

## **PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA :**

Opracowanie "Strategii Zrównoważonej Mobilności dla Nakła nad Notecią" w ramach zadania pn.: „Zintegrowane działania partycypacyjne realizowane przy użyciu nowych technologii na rzecz redukcji emisji komunikacyjnej w Nakle nad Notecią”

Projekt współfinansowany z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020; Priorytet 3. Potencjał beneficjentów funduszy europejskich; Działanie 3.1 Skuteczni beneficjenci

### **1. Wspólny Słownik Zamówień (CPV)**

73000000-2 Usługi badawcze i eksperymentalno-rozwojowe oraz pokrewne usługi doradcze

74275000-7 usługi badawcze

74312000-9 usługi analizy

74275200-9 wykonywanie badań

74130000-9 usługi badania rynku i opinii publicznej i podobne usługi

93000000-8 różne usługi

### **2. Opis przedmiotu zamówienia.**

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie "Strategii Zrównoważonej Mobilności dla Nakła nad Notecią".

Przedmiot zamówienia obejmuje:

- część I - aktualizacja diagnozy mobilności i komunikacji,
- część II - opracowanie kierunków i scenariuszy rozwoju systemu transportowego dla obszaru analizy,
- część III - przeprowadzenie konsultacji społecznych,
- część IV - przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,
- część V - opracowanie studium wykonalności infrastruktury niezbędnej do realizacji Strategii Zrównoważonej Mobilności.

Strategię należy opracować w oparciu o: dokument Komisji Europejskiej pt. „Wytoczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, (dokument umieszczony na serwisie Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump/dokumenty/> )

Zarys opracowania studialnego

"Strategii Zrównoważonej Mobilności dla Nakła nad Notecią" ma stanowić zasadniczy dokument planistyczny, w którym w części pierwszej przeprowadzone zostaną analizy ruchowe, natomiast w finalnej jego części, przedstawione zostaną kierunki i scenariusze rozwoju systemów transportowych w obszarze miasta i gminy Nakło nad Notecią ze szczególnym uwzględnieniem miasta, zwanych dalej obszarem analizy. Celem opracowania będzie przedstawienie optymalnych kierunków rozwoju systemu transportowego oraz propozycji działań w całym obszarze gminy.

Główną ideą opracowania jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu miejskiego, poprzez realizację takich działań, których rezultatem będzie osiągnięcie takich korzyści jak m.in.:

- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (pieszych, rowerzystów, kierowców/pasażerów samochodów) i bezpieczeństwa w pojazdach transportu zbiorowego,
- redukcja hałasu i zanieczyszczeń powietrza, emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu i zużycia energii,

- poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów,
- poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego,
- poprawa jakości życia mieszkańców,
- poprawa dostępności usług transportowych dla mieszkańców.

