

Koncepcja systemu integracji Publicznego Transportu Zbiorowego w oparciu o analizę kosztów i przychodów PTZ OMGGS

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

CZĘŚĆ I. Cel i ramowe uwarunkowania

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentu pn. „Koncepcja systemu integracji Publicznego Transportu Zbiorowego (PTZ)¹ wraz z analizą kosztów i przychodów”, zawierającego następujące elementy:

- analizę i uzupełnienie diagnozy systemu transportu zbiorowego zawartej w SUMP OMGGS w zakresie oferty przewozowej,
- analizę finansową kosztów związanych z organizacją PTZ na obszarze OMGGS,
- wyznaczenie obszaru funkcjonowania MZT,
- modele integracji PTZ w zakresie współpracy MZT i JST oraz integracji taryfowo-biletowej wraz z wieloletnią prognozą skutków finansowych.

Zamawiający, Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) realizuje zadanie w ramach realizacji Strategii Rozwoju Ponadlokalnego OMGGS - cel strategiczny 4.1.2. “Wzmocnienie struktur współpracy transportowej”.

Zlecana analiza wykorzystana zostanie w celu sprawnego wdrożenia zapisów procedowanego obecnie przez rząd projektu ustawy o związku metropolitalnym w woj. pomorskim oraz zmianie niektórych innych ustaw. Informacje zebrane w ramach niniejszej analizy są niezbędne do sprawnego zorganizowania systemu transportu publicznego w obszarze metropolitalnym.

Opracowanie powinno uwzględniać informacje zebrane w ramach wcześniej zleczanych opracowań, wymienionych w części IV OPZ.

CZĘŚĆ II. Zakres merytoryczny zamówienia

Zakres merytoryczny zamówienia wynika z realizacji celów Strategii Rozwoju Ponadlokalnego do roku 2030 oraz ma stanowić przygotowanie do procesu restrukturyzacji transportu metropolitalnego po wejściu w życie ustawy metropolitalnej dla Pomorza. Zamówienie będzie realizowane w ramach wymienionych poniżej etapów i zadań we wskazanych terminach.

Ramowy zakres zamówienia obejmuje:

ETAP WSTĘPNY (dotyczy zapytania ofertowego) - wykonawca określi termin i koszt wykonania ETAPU I na podstawie następujących uwarunkowań:

| Sposób pozyskania danych | Koszt ETAPU I | Termin wykonania |
|--|---------------|------------------|
| 1. Dane kosztowe z rdzenia metropolii (Gdańsk, Gdynia, Sopot) oraz gmin posiadających organizatora transportu publicznego, a także od samorządu województwa, opisane | | |

¹ Słownik akronimów znajduje się na końcu dokumentu

| | | |
|--|--|--|
| poniżej szczegółowo w pkt. 3.1, 3.2 oraz 3.3 pozyska i przekaze Zamawiający. Po ich przekazaniu wykonawca zagreguje i uzupełni dane o pozostałe samorządu wchodzące w skład OMGGS. | | |
| 2. Pozyskanie pełnego wymiaru danych będzie leżeć po stronie Wykonawcy | | |

ETAP 1 – termin wykonania będzie uzależniony od etapu wstępnego,

- A) Zebranie i uzupełnienie danych o funkcjonowaniu systemu transportu zbiorowego w OMGGS na podstawie części diagnostycznej SUMP OMGGS w zakresie oferty przewozowej,
- B) Analiza finansowa kosztów związanych z funkcjonowaniem i organizacją PTZ na obszarze OMGGS,
- C) Przedstawienie charakterystyki terytorialnej PTZ OMGGS - wyznaczenie stref funkcjonowania PTZ:
 - a) uzasadnionych ekonomicznie (deficyt do 60%)
 - b) skrajnie nieefektywnych ekonomicznie (deficyt powyżej 60%) wraz z rekomendacjami dot. zwiększenia efektywności poszczególnych stref.

