

Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia

I Zakres

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie opracowania pn. „Zaprojektowanie systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym”.

Oznaczenia według Wspólnego Słownika Zamówień Publicznych:

71241000-9 - Studia wykonalności, usługi doradcze, analizy

1. Definicje użyte w opisie przedmiotu zamówienia:

- a. Pod pojęciem **Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** (zwanego dalej **SSOM**) należy rozumieć organizację zrzeszającą następujące jednostki samorządu terytorialnego:
 - i. Gmina Dobra,
 - ii. Miasto i Gmina Goleniów,
 - iii. Miasto i Gmina Gryfino,
 - iv. Gmina Kobylanka,
 - v. Gmina Kołbaskowo,
 - vi. Gmina Nowe Warpno,
 - vii. Gmina Police,
 - viii. Miasto Stargard,
 - ix. Gmina Stargard,
 - x. Gmina Stepnica,
 - xi. Gmina Miasto Szczecin,
 - xii. Gmina Stare Czarnowo,
 - xiii. Gmina Miasto Świnoujście,
 - xiv. Powiat Policki,
 - xv. Województwo Zachodniopomorskie;
- b. **Szczeciński Obszar Metropolitalny** (zwany dalej **SOM**) - miejski obszar funkcjonalny Szczecina;
- c. **Jednostka samorządu terytorialnego** (zwana dalej **JST**) - organ odpowiedzialny za realizację zadań administracyjnych, niemających znaczenia ogólnokrajowego, podporządkowany odpowiedniej wspólnotie lokalnej lub regionalnej, tu: gmina, powiat lub województwo
- d. **Organizator** (Organizator publicznego transportu zbiorowego) - właściwa jednostka samorządu terytorialnego zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- e. **Operator** (Operator publicznego transportu zbiorowego) - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu

- zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- f. **Szczecińska Kolej Metropolitalna** (zwana dalej **SKM**) - nowoczesny system transportu kolejowego w SOM, planowany do uruchomienia w oparciu o istniejącą, zmodernizowaną infrastrukturę kolejową i cykliczne rozkłady jazdy, wykorzystujący nowoczesny tabor, charakteryzujący się wysoką niezawodnością i punktualnością kursowania pociągów oraz wysokim stopniem zintegrowania z istniejącymi na terenie SOM systemami publicznego transportu zbiorowego;
 - g. **Publiczny transport zbiorowy** (zwany dalej **PTZ** lub **transport publiczny**) - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
 - h. **Przewóz o charakterze użyteczności publicznej** - powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
 - i. 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 SSOM, dostępny na stronie zit-som.szczecin.pl;
 - j. 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 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 stworzenie nowego systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM z uwzględnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych poszczególnych JST w SOM.

III Cel opracowania

Celem Opracowania jest opracowanie, w oparciu o zdefiniowany oczekiwany kształt sieci komunikacyjnej w PTZ w SOM, uwzględniającej planowany system SKM, systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM z uwzględnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych poszczególnych JST w SOM. Zakres opracowania obejmuje SOM na terenie gmin: Dobra, Goleniów, Gryfino, Kobylanka, Kołbaskowo, Nowe Warpno, Police, Stare Czarnowo, Stargard (miasto), Stargard (gmina), Stepnica, Szczecin, z uwzględnieniem potencjalnej roli Powiatu Polickiego, Świnoujścia połączonego z rdzeniem obszaru komunikacją kolejową oraz Województwa Zachodniopomorskiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w komunikacji kolejowej.

Zaproponowane rozwiązania winny być/obejmować:

- 1) przejrzyste, proste zasady zakupu biletów z perspektywy pasażera - pasażer powinien dokonywać zakupu biletu na tych samych zasadach (m.in. w tej samej cenie na ten sam obszar obowiązywania) niezależnie od kanału sprzedaży, z którego korzysta;
- 2) minimalizacja liczby ofert - obecnie poszczególni Organizatorzy i Operatorzy stosują szereg różnych ofert taryfowych, w tym ofert specjalnych. Zakup biletu często jest mało intuicyjny i wymaga od pasażera zapoznania się z nie zawsze czytelnymi warunkami. Celem jest ograniczenie liczby ofert do niezbędnego minimum, z uwzględnieniem założeń zawartych w niniejszym OPZ;
- 3) przejrzyste zasady rozliczeń pomiędzy Organizatorami, Organizatorami i Operatorami, Operatorami - zaproponowany system musi zawierać koncepcję zasad rozliczeń pomiędzy podmiotami w nim uczestniczącymi. Z zasad tych musi między innymi jednoznacznie wynikać:
 - a) w jakiej części dany Organizator pokrywa koszty funkcjonowania systemu,
 - b) według jakich kryteriów rozdzielany będzie pomiędzy danych Organizatorów/Operatorów ewentualny zysk ze sprzedaży biletów, w przypadku jeśli sprzedaż biletów pokryje wszystkie koszty funkcjonowania systemu;