**Dokument należy sporządzić z perspektywą oddziaływania na rok 2025, 2030 i 2035.**

**Opracowanie studialne powinno zawierać minimalny zakres rzeczowy przedstawiony poniżej:**

## **Część I. Aktualizacja diagnozy mobilności i komunikacji**

### Część I A

1. Wprowadzenie.
2. Diagnoza stanu istniejącego.
  - 2.1 Informacje ogólne o obszarze.
  - 2.2 Charakterystyka systemu transportowego – uwarunkowania zewnętrzne.
    - 2.2.1 Przegląd dokumentów strategicznych o znaczeniu krajowym oraz wojewódzkim.
    - 2.2.2 Dane statystyczne dotyczące kraju, województwa, powiatów i gmin ościennych – dane demograficzne, ekonomiczne, gospodarcze, sport, edukacja, kultura, handel.
    - 2.2.3 Transport drogowy.
    - 2.2.4 Transport kolejowy.
    - 2.2.5 Transport autobusowy.
    - 2.2.6 Transport ciężarowy oraz materiałów niebezpiecznych.
    - 2.2.7 Ruch rowerowy i pieszy.
    - 2.2.8 Transport intermodalny i kombinowany (zintegrowane węzły transportowe).
    - 2.2.9 Ocena stanu istniejącego elementów transportu zewnętrznego - analiza SWOT.
  - 2.3 Charakterystyka systemu transportowego – uwarunkowania wewnętrzne.
    - 2.3.1 Przegląd dokumentów strategicznych o znaczeniu regionalnym i lokalnym.
    - 2.3.2 Dane statystyczne dotyczące obszaru gminy i miasta Nakło nad Notecią – dane demograficzne, ekonomiczne, gospodarcze, sport, edukacja, kultura, handel.
    - 2.3.3 Transport drogowy.
    - 2.3.4 Transport publiczny
    - 2.3.5 Ruch rowerowy.
    - 2.3.6 Ruch pieszy wraz z audytem mobilności osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej.
    - 2.3.7 Bezpieczeństwo ruchu drogowego.
    - 2.3.8 Transport ciężarowy oraz materiałów niebezpiecznych.
    - 2.3.9 Zarządzanie przestrzenią parkingową.
    - 2.3.10 Transport intermodalny i kombinowany.
    - 2.3.11 Ocena stanu istniejącego elementów transportu wewnętrznego - analiza SWOT.
  - 2.4 Ocena stanu środowiska.  
Należy dokonać analizy ogólnej oceny stanu środowiska wynikającej z eksploatacji dróg, linii kolejowych, szlaków wodnych oraz przystani. Dokonać oceny stanu rozwiązań technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń, w szczególności:
    - zabezpieczeń akustycznych,

- zabezpieczeń przed przedostawaniem się zanieczyszczonych wód opadowych do gleby lub ziemi,
- środków umożliwiających usuwanie odpadów powstających w trakcie ich eksploatacji, a także właściwej organizacji ruchu,
- wpływających na ograniczenie emisji polegających na wprowadzaniu gazów lub pyłów do powietrza,
- możliwości zastosowania pojazdów przyjaznych środowisku,
- wprowadzaniu wód opadowych do wód lub ziemi,
- wytwarzaniu odpadów i powodowaniu hałasu.

Analizy należy przeprowadzić w zakresie i szczegółowości pozwalającej sporządzić strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Wszelkie materiały niezbędne do opracowania przedmiotu zamówienia wykonawca pozyska we własnym zakresie.

## 2.5 Rysunki.

Rysunki należy sporządzić dla poszczególnych środków transportu w np. formacie A-3 (skala do uzgodnienia na etapie realizacji) oraz w formacie A-1 (skala do uzgodnienia na etapie realizacji) oraz rysunek zbiorczy wszystkich środków transportu, również w formacie A-3 (do uzgodnienia na etapie realizacji) oraz w formacie A-1 (do uzgodnienia na etapie realizacji). Wyżej wymienione formaty są przykładowe, a ostateczny format rysunków zostanie uzgodniony z Zamawiającym na etapie realizacji.

## 2.6 Pomiary i analizy cech ruchu drogowego.

2.6.1 Analiza dostępnych wyników badań cech ruchu drogowego i transportu publicznego w układzie zewnętrznym oraz wewnętrznym.

Należy przeprowadzić analizy dostępnych badań cech ruchu drogowego oraz transportu publicznego w układzie zewnętrznym opracowywane m. in. na zlecenie GDDKiA, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, Starostw Powiatowych, urzędów gminy Nakło nad Notecią, zarządów dróg, przewoźników i operatorów transportu zbiorowego.

2.6.2 Badania ankietowe.

Należy przeprowadzić badania ankietowe losowo wybranych podróżnych na liczbie 2000 respondentów. Szczegółowy zakres ankiety oraz zasady losowego wyboru respondentów do badań musi być wcześniej uzgodniony z Zamawiającym.

2.6.3 Badania podmiotów gospodarczych i stowarzyszeń.

Należy przeprowadzić badania ankietowe wśród:

- przedsiębiorców o liczbie pracowników powyżej 30 osób (zakładając próbę min. 5% liczby pracowników),
- grup / organizacji / stowarzyszeń wskazanych przez zamawiającego na etapie realizacji.

2.6.4 Badania uzupełniające w zakresie cech ruchu drogowego.

2.6.4.1 Badania uzupełniające w wybranych przekrojach dróg publicznych (pomiar cech ruchu drogowego tj. natężenie ruchu pojazdów, struktura rodzajowa pojazdów), na wszystkich drogach prowadzących do miasta oraz na wlotach do obszaru gminy w miejscach określonych przez wykonawcę i zaakceptowanych przez Zamawiającego. Pomiary należy wykonać dla całej doby. Jako wlot należy rozumieć ruch wjazdowy i wyjazdowy.

