

Gdańsk, 21 września 2016 r.

Zapytanie ofertowe

Postępowanie nie podlega ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych – wartość zamówienia nie przekracza wyrażonej w złotych kwoty 30.000 euro netto (art.4 pkt 8 tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.)

I. NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO:

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z siedzibą w Gdańsku

ul. Długi Targ 39/40,
80-830 Gdańsk
KRS 0000398498
NIP 583-315-17-48

II. RODZAJ ZAMAWIAJĄCEGO:

Stowarzyszenie jednostek samorządu terytorialnego.

III. PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

„Analiza formalno-prawna realizacji projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S”.

Usługa będzie współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

IV. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:

1. Przedmiotem zamówienia jest Analiza formalno-prawna dotycząca wykonalności instytucjonalnej i rozwiązań organizacyjnych pozwalających na wdrożenie projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S”, ze szczególnym uwzględnieniem prawa zamówień publicznych, przepisów związanych z wdrożeniem projektów unijnych oraz przepisów dot. pomocy publicznej.

Projekt zakłada budowę systemu roweru metropolitalnego, opartego o flotę rowerów publicznych wraz z zapleczem technicznym i teleinformatycznym, oferującego bezpłatną lub niskokosztową komunikację rowerową dla mieszkańców obszaru metropolitalnego OMG-G-S oraz osób przyjezdnych.

W ramach projektu planuje się zakup ok. 3,5 tys. rowerów rozlokowanych na terenie 17 gmin (Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Gmina Miejska Pruszcz Gdański, Gmina Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Sopot, Sierakowice, Somonino, Tczew, Gmina Miejska Wejherowo, Władysławowo, Żukowo). Gminy uczestniczące w projekcie reprezentować będzie Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, które zleci wdrożenie i utrzymanie SRM zewnętrznemu operatorowi.

Podstawowe informacje o projekcie zawarte są w karcie projektu służącej do identyfikacji projektów pozakonkursowych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Karta projektu stanowi załącznik nr 4 do zapytania ofertowego.

Rozszerzone informacje dot. projektu, będące podstawą do dalszych opracowań wdrożeniowych zawarte są w Studium koncepcyjnym Systemu Roweru Metropolitalnego, stanowiącym załącznik nr 5 do zapytania ofertowego.

2. Podstawowe uwarunkowania projektu:

a. Źródła finansowania projektu

Planuje się współfinansowanie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego (Poddziałanie. 9.1.1.) w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (dalej RPO ZIT) oraz środków własnych gmin, na których terenie projekt ma zostać zrealizowany.

SRM jest jednym z projektów, które samorzady Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wybrały do realizacji w ramach przedsięwzięć ZIT na lata 2014-2020. SRM został wpisany do *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2020 roku (Strategia ZIT)* jako projekt składający się na przedsięwzięcie pn. „Węzły integracyjne OMG-G-S wraz z trasami dojazdowymi”.

Według wstępnych deklaracji gminy potwierdziły możliwość pokrycia wymaganego wkładu własnego w projekcie, ewentualne koszty niekwalifikowalne oraz coroczne koszty operacyjne projektu od momentu jego wdrożenia aż po cały okres trwałości projektu (5 lat). Dotychczas nie sporządzono umowy regulującej prawa i obowiązki gmin w projekcie, która określałaby także zasady przekazywania środków na cele projektu.

Szacunkowa wartość całkowita projektu: od 27,3 mln zł.

Przewidywana wartość dofinansowania RPO ZIT (na poziomie 62-85 % wartości całkowitej) wynosi od 17,3 mln zł do 23,2 mln zł.

b. Podmioty zaangażowane w projekt

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, zwane dalej Stowarzyszeniem jest podmiotem odpowiedzialnym za realizację projektu (liderem projektu, ew. partnerem wiodącym). Stowarzyszenie jest jedynym bezpośrednim Beneficjentem środków z RPO ZIT oraz sygnatariuszem umowy o dofinansowanie projektu.

Gminy na terenie których projekt będzie realizowany będą są podmiotami współrealizującymi bądź partnerami w projekcie (Gmina Miasta Gdańska, Gmina Miasta Gdyni, Gmina Miasta Sopotu, Gmina Żukowo, Gmina Miasta Redy, Gmina Miejska Pruszcz Gdański, Gmina Pruszcz Gdański, Gmina Miasta Tczew, Gmina Miasta Wejherowo, Gmina Sierakowice, Gmina Miasta Rumi, Gmina Somonino, Gmina Stężyca, Gmina Kartuzy, Gmina Miasta Puck, Gmina Władysławowo.)

Podmiot (firma) posiadająca odpowiednie doświadczenie i zasoby takie jak wykwalifikowana kadra i niezbędne oprogramowanie wraz z licencją pełnić będzie rolę, w zależności od wybranego modelu organizacyjnego, funkcję operatora SRM lub podmiotu udostępniającego Stowarzyszeniu niezbędne zasoby.

3. Cel sporządzenia analizy:

- a. Wskazanie optymalnego modelu organizacyjnego, pozwalającego na:
 - i. efektywne wykorzystanie środków unijnych RPO ZIT,
 - ii. sprawne zarządzanie projektem unijnym przez Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.
- b. Określenie wykonalności instytucjonalnej Stowarzyszenia jako lidera projektu.
 - i. Ocena zgodności zaplanowanych działań z Statutem Stowarzyszenia (załącznik nr 6).
 - ii. Analiza formalna dotycząca możliwości przyjęcia dotacji przez Stowarzyszenie w ramach RPO ZIT.
 - iii. Zarekomendowanie sposobu pobierania środków na prowadzenie projektu od gmin stowarzyszonych.
 - iv. Wskazanie optymalnego sposobu podejmowania decyzji w ramach projektu.
- c. Określenie optymalnego trybu udzielenia zamówienia publicznego.
- d. Określenie możliwości występowania pomocy publicznej.
- e. Wskazanie niezbędnych do zawarcia umów wraz z ich zakresem.
 - i. Sporządzenie wzorów umów, w tym także partnerskich, pomiędzy podmiotami wymienionymi w punkcie 2 b) dla wybranego modelu organizacyjnego.
 - ii. Wskazanie umów wraz z ich zakresem do zawarcia z innymi podmiotami niż wymienione w punkcie 2 b), ale niezbędnymi do prawidłowej realizacji projektu.
- f. Określenie konieczności i ewentualnego zakresu przeprowadzenia Oceny Oddziaływania na Środowisko.

4. Zakres analizy:

Przeprowadzenie analizy należy wykonać w dwóch etapach. Do rozpoczęcia drugiego etapu konieczna będzie akceptacja zaproponowanych rekomendacji przez Zamawiającego w formie protokołu odbioru (częściowego).

ETAP I

- a. Analiza **wykonalności instytucjonalnej Stowarzyszenia jako lidera projektu i beneficjenta środków RPO ZIT**.
- b. Wskazanie **wszystkich możliwych modeli organizacyjnych biorąc pod uwagę uwarunkowania projektu opisane w pkt. 2., wszystkie możliwe do zastosowania tryby udzielenia zamówienia publicznego oraz ryzyko występowania pomocy publicznej**.
- c. Rekomendacja **optymalnego modelu organizacyjnego dla projektu**.

