”. Wskazanie kierunków zmian w sieci drogowej uwzględniających zwiększenie przestrzeni dostępnej dla pozostałych uczestników ruchu (tj. ruchu rowerowego, pieszego, restauratorów, zwiększenia obszarów zielonych itp.).	Jakie zastosować elementy BRD do poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na analizowanych drogach? Które drogi wymagają zawężenia, zmiany przeznaczenia przekroju? Jakie fizyczne elementy uspokojenia ruchu stosować w strefach tempo 30 lub zamieszkania? Wskazać najniebezpieczniejsze przejścia dla pieszych w celu ich doświetlenia. Wskazanie ulic, na których konieczne jest wykonanie oświetlenia drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu.



	zmniejszenie liczby zdarzeń i wypadków drogowych. Analiza możliwości wprowadzenia stref „tempo 30” oraz stref zamieszkania. Zwiększenie widoczności na drodze, zlokalizowanie doświetleń na przejściach dla pieszych i oświetlenia ulicznego. Przeprowadzenie analizy pod kątem kierowania ruchu tranzytowego na wybrane trasy. Analiza konieczności przebudowy mostów na drogach zlokalizowanych w Aglomeracji Tarnowskiej. Rozwój infrastruktury pieszej w gminach wiejskich, w szczególności budowa ciągów pieszych, chodników i bezpiecznych poboczy łączących obszary zwartej zabudowy z przystankami, szkołami, kościołami, sklepami oraz obiektami użyteczności publicznej.	tranzytu w Aglomeracji Tarnowskiej. Wskazanie obszarów miast pod kątem wprowadzenia stref ruchu uspokojonego (strefy zamieszkania oraz tempo 30).	Identyfikacja obszarów, w których transport drogowy nadmiernie oddziałuje na mieszkańców. Analiza układu drogowego w centrum miasta Tarnowa pod kątem wprowadzenia ruchu jednokierunkowego.	W jaki sposób można zmienić układ dróg jednokierunkowych w centrum miasta Tarnowa? Wskazanie wytycznych do podjęcia kroków dla rozwoju dróg pod kątem zrównoważonej mobilności.
--	--	---	---	---



Polityka parkingowa z naciskiem na lokalizowanie parkingów buforowych.	Określenie polityki parkingowej dla Aglomeracji Tarnowskiej. Wyeliminowanie nielegalnych parkingów. Zwiększenie rotacji miejsc parkingowych w centrum miast i większych miejscowościach poszczególnych gmin Aglomeracji Tarnowskiej. Zapewnienie sieci parkingów buforowych, Park&Ride i Bike&Ride dostosowanych do istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu. Wdrażanie systemu parkingów Kiss&Ride. Zlokalizowanie parkingów dla samochodów ciężarowych. Zwiększenie liczby parkingów przy przystankach i węzłach przesiadkowych w gminach wiejskich wraz z rozwiązaniami typu Park&Ride, umożliwiającymi łączenie transportu indywidualnego ze zbiorowym.	Wskazanie lokalizacji nowych oraz adaptacji istniejących parkingów na parkingi buforowe oraz parkingów typu Park&Ride dla centrum miasta. Wskazanie lokalizacji parkingów buforowych na obrzeżach miasta rdzenia wraz z możliwością wyboru innego środka transportu. Wskazanie miejsc na lokalizację miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych. Wskazanie pożądanej strategii cenowej dla miejsc w strefie płatnej parkingowej. Wskazanie obszaru, na którym powinna funkcjonować strefa płatnego parkowania. Wskazanie lokalizacji dla parkingów typu Kiss&Ride wraz z zasadami ich funkcjonowania. Opracowanie i wdrożenie aplikacji mobilnej umożliwiającej ewidencjonowanie użytkowników parkingów typu Park&Ride oraz Bike&Ride zlokalizowanych na terenie Aglomeracji Tarnowskiej.	Analiza istniejącej sytuacji parkingowej pod kątem wprowadzenia parkingów buforowych. Analiza możliwości zlokalizowania parkingów Kiss&Ride, w szczególności w obszarach szkół.	Czy istnieje możliwość wykorzystania istniejących parkingów i zmiany ich na funkcję parkingów buforowych z możliwością wyboru innego środka transportu? W jakich lokalizacjach powinny powstać nowe parkingi buforowe z przeznaczeniem do obsługi centrum miasta oraz całego miasta Tarnowa oraz większych miejscowości Aglomeracji Tarnowskiej. W jakich lokalizacjach możliwa jest realizacja parkingów Park&Ride i Kiss&Ride? W jaki sposób zoptymalizować płatny system parkowania w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów? Wskazać lokalizację parkingów dla pojazdów ciężarowych.
--	--	--	---	--



