



Załącznik nr 2

Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia

I Zakres

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie opracowania polegającego na opracowaniu koncepcji integracji systemów transportowych na terenie SOM.

Oznaczenia według Wspólnego Słownika Zamówień Publicznych:

71241000-9 - Studia wykonalności, usługi doradcze, analizy

1. Pod pojęciem Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, zwanego dalej „SSOM” należy rozumieć organizację zrzeszającą następujące jednostki samorządu terytorialnego:
 - 1) Gmina Dobra,
 - 2) Miasto i Gmina Goleniów,
 - 3) Miasto i Gmina Gryfino,
 - 4) Gmina Kobylanka,
 - 5) Gmina Kołbaskowo,
 - 6) Gmina Nowe Warpno,
 - 7) Gmina Police,
 - 8) Miasto Stargard,
 - 9) Gmina Stargard,
 - 10) Gmina Stepnica,
 - 11) Gmina Miasto Szczecin,
 - 12) Gmina Stare Czarnowo,
 - 13) Gmina Miasto Świnoujście,
 - 14) Powiat Policki,
 - 15) Województwo Zachodniopomorskie.
2. Pod pojęciem „Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”, zwaną dalej „Strategią ZIT”, rozumie się dokument, który powstał na zlecenie Zamawiającego w ramach projektu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” dofinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, przyjęty uchwałą przez członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), dostępny na stronie zit-som.szczecin.pl.
3. Pod pojęciem „Zintegrowanej Strategii Transportu Publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym na lata 2014-2020”, zwaną dalej „ZSTP”, rozumie się dokument, który powstał na zlecenie Zamawiającego w ramach projektu pn. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” dofinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, przyjęty przez członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), dostępny na stronie som.szczecin.pl.



II Kontekst i uzasadnienie realizacji przedmiotu zamówienia

Przyjęcie do realizacji Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych przez członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego wymusza zmianę podejścia do realizacji projektów szczególnie w zakresie transportu, mających zintegrowany - ponadgminny charakter, wpływających nie tylko na życie mieszkańców danej gminy, ale na mieszkańców całego obszaru metropolitalnego poprzez realizację najważniejszego celu strategicznego Strategii ZIT tj. zwiększenie przestrzennej i funkcjonalnej integracji SOM. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, jako nowe narzędzie finansowane ukierunkowane na wsparcie obszarów funkcjonalnych wpisują się również w realizację celów ujętych w ZSTP, której głównym zadaniem było ukierunkowanie członków SSOM na ścieżkę integracji publicznego transportu zbiorowego i zwiększenie jego konkurencyjności względem transportu indywidualnego.

Istotnym elementem funkcjonalnej integracji środków transportu jest kompleksowe podejście do tematu mobilności w kierunku to kierunku SSOM stara się rozwijać wiedzę. Dotychczas wykonane na zlecenie SSOM opracowania pozwoliły na podniesienie poziomu wiedzy na temat wszelkich rodzajów transportu na terenie SOM, zdiagnozowanie problemów oraz na wskazanie kierunków rozwoju transportu publicznego jak i indywidualnego, infrastruktury i planowania mobilności w obszarze funkcjonalnym.

Kolejne działania prowadzone w celu integracji transportu na terenie SOM obejmują uszczegółowienie integracji systemów transportowych.

III Cel opracowania

Celem Opracowania jest opracowanie koncepcji integracji systemów transportowych w oparciu o zdefiniowanie oczekiwanego kształtu sieci komunikacyjnej w publicznym transporcie zbiorowym uwzględniającego planowany system Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Zakres opracowania obejmuje Szczeciński Obszar Metropolitalny na terenie gmin: Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stare Czarnowo, Stargard (miasto), Stargard (gmina), Stepnica, Szczecin bez Powiatu Polickiego, z którego wymienione zostały wszystkie gminy, Świnoujście pozostającego w znaczącym oddaleniu od tras linii SKM oraz Województwa Zachodniopomorskiego z uwagi na zawężenie obszaru opracowania do gmin, na które oddziaływać będzie SKM.