Przed rozpoczęciem II etapu Wykonawca zaprezentuje rekomendowany model na forum zespołu projektowego SRM w formie prezentacji. Dodatkowo, Wykonawca weźmie udział w spotkaniu z gminami zaangażowanymi w projekt z głosem doradczym, o ile takie spotkanie będzie konieczne.

ETAP II

- d. **Rozwinięcie opisu wybranego przez Zamawiającego modelu organizacyjnego o sposób wdrażania projektu oraz podział odpowiedzialności zadań pomiędzy wszystkimi instytucjami realizującymi projekt.**
- e. **Opis sposobu finansowania projektu – zabezpieczanie środków wraz z ich późniejszym przekazaniem i rozliczeniem pomiędzy podmiotami w projekcie.**
- f. **Określenie możliwości występowania pomocy publicznej.**
- g. **Określenie konieczności przeprowadzenia Oceny Oddziaływania na Środowisko.**
- h. **Sporządzenie niezbędnych do zawarcia umów i sporządzenie ich wzorów.**

W trakcie opracowywania II etapu analizy Wykonawca zostanie poproszony o udział w spotkaniu gmin zaangażowanych w projekt w celu omówienia założeń formalnych projektu i odpowiedzi na problematyczne kwestie, o ile będzie to konieczne.

5. Analiza powinna uwzględniać w szczególności:

- a. Przy ocenie wykonalności instytucjonalnej należy wziąć pod uwagę pełnienie przez Stowarzyszenie funkcji Instytucji Pośredniczącej Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.
- b. Przy ocenie wykonalności instytucjonalnej można przyjąć wariant powołania spółki celowej przez Stowarzyszenie, której zadaniem byłoby prowadzenie projektu SRM.
- c. Należy rozważyć czy Stowarzyszenie może pełnić rolę *in-haus*, w rozumieniu Prawa Zamówień Publicznych, dla gmin realizujących projekt.
- d. Przy analizie poszczególnych wariantów organizacyjnych w części I analizy, należy zwrócić szczególną uwagę, czy wybrany model nie skutkuje obniżeniem możliwego do pozyskania dofinansowania (np. wariant Partnerstwa Publiczno-Prywatnego).
- e. W wskazanym w części II analizy modelu organizacyjnym należy uwzględnić relacje i przepływy środków pieniężnych pomiędzy podmiotami zaangażowanymi (gminy), liderem prowadzącym projekt (Stowarzyszeniem) i Operatorem lub podmiotem od którego Stowarzyszenie wykupi licencję.
- f. Przy opisie sposobu wdrażania projektu należy oddzielić etap przygotowania od etapu realizacji.
- g. Określić sposób pobierania środków na prowadzenie projektu od gmin stowarzyszonych, uwzględniając składkę na wkład własny, koszty niekwalifikowalne w ZIT RPO oraz późniejsze koszty operacyjne, które będą mieć charakter cykliczny (np. składka miesięczna, kwartalna bądź roczna).
- h. Określając organy odpowiedzialne w Stowarzyszeniu za podejmowanie decyzji dot. projektu należy rozważyć takie podmioty jak Zarząd OMG-G-S, upoważniony przez Zarząd OMG-G-S Zespół Projektowy, Pełnomocnika Zarządu OMG-G-S lub

wyznaczonych przedstawicieli gmin uczestniczących w projekcie na podstawie odrębnej umowy (po 1 głosie). Wskazać najbardziej efektywny podmiot decyzyjny.

- i. Określając sposób zamówienia SRM należy rozpatrzyć w szczególności trzy warianty:
 - i. Partnerstwo publiczno-prywatne w myśl art. 34 Ustawy z 29 sierpnia 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020, czyli tzw. ustawy wdrożeniowej (projekt hybrydowy).
 - ii. Ogłoszenie przetargu nieograniczonego.
 - iii. Udzielenie koncesji na podst. Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 roku o koncesji na roboty budowlane lub usługi z uwzględnieniem (o ile dotyczy) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- j. Określenie czy SRM można traktować jako środek publicznego transportu zbiorowego w myśl przepisów krajowych, w szczególności ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
- k. W ramach sporządzenia wzorów umów należy opisać szczególne uwarunkowania ich zawarcia, ze względu na charakter podmiotów, np. konieczność podjęcia Uchwały Rady Gminy przed podpisaniem umowy, czy konieczny jest jeden egzemplarz umowy dla jednego partnerstwa czy odrębne umowy z każdą z gmin dotyczące tego samego partnerstwa.
- l. Opis sposobu finansowania projektu, z uwzględnieniem zabezpieczenia środków wraz z ich przekazywaniem potencjalnemu operatorowi.
- m. Określenie kwalifikowalności VAT i możliwość odliczenia naliczonego podatku VAT w projekcie finansowanym w ramach RPO ZIT.
- n. W analizowanych wariantach, a w szczególności w kontekście ogłoszenia przetargu, należy rozważyć przeprowadzenie dialogu konkurencyjnego i dialogu technicznego określając ewentualne korzyści bądź przeszkody z nich wynikające.
- o. W kontekście analizy występowania pomocy publicznej sprawdzić czy nie można zastosować przepisów dot. wyłączeń blokowych dla programów operacyjnych tak jak jest to możliwe dla małej infrastruktury drogowej.
- p. Należy odpowiedzieć na pytanie: czy SRM jest usługą publiczną?
- q. Należy rozważyć jak pod względem formalnym powinna przebiegać współpraca podmiotów zaangażowanych w projekt z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej (MZKZG) w celu zintegrowania systemu biletu elektronicznego z SRM, w dwóch wariantach:
 - i. I - integracji funkcjonalnej – na poziomie nośnika, czyli karty miejskiej.
 - ii. II - integracji wyższego stopnia – na poziomie współpracy taryfowej, wymiany środków płatniczych i wspólnych akcji promocyjnych.

Oba warianty opisane są na str. 100-101 Studium koncepcyjnego Systemu Roweru Metropolitalnego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia Sopot, które stanowi załącznik nr 5 do zapytania ofertowego.

Wskazując na System biletu elektronicznego Zamawiający ma na myśli wyłącznie system, który ma zostać wprowadzony przez MZKZG w ramach projektu „Wdrożenie systemu biletu elektronicznego jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta umożliwiającego wprowadzenie wspólnego biletu.”

Do obu wariantów należy określić konieczne do zawarcia umowy wraz z ich zakresem.

