



Załącznik nr 1
OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Dla zadania: „Analiza możliwości organizacji systemu transportowego *Bus nadmorski* na obszarze czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Międzyzdrojów i Kamienia Pomorskiego” realizowanego na potrzeby projektu „LAST MILE - zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych”

1. Wstęp

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie przez Wykonawcę analizy możliwych form powołania i funkcjonowania systemu transportowego pod roboczą nazwą *Bus nadmorski*, którego podstawowym zadaniem będzie połączenie w okresie sezonu letniego/wakacyjnego potencjału turystycznego czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Międzyzdrojów i Kamienia Pomorskiego. Poza sezonem system powinien wspierać potrzeby transportowe mieszkańców obszaru (zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego dla obszarów o słabej dostępności transportowej, dojazdy do wydarzeń, wsparcie transportowe dla inicjatyw kulturalnych i edukacyjnych).

W ramach opracowania zostanie przedstawiona:

- 1) analiza możliwych form powołania systemu transportowego *Bus nadmorski*, przykładowo; w ramach struktur jednostek samorządowych, ich związków, powołanych wspólnie podmiotów czy w formie podmiotów zewnętrznych, w świetle obowiązujących przepisów prawa oraz nowelizowanych ustaw i rozporządzeń,
- 2) model zarządzania projektem (w ramach wskazanej najkorzystniejszej wersji) w trakcie jego wdrażania i funkcjonowania (określona struktura organizacyjna, układ własnościowy, wpływ gmin i sposób podejmowania decyzji).

Wykonawca podsumuje zestawienie opracowanych wariantów (minimum 3), wraz z opisaniem wniosków oraz wskazaniem i uzasadnieniem najkorzystniejszego podejścia do powołania i zarządzania dla przedmiotowego zadania, określając jednocześnie formalną procedurę powołania wybranego podmiotu (rozwiązania) dla wybranego wariantu.

2. Opis zamierzenia

System transportowy pod roboczą nazwą *Bus nadmorski* ma w założeniu działać w dwóch trybach – sezonowym (jako komercyjne rozwiązanie skierowane do turystów) oraz pozasezonowym (jako wsparcie dla transportowych potrzeb mieszkańców obszaru). System transportowy funkcjonował będzie na obszarze czterech gmin (poziom ponadgminny) z założeniem możliwości objęcia zakresem działania kolejnych obszarów (sąsiednie gminy).

W okresie sezonu turystycznego system w postaci czterech pojazdów obsługiwać będzie wyznaczoną linię turystyczną (pętla o długości ok 85 km) działając w systemie hop-on/hop-off (busy kursują po stałej trasie obejmującej przystanki zlokalizowane w miejscach atrakcji turystycznych. W ramach wydanych biletów można wysiąść, zwiedzić atrakcję a następnie kontynuować podróż). Pojazdy będą



poruszać się po tej samej linii (dwa busy zgodnie, a dwa przeciwnie względem wskazówek zegara). Pojazdy będą zatrzymywać się na wyznaczonych przystankach przy atrakcjach turystycznych. Przy stałym rozkładzie jazdy pasażer wysiadając wie jaki czas pozostaje do przyjazdu kolejnego busa, którym może wrócić do miejsca noclegu/zamieszkania lub przemieścić się do kolejnej atrakcji turystycznej.

W sezonie linia turystyczna będzie miała charakter komercyjny i w założeniu będzie utrzymywać pewien stopień rentowności. Wypracowana w tym czasie nadwyżka będzie wykorzystywana na rozwój usługi, ale również na dofinansowanie systemu poza sezonem. W kontekście ruchu turystycznego celem jest wydłużenie sezonu turystycznego poprzez zwiększenie dostępności i rozpropagowanie całorocznych atrakcji lokalnych oraz zmniejszenie ruchu samochodów osobowych w miastach i na drogach dojazdowych. Zakłada się dążenie do utrzymania możliwej rentowności i komercjalizacji systemu w okresie sezonu turystycznego (odpowiednio zoptymalizowana taryfa biletowa, minimalizowanie kosztów operacyjnych).

Po sezonie busy będą wykorzystywane jako wsparcie do realizacji polityk transportowych skierowanych do mieszkańców obszaru oraz będą pełniły rolę publicznego transportu zbiorowego na wyznaczonych trasach, ze szczególnym wskazaniem na działania obsługujące wybrane grupy docelowe np. transport dzieci i młodzieży na zajęcia pozaszkolne, transport osób starszych do ośrodków zdrowia i administracji, dowóz mieszkańców do wydarzeń itd.

Przychody uzyskane z rentownego działania usługi w okresie letnim pozwolą na dofinansowanie obsługi obszarów o małych potokach pasażerskich, wymagających obsługi również po sezonie. Busy mogą być wykorzystywane m.in. jako lokalny transport publiczny działając w systemie wywoławczym „na żądanie”.