IV Terminy wykonania opracowania

- 1) Dokument w całości - część tekstowa i graficzna - **do dnia 15 grudnia 2017 roku;**
- 2) W terminie do 30 dni od dnia podpisania umowy, wybrany Wykonawca przedstawi Zamawiającego wstępne założenia proponowanego układu sieci komunikacyjnej.

V Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia

1. W ramach wykonania przedmiotu umowy Wykonawca zobowiązuje się do przygotowania Opracowania co najmniej w następującym zakresie:
 - 1) inwentaryzacja istniejącej sieci połączeń w transporcie publicznym na obszarze objętym zakresem opracowania uwzględniająca trasy linii komunikacyjnych ze wskazaniem organizatorów poszczególnych linii, częstotliwość ich kursowania oraz liczbę realizowanych połączeń z podziałem na dzień roboczy szkolny, dzień roboczy wakacyjny, sobotę, niedzielę:
 - a) transport kolejowy z wyodrębnieniem przewozów realizowanych wyłącznie wewnątrz obszaru objętego opracowaniem oraz przewozów realizowanych na liniach wybiegających poza obszar objęty opracowaniem,



- b) przewozy komercyjne w transporcie drogowym z wyodrębnieniem przewozów realizowanych wyłącznie wewnątrz obszaru objętego opracowaniem oraz przewozów realizowanych na liniach wybiegających poza obszar objęty opracowaniem,
 - c) komunikacja miejska w Szczecinie (wraz z gminami Dobra, Kołbaskowo, Police),
 - d) komunikacja miejska w Stargardzie,
 - e) komunikacja miejska w Policach,
 - f) komunikacja miejska w Gryfinie,
 - g) komunikacja miejska w Goleniowie;
- 2) charakterystyka planowanej oferty przewozowej Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz połączeń kolejowych planowanych do realizacji w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich - przebiegi tras, częstotliwość kursowania, liczba połączeń w podziale na dzień roboczy szkolny, dzień roboczy wakacyjny, sobotę, niedzielę;
 - 3) pogłębiona analiza wyników badań marketingowych i ruchowych zrealizowanych w ramach opracowania pn. „Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego” oraz w ramach badań marketingowych w transporcie publicznym w Szczecinie wykonanych w ramach KBR2016 z naciskiem na analizę wielkości potoków pasażerskich w transporcie publicznym, które są substytucyjne względem planowanych linii Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej;
 - 4) analiza demograficzna obszaru objętego opracowaniem uwzględniająca liczbę mieszkańców poszczególnych miejscowości (w tym sołectw), ogólnodostępne prognozy demograficzne;
 - 5) określenie wizji kształtu sieci komunikacyjnej na obszarze objętym opracowaniem, obejmującej Szczecińską Kolej Metropolitalną, planowane zintegrowane węzły przesiadkowe, system komunikacji tramwajowej, systemy komunikacji miejskich i gminnych z wyodrębnieniem linii o charakterze dowozowym do planowanych przystanków i stacji Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej;
 - 6) koncepcja zmian w układzie sieci komunikacyjnej w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze objętym opracowaniem, związanych z uruchomieniem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej:
 - a) szczegółowe propozycje dotyczące modyfikacji tras i częstotliwości kursowania istniejących linii komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym:
 - i. proponowane zmiany mogą obejmować modyfikację istniejących linii komunikacyjnych lub wycofanie istniejących linii komunikacyjnych, jeśli zostaną zaproponowane połączenia alternatywne,
 - ii. planowane szczegółowe przebiegi tras i częstotliwości kursowania linii objętych modyfikacjami tras,
 - iii. prognoza długości czasów przejazdów, z uwzględnieniem zmienności długości czasów przejazdów w ciągu dnia,
 - iv. określenie zalecanej częstotliwości kursowania modyfikowanych linii komunikacyjnych w dzień roboczy w roku szkolnym, dzień roboczy w okresie wakacji, sobotę, niedzielę z optymalnymi w określonych porach dobry regularnymi interwałami kursowania pojazdów,
 - v. określenie optymalnej liczby pojazdów w ruchu z wyszczególnieniem przydziału poszczególnych typów taboru do obsługi konkretnych linii komunikacyjnych (np. w trakcji autobusowej mini - ok. 7 m, midi - ok. 9-10 m, maxi - ok. 12 m, mega - ok. 15-18 m, w trakcji tramwajowej skład jednowagonowy - jednoczłonowy, dwuczłonowy, wieloczłonowy, skład dwuwagonowy - jednoczłonowy, dwuczłonowy),
 - vi. kalkulacja wielkości pracy eksploatacyjnej dla modyfikowanych linii w skali dnia roboczego w roku szkolnym, dnia roboczego w okresie wakacji, soboty, niedzieli oraz w skali roku kalendarzowego, w tym w podziale na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego (gminy, powiaty),