- r. Czy przy założeniu lokowania stacji rowerowych Stowarzyszenie lub operator powinien podpisać z gminami porozumienie dot. prawa do dysponowania gruntem?
- s. Czy zamówienie SRM powinno być podzielone na dwie części zakładając, iż jedynie infrastruktura może być sfinansowana ze środków ZIT? Czy konieczne jest zamówienie łączone? (o ile pytanie dotyczy wybranego modelu organizacyjnego)
- t. Należy określić w jakim stopniu możliwe jest wykorzystanie elementów SRM do celów reklamowych niezwiązanych z projektem (reklama firm zewnętrznych poprzez SRM). Poprzez elementy systemu rozumie się m.in. systemu informatyczne tworzące dogodną możliwość wykorzystania do celów reklamowych oraz powierzchnie informacyjno-reklamowe stanowiące część elementów infrastruktury SRM i terminali.
- u. Na jakiej zasadzie i na jakich warunkach operator systemu może czerpać przychody z reklam umieszczonych na elementach infrastruktury SRM, która współfinansowana będzie ze środków RPO ZIT?
- v. W analizowanym w II części analizy wariantcie modelu organizacyjnego należy wskazać który z podmiotów będzie właścicielem baz danych i będzie miał prawo do przetwarzania danych osobowych i jakie są możliwości przekazywania tychże danych w przypadku zmiany podmiotu wykorzystującego te dane (np. w przypadku zmiany operatora).
- w. Kto będzie właścicielem systemu informatycznego zakupionego ze środków ZIT RPO i czy można przekazywać go do administracji innemu podmiotowi (np. operatorowi)?
- x. Na jakiej zasadzie operator systemu może podjąć współpracę z podmiotem zewnętrznym, biznesowym (np. Aquasfera w Redzie, Olivia Business Centre w Gdańsku, Centrum Handlowe Klif w Gdyni), która polegałaby na dofinansowaniu bądź doposażeniu systemu w celu reklamy podmiotu biznesowego bądź pozyskania stacji na terenie zarządzanego przez dany podmiot obiektu (parking przy centrum handlowym)?

V. Kod zamówienia według Wspólnego Słownika Zamówień:
79100000-5

VI. TERMIN REALIZACJI ZAMÓWIENIA:

I Etap - do 17 października 2016 r.

II Etap - do 16 listopada 2016 r., z możliwością przedłużenia do za zgodą Zamawiającego do 23 listopada 2016 r.

VII. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU:

1. Wymagania dotyczące doświadczenia Wykonawców (poniższe warunki należy spełnić łącznie):
 - a. Wykonawca musi posiadać doświadczenie w realizacji co najmniej jednej analizy prawnej dotyczących projektów rządowych bądź samorządowych, dotyczących problematyki współpracy wielu podmiotów i zamówień publicznych.
 - b. Wykonawca musi posiadać doświadczenie przy współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego w Polsce.
 - c. W składzie zespołu Wykonawcy powinna uczestniczyć co najmniej jedna osoba z tytułem radcy prawnego lub adwokata.
2. Wykonawca złoży ofertę Zamawiającemu według załącznika nr 2, wraz z niezbędnymi załącznikami wynikającymi z wzoru.
3. Oferta powinna zawierać:
 - a. Oświadczenie o braku powiązań z zamawiającym – według załącznika nr 1.
 - b. W celu potwierdzenia spełnienia wymagań związanych z doświadczeniem Wykonawcy opisanych w pkt. VII 1., Wykonawca zobowiązany jest do przedłożenia Wykazu zrealizowanych usług prawnych według wzoru w załączniku nr 3 do zapytania ofertowego.
4. Oferent składając ofertę wyraża zgodę na:
 - a) Sporządzenie pisemnej umowy, zgodnie z którą będzie realizowana usługa.

VIII. SPOSÓB I KRYTERIA OCENY OFERT:

Wybór najkorzystniejszej oferty odbędzie się w oparciu o przeprowadzone zapytanie ofertowe, a za najkorzystniejszą ofertę zostanie uznana oferta Wykonawcy, który uzyska najwyższą łączną ocenę obliczoną wg następujących kryteriów:

| kryterium | waga % |
|--------------------------------|--------|
| Doświadczenie Wykonawcy | 50 |
| Cena | 50 |

1. Doświadczenie Wykonawcy.

Punkty w tym kryterium to suma punktów przyznanych na podstawie informacji podanych przez Wykonawcę (ponad wymagane minimum) dotyczących doświadczenia w oparciu o następującą skalę:

- realizacja od 1-3 podobnych usług – 20 punktów
- realizacja od 3-5 podobnych usług – 40 punktów
- realizacja od 5-10 podobnych usług – 50 punktów

Sposób oceny doświadczenia Wykonawcy:

$$PF = (WB / WMax \times 50\%) \times 100$$

PF – liczba punktów badanej oferty dla kryterium

WB – suma punktów badanej oferty dla kryterium

WMax – najwyższa suma punktów spośród badanych ofert dla kryterium

2. Wartość brutto.

Sposób oceny:

$$PK = (CN/CR \times 50\%) \times 100$$

PK – liczba punktów badanej oferty dla kryterium

CN – najniższa oferowana cena brutto

CR – cena brutto oferty rozpatrywanej

Za najkorzystniejszą uznana zostanie oferta, która uzyska najwyższą liczbę punktów (P), będącą sumą punktów przyznanych w poszczególnych kryteriach: $P = PK + PF$

Dopuszcza się/nie dopuszcza się składania ofert częściowych.

IX. MIEJSCE I TERMIN SKŁADANIA OFERT:

Ofertę należy złożyć drogą mailową do dnia 29 września 2016 r. do godziny 15:00 na adres slawina.lenart@metropoliagdansk.pl lub w biurze Zamawiającego ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk w godzinach 8:30 -15.00, zaadresowane do Pani Sławiny Lenart, dopiskiem „Analiza formalno-prawna realizacji projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S”. Decydująca jest data i godzina wpływu oferty.

X. Zakres wykluczenia z możliwości realizacji Zamówienia

Z możliwości realizacji zamówienia wyłącza się podmioty, które powiązane są z Zamawiającym lub osobami upoważnionymi do zaciągania zobowiązań w imieniu Zamawiającego lub osobami wykonującymi w imieniu beneficjenta czynności związane z przygotowaniem i przeprowadzeniem procedury wyboru wykonawcy osobowo lub kapitałowo, w szczególności poprzez:

- uczestnictwo w spółce jako wspólnik spółki cywilnej lub spółki osobowej;
- posiadanie udziałów lub co najmniej 10% akcji;
- pełnienie funkcji członka organu nadzorczego lub zarządzającego, prokurenta, pełnomocnika;
- pozostawanie w związku małżeńskim, w stosunku pokrewieństwa lub powinowactwa w linii prostej, pokrewieństwa lub powinowactwa w linii bocznej do drugiego stopnia lub w stosunku przysposobienia, opieki lub kurateli.

XI. Informacje końcowe

Zamawiający zastrzega, iż warunki konkursu mogą być zmienione lub konkurs może zostać odwołany, o czym Wykonawcy zostaną powiadomieni. Konkurs ofert może zostać zamknięty bez wybrania którejkolwiek z ofert. Zamawiający może podjąć indywidualne negocjacje dotyczące ceny z Oferentem, którego oferta jest najkorzystniejsza. Wynikiem negocjacji będzie wyznaczenie dodatkowego terminu, w którym oferent złoży ofertę z nową niższą ceną.

Zamówienie jest współfinansowane przez Unię Europejską, w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.

W przypadku nieotrzymania dofinansowania konkurs zostanie odwołany.

Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany warunków umowy w trakcie realizacji zamówienia na podstawie porozumienia wszystkich stron umowy. Dotyczy w szczególności terminu realizacji zamówienia.



Osobą wyznaczoną do kontaktu z oferentami jest Pani Sławina Lenart e-mail: slawina.lenart@metropoliagdansk.pl. Na pytania techniczne Zamawiający będzie udzielał odpowiedzi drogą mailową, pod warunkiem, że pytania wpłyną nie później niż na 4 dni przed datą ostateczną złożenia ofert.