2.6.4.2 Badania uzupełniające napelnień w pojazdach transportu publicznego w przekrojach tras drogowych i kolejowych (pomiarów przeprowadzić w miejscach jak w punkcie 2.6.4.1).

2.6.4.3 Badania uzupełniające transportu kolejowego na wszystkich przystankach i stacjach kolejowych (pomiarów dobowe).

2.6.4.4 Badania uzupełniające transportu autobusowego podmiejskiego i regionalnego na wszystkich przystankach i dworcu autobusowym.

2.6.4.5 Analiza statystyczna przeprowadzonych badań.

## Część I B

### 3. Informacje o zagospodarowaniu przestrzennym – stan istniejący.

Rozmieszczenie generatorów ruchu w gminie i mieście Nakło nad Notecią oraz ich potencjałów w stanie istniejącym (rozmieszczenie i liczba ludności w strukturze przestrzennej, rozmieszczenie i liczba miejsc zatrudnienia, rozmieszczenie i liczba miejsc w szkołach, rozmieszczenie i wielkość innych generatorów ruchu – np. obiekty usługowo – handlowe).

#### 3.1 Podział obszaru na mikrorejony komunikacyjne.

W ramach opracowania należy dokonać podziału obszaru na mikrorejony komunikacyjne minimum 200. Podział musi być dokonany w oparciu o szczegółową analizę zagospodarowania przestrzennego miasta.

#### 3.2 Charakterystyka poszczególnych mikrorejonów komunikacyjnych.

#### 3.3 Rysunki.

#### 3.4 Podsumowanie.

### 4. Modelowanie cech ruchu z uwzględnieniem uwarunkowań zewnętrznych w stanie istniejącym.

4.1 W ramach zadania należy opracować za pomocą specjalistycznego oprogramowania numeryczny interaktywny, czterostopniowy model transportowy obszaru, uwzględniający transport indywidualny, transport publiczny, transport towarowy (ciężki i dostawczy), rowerowy, a także podróże piesze.

Model oparty musi być o cztery składniki:

- a) Powstawanie ruchu (generowanie popytu),
- b) Rozkład przestrzenny ruchu (wybór celu podróży),
- c) Wybór środka transportowego,
- d) Rozkład ruchu na sieci transportowej (obciążenie poszczególnych odcinków sieci).

4.2 Model powinien umożliwiać prowadzenie analiz dla okresu doby, oraz szczytu porannego. Funkcjonalność modelu powinna umożliwiać określenie efektów zmian w rozkładach jazdy, zmian w zagospodarowaniu przestrzennym (np. miejsca pracy, handlu, nowe miejsca zamieszkania) w sposób interaktywny, tzn. zmiana w/w danych wprowadzona przez operatora powinna umożliwić zmianę w macierzach potrzeb transportowych dla minimum poszczególnych motywacji podróży w podziale:

- Dom – praca,
- Praca – dom,
- Dom – szkoła,
- Szkoła – dom,
- Dom – zakupy,

- Zakupy – dom,
- Dom – rekreacja,
- Rekreacja – dom,
- Dom – inne,
- Inne – dom,
- Dom – praca – zakupy – dom,
- Niezwiązane z domem.

4.3 Zamawiający nie dopuszcza wykonania modelu statycznego, o stałych, skalibrowanych macierzach potrzeb transportowych. Macierze potrzeb transportowych muszą być generowane w specjalistycznym oprogramowaniu, w czterostopniowym modelu.