Zmniejszenie wpływu transportu na środowisko w obszarze Aglomeracji Tarnowskiej.	Wprowadzanie napędów alternatywnych w zakresie transportu zbiorowego i indywidualnego. Przebudowa dróg w centrach miast (zawężenie jezdni, wprowadzenie terenów zieleni) oraz wykorzystanie pasa drogowego przez wszystkich uczestników ruchu. Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie Aglomeracji Tarnowskiej.	Określenie sposobu efektywnej elektryfikacji transportu zbiorowego. Wskazanie działań niezbędnych do zmniejszenia natężenia ruchu szczególnie w ścisłych centrach miast. Wskazanie miejsc lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych.	Analiza możliwości w zakresie rozwoju elektromobilności. Analiza wpływu transportu na środowisko, ze wskazaniem obszarów, w których następuje degradacja środowiska poprzez nadmierną emisję zanieczyszczeń, gazów cieplarnianych oraz hałasu.	Wskazać lokalizację stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W jaki sposób można wpłynąć na poprawę jakości powietrza w najbardziej zanieczyszczonych obszarach?
Planowanie przestrzenne uwzględniające zmniejszenie zapotrzebowania na pojazdy indywidualne.	Tworzenie centrów lokalnych i rozpraszanie funkcji z optymalnym wykorzystaniem terenów. Analiza, dostosowanie aktualnych oraz wytyczne do nowych planów miejscowych pod kątem wprowadzania elementów zrównoważonego transportu miejskiego. Zwiększenie współpracy międzygminnej w zakresie zintegrowanego planowania przestrzennego.	Wskazanie obszarów i kierunków rozwoju, z uwzględnieniem lokalizacji usług publicznych oraz miejsc pracy, czyli tworzenia centrów lokalnych. Wskazanie optymalnego układu/struktury zagospodarowania przestrzennego wraz ze wskazaniem najważniejszych korytarzy transportowych, będących podstawą kreowania przestrzeni zmniejszającej popyt transportowy.	Analiza zagospodarowania pod kątem wskazania centrów lokalnych. Analiza zagospodarowania terenów pod kątem lokalizacji parkingów buforowych z przeznaczeniem pod pojazdy ciężarowe.	Czy ustalenia dokumentów planistycznych dla poszczególnych gmin w Aglomeracji Tarnowskiej są ze sobą spójne? W których miejscach należy wyznaczyć obwodnice miast i w większych miejscowościach poszczególnych gmin Aglomeracji Tarnowskiej? W jakich lokalizacjach powinny powstać parkingi buforowe oraz parkingi dla pojazdów ciężarowych? Jakie minimalne wymagania powinny spełniać obszary tworzące tzw. „centra lokalne”?