Szacunkowa maksymalna wartość zamówienia wynosi 100 000 zł brutto.

XII. Spis załączników do zapytania ofertowego:

1. Oświadczenie o braku powiązań z Zamawiającym.
2. Wzór formularza oferty.
3. Wykaz zrealizowanych przez Oferenta usług prawnych.
4. Karta projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S.
5. Studium Konceptyjne Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S.
6. Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.



Załącznik nr 1 do zapytania ofertowego - oświadczenie

....., dnia r.

OŚWIADCZENIE O BRAKU POWIĄZAŃ Z ZAMAWIAJĄCYM

Oświadczam/oświadczamy, że na dzień złożenia oferty dotyczącej zapytania ofertowego na sporządzenie „Analizy formalno-prawna realizacji projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S” nie zachodzi żadne z poniżej przedstawionych powiązań z Zamawiającym (czyli osobami upoważnionymi do zaciągania zobowiązań w imieniu Zamawiającego lub osobami wykonującymi w imieniu Zamawiającego czynności związane z przygotowaniem i przeprowadzeniem procedury wyboru Wykonawcy):

- uczestnictwo w spółce, jako wspólnik spółki cywilnej lub spółki osobowej;
- posiadanie udziałów lub co najmniej 10% akcji;
- pełnienie funkcji członka organu nadzorczego lub zarządzającego, prokurenta, pełnomocnika;
- pozostawanie w związku małżeńskim, w stosunku pokrewieństwa lub powinowactwa w linii prostej, pokrewieństwa lub powinowactwa w linii bocznej do drugiego stopnia lub w stosunku przysposobienia, opieki lub kurateli.

*Oświadczenie/oświadczenia o braku powiązań z Zamawiającym
podpisane przez osobę lub osoby upoważnione do zaciągania zobowiązań w imieniu Wykonawcy.*

.....

Podpis wraz z pieczętką firmy/instytucji

Wykonawca dołącza do oferty oświadczenie o braku ww. powiązań

Załącznik nr 2 do zapytania ofertowego – wzór Formularza Oferty.

Oferta złożona w zapytaniu ofertowym na:

Sporządzenie „Analizy formalno-prawna realizacji projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S”.

1. Zamawiający:

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z siedzibą w Gdańsku

ul. Długi Targ 39/40

80-830 Gdańsk

KRS 0000398498,

NIP 583-315-17-48,

2. Wykonawca:

Niniejsza oferta zostaje złożona przez:

| | |
|------------------------------------|--|
| Nazwa Wykonawcy: | |
| Imię i nazwisko osoby do kontaktu: | |
| Adres: | |
| Nr telefonu: | |
| Nr faksu: | |
| Adres e-mail: | |
| NIP | |
| Regon | |

3. W odpowiedzi na zapytanie ofertowe oferuję wykonanie przedmiotu zamówienia za cenę:

Cena netto.....PLN

VAT (23%).....PLN

Cena brutto.....PLN

4. Składając niniejszą ofertę oświadczam, że:

- a) Podana w pkt. 3 łączna cena ofertowa obejmuje wykonanie całości przedmiotu zamówienia opisanego w zapytaniu ofertowym na sporządzenie analizy formalno-prawnej realizacji projektu Budowy Systemu Roweru Metropolitalnego wraz z przeniesieniem autorskich praw majątkowych.
- a) Zapoznałem się z zapytaniem ofertowym i nie wnoszę do jego treści zastrzeżeń.
- b) Akceptuję następujące warunki płatności: 21 dni od przekazania Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury/rachunku. Warunkiem wystawienia faktury/rachunku jest akceptacja przez Zamawiającego wykonanego przedmiotu zamówienia w formie protokołu odbioru końcowego.
- c) Jestem związany ofertą do upływu 30 dni od dnia zakończenia naboru ofert.
- d) Wyrażam zgodę na sporządzenie pisemnej umowy, zgodnie z którą realizowane będzie zamówienie.



- e) Gwarantuję wykonanie całości niniejszego zamówienia zgodnie z treścią zapytania ofertowego.

Data i Podpis
osoby upoważnionej do reprezentowania wykonawcy

.....



Załącznik nr 3 do zapytania ofertowego – potwierdzenie doświadczenia

Składając ofertę w odpowiedzi na zapytanie ofertowe dot. sporządzenia „Analizy formalno-prawna realizacji projektu Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S” oświadczam, że wykonaliśmy następujące usługi o charakterze podobnym do zakresu wskazanego w opisie przedmiotu zamówienia:

Wykaz

| Lp. | Rodzaj i zakres usługi | Nazwa i adres odbiorcy usługi lub dane projektu | Termin realizacji usługi | Sposób potwierdzenia wykonania usługi |
|-----|------------------------|---|--------------------------|---------------------------------------|
| 1. | | | | |
| 2. | | | | |
| 3. | | | | |
| 4. | | | | |
| 5. | | | | |
| 6. | | | | |
| ... | | | | |

Do powyższego wykazu Wykonawca dołączy potwierdzenie za zgodność z oryginałem kopie dokumentów potwierdzających wykonanie wykazanych usług (np. referencje, dokumenty rozliczeniowe takie jak rachunki lub faktury wraz z potwierdzeniami zapłaty, oświadczenia) – wyłącznie w przypadku usług odpłatnych. W przypadku projektów dofinansowanych ze środków zewnętrznych Wykonawca wskaże w tabeli źródło finansowania, strony umowy i numer umowy.

Data i Podpis

osoby upoważnionej do reprezentowania Wykonawcy

.....

Załącznik nr 3 do zapytania ofertowego

KARTA PROJEKTU¹

Niniejsza Karta projektu służy identyfikacji projektów pozakonkursowych² w ramach procedury określonej w Rozdziale 8.4. projektu Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WP 2014-2020

A.1. Podmiot zgłaszający

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot

A.2. Nazwa wnioskodawcy

Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot

A.3. Tytuł przedsięwzięcia realizującego Strategię ZIT

Węzły integracyjne OMG-G-S wraz z trasami dojazdowymi.

A.4. Tytuł projektu

Budowa systemu roweru metropolitalnego OMG-G-S.

A.5. Oś Priorytetowa RPO WP 2014-2020

9. Mobilność

A.6. Działanie RPO WP 2014-2020

9.1

A.7. Poddziałanie WP RPO 2014-2020

9.1.1

A.8. Lokalizacja przedsięwzięcia

Powiaty:

Powiat Gdańsk, Powiat Gdynia, Powiat Sopot, Powiat nowodworski, Powiat gdański, Powiat kartuski, Powiat wejherowski, Powiat kościerski, Powiat pucki, Powiat tczewski.

¹ W przypadku przedsięwzięć realizujących Strategię ZIT składających się z kilku odrębnych projektów lub zadań, które będą stanowiły odrębne wnioski o dofinansowanie w ramach RPO WP 2014-2020, należy wypełnić odrębną kartę dla każdego z indywidualnych projektów.

² Za wyjątkiem projektów realizowanych przez Powiatowe Urzędy Pracy w ramach środków Funduszu Pracy.