- 4) możliwość obsługi wielu Operatorów, z różną strukturą właścicielską - w ramach systemu funkcjonować będzie kilku Operatorów;
- 5) możliwość włączania do systemu kolejnych Organizatorów i Operatorów - system powinien być otwarty na nowych Organizatorów i Operatorów, którzy wyrażą chęć przystąpienia do systemu,
- 6) możliwość wykorzystania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu w SOM - system powinien umożliwiać korzystanie z różnych środków transportu, w szczególności transportu kolejowego, systemów PTZ w JST SOM, oraz docelowo linii autobusowych o charakterze regionalnym ujętych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego (opcja);
- 7) możliwość rozwoju poszczególnych podsystemów w tym SKM - system powinien zawierać wytyczne do kształtowania ofert i cenników dla nowych linii/obszarów włączanych do poszczególnych podsystemów. Docelowo, system SKM, może objąć nowe odcinki, w tym np. w kierunku Kołbaskowa;
- 8) zasady przyznawania ulg przejazdowych i pozostałych regulacji taryfowych - w ramach systemu powinny zostać stworzone czytelne, przejrzyste i uniwersalne zasady przyznawania ulg przejazdowych, z uwzględnieniem zgodności z obowiązującymi.

Opracowany system powinien ułatwić organizację PTZ (w tym przewozów kolejowych), możliwie pozytywnie wpływając na wzrost efektywności ekonomicznej przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zachęcać do korzystania z PTZ i umożliwiać dalszą integrację systemów transportowych na obszarze SOM.

Opracowane rozwiązania muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami prawa na dzień przekazania opracowania Zamawiającemu.

Przedmiot zamówienia podzielony został na etapy:

Etap I - Diagnoza

Etap II - Koncepcja

Etap III - Projektowanie systemu

Zamawiający nie dopuszcza możliwości składania ofert częściowych.

IV Terminy wykonania opracowania

1. Dokument w całości - **140 dni od dnia podpisania umowy.**
2. Poszczególne etapy opracowania winny zostać zrealizowane zgodnie z harmonogramem wskazanym w Opisie Przedmiotu Zamówienia.

V Opis przedmiotu zamówienia

1. Przedmiotem zamówienia jest przygotowanie projektu systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM z uwzględnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych poszczególnych JST w SOM. Ilekroć w niniejszym opisie przedmiotu zamówienia jest mowa o sporządzeniu dokumentacji bądź opracowania, należy przez to rozumieć projekt

systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM z uwzględnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych poszczególnych JST w SOM, będący przedmiotem zamówienia.

- 1) System taryfowy w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM powinien obejmować:
 - a) **Obszar I** - obszar SOM oraz gmin sąsiadujących nie będących członkami SSOM, z którymi poszczególne JST SOM mają podpisane stosowne porozumienia w zakresie powierzenia zadań własnych dotyczących PTZ. Nie dotyczy Świnoujścia,
 - b) **Obszar II** - obszar Województwa Zachodniopomorskiego (w tym Świnoujście), połączony z SOM objęty siecią regionalnych połączeń kolejowych organizowanych przez marszałka województwa zachodniopomorskiego - dotyczy wyłącznie proponowanych rozwiązań taryfowo-biletowych dla relacji do/z SOM i wynikających z nich rozliczeń.
2. W ramach wykonania przedmiotu umowy Wykonawca zobowiązuje się do przygotowania Opracowania co najmniej w następującym zakresie:

Etap I - Diagnostyka

- 1) Analiza organizatorów PTZ na terenie SOM:
 - a) obszar działania i uwarunkowania prawne funkcjonowania poszczególnych organizatorów. Należy uwzględnić zawarte porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego (JST) oraz funkcjonujące związki JST. Wyniki analizy należy przedstawić w formie tabelarycznej oraz graficznej,
 - b) obszar funkcjonowania systemów komunikacji miejskiej/transportu publicznego,
 - c) koszty związane z organizacją PTZ ponoszone przez poszczególnych organizatorów;
- 2) Analiza obowiązujących ofert biletowych:
 - a) Wykonawca przeprowadzi analizę obowiązujących ofert biletowych i cenników wraz ze wskazaniem obszaru obowiązywania, z uwzględnieniem:
 - a. systemu regionalnego transportu kolejowego,
 - b. poszczególnych systemów PTZ w SOM,
 - b) Wykonawca przygotuje tabelaryczne zestawienie ofert biletowych oraz liczby biletów w:
 - a. regionalnym transporcie kolejowym organizowanym przez Województwo Zachodniopomorskie za rok 2017,
 - b. systemach komunikacji miejskiej za rok 2017;
- 3) Analiza kanałów sprzedaży i kontroli biletów:
 - a) w regionalnym transporcie kolejowym,
 - b) w ramach poszczególnych systemów PTZ w SOM;
- 4) Analiza uprawnień do przejazdów ulgowych oraz bezpłatnych:
 - a) Wykonawca przedstawi w formie tabelarycznej zestawienie obowiązujących ulg ustawowych i zwolnień w opłatach za usługi przewozowe środkami transportu zbiorowego, z uwzględnieniem transportu kolejowego i drogowego. Dodatkowo należy uwzględnić wszelkie inne ulgi o charakterze handlowym oraz, w miarę możliwości pozyskania danych, inne uprawnienia do przejazdów ulgowych bądź zwolnień z opłat, wynikających np. z porozumień międzyzakładowych bądź innych

dokumentów, stosowanych przez organizatorów transportu lub operatorów na terenie Województwa Zachodniopomorskiego;

5) Analiza przemieszczeń:

- a) Wykonawca przeprowadzi analizę przemieszczeń międzyrejonowych na obszarze SOM na bazie opracowania Diagnozy SOM - analiza obszarowa i odległościowa. Wyniki analizy należy przedstawić w formie tabelarycznej oraz graficznej. W analizie należy również uwzględnić ruch spoza SSOM, natomiast podział na rejony winien być tożsamy z ujętym w Diagnozie SOM. W analizie odległościowej należy przygotować zestawienie liczby podróży realizowanych w transporcie kolejowym pomiędzy poszczególnymi stacjami i przystankami, natomiast w analizie obszarowej należy określić liczbę podróży realizowanych w określonych obszarach,
- b) W przypadku pozyskania danych dotyczących ruchu pasażerskiego w regionalnej komunikacji kolejowej za rok 2017, Wykonawca uwzględni w analizie przemieszczeń aktualne dane odnośnie ruchu pomiędzy poszczególnymi stacjami /przystankami kolejowymi na obszarze SOM. Wyniki analizy należy przedstawić w formie tabelarycznej oraz graficznej. W analizie należy również uwzględnić ruch spoza SSOM.

Etap II - Koncepcja

Na podstawie wyników przeprowadzonych analiz, doświadczeń innych miast/regionów w Polsce, w Europie i na świecie oraz własnej wiedzy Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania koncepcji systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM z uwzględnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych poszczególnych JST w SOM, zgodnie z celem opracowania.

Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia szczegółowej analizy możliwych do wprowadzenia rozwiązań taryfowo-biletowych, uwzględniających integrację poszczególnych gałęzi transportu. Do jego zadań należy zaproponowanie kompleksowego rozwiązania dla Obszarów I i II. System taryfowo-biletowy należy opracować i przedstawić z perspektywy pasażerów i organizatorów, z uwzględnieniem możliwości zróżnicowania ofert dla poszczególnych dla JST w Obszarze I.

Koncepcja winna zawierać:

- 1) Zasady funkcjonowania systemu taryfowego w obecnej strukturze organizacyjnej tj. rozwiązania polegającego na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków PTZ w określonym obszarze, organizowanym w różny sposób, bazującym głównie na porozumieniach międzygminnych. Wykonawca wskaże możliwe rozwiązania dotyczące integracji poszczególnych gałęzi transportu oraz dwa warianty funkcjonowania systemu taryfowo-biletowego, w szczególności z uwzględnieniem biletów czasowych, odległościowych, strefowych, wzajemnego honorowania biletów, łączenia biletów, obowiązujących ulg, itp. Propozycje wariantów wymagają akceptacji ze strony Zamawiającego. Zamawiający zastrzega sobie prawo do nie zaakceptowania propozycji. W takim wypadku Wykonawca zobowiązany jest

do przygotowania kolejnych wariantów, z uwzględnieniem uwag Zamawiającego. Dla struktury organizacyjnej należy przyjąć poniższe założenia:

- a. PTZ w SOM funkcjonuje na dotychczasowych zasadach, tj. w oparciu o porozumienia międzygminne oraz dofinansowanie przez wybrane JST SOM połączeń kolejowych organizowanych przez marszałka województwa zachodniopomorskiego, a także umowę bilateralną/multilateralną między Operatorem w komunikacji kolejowej w zakresie emisji/dystrybucji/rozliczeń wspólnego biletu;
- 2) Analizę SWOT dla każdego wariantu;
- 3) Rekomendację najbardziej efektywnego rozwiązania wraz z uzasadnieniem dla jego wprowadzenia.