				Jakie podmioty powinny wchodzić w struktury planowania przestrzennego w Aglomeracji Tarnowskiej?
Wsparcie turystyki poprzez wprowadzanie zrównoważonej mobilności.	Określenie sposobu i obszaru współpracy regionalnej w zakresie wsparcia turystyki, poprzez wdrożenie zasad zrównoważonej mobilności. Rozwój infrastruktury rowerowej w kierunkach atrakcji turystycznych z wyeksponowaniem i w pełni wykorzystaniem walorów krajobrazowych.	Określenie kierunków współpracy międzygminnej w zakresie rozwoju turystyki regionalnej. Wskazanie rozwoju zrównoważonego transportu dedykowanego atrakcjom turystycznym z naciskiem na ruch rowerowy. Wprowadzenie lokalnej aplikacji ze wskazaniem atrakcji turystycznych oraz możliwością zaplanowania podróży z promocją atrakcji turystycznych.	Analiza głównych atrakcji turystycznych na terenie obszaru funkcjonalnego. Analiza dobrych praktyk w zakresie obsługi ruchu turystycznego. Analiza możliwości wprowadzenia transportu zbiorowego obsługującego turystykę w regionie. Analiza potencjału turystycznego regionu, zwłaszcza poza sezonem.	W jakim zakresie ruch rowerowy może pełnić funkcję obsługującą ruch turystyczny? Czy mogą istnieć linie autobusowe przeznaczone dla transportu turystycznego? Jakie należy podjąć działania dla dobrej promocji zrównoważonego transportu w celach turystycznych?
Dostawy towarów.	Optymalizacja transportu towarowego.	Wskazanie działań dla zminimalizowania wpływu transportu ciężkiego na środowisko oraz bezpieczeństwo ruchu w Aglomeracji Tarnowskiej.	Analiza lokalizacji miejsc dostaw o najwyższym natężeniu ruchu pojazdów ciężarowych. Identyfikacja obszarów, w których transport towarowy nadmiernie oddziałuje na mieszkańców.	W jaki sposób zminimalizować wpływ transportu towarowego na jakość życia mieszkańców?
Działania miękkie z naciskiem na promocję i edukację zrównoważonej mobilności.	Wyznaczanie standardów komunikacji, dialogu i edukacji z mieszkańcami w sprawach związanych z zrównoważonym transportem.	Wskazanie działań marketingowych uwzględniających promocję zrównoważonej mobilności	Analiza dobrych praktyk w zakresie promocji i edukacji zrównoważonej mobilności stosowanych w kraju i na świecie.	Jakie działania edukacyjne powinny być stosowane w celu skutecznego przekazywania wiedzy na temat mobilności miejskiej?



	Promocja ruchu pieszego i rowerowego w centrach miejscowości oraz przy dojazdach do punktów węzłowych i atrakcji turystycznych. Budowanie nawyków oraz promocja korzystania z przyjaznych środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe, działania konkursowe itp.). Program zwiększenia świadomości wśród mieszkańców Aglomeracji Tarnowskiej o zaletach wprowadzenia zrównoważonego transportu m.in. edukacja w szkołach podstawowych, szkołach średnich itp. Analiza możliwości współpracy z uczelniami wyższymi w zakresie zrównoważonego transportu.	wraz ze sposobem ich monitorowania. Wskazanie sposobu dalszego zarządzania planem zrównoważonej mobilności, jego przeglądów i monitoringu efektywności. Wskazanie sposobu współpracy z podmiotami zewnętrznymi, w celu realizacji planu mobilności.	Analiza możliwości nawiązania współpracy z uczelniami wyższymi w celu wdrażania najnowszych elementów wspomagających zrównoważoną mobilność miejską.	Jakie prowadzić działania w celu promocji zrównoważonej mobilności (ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego itp.)? Jakie programy motywacyjne wprowadzać, by wspierać zrównoważoną mobilność Aglomeracji Tarnowskiej? Jakie są bariery i motywatory wykorzystywania środków transportu przez poszczególne grupy pasażerów (m.in. pod względem ich wieku, aktywności zawodowej, miejsca zamieszkania oraz miejsca pracy)? Jakie działania podjąć w celu nawiązania współpracy z uczelniami wyższymi?
Rozwój transportu szynowego – kolej aglomeracyjna.	Wyznaczenie korytarzy komunikacji kolei podmiejskiej w ramach Aglomeracji, z docelowym układem gwiazdowym i centrum	Wskazanie etapu I: reaktywacja linii kolejowej nr 115 (kierunek Dąbrowa Tarnowska) oraz wykorzystanie linii nr 96	Analiza prawnych i technicznych możliwości wykorzystania istniejącej magistrali kolejowej wschód–zachód (nr 91) dla celów	Jak wyznaczyć korytarze kolei aglomeracyjnej, by docelowo zastępowały komunikację autobusową i jednocześnie zabezpieczały lokalne potrzeby



	przesiadkowym w Tarnowie; elektryfikacja linii z wykorzystaniem alternatywnych źródeł energii; dostosowanie taboru i peronów do przewozu rowerów.	(kierunek Ciężkowice–Pławna) i nr 91. Analiza zasadności nowych linii kolei podmiejskiej (m.in. kierunek Radłów/Wietrzychowice, Ryglice/Szerzyny, Wojnicz/Zakliczyn).	komunikacji aglomeracyjnej oraz integracji transportu autobusowego z koleją.	mieszkańców (dojazdy do szkół, pracy, usług społecznych)? Jakie rozwiązania (wagony, perony) umożliwią bezpieczny przewóz rowerów koleją?
--	---	--	--	---