Gminy:

Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Gmina Miejska Pruszcz Gdański, Gmina Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Sopot, Sierakowice, Somonino, Tczew, Gmina Miejska Wejherowo, Władysławowo, Żukowo.

Miejscowości:

Gdańsk, Gdynia, Kartuzy, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rotmanka w gm. Pruszcz Gdański, Rumia, Sierakowice, Somonino, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo.

Możliwość rozszerzenia obszaru objętego projektem o miejscowość Bolszewo w gm. Wejherowo oraz Jastarnię uzależniona od wyniku identyfikacji komplementarnych projektów węzłowych w tychże gminach.

B.1. Opis zakresu przedsięwzięcia i planowanych zadań

SYSTEM ROWERU METROPOLITALNEGO W SKRÓCIE

Projekt zakłada budowę systemu roweru metropolitalnego, opartego o flotę rowerów publicznych wraz z zapleczem technicznym i teleinformatycznym, oferującego bezpłatną lub niskokosztową komunikację rowerową dla mieszkańców obszaru metropolitalnego OMG-G-S oraz osób przyjezdnych. System ma działać w powiązaniu z komunikacją zbiorową w OMG-G-S, a lokalizacyjnie i funkcjonalnie wspierać istniejące i planowane węzły integracyjne (w miejscowościach wskazanych w polu A. 8).

MODEL ORGANIZACYJNY

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, w imieniu stowarzyszonych gmin biorących udział w projekcie wyłoni operatora, który będzie zobowiązany dostarczyć flotę rowerów, zaplecze techniczne, teleinformatyczne i kadrowe. Tryb udzielenia zamówienia publicznego jest obecnie analizowany. Najprawdopodobniej będzie to przetarg nieograniczony. Rozważane jest także udzielenie koncesji na usługi publiczne bądź partnerstwo publiczno-prywatne, czyli tzw. projekt hybrydowy w myśl art. 34 ustawy

wdrożeniowej. Wyniki analizy formalno-prawnej w tym zakresie będą znane na przełomie września – października br.

MODEL (MODELE SYSTEMU) PRZYJĘTE W KONCEPCJI

System będzie składał się z rowerów oferowanych na wynajem krótkookresowy w **modelu obszarowym** oraz **modelu obszarowo-punktowym** dedykowanym mniejszym ośrodkom osadniczym. Startowo rowery umieszczone będą w zdefiniowanych punktach (np. przy węźle integracyjnym) i udostępniane do wypożyczenia. Wypożyczenie będzie odbywało się za pomocą urządzeń wbudowanych w każdy rower oraz karty miejskiej, karty kredytowej lub telefonu komórkowego (aplikacji w smartfonie lub zwykłego SMS dla starszych modeli aparatów). Ruch wypożyczanych jednośladów będzie na bieżąco monitorowany za pomocą wbudowanych węń akcelerometrów i modułów GPS, co pozwoli zarówno na kontrolę antykradzieżową jak i wyszukiwanie roweru w terenie do wypożyczenia.

model obszarowy (dla gęstej zabudowy miejskiej)- charakteryzuje się możliwością pozostawienia wypożyczanego roweru w dowolnej lokalizacji na terenie zdefiniowanego obszaru i ponowne wypożyczenie z tej lokalizacji odnalezionej przez innego użytkownika za pomocą narzędzi GPS. Podróże do określonych, dedykowanych lokalizacyjnie licznych punktów wypożyczeń mogą być premiovane lub np. darmowe. Model obszarowy w najnowocześniejszej wersji (tzw. 4 generacji) charakteryzuje się dużą elastycznością w zarządzaniu lokalizacjami i taryfami, które mogą przyczynić się utrzymania pożądanego rozmieszczenia rowerów.

model obszarowo-punktowy (dla miejscowości o mniejszej liczbie ludności) - charakteryzuje się stałą lokalizacją stacji wypożyczeń w jednej, ewentualnie dwóch lokalizacjach, usytuowanych centralnie przy węźle przesiadkowym i możliwością przejazdu rowerem w dowolne miejsce na terenie ściśle zdefiniowanego obszaru (najczęściej obszaru najbardziej zurbanizowanego). Pozostawienie roweru może odbyć się w dowolnym miejscu zdefiniowanego obszaru, po spełnieniu odpowiedniej procedury zwrotu.

System Roweru Metropolitalnego (SRM) planuje się uzupełnić **systemem wynajmu długookresowego** polegającego na wynajmie roweru danemu użytkownikowi na z góry określony okres (domyślnie – miesiąc). W ramach wynajmu długookresowego oferowane mają być rowery w wspomaganie silnikowym, czyli elektryczne. Liczba tego typu rowerów obliczona będzie na etapie Studium Wykonalności. Wynikała ona będzie z m.in. charakterystyki funkcjonalno-przestrzennej wynajmu krótkookresowego w terenie oraz popytu określonych grup mieszkańców na wynajem długookresowy (np. studenci, mieszkańcy dzielnic położonych na wzgórzach).

LICZBA ROWERÓW

Poniższa tabela prezentuje szacunkową liczbę rowerów przypadające na miasta i gminy, w systemie obszarowym (gęsta zabudowa):

| L. p. | Gmina | Szacunkowa liczba rowerów |
|-------|---|-------------------------------|
| 1. | Gdańsk | 2130 |
| 2. | Gdynia | 825 |
| 3. | Tczew | 152 |
| 4. | Wejherowo miasto | 84 |
| 5. | Rumia | 79 |
| 6. | Sopot | 164 |
| 7. | Pruszcz Gdański | 72 |
| 8. | Pruszcz Gdański gmina wiejska (sołectwo Rotmanka) | 10 |
| 9. | Reda | 39 |
| | | łącznie – 3555 rowerów |

Poniższa tabela prezentuje szacunkową liczbę rowerów przypadające na wyznaczone obszary miast i gmin, na terenie których funkcjonować ma model punktowo-obszarowy systemu:

| L. p. | Gmina/ Osiedle | Liczba rowerów |
|------------------------------|---------------------------------------|-------------------|
| 1. | Kartuzy | 35 |
| 2. | Puck | 20 |
| 3. | Władysławowo | 20 |
| 4. | Sierakowice | 10 |
| 5. | Żukowo | 10 |
| 6. | Somonino | 5 |
| 7. | Gołubie Kaszubskie (gmina Stężyca) | 5 |
| 8. | Gdańsk Osowa | 30 |
| łącznie – 130 rowerów | | |

Proponowane powyżej rozwiązania zostały określone w Studium koncepcyjnym systemu roweru metropolitalnego OMG-G-S i zostały zaakceptowane przez gminy, na terenie których realizowane będzie przedsięwzięcie. Podane wartości są orientacyjne i stanowią punkt wyjścia do opracowania Programu funkcjonalno-użytkowego. Określi on dokładny podział liczby rowerów przypadający na dany obszar oraz liczbę rowerów elektrycznych do zakupu w projekcie.

KATALOG KOSZTÓW KWALIFIKOWALNYCH:

Dla potrzeb stworzenia modelu Systemu Roweru Metropolitalnego przygotowano specyfikację przyszłych nakładów i kosztów. Nakłady służące budowie Systemu podzielono na służące budowie lub pozyskaniu: infrastruktury powiązanej z gruntem, infrastruktury mobilnej oraz systemu informatycznego. Określono również kluczowe koszty funkcjonowania SRM po oddaniu go do eksploatacji, które ponosić będzie operator.