Linia w założeniu będzie wspólnie zarządzana przez cztery gminy (współwłasność), co przekładać się będzie na wspólną odpowiedzialność za flotę, ale również potencjalny podział zysków z sezonu turystycznego. Potencjalnie wypracowany zysk powinien zostać przeznaczony po części zarówno na rozwój usługi sezonowej jak i na wsparcie (zmniejszenie kosztów) dla obsługi zadań transportu publicznego po sezonie.

3. Uwarunkowania zewnętrzne

Objęte opracowaniem gminy nadmorskie borykają się z różnorodnymi problemami mającymi swoje główne źródło w uwarunkowaniach geograficznych. Gminy Międzyzdroje i Dziwnów posiadają długą linię brzegową wraz z infrastrukturą turystyczną, która generuje duży ruch w okresie wakacyjnym, lecz ze względu na klimat, wysoki sezon trwa w miejscowościach nadmorskich tylko ok. 2 miesiące. Przez pozostałą część roku gminy borykają się zarówno z bezrobociem jak i nieużywaną infrastrukturą.

Z kolei gmina Wolin i Kamień Pomorski posiadają całoroczne atrakcje turystyczne, dostępne bez względu na pogodę i porę roku, stwarzając naturalne uzupełnienie dla atrakcji nadmorskich. Tymczasem ze względu na swoje położenie obie gminy stały się gminami tranzytowymi dla ruchu kierującego się nad morze, zaś niewykorzystany potencjał turystyczny stał się słabo dostępny komunikacyjnie z wyłączeniem samochodów prywatnych – stanowi to wyzwanie i szansę na sukces inicjatywy *Busa nadmorskiego*



4. Oczekiwane aspekty działania linii w trybie sezonowym

1. Cztery pojazdy poruszające się w systemie hop-on/hop-off (wsiadaj i wysiadaj), dwa pojazdy poruszające się zgodnie z ruchem wskazówek zegara, dwa w stronę przeciwną;
2. Stała trasa linii turystycznej o długości ok. 85 km, trasa może ulegać zmianie w zależności od aktualnych wydarzeń (koncerty, festiwale);
3. Przybliżona liczba przystanków do obsługi w ramach jednego przejazdu – 50;
4. Przystanki wyznaczone wspólnie z gminnymi wydziałami promocji i operatorami atrakcji turystycznych;
5. Linia o czytelnej identyfikacji wizualnej obejmującej pojazdy, przystanki i atrakcje turystyczne;
6. Rozkład jazdy i aktualna trasa przejazdu dostępna poprzez stronę www i aplikację mobilną umożliwiającą również zakup biletów;
7. Bilety będą jednocześnie podstawą do zniżek/promocji w atrakcjach turystycznych, lokalach gastronomicznych itp.;
8. Grupę docelową będą stanowić turyści przebywający na obszarze w okresie letnim;
9. Usługa ma zakładać rentowność i mieć charakter samofinansujący się.

5. Oczekiwane aspekty działania linii w trybie pozasezonowym

1. Każdy z pojazdów zostanie przypisany do obsługi potrzeb transportowych konkretnej gminy;
2. Sposób funkcjonowania głównie w trybie „na żądanie” oraz dodatkowo jako transport okazjonalny, w celu zapewnienia dostępności transportowej mieszkańcom gminy oraz jako transport okazjonalny; dla wszystkich mieszkańców gminy
3. Dopuszczona możliwość działania w trybie przewozów regularnych w wypadku stwierdzonej konieczności uruchomienia tego typu usługi;
4. Możliwe dofinansowanie działalności pozasezonowej z wpływów wypracowanych w czasie sezonu turystycznego;
5. Możliwy odrębny taryfikator dla przejazdów pozasezonowych;
6. Grupę docelową stanowić będą mieszkańcy obszaru;
7. Usługa ma zakładać możliwość dofinansowania z pieniędzy publicznych.

6. Forma i zakres opracowania

Opracowanie należy przedstawić jako kompleksowe, uwzględniając autonomię funkcjonowania poszczególnych samorządów oraz strukturę hierarchii gmina – powiat – województwo w zakresie organizacji i wsparcia dla realizacji systemów transportowych, zachowując przy tym uniwersalność podawanych rozwiązań w sposób umożliwiający ewentualną implementację na inne obszary.

7. Wymagania merytoryczne

Głównym celem opracowania jest wskazanie optymalnego modelu organizacyjnego dla funkcjonowania systemu transportowego pn. *Bus nadmorskiego*, w dwóch trybach sezonowym i pozasezonowym.