- vii. prognoza kosztów funkcjonowania przewozów na liniach objętych modyfikacjami, w podziale na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego (gminy, powiaty),
 - viii. szacunkowa wielkość dopłaty do funkcjonowania przewozów na liniach objętych modyfikacjami, w tym w podziale na poszczególne jednostki administracyjne według klucza rozliczeniowego opartego na wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie danych jst,
 - ix. wskazanie organizatorów transportu odpowiedzialnych za realizację poszczególnych modyfikowanych linii komunikacyjnych,
 - x. część opisowa powinna definiować charakterystykę modyfikowanych linii oraz ich główne cele i zadania przewozowe oraz pogłębione uzasadnienie proponowanych zmian.
- b) szczegółowe propozycje dotyczące uruchomienia nowych linii komunikacyjnych o charakterze dowozowym do planowanych węzłów przesiadkowych:
- i. planowane szczegółowe przebiegi tras linii,
 - ii. nazewnictwo (numeracja) systemowo dostosowane do obecnych i planowanych nazw linii komunikacyjnych w publicznym transporcie zbiorowym.
 - iii. prognoza długości czasów przejazdów, z uwzględnieniem zmienności długości czasów przejazdów w ciągu dnia,
 - iv. określenie zalecanej częstotliwości kursowania poszczególnych linii komunikacyjnych w dzień roboczy w roku szkolnym, dzień roboczy w okresie wakacji, sobotę, niedzielę z optymalnymi w określonych porach dobry regularnymi interwałami kursowania pojazdów,
 - v. określenie optymalnej liczby pojazdów w ruchu z wyszczególnieniem przydziału poszczególnych typów taboru do obsługi konkretnych linii komunikacyjnych (np. mini - ok. 7 m, midi - ok. 9-10 m, maxi - ok. 12 m, mega - ok. 15-18 m),
 - vi. kalkulacja wielkości pracy eksploatacyjnej w skali dnia roboczego w roku szkolnym, dnia roboczego w okresie wakacji, soboty, niedzieli oraz w skali roku kalendarzowego, w tym w podziale na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego (gminy, powiaty),
 - vii. prognoza kosztów funkcjonowania przewozów, w podziale na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego (gminy, powiaty),
 - viii. szacunkowa wielkość dopłaty do funkcjonowania przewozów, w tym w podziale na poszczególne jednostki administracyjne według klucza rozliczeniowego opartego na wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie danych jst,
 - ix. wskazanie potencjalnych organizatorów transportu odpowiedzialnych za realizację poszczególnych linii komunikacyjnych,
 - x. część opisowa powinna definiować charakterystykę nowych linii oraz ich główne cele i zadania przewozowe,
- c) zestawienie parametrów eksploatacyjnych wszystkich linii o charakterze użyteczności publicznej, sieci komunikacyjnej SOM,
- d) wszystkie propozycje zmian w układzie sieci komunikacyjnej należy przedstawić graficznie w postaci schematów tras poszczególnych linii komunikacyjnych,
- e) wskazanie priorytetów (etapowania) realizacji nowych linii komunikacyjnych,
- f) Wykonawca przygotowuje osobne schematy sieci komunikacyjnej na terenie poszczególnych gmin.