4.4 Po wykonaniu modelu ruchu należy dokonać:

- 4.4.1 Rozkładu ruchu na sieć transportową w stanie istniejącym z podziałem na poszczególne środki transportu.
- 4.4.2 Określić podstawowe wskaźniki określające cechy ruchu drogowego i transportu publicznego w stanie istniejącym.
- 4.4.3 Oceny dokładności modelu.
- 4.4.4 Rozkładu przestrzennego ruchu w ujęciu globalnym.
- 4.4.5 Rozkładu przestrzennego ruchu w transporcie publicznym z podziałem na poszczególne środki transportu (szynowy – kolej, kołowy - autobus).
- 4.4.6 Rozkładu przestrzennego ruchu kołowego z podziałem na ruch kołowy indywidualny i ruch kołowy towarowy.
- 4.4.7 Rozkładu przestrzennego ruchu rowerowego.
- 4.4.8 Rozkładu przestrzennego ruchu pieszego.

## **Część II. Kierunki i scenariusze zrównoważonego rozwoju transportu dla obszaru miasta i gminy.**

### Część II A

5. Uwarunkowania i kierunki zrównoważonego rozwoju transportu w układzie zewnętrznym,

5.1 Przegląd dokumentów strategicznych o znaczeniu krajowym oraz wojewódzkim.

5.2 Uwarunkowania i kierunki rozwoju przestrzennego kraju, województwa.

5.3 Uwarunkowania i kierunki rozwoju kolei.

5.4 Uwarunkowania i kierunki rozwoju dróg zewnętrznych.

Na podstawie dostępnych dokumentów źródłowych należy przedstawić uwarunkowania i kierunki rozwoju poszczególnych środków transportu wymienionych w punktach od 5.3 do 5.4.

5.5 Rysunki.

Rysunki należy sporządzić dla poszczególnych środków transportu w np. formacie A-3 (skala do uzgodnienia na etapie realizacji) oraz w formacie A-1 (skala do uzgodnienia na etapie realizacji) oraz rysunek zbiorczy wszystkich środków transportu, również w formacie A-3 (do uzgodnienia na etapie realizacji) oraz w formacie A-1 (do uzgodnienia na etapie realizacji).

Wyżej wymienione formaty są przykładowe, a ostateczny format rysunków zostanie uzgodniony z Zamawiającym na etapie realizacji.

## 5.6 Podsumowanie.

### Część II B

#### 6. Uwarunkowania i kierunki rozwoju zrównoważonego transportu dla obszaru analizy.

6.1 Koncepcja rozwoju systemu zrównoważonego transportu w świetle dotychczasowych opracowań planistyczno – projektowych oraz dokumentów operacyjnych (np. Strategie rozwoju, Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, zintegrowane plany rozwoju transportu publicznego, plany zrównoważonego rozwoju transportu, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ważniejsze projekty torowo-drogowe, wieloletnie plany inwestycyjne gmin).

#### 6.2 Rozwój transportu publicznego.

Analiza planowanych korytarzy transportowych dla transportu publicznego wskazanego we wcześniejszych opracowaniach studialnych oraz wskazanie nowych kierunków dotychczas niepodjętych w opracowaniach studialnych. Wskazanie działań – inwestycji i priorytetów w ruchu drogowym dla transportu publicznego (drogowego i szynowego), niezbędnych dla osiągnięcia stanu niezależności transportu publicznego od istniejących i potencjalnych stałych zjawisk kongestii ruchu drogowego.

Prowadzone analizy w zakresie rozwoju transportu publicznego należy przeprowadzić w oparciu o przejściowe i docelowe schematy funkcjonowania linii oraz powiązanych z nimi linii w obszarach miast wraz z określeniem niezbędnych parametrów progowych (częstotliwość, prędkość komunikacyjna, prędkość eksploatacyjna, zdolność przewozowa, liczba taboru w okresie szczytu komunikacyjnego, niezbędna rezerwa taboru). Szczególny nacisk powinien być położony na wskazanie działań – inwestycji prowadzących do zwiększenia wykorzystania transportu publicznego rowerowego oraz pieszego, zamiast samochodowego w każdym aspekcie celowości tj. dojazd do pracy, szkół, itp.

W przedstawionych kierunkach rozwoju transportu publicznego należy uwzględnić wszystkie połączenia z miejscowościami w gminach sąsiednich.

##### 6.2.1 Transport szynowy.

Analiza korytarzy transportowych dla transportu szynowego np.:

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Nakło – Kcynia,
- linia kolejowa nr 18 na odcinku Bydgoszcz Główna – Piła.