I. Na potrzeby realizacji celu należy opracować analizy pod kątem:

- 1) **organizacji:** Należy przeprowadzić analizę wariantową (w liczbie minimum 3) możliwych do powołania modeli organizacyjnych (np. podmiot międzygminny, podmiot zewnętrzny, partnerstwo), tak aby istniała możliwość realizacji komercyjnych usług transportowych w sezonie oraz wykonywania zadań publicznych poza sezonem,



- 2) **funkcjonowania:** możliwej realizacji oczekiwanych aspektów działania określonych w punktach 4 i 5,

II. Wskazanie optymalnego modelu organizacyjnego

- 1) W oparciu o przeprowadzone analizy należy wskazać najbardziej optymalny model funkcjonowania systemu pozwalający możliwie kompleksowo realizować założenia.
- 2) Wybrany model powinien być opisany między innymi pod kątem udzielenia odpowiedzi m.in. na następujące pytania:
 - jak powinien wyglądać układ własnościowy (np. kto będzie właścicielem floty pojazdów),
 - jak wybrany system funkcjonować będzie w łańcuchu decyzyjnym (status formalny, kto powołuje, odwołuje, jak wygląda nadzór?).

8. Uzgodnienia i konsultacje

Jeżeli w trakcie prac zajdzie potrzeba dodatkowych uzgodnień Wykonawca zobowiązany jest umożliwić wgląd do opracowywanej dokumentacji instytucjom, które mogą przyczynić się do rzetelnego i wyczerpującego opracowania przedmiotu zamówienia.

9. Szczegółowy harmonogram realizacji zamówienia

- 1) Rozpoczęcie realizacji przedmiotu zamówienia następuje z dniem podpisania umowy.
- 2) W terminie **21 dni** od dnia podpisania umowy Wykonawca przedstawi wstępną strukturę dokumentu do akceptacji Zamawiającego,
- 3) Wykonawca prześle wersję edytowalną opracowania do akceptacji Zamawiającego do dnia **27 kwietnia 2018 r.**
- 4) Zamawiający prześle uwagi do otrzymanego opracowania do dnia **31 maja 2018 r.**
- 5) Ostateczny termin realizacji zamówienia ustala się na dzień **29 czerwca 2018 r.** Opracowanie zostanie przekazane w trybie i w formie określonej w **pkt. 11.**
- 6) Za termin wykonania przedmiotu umowy przyjmuje się dzień dostarczenia Zamawiającemu dzieła wolnego od jakichkolwiek wad, na okoliczność czego sporządzony zostanie przez Strony „Protokół zdawczo-odbiorczy”, którego wzór stanowi **Załącznik nr 6** do zapytania.

10. Forma przekazanego opracowania

Do dnia wskazanego w pkt. 9.7 Wykonawca prześle Zamawiającemu opracowanie w formie papierowej w 6 egzemplarzach oraz płytę CD w 6 egzemplarzach (lub inny nośnik elektroniczny) z zapisem w formie edytowalnej i nieedytowalnej oraz pełną dokumentacją z procesu przeprowadzonych konsultacji i wraz protokołami uwag. Przekazanie i odbiór dokumentacji zostaną potwierdzone protokołem (wzór protokołu w Załączniku nr 6 do zapytania).

11. Zgodność z obowiązującymi dokumentami

Przedstawione w opracowaniu założenia działania systemu transportowego *Bus nadmorski* muszą spełniać ogólne zasady działalności operatora transportowego zgodnie z obowiązującymi przepisami i wpisywać się w założenia Planu zrównoważonego transportu zbiorowego Województwa Zachodniopomorskiego.

a. Regulacje prawne stopnia krajowego:

- 1) Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.



- 2) Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. Dz.U. 2001 nr 125 poz. 1371 z późn. zmianami
- 3) Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z dnia 20 czerwca 1992 r. Dz.U. 1992 nr 54 poz. 254.Prawo ruchu drogowego
- 4) Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95 z późn. zmianami
- 5) Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r. Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 578 z późn. zmianami
- 6) Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. Dz.U. 1998 Nr 91 poz. 576 z późn. zmianami
- 7) Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego z 13 listopada 2003 r. Dz.U. Nr 303 poz. 1966 z późn. zmianami
- 8) Ustawa Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. Dz.U. 2004 Nr 19 poz. 177 z późn. zmianami
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy. Dz.U. 2012 poz. 451.

b. Dokumenty strategiczne:

- 1) *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego (Pkt. 10.1.2.Przewidywani organizatorzy publicznego transportu zbiorowego: (...) Rekomenduje się tworzenie struktur jednego organizatora zintegrowanych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym (...)."*

<http://www.wit.wzp.pl/aktualnosc/plan-zrownowazonego-rozwoju-publicznego-transportu-zbiorowego-dla-wojewodztwa-zachodniopomorskiego>

Oraz inne dokumenty i akty prawne mogące ograniczać bądź mieć wpływ na działalność systemu *Busa nadmorskiego*.