ETAP 2 - dni kalendarzowych od daty zawarcia umowy

- A) Określenie modeli integracji PTZ w zakresie współpracy MZT i JST oraz taryfowo-biletowej,
- B) Analiza skutków finansowych zaproponowanych wariantów integracji PTZ,
- C) Wieloletnia prognoza skutków finansowych organizacji PTZ,
- D) Opracowanie mechanizmu rozliczeń podmiotów uczestniczących w integracji - sposoby rozliczeń finansowych.

ETAP 3 - dni kalendarzowych od daty zawarcia umowy

- A) Wypracowanie modelu ujednoczenia procesu zbierania danych do aktualizacji i rozwoju analizy finansowej wypracowanej w ramach Etapu II.

Wymagania ogólne:

- Zamawiający zastrzega sobie prawo do zgłoszenia uwag w terminie 14 dni roboczych od dnia przekazania poszczególnych Etapów oraz dla całości zamówienia. Wykonawca zobowiązany jest do naniesienia poprawek w terminie 7 dni roboczych od dnia przekazania uwag przez Zamawiającego,
- Termin ostatecznego zakończenia zamówienia określa się na miesięcy od dnia podpisania umowy,
- Wydłużenie terminu umowy i przekazania poszczególnych etapów zamówienia może nastąpić wyłącznie w przypadku wystąpienia okoliczności nieprzewidzianych jak np. wydłużonego procesu konsultacji wewnętrznych,
- Zakres danych obejmuje wszystkie środki transportu zbiorowego (kolej, autobusy regionalne, aglomeracyjne, miejskie, trolejbusy i tramwaje) realizowane na obszarze OMGGS niezależnie od sposobu finansowania,

- Zakres czasowy obejmuje dane dla roku 2025 (stan istniejący) lub 2024,
- Ostateczną formę przekazywania danych należy uzgodnić z Zamawiającym,
- Wykonawca proponuje do akceptacji Zamawiającego system i zakres zbieranych danych w celu zapewnienia wzajemnej porównywalności,
- Charakterystyka systemu transportowego OMGGS musi zawierać zakres danych i informacji umożliwiających realizację pełnego zakresu ETAPU II.

Szczegółowy zakres zamówienia w poszczególnych jego częściach obejmuje:

ETAP 1A. Zebranie i uzupełnienie danych o funkcjonowaniu systemu transportu zbiorowego w OMGGS na podstawie części diagnostycznej SUMP OMGGS w zakresie oferty przewozowej:

1A.1. Dane należy przygotować w formie tabelarycznej/bazodanowej i graficznej (plik np. .xlsx, .shp, lub GTFS) – budowa bazy danych informacji o systemie transportu zbiorowego. System przygotowania danych powinien zapewniać możliwość prezentowanie danych w sposób otwarty.

1A.2. W ramach tego zadania Wykonawca przeanalizuje i uzupełni dane odnośnie funkcjonowania całego systemu transportu zbiorowego w OMGGS w zakresie oferty przewozowej. Zakres minimalny charakterystyki systemu transportowego OMGGS musi zawierać co najmniej:

- a. Ogólny opis poszczególnych podsystemów transportu zbiorowego, funkcjonujących na terenie OMGGS – na podstawie części diagnostycznej SUMP OMGGS z jej uzupełnieniem.
- b. Podsystem kolejowy - oferta przewozowej w ruchu pasażerskim, w zakresie minimum:
 - numer linii,
 - nazwa linii,
 - odcinek linii na terenie JST, OMGGS,
 - długość linii,
 - liczba stacji, przystanków,
 - kategoria relacji (regionalna, aglomeracyjna),
 - liczba kursów w dobie,
 - liczba kursów w ciągu roku,
 - praca eksploatacyjna (poc-km),
 - typ pociągów: pociąg zestawiony z elektrycznych zespołów trakcyjnych, pociąg zestawiony ze spalinowych zespołów trakcyjnych, pociąg zestawiony ze składów pasażerskich i inne zestawy jeśli występują,
 - nazwa przewoźnika,
 - nazwa organizatora,
 - wyszczególnić połączenia realizowane na podstawie zezwoleń i bez,
 - Przebiegi linii, rozkład jazdy pociągów – .shp lub GTFS.