##### 6.2.2 Transport autobusowy (w ramach PTZ i komercyjny).

Należy przeprowadzić analizy związane z dostosowaniem przebiegu linii autobusowych do zdiagnozowanych potrzeb (etapowanie i układ docelowy) oraz należy przedstawić analizę istniejących połączeń gminnych i międzygminnych z możliwością rozbudowy niezbędnej infrastruktury transportowej (np. przystanki, parkingi, dostosowanie parametrów technicznych dróg, itp.).

#### 6.3 Rozwój systemu dróg rowerowych.

Szczególny nacisk powinien być położony na wskazanie działań – inwestycji prowadzących do zwiększenia wykorzystania rowerów zamiast samochodów w każdym aspekcie celowości tj. dojazd do pracy, szkół, itp.

Wszystkie wskazane w tym punkcie kierunki rozwoju i nowe inwestycje w systemie transportowym należy podzielić na cząstkowe, możliwe do rozdzielania i etapowania zadania realizacyjne.

6.4 Obszarowe ograniczenie dostępności dla ruchu samochodów.

W oparciu o rozwój układu transportowego oraz stan istniejący opracować strefy ograniczenia ruchu samochodów w obszarze miasta z możliwością etapowania wprowadzanych ograniczeń (transport indywidualny i ciężarowy).

6.5 Rozwój układu drogowego.

Analiza planowanych korytarzy komunikacyjnych wskazanych we wcześniejszych opracowaniach studialnych oraz wskazanie nowych kierunków dotychczas niepodejmowanych w opracowaniach studialnych. Należy przedstawić etapowanie rozwoju układu drogowego wraz z krokową zmianą dostosowawczą przebiegu dróg. Należy przygotować docelowy układ drogowy z podziałem na klasy funkcjonalno – techniczne oraz kategorie administracyjne.

6.6 Zintegrowane węzły transportowe.

6.7 Zarządzanie transportem towarów.

6.8 System Park & Ride (w rejonie przystanków kolejowych i węzłów przesiadkowych).

6.9 System Bike & Ride (w rejonie przystanków kolejowych i węzłów przesiadkowych).

6.10 Kierunki rozwoju zrównoważonego transportu z uwzględnieniem ochrony środowiska, w tym elementów zieleni izolacyjnej ograniczającej emisję hałasu i zanieczyszczeń.

## **7. Etapowanie rozwoju, priorytety realizacyjne i alternatywne scenariusze rozwoju systemu transportowego.**

7.1 Polityka zrównoważonego rozwoju systemu transportowego.

7.2 Określenie realnych możliwości rozwoju systemu transportowego w trzech scenariuszach (optymistycznym, zrównoważonym i pasywnym).

7.3 Wybór scenariuszy rozwoju systemu transportowego.

7.4 Etapowanie rozwoju zgodne z przyjętą polityką transportową i wynikającymi z niej scenariuszami rozwojowymi. Na podstawie przyjętej polityki transportowej oraz w oparciu o przewidywane koszty poszczególnych zadań należy wskazać inwestycje do realizacji w perspektywie roku 2025, 2030 i 2035 z gradacją ich pilności oraz inwestycje wytypowane do realizacji w dalszych perspektywach czasowych, dla których należy zachować rezerwy terenowe. Należy wykonać trzy scenariusze etapowania rozwoju systemu transportowego w perspektywie 15 lat.

7.5 Roczne koszty utrzymania i eksploatacji projektowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w perspektywie 15 lat od uruchomienia inwestycji.

## **8. Informacje o zagospodarowaniu przestrzennym dla potrzeb symulacji ruchu.**

8.1 Planowane zagospodarowanie przestrzenne miasta.

8.2 Planowane zagospodarowanie przestrzenne gminy.

Powyższe należy ustalić na podstawie obowiązujących strategii, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego sporządzonych dla określonych wyżej jednostek samorządowych i administracyjnych.

## **Część II C**

## **9. Symulacja ruchu z uwzględnieniem uwarunkowań zewnętrznych oraz scenariuszy etapowania w stanie prognozowanym.**

Model powstawania ruchu w układzie prognozowanym na rok 2025, 2030 i rok 2035.

Wykonawca opracuje przy pomocy specjalistycznego oprogramowania, wg idei opisanej w punkcie 4, numeryczny model symulacyjny ruchu dla poszczególnych okresów prognostycznych.