Etap III - Projektowanie systemu

Na podstawie zaakceptowanego przez Zamawiającego, na etapie tworzenia koncepcji, wariantu Wykonawca opracuje szczegółowy projekt systemu taryfowego w obrębie zintegrowanego transportu publicznego w SOM z uwzględnieniem wzajemnych powiązań funkcjonalnych poszczególnych JST w SOM.

1. Projekt winien zawierać w szczególności:

- 1) Kompleksowe zestawienie ofert biletowych. Wykonawca zaproponuje wprowadzenie ofert specjalnych, dedykowanych dla wybranych grup społecznych w tym np. osób starszych (pow. 60 roku życia), rodzin, grup zorganizowanych (wycieczki, pracodawcy), turystów itp. Wykonawca określi zasady przewozu rzeczy, rowerów, bagażu i zwierząt;
- 2) Propozycję cenników. Należy określić ceny biletów normalnych i ulgowych (z uwzględnieniem ulg ustawowych i handlowych), jednorazowych i okresowych (zgodnie z przyjętymi założeniami dla zaakceptowanego wariantu), okresy obowiązywania poszczególnych biletów, wysokości opłat dodatkowych oraz zasady i wysokości opłat za wydanie biletu w pociągu (jeżeli dotyczą wybranego wariantu). Zakłada się, że zaproponowane ceny biletów nie będą powodować sytuacji, w których zakup dwóch biletów na krótsze relacje będzie bardziej korzystny niż zakup jednego na całą trasę;
- 3) Określenie sposobu konstruowania ofert i przedstawienie algorytmów wyliczenia poszczególnych cen biletów;
- 4) Zasady rozliczeń pomiędzy Organizatorami, Organizatorami a Operatorami, wraz ze wskazaniem algorytmu podziału wpływów z poszczególnych ofert biletowych;
- 5) Zasady włączania do systemu kolejnych Organizatorów/Operatorów wraz z algorytmami kształtowania nowych ofert oraz algorytmami podziału wpływów;
- 6) Ocenę i przedstawienie możliwego wpływu przyjętego rozwiązania na wysokość przychodów z tytułu realizacji usług o charakterze użyteczności publicznej, w tym dopłat do biletów ulgowych;
- 7) Zasady sprzedaży biletów. Wykonawca wskaże na zasadność dalszego wykorzystywania poszczególnych kanałów sprzedaży lub konieczność ich likwidacji. Analizy należy wykonać w oparciu o założenie, że podstawowym kanałem dystrybucji biletów na terenie SOM jest system pn. Szczecińska Karta Aglomeracyjna.

2. Źródła opracowania - Wykonawca przedstawi koncepcję w oparciu o:

- 1) Udostępnione materiały przez Zamawiającego:
 - a. 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;
 - b. Koncepcja integracji systemów transportowych na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego";
- 2) Obowiązujące taryfy przewozowe oraz cenniki biletów dostępne są na stronach www.polregio.pl, www.zditm.szczecin.pl, www.mzk.stargard.pl, www.sppk.pl, www.pksszczecin.info;
- 3) Akty prawne:
 - a. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U z 2017 r. poz. 2136 z późn. zm.);
 - b. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983);
 - c. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 z późn. zm.);
 - d. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.);
 - e. Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t. j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 z późn. zm.);
 - f. Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1221);
 - g. Rozporządzenie WE 1371 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.
- 4) Inne materiały niezbędne do wykonania opracowania zebrane we własnym zakresie lub przy współpracy z Zamawiającym na wniosek Wykonawcy.

3. Spotkania z Zamawiającym:

- 1) minimum 3 spotkania z Zamawiającym na etapie przygotowania opracowania,
- 2) minimum 2 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. Dotyczy podsumowania Etapów II i III.

VI. Sposób przygotowania opracowania oraz harmonogram

1. Opracowanie powinno być zrealizowane zgodnie z najlepszą wiedzą i praktyką w tym zakresie.
2. Wykonawca winien zrealizować kolejne etapy przedmiotu zamówienia zgodnie z poniższym harmonogramem:
 - 1) Etap I - Diagnoza - do 45 dni + 15 dni na uwzględnienie uwag Zamawiającego;
 - 2) Etap II - Koncepcja - do 30 dni + 15 dni na uwzględnienie uwag Zamawiającego;
 - 3) Etap III - Projektowanie systemu - 35 dni.

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 magnetoptyczne, 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;
 - d) prawo do dalszego odpłatnego lub nieodpłatnego przekazania autorskich praw majątkowych wskazanych w pkt 1-3 na podmiot trzeci.
- 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
Roman Walaszkowski
mgr Roman Walaszkowski