c. Podsystem autobusowy – oferta przewozowa w ruchu regionalnym, aglomeracyjnym, gminnym, miejskim, w zakresie minimum:

- numer linii,
- nazwa linii,
- odcinek linii na terenie JST, OMGGs,
- długość odcinka,
- liczba przystanków,
- kategoria relacji (regionalny, aglomeracyjny, miejski),
- liczba kursów w dobie,
- liczba kursów w ciągu roku,
- praca eksploatacyjna (poj-km) (linie dzienne, nocne, obsługa imprez, rezerwa trasowa, podział na poszczególne linie rocznie),
- typ taboru: autokary, minibus, midibus, standardowy, wielkopojemny,
- nazwa przewoźnika,
- nazwa organizatora,
- wyszczególnić połączenia realizowane na podstawie zezwoleń i bez,
- podział na linie wewnętrzne gminne, międzygminne, międzypowiatowe (regionalne) oraz wskazać rodzaj porozumienia jeżeli występuje,
- źródło finansowania – budżet własny gminy, dotacje/rekompensaty (samorządowe, wojewódzkie, centralne),
- Przebiegi linii, rozkład jazdy autobusów - .shp lub GTFS.

d. Podsystem trolejbusowy, tramwajowy – oferta przewozowa w ruchu aglomeracyjnym, gminnym, miejskim, w zakresie minimum:

- numer linii,
- nazwa linii,
- odcinek linii na terenie JST, OMGGs,
- długość odcinka,
- liczba przystanków,
- kategoria relacji (aglomeracyjny, miejski),
- liczba kursów w dobie,
- liczba kursów w ciągu roku,
- praca eksploatacyjna (poj-km) (linie dzienne, nocne, obsługa imprez, rezerwa trasowa, podział na poszczególne linie rocznie),
- typ taboru tramwajowego,
- typ taboru trolejbusowego,
- nazwa przewoźnika,
- nazwa organizatora,
- wyszczególnić połączenia realizowane na podstawie zezwoleń i bez,
- podział na linie wewnętrzne gminne, międzygminne, międzypowiatowe (regionalne) oraz wskazać rodzaj porozumienia jeżeli występuje,
- źródło finansowania – budżet własny gminy, dotacje/rekompensaty (samorządowe, wojewódzkie, centralne),
- Przebiegi linii, rozkład jazdy trolejbusów, tramwajów - .shp lub GTFS.

ETAP 1B. Analiza finansowa kosztów związanych z funkcjonowaniem i organizacją PTZ na obszarze OMGGG

1B.1. Należy zidentyfikować i zestawiać następujące rodzaje kosztów wynikających z organizowania transportu zbiorowego w latach 2023, 2024 oraz plany organizatorów na rok 2025:

- a. koszty zapewnienia PTZ na terenie danej gminy wraz z kosztami, wynikającymi z porozumień zawartych z gminami, innymi jednostkami samorządu terytorialnego w podziale na: organizacyjne, utrzymanie infrastruktury, eksploatacyjne, inne istotne koszty.
- b. stawki za jeden wozokilometr z wyszczególnieniem w stawce:
 - kosztów świadczenia usług przewozowych:
 - amortyzacja,
 - paliwo,
 - energia elektryczna,
 - koszty finansowe,
 - wynagrodzenia osobowe wraz z obowiązującymi narzutami (w tym kierowcy, zaplecze techniczne),
 - pozostałe koszty:
 - zużycie materiałów i części taboru komunikacyjnego,
 - ubezpieczenie taboru komunikacyjnego,
 - podwykonawstwo (np. utrzymanie czystości infrastruktury torowej),
 - czynsz za wynajem dodatkowego taboru,
 - inne koszty (np. podatki od nieruchomości).