- 9.1 Rozkład ruchu na sieć transportową w prognozowanych okresach z podziałem na poszczególne środki transportu.
- 9.2 Podstawowe wskaźniki określające cechy ruchu drogowego i transportu publicznego w stanach prognostycznych.
- 9.3 Statystyczna ocena modelu ruchu, dokładność modelu.
- 9.4 Rozkład przestrzenny ruchu w ujęciu globalnym.
- 9.5 Rozkład przestrzenny ruchu w transporcie publicznym z podziałem na poszczególne środki transportu (szynowy – kolej; kołowy – autobus).
- 9.6 Rozkład przestrzenny ruchu kołowego z podziałem na ruch kołowy indywidualny i ruch kołowy towarowy).
- 9.7 Rozkład przestrzenny ruchu rowerowego.
- 9.8 Rozkład przestrzenny ruchu pieszego.
- 9.9 Rysunki.
- 9.10 Podsumowanie.

## **Część III - Konsultacje społeczne**

10. Opracowany dokument studialny Wykonawca podda konsultacjom społecznym. Konsultacje społeczne przeprowadzić należy w dwóch etapach:

10.1 etap I - rozpocznie się po przygotowaniu przez Wykonawcę części I " Aktualizacja diagnozy mobilności i komunikacji " i będzie obejmował konsultacje pisemne, które potrwać ok. 3 tygodni. Informacje o konsultacjach zostaną zamieszczone na stronie internetowej Gminy i Miasta Nakło nad Notecią. Informacje o planowanych działaniach rozpowszechnione zostaną poprzez portale społecznościowe wykorzystywane do promocji oraz poprzez ulotki informacyjne rozdystrybuowane wśród podróżnych (około 200 szt.). Wraz z informacją o konsultacjach społecznych zostanie zamieszczony szkic "Diagnozy mobilności i komunikacji" stanu istniejącego i analizy ruchu dla obszaru gminy i miasta Nakło nad Notecią. Uwagi będzie można przysyłać w wersji elektronicznej na adres e-mailowy oraz dostarczyć w wersji papierowej do punktów informacyjnych wskazanych przez Zamawiającego.

10.2 etap II - rozpocznie się po przygotowaniu przez Wykonawcę projektu całego dokumentu - Strategii Zrównoważonej Mobilności i będzie obejmował:

10.2.1 Informacje o konsultacjach.

Informacje o konsultacjach oraz o planowanych działaniach zostaną zamieszczone na stronie internetowej Gminy i Miasta Nakło nad Notecią i portalach społecznościowych. O rozpoczęciu konsultacji oraz planowanych spotkaniach mieszkańcy zostaną poinformowani także poprzez ulotki i plakaty oraz poprzez spoty reklamowe w radiu regionalnym / lokalnym. Wykonawca zadania w ramach części III zadania wykona materiały informacyjne. Projekt plakatów i ulotek Wykonawca przedstawi do akceptacji



Zamawiającego, następnie po uzyskaniu akceptacji rozpocznie druk materiałów informacyjnych.

#### 10.2.2 Konsultacje pisemne.

Konsultacje pisemne będą prowadzone po tygodniu od rozpoczęcia akcji informacyjnej i tydzień po zakończeniu spotkań otwartych. Wraz z informacjami o konsultacjach opracowania, na stronie internetowej Projektu zostaną zamieszczone główne założenia Strategii wraz z formularzem do zgłaszania uwag oraz informacją o możliwości składania uwag osobiście w jednostce odpowiedzialnej za przeprowadzenie konsultacji, z podaniem nazwy i adresu. Uwagi będzie można przesłać w wersji elektronicznej na podany adres mailowy oraz dostarczyć w wersji papierowej do punktów informacyjnych wskazanych przez Zamawiającego.