2. Koncepcja planowanej sieci komunikacyjnej powinna zostać zrealizowana zgodnie z poniższymi wytycznymi:
 - 1) Należy uwzględnić obecny potencjał taborowy oraz wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej przez przewoźników komunalnych, tj. Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie, Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o., Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Dąbie” Sp. z o.o., Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe „Klonowica” Sp. z o.o., Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.;
 - 2) Proponowane rozwiązania mają prowadzić do zwiększenia zasięgu oddziaływania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem środków publicznego transportu zbiorowego poprzez zaplanowanie linii o charakterze dowozowym do węzłów przesiadkowych, w szczególności do miejscowości o niskim stopniu nasycenia usług transportu publicznego oraz z brakiem przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
 - 3) Kształt sieci komunikacyjnej powinien obejmować obsługę wszystkich planowanych węzłów przesiadkowych przez środki publicznego transportu zbiorowego, którymi będzie można realizować podróże kombinowane z wykorzystaniem połączeń kolejowych Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej;
 - 4) Oferta przewozowa linii komunikacyjnych docierających lub przejeżdżających przez węzły przesiadkowe powinna zakładać rytmiczność i cykliczność rozkładów jazdy. Wytyczne do częstotliwości kursowania powinny być dostosowane do planowanych interwałów pomiędzy kolejnymi odjazdami na liniach Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej i stanowić dzielniki lub wielokrotności liczby 60. Ponadto powinny one być dostosowane do przewidywanego zapotrzebowania w ciągu doby i odpowiednio zróżnicowane (np. szczyt poranny, pora międzyszczytowa, szczyt popołudniowy, wczesny wieczór, późny wieczór);
 - 5) Przebiegi tras linii komunikacyjnych objętych koncepcją zmian (zarówno linii modyfikowanych, jak i planowanych do uruchomienia) powinny charakteryzować się niską wariantowością;
 - 6) Przy modyfikacji sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę uwarunkowania w postaci przyzwyczajień pasażerów oraz istniejącego systemu nazewnictwa linii komunikacyjnych;
 - 7) Do wszystkich propozycji zmiany tras, częstotliwości kursowania linii lub uruchomienia nowych linii należy przygotować analizę uzasadniającą potrzebę zmian.
3. Źródła opracowania - Wykonawca przedstawi koncepcję w oparciu o:
 - 1) Opracowanie pn. "Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego" w zakresie niżej wymienionych części:
 - a) Pogłębiona diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
 - b) Zintegrowana Strategia Transportu Publicznego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2020,
 - c) Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko (aktualizacja czerwiec 2016 r.),
 - d) Studium wykonalności dla projektu Integracji organizacyjnej, taryfowej i biletowej w SOM;
 - 2) Kompleksowe Badania Ruchu 2016 dla Szczecina;
 - 3) „Analiza instytucjonalna współpracy jst w ramach szczecińskiego obszaru metropolitalnego w formule związku powiatowo-gminnego w ramach zadania dot. Zarządzania publicznym transportem metropolitalnym”;
 - 4) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego”;
 - 5) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin lata 2014-2025”;
 - 6) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Stargardu Szczecińskiego oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego”;



- 7) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gryfino na lata 2016-2025”;
- 8) „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gryfińskiego”;
- 9) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego;
- 10) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Stargardzkiego.

4. Spotkania z Zamawiającym:

- 1) minimum 1 spotkania z Zamawiającym na etapie przygotowania opracowania,
- 2) minimum 1 spotkania z udziałem przedstawicieli członków SSOM, celem zaprezentowania efektów prac nad Opracowaniem (prezentacja przygotowana przez Wykonawcę). Uzgodnienie terminu spotkania powinno nastąpić nie później niż na 7 dni kalendarzowych przed planowanym spotkaniem.

VI. Sposób przygotowania opracowania

1. Opracowanie powinno być zrealizowane zgodnie z najlepszą wiedzą i praktyką w tym zakresie.
2. W terminie do 30 dni od dnia podpisania umowy, wybrany Wykonawca przedstawi Zamawiającego wstępne założenia proponowanego układu sieci komunikacyjnej. Wykonawca będzie zobowiązany do uwzględnienia ewentualnych uwag Zamawiającego w zakresie zaproponowanych rozwiązań.