Należy uwzględnić stawki za różne rodzaje paliw, energię elektryczną, tabor, przewoźnika oraz zachować strukturę danych umożliwiającą porównywalność. Należy przedstawić liczbę wozokilometrów, realizowanych na terenie JST z uwzględnieniem porozumień, w podziale na środki transportu i tabor.

- c. koszty organizacyjno–zarządcze JST/jednostek organizujących PTZ (Budżet jednostki organizującej PTZ) z wyszczególnieniem:
 - utrzymania jednostki organizującej PTZ (w tym głównie: wynagrodzenia pracowników, zakup materiałów i wyposażenia, paliwa, zakup energii, usług pocztowych, prawnych, sprzętania i innych niezbędnych do funkcjonowania jednostki),
 - pozostałych wydatków związanych z funkcjonowaniem PTZ (druk biletów, kontrola biletów, windykacja, utrzymanie systemów ITS, systemów dystrybucji biletów elektronicznych, rabaty i prowizje za sprzedaż biletów, rekompensata InnoBaltica),
 - pozostałych wydatków niezwiązanych z funkcjonowaniem PTZ.

- d. koszty utrzymania infrastruktury transportu publicznego jakie ponosi organizator PTZ z podziałem na jednostki: Zarządcy Dróg, Organizatorzy PTZ (np. ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia), inne jednostki.
- e. inne istotne koszty (np. organizacji przewozu osób niepełnosprawnych).

1B.2. Należy opracować prognozę wysokości kosztów dla każdej z ww. kategorii w perspektywie 5 i 10 lat, w szczególności biorąc pod uwagę wzrost nakładów wynikający z planowanych inwestycji, zakupu taboru oraz planowanego wzrostu zdolności przewozowych - na podstawie planów inwestycyjnych poszczególnych organizatorów.

1B.3. Należy zidentyfikować i zestawiać istniejące oraz planowane przychody w odniesieniu do sposobu pokrywania kosztów wynikających z organizowania PTZ:

- a. Wpływy z opłat za zezwolenia, akredytacje oraz opłaty ewidencyjne, w tym za częstotliwości.
- b. Wpływy z tytułu kosztów egzekucyjnych, opłaty komorniczej i kosztów upomnień.
- c. Wpływy z różnych opłat (mandaty).
- d. Wpływy z usług, w tym:
 - dochody ze sprzedaży biletów,
 - rabat ze sprzedaży biletów (rabaty od sprzedaży biletów w pojazdach, udzielone dystrybutorom oraz prowizje),
 - dochody ze sprzedaży biletów metropolitalnych,
 - dochody z przewozu osób niepełnosprawnych,
 - pozostałe odsetki (dochód stanowią odsetki naliczone i wpłacone przez kontrahentów za nieterminową wpłatę naszych należności oraz odsetek od wyegzekwowanych opłat dodatkowych)
 - wpływy z rozliczeń/zwrotów z lat ubiegłych (zwrot nadpłaty rekompensaty za świadczone usługi)
 - wpływy z tytułu kar i odszkodowań wynikających z umów (kary umowne od przewoźników, którzy zgodnie z zawartymi umowami przewozowymi nie wykonywali swoich czynności [punktualność, brak realizacji kursów itp.] oraz odszkodowania)
 - wpływy z różnych dochodów (pozostałe dochody głównie z nieodebranych kaucji i zwrotów komorniczych przeksięgowanych na dochody, z refakturowanej sprzedaży dodatkowej dotyczącej energii, wody, z nadzoru nad wykonaniem usługi)
- e. inne istotne przychody.