#### 10.2.3 Spotkania otwarte.

Pierwsze spotkanie odbędzie się po ok. miesiącu od zamieszczenia informacji o prowadzeniu konsultacji. Wykonawca zorganizuje 2 spotkania otwarte dla wszystkich zainteresowanych osób. Wykonawca na każde spotkanie wynajmie salę wraz z nagłośnieniem, zatrudni moderatora oraz zapewni catering (catering: kawa, herbata, napoje, wyroby piekarnicze min. 3 szt. na osobę). Podczas każdego spotkania Wykonawca przedstawi główne założenia Strategii oraz wyświetli prezentację multimedialną na temat głównych propozycji scenariuszy rozwoju systemu transportowego na obszarze Gminy i miasta Nakło nad Notecią. Przez cały okres trwania spotkań otwartych będą prowadzone konsultacje pisemne.

#### 10.2.4. Punkty konsultacyjno- informacyjne

Po około miesiącu od zamieszczenia informacji o przeprowadzeniu konsultacji Wykonawca zorganizuje i przeprowadzi minimum dwukrotnie punkt konsultacyjno-informacyjny (w dzień powszedni i w weekend) zlokalizowany na terenie miasta. Lokalizacja do ustalenia z zamawiającym na etapie realizacji.

#### 10.2.5 Konsultacje eksperckie

Spotkanie eksperckie odbędzie się po zakończeniu spotkań otwartych i zebraniu wszystkich uwag z konsultacji pisemnych. Wykonawca na spotkanie wynajmie salę wraz z nagłośnieniem, zatrudni moderatora oraz zapewni catering (catering: kawa, herbata, napoje, wyroby piekarnicze min. 3 szt. na osobę). Spotkanie eksperckie to spotkanie ze specjalistami i organizacjami pozarządowymi związanymi tematycznie z transportem. Wykonawca zobowiązany będzie do zaangażowanie co najmniej 2 specjalistów i przedstawicieli 2 organizacji pozarządowych. Podczas spotkania przedyskutowane zostaną uwagi, które wpłynęły podczas pierwszego (konsultacje pisemne) i drugiego etapu konsultacji (konsultacje pisemne i spotkania otwarte). Celem spotkania będzie wypracowanie ostatecznego stanowiska oraz wprowadzenie ewentualnych zmian do projektu Strategii. Zaproszenia na spotkanie zostaną wysłane do organizacji pozarządowych, przedsiębiorców i ekspertów z całego regionu.

Wykonawca przygotowuje raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych zawierający zestawienie zgłoszonych uwag wraz z przedstawieniem końcowego stanowiska (które uwagi zostały rozpatrzone, jak i dlaczego).

#### **Część IV Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.**

##### **11. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.**

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr. 199, poz. 1227 z późn. zm.) zasadniczy dokument tzn. Strategię Zrównoważonej Mobilności Wykonawca podda strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W ramach procedury przewidziano:

##### **Część IV A**

**11.1** Zlecenie artykułu w gazecie regionalnej o zasięgu obejmującym całą gminę Nakło nad Notecią informujące o rozpoczęciu prac nad przygotowaniem Strategii i możliwości składania wniosków do Strategii.

##### **Część IV B**

**11.2** Złożenie wniosku o uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko i uzyskanie uzgodnień z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej ,

**11.3** Wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko po przygotowaniu Strategii,

**11.4** Uzyskanie opinii o Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowej Inspekcji Sanitarnej odnośnie Strategii,

**11.5** Przeprowadzenie dodatkowych konsultacji społecznych w związku z zakończeniem prac nad Strategią w ramach procedury Strategicznej Oceny oddziaływania na Środowisko. Dodatkowe konsultacje pisemne poprzez stronę internetową .

Wszystkie informacje zebrane podczas postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko muszą być uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu.

##### **Część V**

##### **12. Studium wykonalności infrastruktury niezbędnej do realizacji Strategii Zrównoważonej Mobilności.**

Po akceptacji Strategii Zrównoważonej Mobilności przez Zamawiającego, Wykonawca jest zobowiązany do opracowania Studium Wykonalności infrastruktury niezbędnej do realizacji założeń wynikających ze Strategii.

##### **13. Prezentacja tematu**

Należy przygotować min. 30 minutową prezentację opracowania studialnego w formacie oprogramowania Microsoft Office PowerPoint (\*.ppt, pptx).