I. Koszty budowy

Infrastruktura stacjonarna – Nakłady inwestycyjne, związane z budową „stacjonarnych” elementów Systemu Roweru Metropolitalnego obejmują następujące pozycje:

Miejsca Postoju Rowerów (MPR), czyli obszary wypożyczania lub zwrotu rowerów wyznaczone przez operatora SRM poprzez konfigurację systemu nadzoru elektronicznego GPS i oznaczenie w terenie, wyposażone w stojaki na rowery. Kluczowe pozycje kosztów to:

- *koszt zakupu i montażu stojaków na rowery,*
- *koszt projektu oznakowania, włączając w to branding stojaków, totemów bądź innego wyróżnika w przestrzeni miejskiej (nakład jednorazowy w ramach identyfikacji wizualnej całości Systemu),*
- *koszt zakupu odpowiednich elementów oznakowania (totemy informacyjne z opcją zakupu wersji z podświetleniem).*

Terminale Systemu Roweru Publicznego, czyli urządzenia elektroniczne umożliwiające przeprowadzenie procedury rejestracji użytkownika Systemu Roweru Metropolitalnego oraz zasilenie jego konta środkami z karty kredytowej (opcjonalnie konta bankowego).

Powierzchnie informacyjno-reklamowe stanowiące część elementów infrastruktury MPR i terminali.

Monitoring wizyjny, czyli kamery umożliwiające obserwację i rejestrację ruchu w MPR, przyłączone do gminnych systemów monitoringu (dot. gmin, które posiadają monitoring).

Jako element nakładu na powstanie SRM, należy przewidywać ponadto następujące koszty:

- *pakiety serwisowe, zakupione wraz z urządzeniami wykorzystywanymi stacjonarnie;*
- *usługi wspomagające wdrożenie systemu, w tym doradztwo techniczne (w ramach zakupu urządzeń i systemów), jak i testowanie oraz prowadzenie pilotażowych wdrożeń częściowych;*
- *projekty budowlano-wykonawcze (oraz inne projekty wymagane przepisami), jak również prace budowlano-montażowe związane z montażem i instalacją wymienionych wcześniej elementów infrastruktury. Dokumentacja związana z użyczeniem przez gminę gruntów.*

Wydatki na te cele będą stanowić element nakładu początkowego. W późniejszym okresie, po oddaniu SRP do użytku, stanowić będą element kosztów eksploatacji (w

przypadku prac budowlano-montażowych będą to nakłady na ewentualną relokację obiektów, ich konserwację bieżącą, naprawy zniszczeń na skutek wandalizmu, itp.).

Należy ponadto przewidywać nakłady na zakup, budowę bądź najem obiektów warsztatowo-magazynowych wraz z zapleczem biurowym, służących zarządzaniu Systemem i utrzymaniu jego sprawności technicznej:

- *magazyn(y) rowerów,*
- *magazyn(y) części zamiennych i zapasowych,*
- *stanowiska warsztatowe i stacje diagnostyczne wraz odpowiednim sprzętem diagnostyczno-pomiarowym, narzędziami i pozostałym oprzyrządowaniem serwisowym,*
- *terminale serwisowe z bazami danych i oprogramowaniem wspierającym planowanie i podejmowanie decyzji serwisowych.*

Infrastruktura mobilna

Nakłady na infrastrukturę mobilną dotyczą dwóch pozycji:

- *rowery wraz z zapasem części zamiennych i wyposażeniem,*
- *samochody i/lub rowery serwisowe (towarowe, elektryczne) do obsługi technicznej i relokacji rowerów,*

Rowery. Przedmiotem zakupu będzie rower wyposażony w systemy elektroniczne: wbudowany elektrozamek sterowany teleinformatycznie, systemy nadzoru elektronicznego (GPS, GSM - karta SIM, akcelerometr), czytnik kart elektronicznych zbliżeniowych (RFID - Mifare), moduł komunikacji NFC.

Przewidywany nakład na zakup pojedynczego roweru: ok. 2.000-2.500 zł.

Samochody i rowery serwisowe. Przyjmuje się, że obsługa Systemu wymagać będzie kilku rodzajów pojazdów serwisowych:

- *samochody ciężarowe do przewozu kilkudziesięciu szt. rowerów (relokacja zbiorcza dużych partii rowerów),*
- *samochody półciężarowe do przewozu kilku do kilkunastu szt. rowerów (relokacja mniejszych partii rowerów, transport większych partii rowerów do serwisu, transport relokowanych elementów stacji rowerowych, itp.)*
- *rowery serwisowe (rowery towarowe bez lub z wspomaganie elektrycznym) (relokacja kilku szt. rowerów, mobilne stacje serwisowe do podstawowych napraw w terenie)*

Liczby niezbędnych pojazdów oraz nakładu na ich zakup na tym etapie nie oszacowano. Dokładniejsze szacunki taboru serwisowego będą konieczne na etapie opracowania wdrożeniowego.

System informatyczny

Przyjmuje się, że system informatyczny obejmować będzie główne podsystemy:

- *geolokalizacji (z nadajnikami GPS oraz geolokalizacją GSM umożliwiającymi aktywny monitoring lokalizacji rowerów oraz wychwytywanie naruszeń regulaminu systemu),*
- *system wypożyczeń i rezerwacji (z aplikacją mobilną dla użytkowników, stroną www, bazą danych użytkowników, obsługą wypożyczeń i płatności),*
- *system serwisowy (z aplikacją mobilną dla serwisantów, bazą danych o rowerach, przebiegach, zgłoszeniach i historii usterek i napraw, przeglądach, dostępem do informacji - zgłoszeń pochodzących z help-desku, itp.),*
- *centralną bazę danych transportowych (obejmującą zanonimizowane dane na temat liczby i lokalizacji wypożyczeń, tras przejazdów, koncentracji i rozproszenia floty w okresach dobowych i dłuższych, itp. dane analityczne pozwalające na doskonalenie kształtu i oferty SRM oraz międzygminne rozliczenia finansowe kosztów operacyjnych SRM).*

uzupełnione odpowiednio zaprojektowanymi interfejsami służącymi zarówno użytkownikom rowerów, jak i właścicielowi infrastruktury, operatorowi i personelowi serwisu.

Wybrane elementy systemów informatycznych tworzą dogodną możliwość wykorzystania ich dla celów reklamowych.

Nakłady na System zależne są od decyzji w sprawie: zakupu licencji istniejącego systemu łącznie z usługą operatorską, zakupu wyłącznie licencji bądź – w wariantcie najmniej prawdopodobnym - stworzenia własnego systemu. Ostateczne decyzje podejmuje przedstawiciele Zarządu OMG-G-S po zapoznaniu się z wspomnianą już analizą formalno-prawną oraz opiniami zaangażowanych w projekt samorządów.