VII. Informacje techniczne dla utworzenia opracowania

1. Opracowanie stworzone w ramach przedmiotu umowy powinno być sporządzone w języku polskim, w formacie umożliwiającym odczyt: w edytorze tekstu Word, arkuszu kalkulacyjnym Excel, prezentacji PowerPoint oraz przeglądarce plików PDF.
2. Opracowanie ma być dostarczone przez Wykonawcę do Zamawiającego w wersji papierowej w liczbie egz. 3 i tożsamej wersji elektronicznej na nośniku multimedialnym w liczbie egz. 3 w wersji umożliwiającej odczyt oraz edycję: w edytorze tekstu Word, arkuszu kalkulacyjnym Excel, prezentacji PowerPoint oraz w PDF.
3. Wersja elektroniczna przedmiotu zamówienia ma spełniać następujące warunki:
 - a) Pliki mają być uporządkowane i podzielone na katalogi,
 - b) Nazwy plików oraz katalogów nie mogą zawierać polskich znaków,
 - c) Pliki nie mogą być spakowane w żadnym formacie (zip, rar),
 - d) Pliki graficzne (projekty oznakowania, urządzeń, mapy, zdjęcia, skany, etc.) mają być czytelne i zapisane w formacie pdf lub ewentualnie jpg, oraz w formacie edytowalnym np. cdr, shp i/lub dwg.



VIII. Prawa autorskie

1. Wykonawca oświadcza, że będzie posiadał wszelkie autorskie prawa majątkowe do wszelkich dokumentów powstałych w wyniku realizacji tego zamówienia, zwanych dalej łącznie „opracowaniem” w tym w szczególności wszystkie autorskie prawa majątkowe przysługujące autorom i wszystkim innym podwykonawcom.
2. Autorskie prawa majątkowe do opracowania na podstawie umowy przechodzą na Zamawiającego z chwilą podpisania protokołu odbioru z adnotacją Zamawiającego „bez uwag”.
3. Przeniesienie na Zamawiającego całości praw autorskich majątkowych do opracowania, obejmuje w szczególności:
 - a) prawo do korzystania z autorskich praw majątkowych do Dokumentacji, w zakresie utrwalenia i zwielokrotnienia - zwielokrotnienie dowolną techniką i utrwalenie zgodnie z zapotrzebowaniem Zamawiającego, w tym techniką drukarską, reprograficzną, zapisu magnetycznego oraz techniką cyfrową, w tym m. in. poprzez dyskietki, płyty CD/DVD, taśmy magnetyczne, nośniki magnetooptyczne, poprzez druk oraz urządzenia elektroniczne;
 - b) wystawianie, wyświetlanie, odtworzenie, a także publiczne udostępnienie Dokumentacji w taki sposób, aby każdy mógł mieć do niego dostęp w miejscu i czasie przez siebie wybranym;
 - c) zależne autorskie prawa majątkowe.
4. Zamawiający nabywa autorskie prawa majątkowe do opracowania stanowiące przedmiot niniejszej umowy.
5. Zamawiający w ramach wynagrodzenia określonego w umowie nabywa również własność nośników, na których utrwalone są opracowania.
6. Wykonawca przekazuje Zamawiającemu prawa autorskie w zakresie szczegółowo określonym w ust. 3 w celu wykonania zastępczego.

IX. Gwarancja

1. Wykonawca w ramach wykonania niniejszego zamówienia zobowiązuje się do udzielenia Zamawiającemu 24 miesięcznej gwarancji licząc od daty podpisania przez Zamawiającego protokołu odbioru końcowego.
2. Wykonawca, w okresie gwarancji lub rękojmi, przystąpi do usuwania usterek wskazanych przez Zamawiającego w ciągu 24 godzin, licząc od daty pisemnego zgłoszenia lub w terminie uzgodnionym przez strony oraz dokona ich usunięcia w możliwie jak najszybszym terminie uzgodnionym przez strony, uwzględniającym techniczne możliwości usunięcia usterki oraz charakter usterki.

DYREKTOR BIURA

mgr Roman Walaszkowski