##### **14. Forma opracowania**

Należy dostarczyć następujące materiały:

- Ostateczną, odebraną wersję dokumentu - Strategia Zrównoważonej Mobilności dla Nakła nad Notecią, w liczbie 5 egzemplarzy w wersji papierowej oprawiony wydruk w twardej oprawie oraz w wersji elektronicznej w formacie \*.pdf i \*.doc/ .docx wraz ze wszystkim rysunkami opracowanymi w formacie \*.dgn/\*.dwg. Format \*.pdf musi być przygotowany w taki sposób, aby umożliwił wykonanie dodatkowych egzemplarzy tej publikacji,
- Syntezę jako zbiorczy dokument należy wykonać w formie wydania broszurowego w języku niespecjalistycznym o objętości w granicach od 30 do 50 stron w liczbie 10 egzemplarzy,
- Modele transportowe – należy opracować modele transportowe dla stanu istniejącego oraz stanów prognozowanych przy użyciu dedykowanego oprogramowania specjalistycznego oraz przekazać je Zamawiającemu w formie elektronicznej, w postaci plików wsadowych i bazy danych (Microsoft SQL Server lub PostGres SQL)
- Ocenę oddziaływania na środowisko – wykonać w formie papierowej w liczbie 5 egzemplarzy oraz w wersji elektronicznej w formacie \*.doc oraz \*.pdf.
- Studium Wykonalności należy wykonać w formie papierowej w liczbie 5 egzemplarzy oraz w wersji elektronicznej w formacie \*.doc oraz \*.pdf.
- Wszystkie rysunki należy opracować w układzie współrzędnych 2000 w formatach \*.dgn/\*.dwg i \*.pdf.  
Pozyskanie niezbędnych map leży w gestii Wykonawcy.
- Całość opracowania należy przekazać Zamawiającemu w formie elektronicznej.
- Raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych.

## **WARUNKI UDZIAŁU**

### **1. Zdolność techniczna:**

Zdolności technicznej (w zakresie doświadczenia) tj. w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonali co najmniej:

- a) jedno zadanie polegające na przeprowadzeniu Kompleksowych Badań Ruchu dla obszaru o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób w ramach których minimalnie 2000 osób zostało objętych metodą badawczą typu CAPI (Computer Assisted Personal Interview), tzn. minimum 2000 wywiadów z respondentami przeprowadzono przy użyciu urządzeń mobilnych (np. laptopa, tabletu);
- b) jedno zadanie polegające na sporządzeniu makroskopowego modelu ruchu (modelu podróży) dla obszaru o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób;
- c) jedno zadanie polegające na sporządzeniu planu zrównoważonej mobilności/ studium transportowego uwzględniającego transport kolejowy w obsłudze obszaru poddanego analizie

### **2. Wymagania w zakresie personelu:**

#### **Kierownik ds. opracowania Strategii Zrównoważonej Mobilności**

Doświadczenie, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, przy realizacji zadania polegającego na sporządzeniu strategicznego dokumentu określającego kierunki rozwoju transportu na obszarze o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób (np. studium komunikacyjne, plan zrównoważonej mobilności miejskiej itp.) na stanowisku kierownika projektu lub kierownika ds. opracowania studium komunikacyjnego/planu zrównoważonej mobilności miejskiej lub stanowisku równoważnym.

**Ekspert ds. wykonania modelu ruchu**

Doświadczenie, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, przy realizacji zadania polegającego na sporządzeniu makroskopowego 4 stopniowego modelu ruchu (modelu podróży) dla obszaru o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób na stanowisku eksperta ds. wykonania modelu ruchu lub stanowisku równoważnym.

**Kierownik ds. badań ankietowych**

Doświadczenie, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, przy realizacji zadania obejmującego badania ankietowe na potrzeby sporządzenia makroskopowego modelu ruchu (modelu podróży) dla obszaru o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób na stanowisku kierownika projektu lub kierownika ds. badań ankietowych lub stanowisku równoważnym.

**Ekspert ds. baz danych**

Doświadczenie, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, przy realizacji zadania polegającego na sporządzeniu bazy danych z Kompleksowych Badań Ruchu w oprogramowaniu Microsoft SQL Server lub PostgreSQL opracowanej na potrzeby budowy makroskopowego 4 stopniowego modelu ruchu (modelu podróży) dla obszaru o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób.