

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Zamawiający, Stowarzyszenie Gdański Obszar Metropolitalny (GOM), działając w imieniu Związku ZIT, zawiązanego na podstawie porozumienia z dn. 14 lutego 2014 r., jako jego Sekretariat, zakłada zlecenie opracowania: **Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko.**

I. Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie **Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030** wraz z badaniami zachowań transportowych mieszkańców obszaru i budową transportowego modelu symulacyjnego podróży oraz strategiczną oceną oddziaływania na środowisko.

Ilekoć w Zamówieniu mowa o *Przedmiocie zamówienia* rozumie się przez to opracowanie **Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030** zwanego dalej *Strategią* wraz z badaniami zachowań transportowych mieszkańców obszaru i budową transportowego modelu symulacyjnego podróży oraz strategiczną oceną oddziaływania na środowisko.

Celem Strategii jest diagnoza funkcjonowania istniejącego systemu transportowego m.in. w zakresie mobilności zewnętrznej i wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego oraz sformułowanie celów, priorytetów i wyznaczenie działań wspólnych dla systemu transportowego i preferowanych kierunków zmian w schematach mobilności. Wypracowane w dokumencie założenia mają przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców OM poprzez poprawę spójności i dostępności transportowej OM w zakresie powiązań wewnętrznych jak i zewnętrznych oraz implementację zasad transportu zrównoważonego. Jednym z kluczowych elementów analizy Strategii jest wpływ węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na funkcjonowanie systemu transportowego OM.

Celem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest ocena wpływu inwestycji wskazanych w Strategii na środowisko naturalne.

Wykonawca zrealizuje zamówienie w 6 częściach:

Część I – Diagnostyczna

Część II – Opracowanie dokumentu „Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020”, uwzględniającego cele przyjęte w Strategii ZIT oraz planie gospodarki niskoemisyjnej w zakresie transportu

Część III – Analityczna – budowa modelu podróży dla OM i analizy możliwości rozwoju systemu transportowego OM

Część IV – Opracowanie dokumentu **Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030**

Część V – Przeprowadzenie postępowania ws. strategicznej oceny oddziaływania na środowisko **Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030**

Część VI – Konsultacje z Zarządem ZIT

Strategia obejmować będzie obszar, który tworzą powiaty: lęborski, pucki, wejherowski, kartuski, gdański, nowodworski, tczewski i malborski oraz miasta na prawach powiatu Gdańsk, Gdynia, Sopot.

Analiza na każdym etapie powinna być opracowana zgodnie z aktami prawa krajowego i unijnego oraz z głównymi założeniami poniższych dokumentów strategicznych:

- Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – COM (2011)144
- ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=EN>
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego,
- Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obowiązujące na analizowanym obszarze (m.in. Gdańska, Gdyni, Wejherowa, Tczewa),
- Dokumenty strategiczne i planistyczne Gminy Miasta Gdańska, Sopotu i Gdyni,
- Niebieska Księga dla Infrastruktury drogowej.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020.

Zakres merytoryczny opracowania

CZĘŚĆ I – Diagnoza

W Części diagnostycznej należy scharakteryzować analizowany obszar pod względem demograficznym, społeczno-gospodarczym, zagospodarowania przestrzennego oraz opisywać aktualny stan systemu transportowego w Obszarze Metropolitalnym uwzględniając wszystkie systemy transportowe (drogowy, kolejowy, zbiorowy, lotniczy, morski, wodny śródlądowy, rowerowy) w zakresie przemieszczania osób i ładunków.

1. Podstawowy zakres i założenia diagnozy

1.1. Diagnoza powinna zawierać w szczególności następujące elementy:

- 1.1.1. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych jednostek samorządu terytorialnego (JST) (w tym przyjętych i tworzonych dokumentów strategicznych i diagnostycznych dla OM), pod kątem transportu i mobilności. Największą uwagę należy zwrócić na dokumenty strategiczne największych miast rdzenia metropolii (wskutek ciężenia demograficznego i ekonomicznego). Przegląd powinien wskazać zarówno części wspólne strategii poszczególnych JST w zakresie mobilności, jak i rozbieżności. Należy również przeanalizować zbieżność i rozbieżność ww. dokumentów z dokumentami strategicznymi w zakresie transportu na szczeblu europejskim i krajowym.
- 1.1.2. Analizę stanu obecnego i trendów schematów mobilności (modal split) oraz czynników je kształtujących.
- 1.1.3. Należy porównać rozwój i funkcjonowanie mobilności w innych, podobnych metropoliach np. w Niemczech lub Skandynawii. Wybór powinien zostać

zaakceptowany przez Zamawiającego. Ważne jest żeby przeanalizować zmiany w strukturze mobilności i preferencjach mieszkańców jakie tam zaszły i wyciągnąć odpowiednie wnioski.

- 1.1.4. Charakterystykę i ocenę istniejącej infrastruktury drogowej wraz z wynikami badań ruchu drogowego.
 - 1.1.5. Charakterystykę i ocenę istniejącej sieci transportu zbiorowego oraz oferty przewozowej (wszystkie środki transportu zbiorowego występujące w OM) wraz z wynikami pomiarów i badań przewozów pasażerskich.
 - 1.1.6. Charakterystykę i ocenę istniejących węzłów integracyjnych (przesiadkowych) wraz z oceną ich funkcjonowania.
 - 1.1.7. Charakterystykę i ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej pod względem transportu towarów.
 - 1.1.8. Charakterystykę i ocenę sieci połączeń lotniczych wraz z ofertą przewozową ruchu pasażerskiego i towarowego.
 - 1.1.9. Charakterystykę i ocenę istniejącej infrastruktury rowerowej.
 - 1.1.10. Charakterystykę i ocenę istniejącej infrastruktury parkingowej i aktualnej polityki parkingowej JST OM.
 - 1.1.11. Charakterystykę i ocenę istniejącej infrastruktury pozostałych środków transportowych OM.
 - 1.1.12. Charakterystykę i ocenę istniejącej infrastruktury węzła sieci bazowej TEN-T w rozumieniu Art. 2 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”.
 - 1.1.13. Charakterystykę i ocenę mobilności mieszkańców OM na podstawie wyników badań ankietowych (ruchliwość, zapotrzebowanie na podróże, rozkład przestrzenny i czasowy podróży, dostępność).
 - 1.1.14. Charakterystykę i ocenę dostępności portów morskich.
 - 1.1.15. Kompleksowa charakterystyka i ocena funkcjonowania istniejącego systemu transportowego OM (m.in. w zakresie dostępności, sprawności systemów transportowych, bezpieczeństwa, wpływu na środowisko, itp.).
 - 1.1.16. Wnioski stanowiące rekomendacje do rozwoju systemu transportowego uwzględniającego implementację zasad transportu zrównoważonego.
- 1.2. Część diagnostyczna winna w szczególności odpowiadać na następujące pytania:
- 1.2.1. Jaka jest efektywność systemu transportowego OM?
 - 1.2.2. Jaki jest obecny układ sieci transportowej na terenie OM w kontekście planowania przestrzennego?
 - 1.2.3. Jaki jest poziom dostępności transportowej OM w ujęciu międzynarodowym oraz w ujęciu ogólnokrajowym?
 - 1.2.4. Jaka jest dostępność portów morskich i lotniczych na terenie OM?
 - 1.2.5. Jaki jest planowany układ sieci transportowej na terenie OM?
 - 1.2.6. Jakie działania w zakresie budowy infrastruktury oraz zarządzania nią należy zrealizować w OM by sprostać wymaganiom wytycznych TEN-T dla sieci bazowej?
 - 1.2.7. Jakie są obecnie oczekiwania mieszkańców w stosunku do systemu transportowego?
 - 1.2.8. Które obszary dysponują dobrym skomunikowaniem z najbliższymi centrami lokalnymi oraz stolicą województwa, a w przypadku których obszarów występuje deficyt? (w szczególności Wykonawca na podstawie inwentaryzacji powinien wskazać typowe standardy obsługi komunikacyjnej miejscowości z uwzględnieniem ich ludności i położenia oraz wskazać miejscowości, w których te standardy nie są spełnione).
 - 1.2.9. Czy dostępność przestrzenna i czasowa jest przeszkodą w podejmowaniu pracy, edukacji, aktywności gospodarczej? Jeśli tak, to na jakim obszarze i dla jakich grup społecznych (wskazać konkretne obszary oraz szacunek liczby osób)?
 - 1.2.10. W jaki sposób system transportowy wpływa na tworzenie uwarunkowań w zakresie aktywności zawodowej i edukacyjnej?

- 1.2.11. Jaka jest struktura mieszkańców poszczególnych obszarów, jeśli chodzi o wybór środka transportu w podróżach wewnątrzgminnych, międzygminnych i do/z rdzenia OM, z rozróżnieniem motywacji podróży?
- 1.2.12. Jakie czynniki są skłonne przekonać pasażerów wybierających obecnie podróż samochodem, do wyboru przyjaznych środowisku środków transportu (transport zbiorowy, rower lub rozwiązania intermodalne)?
- 1.2.13. W jaki sposób "pogodzić" mobilność lokalną z dominującym udziałem aktywnych form przemieszczania się (pieszo, rower) i ograniczonym (i uspokojonym) ruchem samochodów z efektywnym przemieszczaniem się tranzytowym między ośrodkami metropolii? Wyższa dostępność zewnętrzna nie powinna negatywnie wpływać (hałas, efekty barierowe, wyższa liczba wypadków) na jakość życia w poszczególnych ośrodkach OM.
- 1.2.14. W jaki sposób układ systemu transportowego wpływa na suburbanizację?
- 1.2.15. W jaki sposób suburbanizacja wpływa na mobilność?
- 1.2.16. W jakim stopniu dokumenty strategiczne JST OM są zbieżne pod względem celów i zasad kreowania mobilności? Gdzie są rozbieżności?
- 1.2.17. W jakim stopniu dokumenty strategiczne JST OM oraz dokumenty strategiczne i wytyczne europejskie są zbieżne pod względem celów i zasad kreowania mobilności? Gdzie są rozbieżności?

2. Przeprowadzenie badań ankietowych zachowań transportowych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

Wykonawca zaplanuje oraz zrealizuje badania zachowań transportowych mieszkańców wszystkich powiatów Obszaru Metropolitalnego: lęborskiego, puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego, nowodworskiego, tczewskiego i malborskiego oraz miast na prawach powiatu Gdańska, Gdyni, Sopotu.

Badania powinny dostarczyć danych umożliwiających budowę modelu symulacyjnego podróży w obszarze Metropolitalnym, w szczególności dotyczących: liczby podróży wykonywanych w ciągu typowego dnia tygodnia (wtorek, środa, czwartek), motywacji podróży, czasu realizacji podróży, czasu trwania podróży, miejsc rozpoczęcia i zakończenia podróży, podziału zadań przewozowych, przyczyn wyboru określonych środków transportu.

2.1. Zakres

- 2.1.1. **Zaplanowanie badania** - przygotowanie kwestionariusza w uzgodnieniu z Zamawiającym, ustalenie sposobu doboru próby badawczej i określenie pożądanej struktury demograficznej próby w oparciu o oficjalne statystyki GUS dla każdej z Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST) w OMT, a także opracowanie metodyki badania w uzgodnieniu z Zamawiającym;
- 2.1.2. **Realizację badania, w zakresie:**
 - a. rekrutacji ankierów oraz przeprowadzenia centralnego szkolenia (szkoleń) ankierów, zapewniając możliwość udziału osób ze strony Zamawiającego;
 - b. wydruku kwestionariuszy;
 - c. wylosowania adresów punktów startowych do realizacji badania metodą random-route, z założeniem realizacji nie więcej niż 5 wywiadów z każdego punktu startowego;
 - d. realizacji wywiadów bezpośrednich w miejscu zamieszkania respondenta;
 - e. koordynacji badania w terenie;
 - f. przeprowadzenia wrywkowej kontroli pracy ankierów na poziomie min. 10% wywiadów metodą ponownego kontaktu z respondentem;
 - g. założenie elektronicznej bazy danych ze wszystkimi wynikami badania, w tym zakodowanie miejsc źródeł i celów podróży w postaci numerycznej, przyporządkowując każde miejsce jednoznacznie do jednego rejonu transportowego;

- h. wprowadzenia danych uzyskanych z badań do bazy danych w formie tabel;
- i. informowania Zamawiającego o stopniu realizacji próby z częstotliwością co 7 dni kalendarzowych;
- j. zestawienie wyników i sporządzenie raportu zawierającego analizę wyników badania oraz ich przedstawienie w formie tablic, wykresów, map wraz z komentarzami;
- k. dostarczenia sprawozdania z realizacji badań, zawierającego informacje o liczbie odmów respondentów, poziomie braków oraz przyczynach braków danych w terminie nie późniejszym niż 7 dni kalendarzowych od przekazania wyników badania;
- l. zaprezentowania wyników badania w formie prezentacji multimedialnej w miejscu i czasie wskazanym przez Zamawiającego

2.2. Dobór próby badawczej - jako próbę badawczą, rozumie się wylosowanych do badania mieszkańców obszaru, stanowiących populację badaną. Populacja badania jest określona przez Zamawiającego z góry jako ogół mieszkańców gmin (tabela1) w wieku 13 lat i więcej. Dobór próby badawczej odbywa się w taki sposób, aby uzyskane wyniki były reprezentatywne dla badanej populacji każdej gminy z osobna oraz całego obszaru łącznie. Zaproponowany przez Wykonawcę schemat doboru próby musi zapewniać losowy dobór respondentów do badania oraz zgodność struktury demograficznej próby ze strukturą populacyjną ze względu na płeć, wiek (4 kohorty) i wykształcenie (3 kohorty: 1. podstawowe i zawodowe, 2. średnie, 3. wyższe) na poziomie minimum 70% każdego poziomu cechy (wyróżnionej kohorty).

2.3. Liczebność próby badawczej – Wykonawca zobowiązany jest do zrealizowania badania na próbie nie mniejszej niż $n=8000$ osób. Przy założeniu że: na terenie miast Gdańsk, Gdynia, Sopot łącznie zostanie zrealizowana próba nie mniejsza niż $n=2000$ osób, w proporcji do populacji mieszkańców wyróżnionych miast i ich dzielnic, natomiast w pozostałych gminach badanego obszaru zostanie zrealizowana próba nie mniejsza niż $n=6000$ osób. Oczekuje się, że liczba wywiadów wykonanych w każdej gminie (poza miastami: Gdańsk, Gdynia, Sopot) będzie taka sama i wyniesie $n=110$ osób (różnice między wielkością próby a liczebnością populacji zostanie zniwelowana przez Wykonawcę dzięki obliczeniu odpowiedniej wagi każdemu respondentowi na etapie analiz). Jednocześnie zastrzega się, że: wszystkie wywiady przyjęte do ostatecznego zbioru danych (minimum $n=8000$) będą wykonane prawidłowo, bez zastrzeżeń co do jakości pracy ankietera i nie będą zawierały braków danych (np. z powodów odmów udzielenia odpowiedzi na pytania) istotnych z punktu widzenia analizy wyników służących do budowy modelu ruchu.

2.4. Technika przeprowadzenia badania – badanie zostanie wykonane metodą wywiadów bezpośrednich, techniką PAPI (Paper And Pencil Interview) lub CAPI (Computer Assisted Personal Interview) prowadzonych w domu respondenta.

2.5. Czas prowadzenia badań ankietowych – wszystkie wywiady powinny zostać wykonane w okresie od 6 października do 14 listopada 2014 roku, w dniach od środy do piątku, z pominięciem świąt, dni wolnych od pracy i okresów typowo urlopowych (np. przedłużane weekendy) z uwagi na właściwy dobór próby badawczej.

2.6. Kwestionariusz wywiadu – obejmować będzie wszystkie typy pytań niezbędne dla jakości diagnostycznej narzędzia badawczego. Będzie składał się z 2 głównych części:

- a) ankieta główna (zawierająca informacje o: gospodarstwie domowym i jego członkach)
- b) dzienniczek podróży (zawierający informacje o podróżach wykonywanych przez respondentów w dniu poprzedzającym badanie tj. wtorek, środa, czwartek)

2.7. Zakres pytań i zagadnień zawarty w kwestionariuszu:

2.7.1. Gospodarstwo domowe:

- a. dokładna lokalizacja,
- b. liczba osób ogółem,
- c. liczba osób w wieku 13 lat i więcej,

- d. liczba samochodów w dyspozycji członków gospodarstwa,
- e. liczba rowerów w dyspozycji członków gospodarstw domowych,
- f. typ samochodu(ów) użytkowanego(ych) przez gospodarstwo domowe (prywatny osobowy zarejestrowany na osobę wchodzącą w skład gosp., prywatny osobowy inny, osobowy z „kratką”, służbowy(firmowy) osobowy, prywatny samochód dostawczy do 3,5 ton, służbowy(firmowy) dostawczy do 3,5 ton, samochód ciężarowy pow. 3,5 ton, inny).

2.7.2. Skład gospodarstwa domowego – wszyscy domownicy w wieku 13 lat i więcej:

- a. płeć,
- b. wiek,
- c. wykształcenie,
- d. posiadanie prawa jazdy,
- e. zajęcie podstawowe i dodatkowe,
- f. miejsce nauki,
- g. miejsce pracy,
- h. tryb pracy i nauki (praca: zmianowość, nauka: wieczorowo, zaocznie, dziennie),
- i. liczba wykonanych podróży w ciągu ubiegłej doby (wt-czw),
- j. przyczyna nieodbywania podróży w ciągu ubiegłej doby.

2.7.3. Informacje o podróżach respondenta (osób w wieku 13 lat i więcej):

- a. dokładna lokalizacja źródła,
- b. rejon transportowy źródła,
- c. motywacja początku podróży,
- d. godzina rozpoczęcia podróży ,
- e. czas podróży ze szczególnym uwzględnieniem czasu: jazdy środkiem komunikacji zbiorowej, jazdy samochodem, jazdy rowerem, dojścia na przystanek, dojścia na parking samochodowy i oczekiwania, dojścia z przystanku i parkingu samochodowego co celu, przesiadek itp.,
- f. liczba przesiadek,
- g. wykorzystane środki transportu w kolejności,
- h. liczba osób w samochodzie (jeśli podróż odbyto samochodem),
- i. dokładna lokalizacja celu,
- j. rejon transportowy celu,
- k. motywacja końca podróży.

2.7.4. Preferencje użytkowników systemu transportowego (osób w wieku 13 lat i więcej):

- a. Czy dojeżdża Pan(i) samochodem, rowerem lub innym środkiem transportu indywidualnego w celu przesiadki na transport zbiorowy w ramach wykonywania przez siebie podróży obowiązkowych?
- b. Jaki środek transportu wykorzystuje Pan(i) w przesiadce na transport zbiorowy w tego typu podróżach? (samochód jako kierowca, samochód jako pasażer, rower, inne).
- c. Co najbardziej przeszkadza Panu(i) w trakcie korzystania ze środków transportu zbiorowego podczas wykonywania podróży obowiązkowych? (liczba przesiadek, czas oczekiwania na przystanku na przyjazd następnego środka transportu przy przesiadaniu się, czas podróży, zatłoczenie w pojeździe, częstotliwość kursowania, brak biletu metropolitalnego, inne, nic mi nie przeszkadza, nie korzystam z transportu zbiorowego).

2.8. **Charakterystyka respondenta** – badaniem będą objęte osoby w wieku 13 lat i więcej.

2.9. **Zakres terytorialny** - badanie zachowań i preferencji transportowych mieszkańców – będzie odbywało się na terenie wszystkich JST wchodzących w skład powiatów stowarzyszonych w GOM, t.j. łębskiego, puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego, nowodworskiego, tczewskiego i malborskiego oraz miast na prawach powiatu: Gdańska, Gdyni i Sopotu. Poniżej przedstawiono zakres terytorialny badania – Rysunek 1. Badanie

należy przeprowadzić w poszczególnych gminach wchodzących w skład analizowanego obszaru. Listę gmin wraz z liczbą ludności przedstawiono w poniższej Tabeli 1.

Rysunek 1. Zakres terytorialny badania ankietowego zachowań transportowych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego



Tabela 1. Liczba mieszkańców gmin analizowanego obszaru. (źródło: Vademecum Samorządowca, GUS 2013)

Lp	Gmina	Liczba ludności	Lp	Gmina	Liczba ludności	Lp	Gmina	Liczba ludności
1	Cedry Wielkie	6 826	21	Łęczyce	11 831	41	Somonino	9 978
2	Cewice	7 352	22	Malbork (gmina)	4 620	42	Sopot	38 200
3	Chmielno	7 238	23	Malbork	39 252	43	Stare Pole	4 733
4	Choczewo	5 685	24	Miłoradz	3 365	44	Stegna	9 946
5	Gdańsk	460 400	25	Morzeszczyn	3 778	45	Stężycza	9 835
6	Gdynia	248 700	26	Nowa Wieś Lęborska	13 369	46	Subkowy	5466
7	Gniew	16006	27	Nowy Dwór Gdański	18 252	47	Suchy Dąb	4 142
8	Gniewino	7 268	28	Nowy Staw	7 926	48	Sulęczyno	5 187
9	Hel	3 737	29	Ostaszewo	3 243	49	Szemud	15 718
10	Jastarnia	3 905	30	Pelplin	16718	50	Sztutowo	3669
11	Kartuzy	32 878	31	Pruszcz Gdański	28 621	51	Tczew	60 769
12	Kolbudy	15 004	32	Pruszcz Gdański (gmina)	23 454	52	Tczew (gmina)	13 238
13	Kosakowo	11 023	33	Przodkowo	8 165	53	Trąbki Wielkie	10 692
14	Krokowa	10 596	34	Przywidz	5 697	54	Wejherowo (miasto)	50 375
15	Krynica Morska	1349	35	Pszczółki	8 731	55	Wejherowo (gmina)	22 471
16	Lębork	35588	36	Puck (gmina)	24 575	56	Wicko	6 013
17	Lichnowy	4 801	37	Puck	11 520	57	Władysławowo	15 382
18	Linia	6 053	38	Reda	22 479	58	Żukowo	31 414
19	Luzino	14 678	39	Rumia	47304			
20	Łeba	3 864	40	Sierakowice	18 399			

2.10. Podział obszaru na rejonu transportowe do ustalenia z Zamawiającym.

2.11. Metodykę przeprowadzanych badań Wykonawca uzgodni z Zamawiającym.

3. Przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu kołowego i napełnień w środkach transportu zbiorowego

Przedmiotem zamówienia jest zaplanowanie, realizacja oraz opracowanie wyników pomiarów natężenia ruchu kołowego i napełnień w środkach transportu zbiorowego na terenie wszystkich powiatów Obszaru Metropolitalnego: lęborskiego, puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego, nowodworskiego, tczewskiego i malborskiego oraz miasta na prawach powiatu Gdańska, Gdyni i Sopotu. Badania te mają uwzględniać zapotrzebowanie na niezbędne dane potrzebne do budowy, kalibracji i weryfikacji transportowego modelu symulacyjnego podróży Obszaru Metropolitalnego.

3.1. Przygotowanie formularzy pomiarowych w uzgodnieniu z Zamawiającym, a także opracowanie metodyki badania w uzgodnieniu z Zamawiającym;

3.2. Wykonanie pomiarów natężenia ruchu drogowego w co najmniej 120 punktach przekrojowych lub skrzyżowaniach z wyszczególnieniem struktury rodzajowej pojazdów (samochód osobowy, samochód dostawczy, samochód ciężarowy, samochód ciężarowy z

naczępą, autobus, rower, inny). Pomiar powinny trwać co najmniej 8 godzin w ciągu doby obejmując godziny szczytu porannego i popołudniowego. W co najmniej 40 punktach należy przeprowadzić pomiar dobowy. Pomiary należy wykonać w godzinowych przedziałach czasowych oraz dla dwóch kierunków ruchu.

- 3.3. Wykonanie pomiarów napełnienia pojazdów transportu zbiorowego w newralgicznych punktach sieci połączeń kolejowych i autobusowych w GOM. Zakres pomiarów będzie obejmował co najmniej 40 punktów stanowiących uzupełnienie danych o liczbie podróży uzyskanych w ramach opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.
Pomiary należy wykonać w godzinowych przedziałach czasowych oraz dla dwóch kierunków ruchu.
- 3.4. Lokalizacje punktów pomiarowych należy dobrać w newralgicznych punktach sieci transportowej OM w taki sposób, aby możliwe było odwzorowanie wielkości i kierunków podróży w analizowanym obszarze. Ponadto przy doborze lokalizacji należy uwzględnić zapotrzebowanie na niezbędne dane do kalibracji symulacyjnego modelu podróży budowanego na ich podstawie.
- 3.5. Pomiar liczby osób wsiadających i wysiadających na wybranych węzłach i przystankach integracyjnych w zakresie podróży wykonywanych koleją i SKM: Tczew, Pszczółki, Cieplewo, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot Główny, Gdynia Redłowo, Gdynia Główna, Gdynia Grabówek, Gdynia Chylonia, Reda, Rumia, Wejherowo, Gościcino Wejherowskie, Luzino, Lębork, Gołubie, Karwiny, Osowa, Sierakowice, Somonino, Żukowo oraz węzeł Kartuzy i Nowy Dwór Gdański w zakresie podróży wykonywanych autobusami. Pomiar powinny trwać co najmniej 12 godzin w ciągu doby obejmując godziny szczytu porannego i popołudniowego. Pomiary należy wykonać w godzinowych przedziałach czasowych oraz dla dwóch kierunków ruchu. Pomiary mają umożliwić określenie wskaźników przeliczeniowych na dobę.
- 3.6. Pomiary należy wykonywać w typowy dzień tygodnia: wtorek, środa lub czwartek.
- 3.7. Lokalizację punktów pomiarowych należy uzgodnić z Zamawiającym.
- 3.8. Pomiary należy przeprowadzić w terminie od 6.10.2014 r. – do 14.11.2014 r.
- 3.9. Metodykę przeprowadzanych pomiarów Wykonawca uzgodni z Zamawiającym.

4. Raport z przeprowadzonych badań i pomiarów

Zamówienie obejmuje:

- 4.1. Opracowanie wyników badań ankietowych w postaci bazy danych MS Access 2007, SPSS, Excel 2007.
- 4.2. Przygotowanie raportu zbiorczego z wszystkimi wynikami badania i pomiarów zawierającego informację na temat zastosowanych technik i metod badawczych, charakterystyki gospodarstw domowych oraz przedstawiającego wyniki badania i pomiarów. Raport ma być wykonany w wersji elektronicznej (w formacie *.doc/ *.docx oraz *.pdf).
- 4.3. Przygotowanie raportu syntetycznego zawierającego najważniejsze wyniki nt. zachowań transportowych mieszkańców wraz z ich komentarzem. Raport ma być wykonany w wersji elektronicznej (w formacie *.doc/ *.docx oraz *.pdf).
- 4.4. Raport wymaga uzgodnienia i zatwierdzenia przez Zamawiającego.

5. Raport z części diagnostycznej

- 5.1. Wykonawca na podstawie przeprowadzonej diagnozy (**Części I – diagnoza**) sporządzi raport końcowy charakteryzujący i oceniający system transportowy Obszaru Metropolitalnego wraz z wnioskami stanowiącymi rekomendację do dalszego jego rozwoju - zawierający analizę wyników badań oraz ich przedstawienie w formie tablic, wykresów, map, wraz z komentarzem. Tworzone wnioski dotyczące jego rozwoju powinny być zgodne z dokumentami strategicznymi każdego szczebla i intencjami rozwojowymi poszczególnych JST.
- 5.2. W raporcie należy uwzględnić zakres z punktu 1. Podstawowy zakres i założenia diagnozy z Części I – Diagnoz
- 5.3. Raport wymaga uzgodnienia i zatwierdzenia przez Zamawiającego.
- 5.4. Raport ma być wykonany w wersji elektronicznej (w formacie *.doc/ *.docx oraz *.pdf).

CZĘŚĆ II – Opracowanie dokumentu „Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020”

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentu „**Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020**”, stanowiącego narzędzie realizacji „**Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 - 2020**” oraz **Planów Gospodarki Niskoemisyjnej** w zakresie infrastruktury transportowej. Podstawowym celem Programu wynika z potrzeby przejścia od planowania strategicznego do programowania operacyjnego tj. zidentyfikowania, uzgodnienia oraz przygotowanie do realizacji kluczowych przedsięwzięć w Obszarze Metropolitalnym – w szczególności wstępnie typowanych do współfinansowania z funduszy europejskich w ramach perspektywy finansowej 2014-2020.

1. Plan powinien nakreślać kierunki zmian i główne cele do osiągnięcia w zakresie transportu, które wynikają z Strategii ZIT i innych dostępnych aktualnie dokumentów strategicznych i planistycznych z obszaru transportu,
2. Cele Programu powinny być spójne z krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi wyższego rzędu, jak również dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej,
3. Cele i działania Programu powinny być zgodne z Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 (Strategią ZIT), która zgodnie z założeniami ma zostać przyjęta przez Związek ZIT we wrześniu 2014 r. Obecnie kończą się konsultacje społeczne Strategii ZIT, a jej wstępna wersja jest ogólnodostępna (<http://www.metropoliagdansk.pl/metropolitalne-aktualnosci/konsultacje-online-projektu-strategii-zit/>).
4. Cele i działania Programu powinny być zgodne z lokalnymi i metropolitalnymi Planami Gospodarki Niskoemisyjnej.
5. Program należy opracować na podstawie: planów inwestycyjnych Związku ZIT (fiszki), planów inwestycyjnych JST w OM, planów inwestycyjnych GDDKiA, planów inwestycyjnych zarządców kolei (PLK, SKM, PKM), planów regulacyjnych w zakresie prawodawstwa, w tym w zakresie stworzenia spójnej struktury dróg, linii kolejowych, portów lotniczych i kanałów w Europie w jednolitą sieć transportową, której to OM jest kluczowym węzłem. Lista działań (inwestycji) wymaga uzgodnienia i zatwierdzenia przez Zamawiającego.
6. Wykonawca przeprowadzi analizę strategiczną (SWOT) poszczególnych podsystemów transportowych OM.
7. W poszczególnych priorytetach Wykonawca określi działania oraz cele ich realizacji, zakres rzeczowy wraz z szacunkowym kosztem realizacji (opis sposobu szacowania wartości), przewidywane źródła finansowania, lata realizacji a także komplementarność z innymi projektami realizowanymi lub planowanymi na OM.
8. Należy określić zasady realizacji Programu wraz z systemem monitorowania postępów w osiągnięciu wskaźników określonych w Programie przez Wykonawcę.

9. Istotnym elementem Programu i Strategii Transportowej OM jest przygotowanie danych do Planu Gospodarki Niskoemisyjnej pozwalających sprawdzić, które z planów inwestycyjnych przyczyniają się do realizacji wskaźników wymienionych na str. 94 *SEAP (Poradnik „Jak opracować plan działań na rzecz zrównoważonej energii?”* wydany przez Porozumienie Burmistrzów dla zrównoważonej gospodarki energetycznej na szczeblu lokalnym). Przykładowe wskaźniki: Liczba pasażerów korzystających z transport publicznego w ciągu roku, Długość ścieżek rowerowych w km, Procent ludności zamieszkującej nie dalej niż 400 m od przystanków autobusowych, Średnia długość korków ulicznych w km.
10. Program wymaga uzgodnienia i zatwierdzenia przez Zamawiającego.

CZĘŚĆ III - Analityczna

1. Opracowanie transportowego modelu symulacyjnego podróży Obszaru Metropolitalnego.

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie oraz przeprowadzenie kalibracji i weryfikacji modelu symulacyjnego systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego (obejmującego jednocześnie transport indywidualny i zbiorowy oraz ich wzajemne oddziaływanie). Zakres przestrzenny obejmuje wszystkie powiaty wchodzące w skład Obszaru Metropolitalnego: lęborski, pucki, wejherowski, kartuski, gdański, nowodworski, tczewski i malborski oraz miasta na prawach powiatu Gdańsk, Gdynia, Sopot.

1.1. Zamawiający udostępni Wykonawcy następujące dane:

- 1.1.1. Baza danych na temat przemieszczeń transportowych mieszkańców Gdyni – Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni, Gdynia rok 2013, ZKM Gdynia.
- 1.1.2. Baza danych, na temat przemieszczeń transportowych mieszkańców województwa pomorskiego za rok 2013, wykonana w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.
- 1.1.3. Kompleksowe Badania Ruchu, Gdańsk 2009, Biuro Rozwoju Gdańska.
- 1.1.4. Pomiary napełnień w środkach transportu publicznego za rok 2013 wykonane w ramach Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego, Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.
- 1.1.5. Pomiary napełnień w środkach transportu publicznego w Gdyni, ZKM Gdynia – dane na rok 2013 i 2014.
- 1.1.6. Pomiary natężeń ruchu kołowego w wybranych punktach przekrojowych i skrzyżowaniach na terenie miast: Gdańsk, Gdynia, Sopot – pomiary wykonane na potrzeby budowy systemu TRISTAR.
- 1.1.7. Pomiary natężeń ruchu kołowego w wybranych punktach przekrojowych i skrzyżowaniach na terenie miast: Gdańsk, Gdynia, Sopot – dane z hurtowni danych systemu TRISTAR za październik 2014 roku (pod warunkiem, że system TRISTAR będzie funkcjonował prawidłowo).

1.2. Podstawowe założenia dotyczące funkcjonowania modelu:

- 1.2.1. Budowa transportowego modelu symulacyjnego podróży zapewnić powinna wkład do uzupełnienia diagnozy stanu istniejącego o prognozę kluczowych trendów w rozwoju systemu transportowego OM, jako punkt wyjścia do określenia celów Strategii.
- 1.2.2. Model ma być narzędziem do wykonywania prognoz i analiz transportowych, pozwalających na nowoczesne planowanie i zarządzanie systemem transportowym OM.
- 1.2.3. Model ma umożliwić zastosowanie jego do: planowania systemów transportowych, projektowania układów transportowych, zarządzania systemami transportowymi, wnioskowania o dofinansowanie infrastruktury transportowej z funduszy europejskich, w szczególności z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

- 1.2.4. Jednym z podstawowych zadań jakie ma spełniać opracowywany model ma być wyznaczanie natężeń ruchu samochodowego i potoków pasażerskich w środkach publicznego transportu zbiorowego (kolej, autobus, tramwaj, trolejbus) na sieci transportowej Obszaru Metropolitalnego oraz podstawowych parametrów charakteryzujących te systemy transportowe niezbędne przy opracowywaniu studiów wykonalności.
- 1.3. Wykonawca sporządzi model symulacyjny bazujący na oprogramowaniu do modelowania podróży kompatybilnym z oprogramowaniem PTV VISUM i przekaze Zamawiającemu w postaci pliku .ver.
- 1.4. Modele należy opracować dla następujących okresów czasowych:
 - 1.4.1. Stan istniejący (dość, szczyt poranny, szczyt popołudniowy),
 - 1.4.2. Stany prognostyczne – rok 2020, 2030 i 2040 (dość, szczyt poranny, szczyt popołudniowy).
- 1.5. Model symulacyjny dla stanu istniejącego musi składać się z dwóch zasadniczych elementów:
 - 1.5.1. Model podaży – składający się z układu drogowego i układu transportu zbiorowego dla analizowanego obszaru. Model ten musi zawierać:
 - a) Podział Obszaru Metropolitalnego na rejony transportowe – należy określić w uzgodnieniu z Zamawiającym.
 - b) Odwzorowanie sieci drogowej – w tym uwzględnienie funkcji oporu odcinka różnicujących typy przyjętych przekrojów poprzecznych w modelu. Wymagana jest weryfikacja funkcji oporu odcinka na podstawie przeprowadzonych badań własnych.
 - c) Odwzorowanie układu transportu publicznego, uwzględniające przebiegi wszystkich linii regularnego transportu zbiorowego osób (w tym autobusowych, kolejowych, mikrobusek, tramwajowych, trolejbusowych) wraz z szczegółowymi rozkładami jazdy oraz rozmieszczenia przystanków (średnie czasy podróży i odległości powinny uwzględniać składowe przejazdy w modelowanej sieci oraz czasy tracone na dostęp);
 - d) Należy uwzględnić uśrednione koszty przewozu pasażerów w postaci taryf obowiązujących na modelowanych liniach;
 - e) Powiązania zewnętrzne Obszaru Metropolitalnego mogą zostać uwzględnione jako zagregowane strefy podłączone do układu drogowego i kolejowego na granicy obszaru;
 - 1.5.2. Model popytu - na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych oraz pomiarów natężeń ruchu i potoku pasażerów, należy opracować model popytu określający macierz podróży między rejonami. Proponuje się wykorzystanie ujęcia czterostadiowego obejmującego następujący układ:
 - a) Model potencjałów – w oparciu o wyniki badań ankietowych należy wyznaczyć liczbę podróży generowanych lub absorbowanych przez rejon komunikacyjny w ciągu doby oraz godzin szczytu porannego i popołudniowego. Analizie powinny być poddane podróże realizowane przez osoby powyżej 13 roku życia. Jako zmienne objaśniające można przyjąć liczbę mieszkańców, grupy wiekowe, poziom zatrudnienia, poziom dochodu, wskaźniki gospodarcze lub makroekonomiczne (np. PKB), ale dające się prognozować. Podróże powinny być rozpatrywane w następujących motywacjach: dom-praca, praca-dom, dom-nauka, nauka-dom, dom-inne, inne-dom, nie związane z domem.
 - b) Rozkład przestrzenny podróży – w oparciu o badania ankietowe i przeprowadzone przez Wykonawcę pomiary ruchu, udostępnione przez Zamawiającego dane – pkt. 1.1. oraz materiały własne Wykonawcy, należy dokonać kalibracji funkcji oporu przestrzeni dla każdej z motywacji podróży lub łańcuchów motywacji podróży. Stanowić to będzie podstawę do budowy całkowitej więźby ruchu podróży między rejonami komunikacyjnymi w modelu.

- c) Podział zadań przewozowych – w tym etapie należy opracować funkcję pozwalającą określić prawdopodobieństwo wyboru środka transportu. Na podstawie pozyskanych danych należy określić wtórny podział zadań przewozowych, który ma być funkcją czasu podróży – dopuszcza się inne podejście ale uwzględniające ten komponent. Proces stabilizacji funkcji zadań przewozowych powinien być ujęty w powtarzalnej procedurze iteracyjnej.
- d) Rozkład podróży na sieć drogową – zastosowanie procedury poszukującej najkrótsze połączenia podróży z macierzy źródło – cel. Zaleca się stosowanie ogólnych procedur zawartych w oprogramowaniu symulacyjnym.
- e) Opracowany i przekazany przez Wykonawcę model ma spełniać funkcję modelu „automatycznego”, umożliwiającego przeprowadzenie całej procedury obliczeniowej modelu (model potencjałów, model grawitacyjny, model podziału zadań przewozowych) w programie do modelowania podróży za pomocą zaimplementowanych procedur obliczeniowych. Funkcjonalność ww. modelu ma pozwalać m.in. na przeprowadzanie analiz związanych. ze zmianą parametrów sieci oraz wielkości potencjałów ruchotwórczych.

Opracowany model powinien możliwie najdokładniej odwzorowywać rzeczywiste relacje w podróżach.

1.6. Opracowanie symulacyjnych modeli systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego dla celów prognostycznych, w tym dla oceny i optymalizacji scenariuszy rozwoju infrastruktury systemu i wariantów obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego.

1.6.1. W oparciu o właściwie skalibrowany model symulacyjny Obszaru Metropolitalnego Wykonawca zbuduje model prognostyczny dla wymaganych okresów czasowych (stanów prognostycznych) – rok 2020, 2030 i 2040 (doba, szczyt poranny, szczyt popołudniowy).

1.6.2. Model powinien bazować na kalibrowanych funkcjach opracowanych dla stanu istniejącego, korygowanych z uwzględnieniem prognozowanych tendencji zmian np. elementy prognozowania krzywej podziału zadań przewozowych.

1.6.3. Wartości zmiennych objaśniających do modelu należy prognozować uwzględniając dostępne opracowania o charakterze naukowym lub oficjalne dokumenty np. prognozy demograficzne GUS, prognozy ekonomiczne publikowane przez NBP lub inne agendy rządowe oraz plany zagospodarowania przestrzennego, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i strategię rozwoju, Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego obowiązujące na analizowanym obszarze.

1.6.4. W trakcie prac nad prognostycznym modelem ruchu należy uwzględnić różne scenariusze rozwoju systemu transportowego związane z takimi dziedzinami jak:

- Demografia,
- Sytuacja społeczno-gospodarcza
- Wybrane scenariusze rozwoju układu transportowego Obszaru Metropolitalnego. Podstawowy scenariusz powinien uwzględniać wyłącznie te inwestycje, które w chwili powstawania opracowania są uznawane za przesądzone (spełniające wymogi dla tzw. „wariantu bazowego” wg Niebieskiej Księgi dla infrastruktury transportowej). Ich zakres winien być ustalony w porozumieniu z Zamawiającym
- Poziom rozwoju motoryzacji.

a) Optymistyczny – charakteryzujący się najbardziej pozytywnymi warunkami (biorąc pod uwagę m.in. prognozy demograficzne i gospodarcze, plany modernizacji, budowy i rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej, standardu świadczonych usług, standardu jakości dostępu do infrastruktury, przepustowości drogowych i kolejowych korytarzy transportowych) dla rozwoju transportu drogowego i kolejowego,

- b) Pesymistyczny – charakteryzującym się najbardziej niekorzystnymi warunkami (biorąc pod uwagę m.in. prognozy demograficzne i gospodarcze, plany modernizacji, budowy i rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej, standardu świadczonych usług, standardu jakości dostępu do infrastruktury, przepustowości drogowych i kolejowych korytarzy transportowych) dla rozwoju transportu drogowego i kolejowego,
- c) Realistyczny – charakteryzującym się pośrednimi warunkami (biorąc pod uwagę m.in. prognozy demograficzne i gospodarcze, plany modernizacji, budowy i rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej, standardu świadczonych usług, standardu jakości dostępu do infrastruktury, przepustowości drogowych i kolejowych korytarzy transportowych) pomiędzy scenariuszami optymistycznym i pesymistycznym.
- 1.7. Wykonawca opracuje Raport prezentujący: metodologię, przebieg procesu powstawania modelu ruchu oraz założeń scenariuszy prognostycznych.
- 1.8. Wykonawca przeprowadzi po zakończeniu projektu szkolenie (dla 3 osób) z pracy na modelu prezentujące: jak został zbudowany model, jak działają jego poszczególne komponenty np. modal split, kilka przykładów analiz jakie można wykonywać na modelu. Zorganizowanie szkolenia należy do Wykonawcy. Miejsce i czas szkolenia do ustalenia z Zamawiającym.

2. Przeprowadzenie analiz transportowych

- 2.1. Na podstawie wniosków płynących z części diagnostycznej należy przeanalizować podstawowe możliwe kierunki rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego oraz w sposób sformalizowany wybrać najbardziej istotne (priorytetowe) działania.
- 2.2. Lista działań (inwestycji) do oceny zostanie wskazana przez Zamawiającego, po wykonaniu i zatwierdzeniu Części I – Diagnostycznej.
- 2.3. Wykonawca przeanalizuje w poszczególnych okresach czasowych wpływ inwestycji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego na zmianę zachowań transportowych mieszkańców OM.
- 2.4. Wykonawca przeanalizuje w szczególności wpływ węzłów integracyjnych oraz integracji biletowej na zmianę zachowań transportowych mieszkańców OM.
- 2.5. Wykonawca wskaże źródła finansowania inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej.
- 2.6. Wykonawca przedstawi rekomendacje do aktualizacji Strategii Transportowej Województwa Pomorskiego oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego

CZĘŚĆ IV – Opracowanie dokumentu: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

1. W ramach Części IV należy opracować dokument: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.
2. Wykonawca na podstawie analizy dokumentów strategicznych oraz wniosków z części diagnostycznej określi wizję rozwoju systemu transportowego oraz cel główny i cele szczegółowe dla poszczególnych gałęzi transportu i mobilności, które kreować będą politykę transportową Obszaru Metropolitalnego na lata 2015-2030 w zakresie zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej obszaru, poprawy spójności i dostępności transportowej, jak i podniesienie jakości życia mieszkańców. Wyżej wymienione wizja i cele, na etapie formułowania, zostaną uzgodnione z Zamawiającym.
3. Cele strategii powinny być spójne z krajowymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi wyższego rzędu, jak również dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, w szczególności:

Europejskie:

- Strategia Europa 2020,
- Niebieska Księga – Infrastruktura drogowa,

- ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”
- Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – COM (2011)144.
- Plan działania na rzecz mobilności w miastach, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2009) 490, Komisja Wspólnot Europejskich,
- W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Zielona Księga, SEK(2007) 1209, Komisja Wspólnot Europejskich

Krajowe:

- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Krajowa Polityka Miejska – projekt MliR marzec 2014
http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_regionalna/rozwoj_miast/kpm/strony/start.aspx,

Regionalne (województwie):

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Regionalna strategia rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007-2020: http://www.urzad.pomorskie.eu/res/umwp/dokumenty/regionalna_strategia_rozwoju_transportu_2007_2020.pdf,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego [luty 2014]: http://www.pomorskie.eu/res/BIP/UMWP/zamowienia_publiczne/ogloszenia_i_komunikaty/2014/03_14_plan_transportowy_wersja_po_konsultacjach_spoecznych.pdf,
- Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020,
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020,
- Regionalne Programy Strategiczne: RPS Zdrowie dla Pomorzan, RPS Aktywni Pomorzanie, RPS Ekoefektywne Pomorze, RPS Pomorska Podróż, RPS Mobilne Pomorze oraz RPS Pomorski Port Kreatywności.

Gdańsk:

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska: <http://www.brg.gda.pl/doc/studium/tekst%20studium%20%20zalacznik%201.pdf>,
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska 2014-2020: http://www.ztm.gda.pl/img/plik_duzy_1851.pdf,
- Strategia miasta Gdańska do roku 2015 (w tym Program Operacyjny Mobilny Gdańsk),
- Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta – projekt <http://www.gdansk.pl/strategia,1655,31602.html>,
- System tras rowerowych dla Gdańska [grudzień 2011]: <http://ftp.brg.gda.pl/Ster/ster.pdf>,
- Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR STeR) [lipiec 2013]: http://ftp.brg.gda.pl/SR_Ster/01_sr_ster_tekst.pdf,

- Studium Lokalizacji Obiektów wysokościowych, rozdział 6.2 str. 75-76 (wpływ obiektów wysokościowych na obciążenie ruchu) [sierpień 2008]: http://ftp.brg.gda.pl/slow/slow_tekst.pdf
- Studium Ogólnomiejskich Przestrzeni Publicznych, w rozdziale III str. 17 „Wybrane priorytetowe przestrzenie publiczne” są uwzględnione kwestie komunikacji [listopad 2013]: http://www.brg.gda.pl/doc/stopyy/4_opracowanie_2013.pdf.

Gdynia:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gdyni oraz miast objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2025: http://www.zkmgdynia.pl/admin/___pliki___/Plan%20transportowy%20Gdynia_2014-2025.pdf,
- Ze Studium dla Gdyni; dział transport: http://www.gdynia.pl/g2/2014_01/79245_fileot.pdf,
- Dojazd transportem kolejowym do Portu Gdynia – diagnoza problemów i rekomendacje odnośnie zagwarantowania odpowiedniej przepustowości tego połączenia, Warszawa 2014.

Tczew:

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Tczewa na lata 2014-2022.

Wejherowo:

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Wejherowa i gmin objętych porozumieniem komunalnym na lata 2013-2025: http://www.prawomiejscowe.pl/FILE_REPOSITORY/19040/LegalActs/160608/Zalacznik1.pdf.
4. Cele strategii powinny być zgodne z Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Strategią ZIT), która zgodnie z założeniami ma zostać przyjęta przez Związek ZIT we wrześniu 2014 r. Obecnie kończą się konsultacje społeczne Strategii ZIT a jej wstępna wersja jest ogólnodostępna (<http://www.metropoliagdansk.pl/metropolitalne-aktualnosci/konsultacje-online-projektu-strategii-zit/>).
 5. Cele strategii powinny być zgodne z lokalnymi i metropolitalnymi Planami Gospodarki Niskoemisyjnej.
 6. Cele strategii powinny wynikać z diagnozy potrzeb, wyników badań i analiz oraz strategii EU, krajowych i wojewódzkich, a także intencji poszczególnych JST wyrażonych w lokalnych dokumentach strategicznych.
 7. Pożądanym dla badanego obszaru jest rozwój zrównoważonego systemu transportowego, z następującą gradacją priorytetów mobilności: 1. pieszy 2. rowerzysta 3. komunikacja publiczna 4. komunikacja indywidualna samochodowa.
 8. Sformułowane cele powinny mieć charakter podporządkowany celom gospodarczym i społecznym Obszaru Metropolitalnego oraz uwzględniać priorytet zrównoważonego rozwoju.
 9. Jako przykład dla struktury dokumentu wskazuje się Strategia miasta Gdańska do roku 2015 – program operacyjny „Mobilny Gdańsk”. Szczegóły dotyczące struktury dokumentu i jego zakres merytoryczny Wykonawca uzgodni z Zamawiającym.
 10. Jako termin przedłożenia – celem zapoznania się przez Zamawiającego – pełnego projektu Strategii (w formie tekstowej i graficznej) **ustala się na dzień 30.04.2015r.**
 11. Projekt Strategii powinien zostać przedkładany (każdorazowo także po uzgodnionych poprawkach) w wersji elektronicznej (w formacie *.doc/ *.docx oraz *.pdf).
 12. Zamawiający zastrzega sobie możliwość zgłaszania zmian i poprawek, istotnych z punktu widzenia celu, jaki ma spełnić opracowanie. Wszelkie zmiany i poprawki zgłoszone do

opracowania głównego będą wprowadzone przez Wykonawcę w ciągu 7 dni roboczych od dnia ich przekazania.

13. Poprawione opracowanie główne (uwzględniające zmiany i poprawki naniesione przez Zamawiającego), zostanie w wyżej wymienionym terminie przekazane Zamawiającemu.
14. Uzgodniony i zatwierdzony przez Zamawiającego projekt Strategii należy poddać procedurze postępowania ws. strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz konsultacjom z Zarządem ZIT.

Część V – Przeprowadzenie postępowania ws. strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

1. W ramach części V należy przeprowadzić postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, o którym mowa w ustawie z 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 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.).
2. W ramach udziału społeczeństwa w procedurze przeprowadzenia postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Wykonawcy należy: zorganizowanie 2 spotkań otwartych dla społeczeństwa i przedstawicieli JST, na których przedstawi założenia i projekt Strategii wraz z strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Czas i miejsce spotkań Wykonawca uzgodni z Zamawiającym.
3. Wykonawca przygotowuje zestawienie opinii i uwag zgłoszonych do ww. dokumentu, wraz z rekomendacją co do sposobu ich uwzględnienia w Strategii oraz uzasadnieniem dla każdej rekomendacji i dostarczy je Zamawiającemu drogą elektroniczną w terminie 7 dni od zakończenia konsultacji społecznych.
4. W oparciu o przekazane przez Wykonawcę zbiorcze zestawienie odnośnie otrzymanych opinii i uwag zgłoszonych do projektu Planu transportowego zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych, Zamawiający prześle wszelkie uwagi, co do sposobu ich uwzględnienia w terminie 7 dni od przekazania przez Wykonawcę.
5. W przypadku pojawienia się konieczności dokonania zmian w projekcie Strategii, będących wynikiem przeprowadzonych konsultacji, Wykonawca dokona stosownych poprawek i prześle uzupełniony projekt Strategii Zamawiającemu.

Część VI – Konsultacje z Zarządem ZIT

1. Przeprowadzenie konsultacji będzie zadaniem Wykonawcy.
2. W ramach zamówienia Wykonawca podda projekt Strategii konsultacjom z Zarządem ZIT.
3. W ramach konsultacji z Zarządem ZIT Wykonawca zorganizuje dwa spotkania, na których przedstawi założenia Strategii wraz z jej projektem i poprosi o opinie i postulaty. Na drugim spotkaniu podsumowującym Wykonawca przedstawi projekt Strategii uwzględniający postulaty z pierwszego spotkania.
4. Wykonawca zobowiązany jest do zaprezentowania na posiedzeniu Zarządu ZIT projektu Strategii wraz z projektem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
5. W przypadku pojawienia się konieczności dokonania zmian w projekcie Strategii, będących wynikiem przeprowadzonych konsultacji, Wykonawca dokona stosownych poprawek i prześle uzupełniony projekt Strategii Zamawiającemu.
6. Czas i miejsce konsultacji Wykonawca uzgodni z Zamawiającym.

II. Zasady realizacji zadania

Wykonawca jest zobowiązany do sprawnej i terminowej realizacji zadania oraz współpracy z Zamawiającym, w tym:

1. Uwzględnienia uwag, poprawek i uzupełnień Zamawiającego do kwestionariusza i raportów – uzgodnionych z Wykonawcą w czasie trwania projektu;

2. Pozostawania w stałym kontakcie z Zamawiającym (spotkania, kontakt telefoniczny i mailowy, wyznaczenie osoby do kontaktów roboczych);
3. Wyłoniony Wykonawca przedstawi harmonogram działań, który stanowić będzie załącznik do umowy;
4. Organizowania spotkań Wykonawcy z Zamawiającym nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie w celu informowania o stanie prac, pojawiających się problemach i innych zagadnieniach istotnych dla realizacji badania na spotkaniach roboczych;
5. Przekazania Zamawiającemu wstępnej wersji raportów do zatwierdzenia, uwzględnienie uwag Zamawiającego, a następnie przekazanie zatwierdzonej przez Zamawiającego ostatecznej wersji raportów zgodnie z harmonogramem;
6. Przekazania dokumentacji Zamawiającemu na zakończenie pracy (m.in. narzędzi badawczych, stworzonych baz danych w ramach zamówienia);
7. W przypadku zaistnienia znaczących problemów w realizacji zamówienia i/lub zaistnienia wątpliwości co do jego jakości, na żądanie Zamawiającego Wykonawca będzie przedstawiał informacje na temat postępów w realizacji zamówienia w trybie wskazanym przez Zamawiającego;
8. Opracowania zapisu cyfrowego plików, zawierających bazy danych i tablice wynikowe uwzględniające zastosowaną metodologię, umożliwiającą edycję w programie MS Access, SPSS oraz Excel;
9. Wykonawca będzie współpracować z Zamawiającym na każdym etapie badania, zachowując zarazem swoją niezależność i mając na uwadze jak najpełniejszą realizację celów badania, a także dążenie do poprawnych metodologicznie, prawdziwych i uzasadnionych odpowiedzi na pytania, zgodnie ze standardami ewaluacyjnymi i potrzebami informacyjnymi odbiorców;
10. Wykonawca będzie współpracował z wykonawcą Planu gospodarki niskoemisyjnej OM w zakresie zagadnień transportowych niezbędnych przy realizacji ww. zadania. Współpraca ta ma na celu przygotowanie spójnych dokumentów strategicznych w zakresie działań na rzecz zrównoważonej energii.
11. Wykonawca zagwarantuje Zamawiającemu możliwość kontroli pracy ankierów i pomiarowców, w szczególności przedstawiając szczegółowy harmonogram prac i udostępniając do wglądu oryginały wypełnionych kwestionariuszy oraz kart pomiarowych;

12. Terminy realizacji

Wykonawca ma za zadanie zrealizować poszczególne etapy zamówienia w terminie do dnia:

Część I – 1.12.2014r.

Część II – 31.12.2014r.

Część III – 30.03. 2015r.

Część IV – 30.04. 2015r.

Część V – 29.05. 2015r.

Część VI – 29.05. 2015r.

Odbiór poszczególnych części zamówienia potwierdzony zostanie każdorazowo protokołem odbioru potwierdzonym przez Zamawiającego i Wykonawcę.

13. Raporty z realizacji prac

Wykonawca prześle Zamawiającemu **Strategię Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko** opracowaną w formie tekstowej, graficznej i elektronicznej. Na całość Strategii składają się następujące raporty:

1. Raport 1. – Raport z przeprowadzonych badań i pomiarów – Część I, pkt 4.
2. Raport 2. – Raport z części diagnostycznej – Część I pkt 5.
3. Raport 3. – Opracowany dokument: – Program Rozwoju Transportu Obszaru

Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 – Część II

4. Raport 4. – Transportowy modelu symulacyjnego podróży OM wraz z jego opisem – Część III pkt 1.
5. Raport 5. – Opracowany dokument: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko – Część IV, V i VI

Przekazanie przez Wykonawcę Strategii za protokołem odbioru końcowego nastąpi w nieprzekraczalnym terminie do dnia 30 maja 2015 r.

14. Zasady informacji i promocji

1. W przypadku jeśli Zamawiający otrzyma wsparcie w postaci współfinansowania Strategii z funduszy strukturalnych, Wykonawca ma obowiązek uwzględnienia wymogów dotyczących informacji i promocji Strategii zgodnie z podstawowymi zasadami oznakowania projektów finansowanych ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, dostępnymi na stronie internetowej: <http://www.popt.gov.pl/zpfe/Strony/zasady.aspx>
2. Układ graficzny opracowań składających się na Strategię musi być zgodny z pozostałymi publikacjami wydawanymi przez Zamawiającego. W tym celu, po podpisaniu umowy, Zamawiający udostępni przykładowe szablony graficzne do publikacji (layout) oraz Księgę Znaku Stowarzyszenia GOM określające podstawowe wymogi odnośnie szaty graficznej, w tym map, wykresów i kroju czcionki.
3. Zamawiający zastrzega sobie prawo do zmiany układu graficznego Strategii po jej końcowym odebraniu.