W rekomendowanym przez zespół merytoryczny wariantcie, w czasie trwania inwestycji przewiduje się zakup licencji oraz usług wspomagających wdrożenie (testy, pilotaże). Równolegle planuje się powołać operatora, który będzie uczestniczył we wdrożeniu, a w przyszłości (po zakończeniu wdrożenia) będzie odpowiedzialny za funkcjonowanie

Systemu. Wybór tego wariantu podyktowany jest faktem, iż rozwiązania informatyczne służące SRP zostały już opracowane, nie są jednak dostępne na otwartym rynku oprogramowania (należą do działających operatorów). Jednocześnie wypracowywanie własnego rozwiązania wydaje się słabo uzasadnione jako kosztowne, czasochłonne i obarczone podwyższonym ryzykiem błędów zarówno w konstrukcji, jak i wdrożeniu przez osoby bądź podmioty nie mające pełnej, wysoko wyspecjalizowanej wiedzy i doświadczenia związanego z funkcjonowaniem tego typu systemów.

II. Koszty eksploatacyjne

Przez koszty eksploatacyjne rozumie się wszelkie koszty związane z techniczną i handlową obsługą klienta, jak również z utrzymaniem stanu technicznego posiadanego bądź powierzonego majątku. Elementem każdej z pozycji kosztów są wynagrodzenia pracowników bądź z tytułu usług, które są kalkulowane w dalszej części opracowania odrębnie, wraz z odpowiednimi podatkami i narzutami.

Relokacja rowerów. Istotnym kosztem funkcjonowania Systemu może stać się **relokacja rowerów** – jako koszt ponoszony regularnie bądź okazjonalnie - celem zapewnienia użytkownikom maksymalnej dostępności rowerów systemowych. Czynnikiem kosztotwórczym będzie ukształtowanie niektórych części terenu OM, uprawdopodobniające zwiększoną koncentrację rowerów na obszarach położonych niżej względem obszarów położonych na wzniesieniach. Kwestię kosztów relokacji należy bardzo dokładnie zanalizować na etapie planowania konkretnych lokalizacji stacji rowerowych na wzniesieniach. Przewiduje się oparcie relokacji o system premii dla użytkowników za odstawianie rowerów w określonych lokalizacjach (z doświadczeń istniejących SRP wynika, że jest to znacznie skuteczniejszy i tańszy sposób relokacji niż relokacja prowadzona taborem samochodowym operatora).

Podmiot ponoszący koszty: operator

Serwis. Koszt niezbędny dla utrzymania sprawności technicznej Systemu wiąże się z zapewnieniem szybkiego i skutecznego serwisu, obejmującego pogotowie techniczne i naprawy interwencyjne, jak i czyszczenie, przeglądy okresowe wraz z sukcesywną

wymianą części o znacznym stopniu zużycia bądź rosnącej awaryjności – zarówno w odniesieniu do rowerów, jak i pozostałych elementów infrastruktury Systemu. Koszty serwisu pojawią się w zwiększonej skali po wyczerpaniu pakietów serwisowych zakupionych wraz ze sprzętem i wyposażeniem. Elementem kosztów serwisu będzie zapewnienie odpowiedniego zapasu rowerów, części zamiennych i zapasowych (wraz z kosztami ich magazynowania), utylizacja części zużytych, jak też odnawianie stanu narzędzi i oprzyrządowania (wraz ze sprawnymi pojazdami serwisowymi).

Podmiot ponoszący koszty: operator

Marketing i obsługa klienta. Należy zakładać, że pobudzenie i utrzymanie zainteresowania Systemem ze strony użytkowników będzie zależne od działań promocyjnych (organizowanie imprez promocyjnych, produkcja materiałów informacyjnych i reklamowych, PR i in.) oraz od sprawnej obsługi zarówno drogą elektroniczną, jak i przez call-center. Z punktu widzenia dążenia do zapewnienia ekonomicznej efektywności Systemu istotną funkcją będzie skuteczna akwizycja reklam.

Podmiot ponoszący koszty: operator; dla wspólnych przedsięwzięć promocyjnych: operator i gminy-beneficjenci, których dotyczyć będą wydarzenia

Informatyka. Utrzymanie i modernizacja systemów informatycznych, jak też sukcesywna modyfikacja aplikacji mobilnych wraz ze zmianami standardów obsługi w tym zakresie - będą czynnikami sprawności Systemu i satysfakcji użytkowników. Zakłada się, że właścicielem systemu informatycznego będzie jego dostawca, jednak niezbędne będzie zagwarantowanie ochrony interesów beneficjentów. Kwestia ta wymaga dokładnej analizy odnośnie formy licencji na oprogramowanie wraz z jego modernizacją udzielanej przez dostawcę na rzecz beneficjentów.

Podmiot ponoszący koszty: operator (w zakresie utrzymania i rozwoju systemu informatycznego), beneficjenci (w zakresie odnawiania licencji i utrzymania baz danych użytkowników, administrowania danymi osobowymi oraz utrzymania i analizy baz danych i statystyk komunikacyjnych).

Utrzymanie Miejsc Postojów Rowerów. Należy zakładać konieczność utrzymania porządku i czystości w miejscach postojów rowerów, jak również ich oświetlenie i monitoring (opcjonalnie).

Podmiot ponoszący koszty: beneficjenci - gminy (z uwagi na synergię z usługami wykonywanymi i kontraktowanymi przez nie na bieżąco); operator – w przypadku obiektów położonych na terenach nie będących własnością komunalną.

Ponadto zarówno beneficjenci, jak i operator będą ponosić koszty zarządzania, zarówno osobowe, jak i związane z technicznym utrzymaniem stanowisk pracy, koszty usług zewnętrznych wspomagających zarządzanie. Zakłada się też ponoszenie kosztów ubezpieczeń, podatków od nieruchomości lub opłat za zajęcie pasa drogowego, opłat reklamowych ustanawianych przez gminy i inne – o małym znaczeniu dla całości ponoszonych wydatków.

Dokumentacja. Opracowanie dokumentacji technicznej może wejść w zakres projektu, o ile nie wykluczy tego wybrany wraz z modelem organizacyjnym tryb udzielenia zamówienia publicznego.

III. Koszty informacji i promocji (instrument elastyczności, ok. 2 % wartości projektu)

Projekt wymaga podjęcia komplementarnych przedsięwzięć o charakterze nieinwestycyjnym dotyczących m.in.:

- konsultacji społecznych SRP na etapie projektowania,
- przeszkolenia pracowników,
- organizacji kampanii informacyjno-edukacyjnych promujących SRP z elementami happeningu,
- organizacji imprez promocyjnych SRP,
- produkcja materiałów informacyjnych i reklamowych dotyczących SRP (np. plakaty, ulotki, reklamy led, gadzety reklamowe itp.), które będą sprzyjały osiągnięciu celów w projekcie oraz związane będą z zadaniami zrealizowanymi w ramach projektu.

Celem kampanii i akcji promocyjnych SPR będzie budowanie świadomości na temat zrównoważonej mobilności wśród potencjalnych użytkowników SPR, w tym korzystających z

węzła integracyjnego, znaczenia dla środowiska miejskiego, ograniczania ruchu samochodowego, docenienia preferencji transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego.

