
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

I. Informacje podstawowe

Gmina Nakło nad Notecią,
reprezentowana przez
ul. Ks. Piotra Skargi 7
89 – 100 Nakło nad Notecią
tel.(52) 386 79 01, fax (52) 386 79 02

Województwo Kujawsko-Pomorskie
Powiat Nakielski
NIP: 558-17-68-632
Regon: 092350895

Godziny pracy:

- poniedziałek, środa, czwartek: od 7:30 do 15:30;
- wtorek: od 7:30 do 16:30;
- piątek: od 7:30 do 14:30;

Adres strony internetowej: www.bip.gmina-naklo.pl

II. Opis przedmiotu zamówienia

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 szacowania wartości 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.

Strategię należy opracować w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”

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 celów 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 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 i rok 2035.

Opracowanie studialne należy sporządzić wg następującego schematu i zakresu rzeczowego:

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):

- A) Słabe strony i zagrożenia,
- B) Mocne strony i szanse,
- C) Wnioski.

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):

- A) Słabe strony i zagrożenia,
- B) Mocne strony i szanse,
- C) Wnioski.

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 ścieków do wód lub ziemi,
- wytwarzaniu odpadów i powodowaniu hałasu.

Analizy przeprowadzić w zakresie i szczególności pozwalającej sporządzić strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Wszelkie materiały do pozyskania przez Wykonawcę.

2.5 Rysunki.

Rysunki należy sporządzić dla poszczególnych środków transportu dla punktów od 2.3.3 do 2.3.7 w 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).

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 (PKP, PKS, Arriva), itp.

2.6.2 Badania ankietowe.

Należy przeprowadzić badania ankietowe w wybranych losowo gospodarstwach domowych na liczbie 2000 mieszkańców gminy/miasta. Badania należy rozłożyć proporcjonalnie w stosunku do liczby mieszkańców gminy/miasta. Podział badań w odniesieniu do liczebności mieszkańców gminy/miasta- 65% mieszkańcy miasta 35%- mieszkańcy gminy. Szczegółowy zakres ankiety oraz zasady losowego wyboru gospodarstw domowych typowanych do badań musi być wcześniej uzgodniony z Zamawiającym.

2.6.3 Badania podmiotów gospodarczych i stowarzyszeń.

Należy przeprowadzić badania ankietowe wśród:

- zarządców stref ekonomicznych i zakładów produkcyjno-usługowo-handlowych o liczbie pracowników powyżej 50 osób,(zakładając próbę min. 5% liczby pracowników),
- stowarzyszeń transportowych.

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 (pomiar przeprowadzić w miejscach jak w punkcie 2.6.4.1).

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

2.6.4.4 Badania uzupełniające transportu autobusowego podmiejskiego i regionalnego.

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. Podział musi być dokonany w oparciu o szczegółową analizę zagospodarowania przestrzennego gmin.

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,
- 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.

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 dla punktów od 5.3 do 5.4 w 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).

5.7 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 (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.:

- Rekułtywacja linii kolejowej nr 281 na odcinku Nakło – Kcynia,
- Rewitalizacja linii kolejowej 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 międzygminnych z możliwością rozbudowy niezbędnej infrastruktury transportowej (przystanki, perony, 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 rozdzielenia 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 niepodjętych 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 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 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).

Rozkład przestrzenny ruchu rowerowego.

9.7 Rysunki.

9.8 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: Twitter, Facebook. 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 przesyłać w wersji elektronicznej na adres e-mailowy oraz dostarczyć w wersji papierowej do punktów informacyjnych urzędów jednostek terytorialnych wchodzących w skład partnerstwa.

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

10.2.1 Informacje o konsultacjach.

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: Twitter, Facebook. O rozpoczęciu konsultacji oraz planowanych spotkaniach mieszkańcy zostaną poinformowani także poprzez ulotki i plakaty oraz poprzez spoty reklamowe w radiu regionalnym. 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 urzędów jednostek terytorialnych wchodzących w skład partnerstwa.

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 (kawa/herbata/woda). Podczas każdego spotkania Wykonawca przedstawi główne założenia Strategii oraz wyświetli prezentację multimedialną na temat głównych 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 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 (kawa/herbata/woda). Spotkanie eksperckie to spotkanie ze specjalistami i organizacjami pozarządowymi związanymi tematycznie z transportem. 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. STB 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.

12. Prezentacja tematu

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

13. Forma opracowania

Należy dostarczyć następujące materiały:

- 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 wraz ze wszystkim rysunkami opracowanymi w formacie *.dgn/*.dwg. Format *.pdf musi być przygotowany w taki sposób, aby umożliwiał 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 (SQL Server lub PostGres SQL)
- Prognozę oddziaływania na środowisko SZRST– 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.

III. 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 1000 wywiadów z respondentami przeprowadzono przy użyciu urządzeń mobilnych (np. laptopa, tabletu) oraz pomiary ruchu drogowego;
- 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 miejskiej

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.

Kierownik 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 kierownika projektu lub kierownika 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 w gospodarstwach domowych 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 Postgres SQL opracowanej na potrzeby budowy makroskopowego 4 stopniowego modelu ruchu (modelu podróży) dla obszaru o minimalnej liczbie ludności wynoszącej 30 000 osób.