B.2. Uzasadnienie realizacji przedsięwzięcia

B.2.1. Opis kontekstu

Na obszarze metropolitalnym OMG-G-S i strefach sąsiednich obserwuje się niekorzystny trend spadku konkurencyjności transportu publicznego i wzrostu wykorzystania samochodu prywatnego do realizacji codziennych potrzeb komunikacyjnych. Prowadzi to do wyższej kongestii w ruchu ulicznym i związanej z nią strat czasu, większego zanieczyszczenia powietrza i wzrostu chorób z nią związanych, w tym śmiertelnych. Prowadzi to również do niższego poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego i wyższego poziomu hałasu. Jednocześnie postępująca suburbanizacja i rozproszenie zabudowy sprawia, że możliwości zaspokojenia potrzeb mobilności wyłącznie przez systemy komunikacji publicznej jest niezwykle trudna. Rozwiązaniem, które dobrze sprawdza się w wielu miastach i regionach UE, również tych o podobnych lub surowszym klimacie, jest zacieśnienie powiązań między transportem publicznym, a komunikacją rowerową poprzez poprawę dostępności węzłów transportowych i uruchomienie systemu roweru publicznego (metropolitalnego). Wykorzystanie roweru publicznego w dojazdach do komunikacji miejskiej, dzięki skróceniu czasu podróży do węzła, oraz obsłużenie terenu niedostępnego dziś dla tej komunikacji, spowoduje powstanie realnej alternatywy względem samochodu prywatnego i pozwoli zniwelować jego negatywny wpływ na jakość życia mieszkańców metropolii.

B.2.2. Problemy

- nadmierna i umacniająca się pozycja indywidualnego transportu samochodowego;
- malejąca liczba pasażerów komunikacji publicznej;
- niedostateczna integracja komunikacji publicznej z komunikacją rowerową;
- nadmierna emisja zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych pochodzących z pojazdów indywidualnego transportu samochodowego;

- niski poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego w porównaniu do wysokorozwiniętych regionów;
- zbyt mała ilość przestrzeni publicznych w mieście, obecnie zajęta pod parkingi samochodowe;
- brak przestrzeni pod budowę nowych parkingów samochodowych;
- niski poziom zdrowia publicznego związany z brakiem aktywności fizycznej.

B.2.3. Potrzeby

- podniesienie konkurencyjności i rentowności transportu publicznego;
- poprawa dostępności węzłów integracyjnych transportu publicznego;
- redukcja emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza;
- wzmocnienie potencjału komunikacji rowerowej;
- niewykorzystany potencjał podróży łączonych w układzie rower - komunikacja publiczna (przede wszystkim rower-kolej);
- poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego.

B.2.4. Cele przedsięwzięcia i efekty jego realizacji

Celem przedsięwzięcia jest podniesienie efektywności transportu publicznego wskutek poprawy jego integracji szczególnie poprzez węzły integracyjne z transportem rowerowym, głównie poprzez poprawę dostępności do węzłów i stacji systemów komunikacji zbiorowej.

Głównym efektami realizacji projektu będą:

- wzrost liczby podróży odbywających się za pomocą Publicznej Komunikacji Zbiorowej (PKZ);
- złagodzenie barier komunikacyjnych na obszarze objętym inwestycją;
- wzmocnienie pozycji transportu publicznego względem samochodu prywatnego;

B.2.5. Grupa docelowa

Mieszkańcy oraz osoby pracujące i spędzające wolny czas na obszarze objętym inwestycją – aktualni użytkownicy transportu miejskiego i rowerowego.

B.2.6. Zgodność z RPO WP 2014-2020

Projekt jest w pełni zgodny z RPO WP 2014-2020.

Wpisuje się w poddziałanie 9.1.1 (Transport miejski – mechanizm ZIT), w ramach którego możliwa jest realizacja projektów polegających na „budowie rozbudowie i przebudowie infrastruktury liniowej transportu rowerowego wraz z systemem roweru miejskiego na potrzeby dojazdu do węzłów integracyjnych stanowiących funkcjonalne powiązania do przystanków i urzędzeń „parkuj rower i jedź”.

Realizacja projektu przyczyni się do promowania i wdrażania strategii niskoemisyjnych transportu, w tym wdrażania zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Rezultatem realizacji projektu będzie umocnienie pozycji transportu zbiorowego oraz ograniczenie emisji generowanej przez transport w miastach. Poprawi się dostępność węzłów komunikacyjnych i wzrośnie ilość obsługiwanych przez nie pasażerów.

B.3. Wydatki i harmonogram

B.3.1. Szacunkowa wartość całkowita przedsięwzięcia (w PLN)

27 300 000

B.3.1.1. w tym wydatki kwalifikowalne (w PLN)

27 300 000

B.3.2. Szacunkowa kwota dofinansowania (w PLN)

23 205 000

B.3.3. Poziom dofinansowania (%)

85 %

B.3.4. Termin osiągnięcia gotowości do złożenia wniosku o dofinansowanie (miesiąc, rok)

06.2017

B.3.5. Przewidywany termin rozpoczęcia realizacji projektu (miesiąc, rok)

06.2017

B.3.6. Przewidywany termin zakończenia realizacji projektu (miesiąc, rok)

12.2020

B.4. Podmioty współrealizujące

Gmina Miasta Gdańska, Gmina Miasta Gdyni, Gmina Miasta Sopotu, Gmina Żukowo, Gmina Miasta Redy, Gmina Miejska Pruszcz Gdański, Gmina Pruszcz Gdański, Gmina Miasta Tczew, Gmina Miasta Wejherowo, Gmina Sierakowice, Gmina Miasta Rumi, Gmina Somonino, Gmina Stężyca, Gmina Kartuzy, Gmina Miasta Puck, Gmina Władysławowo.

B.5. Wskaźnik monitorowania

Wartość w 2018 r.

| | | |
|---|------|---|
| Liczba utworzonych systemów roweru miejskiego | szt. | 1 |
|---|------|---|

Wartość docelowa

| | | |
|---|------|---|
| Liczba utworzonych systemów roweru miejskiego | szt. | 1 |
|---|------|---|

C.1. Dane osoby upoważnionej do kontaktu

C.1.1. Imię i Nazwisko

Sławina Lenart

C.1.2. Nazwa Instytucji

Biuro OMG-G-S

C.1.3. E-mail

slawina.lenart@metropoliagdansk.pl

C.2. Dane osoby zatwierdzającej zgłoszenie

C.2.1. Imię i Nazwisko

Michał Glaser

C.2.2. Stanowisko

Dyrektor Biura

C.2.3. Nazwa Instytucji

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

C.2.4. E-mail

michal.glaser@metropoliagdansk.pl

C.2.5. Pieczęć i podpis

Wersja z dn. 20.07.2016 r.

Załącznik nr 5 do zapytania ofertowego – studium koncepcyjne Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S.

Studium znajduje się w osobnym załączniku PDF do pobrania na stronie, na której zamieszczone zostało zapytanie ofertowe, a także bezpośrednio pod poniższym adresem:

http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Studium_koncepcyjne_SRMOMGGS%20wersja%20finalna%207_0.pdf

Załącznik nr 6 do zapytania ofertowego – Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

Statut znajduje się w osobnym załączniku PDF do pobrania na stronie, na której zamieszczone zostało zapytanie ofertowe, a także bezpośrednio pod poniższym adresem:

[http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/5_Statut%20OMG-G-S,%2013_04_2015\(1\).pdf](http://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/5_Statut%20OMG-G-S,%2013_04_2015(1).pdf)