1B.4. Należy opracować prognozę wysokości przychodów dla każdej z ww. kategorii w perspektywie 5 i 10 lat.

1B.5. Należy zidentyfikować i zestawiać istniejące ulgi obowiązujące na terenie OMGGS w podziale na środki transportu, organizatorów, JST.

1B.6. Należy zidentyfikować i zestawiać wszystkie porozumienia JST, które powstały w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

1B.7. Należy zidentyfikować i zestawiać umowy organizatorów z przewoźnikami w zakresie zleconych zadań, czasu trwania umowy i kosztów z wyszczególnieniem poszczególnych linii PTZ.

1B.8. Należy zidentyfikować i zestawiać rekompensaty wynikające z ulg ustawowych, dotacje samorządowe, dotacje centralne – FRPA.

Etap 1C. Przedstawienie rejonów charakterystycznych pod względem ekonomicznym i funkcjonalnym

1C.1. Wykonawca dokona podziału obszaru OMGGS na rejon, w których:

- a. Efektywność ekonomiczna PTZ jest możliwie jak najwyższa (deficyt/dopłata publiczna do 60%).
- b. Efektywność ekonomiczna jest średnia lub niska.

1C.2. Wykonawca przedstawi graficznie zróżnicowanie obszaru OMGGS pod kątem poziomu wydatków gmin i powiatów na organizację transportu zbiorowego oraz określi rekomendowany poziom wydatków JST (np. per capita) na organizację transportu zbiorowego, który mógłby stać się rekomendowanym standardem w systemie MZT.

1C.3. Wykonawca opracuje metodę podziału obszaru funkcjonalnego MZT uwzględniającego minimum:

- a. potencjalne plany działań dla wyznaczonych stref, mogące prowadzić do zwiększenia efektywności ekonomicznej poszczególnych rejonów (poprzez np. działania inwestycyjne, ofertowe, marketingowe).
- b. przemieszczenia mieszkańców OMGGS w tym w zakresie dojazdów do pracy na podstawie badań zachowań transportowych (PBR 2024) oraz danych Big Data z 2019 lub z 2024 roku.
- c. potencjalnych interesariuszy włączenia do MZT pod warunkiem współfinansowania przewozów.

Podstawą do delimitacji stref/rejonów działania PTZ OMGGS jest obecnie obowiązujący zakres przestrzenny funkcjonowania MZKZG.

Dopuszcza się możliwość etapowego zwiększania obszaru funkcjonowania MZT. Metoda wymaga akceptacji Zamawiającego.

Etap 2. Analiza ekonomiczna modeli integracji PTZ

Zamawiający zakłada wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, który zgodnie z art. 15 a. ptz (tekst przepisu w ramce poniżej) obowiązywać będzie wszystkich gminnych i powiatowych organizatorów przewozów pasażerskich w OMGGS w oparciu o zasady:

- **Prostoty z punktu widzenia pasażera** (system jak najmniej skomplikowany),

- **Powszechności zasad** (takie same zasady w całym związku metropolitalnym). Zasada ta nie oznacza, że każdy przejazd będzie w tej samej cenie. W zależności od strefy, odległości, poziomu dopłaty JST - jakość i dostępność oferty przewozowej będą się różnić, tak jak w systemach na całym świecie,
- **Zasady strefowości:** system powinien być oparty o strefy,
- **Optymalizacji ekonomicznej:** organizacja transportu powinna mieć na celu długofalowe zwiększanie przychodów w systemie, po to aby nieustająco dążyć do rozwoju oferty przewozowej dla mieszkańców. Organizacja PTZ w związku metropolitalnym powinna, jeśli to tylko możliwe, uwzględniać utrzymanie dotychczasowych dopłat z FRPA, SWP i dofinansowania z innych źródeł oraz ich stopniowe zwiększanie. Linie transportu zbiorowego, w szczególności finansowane ze środków publicznych, nie powinny się dublować, tylko się uzupełniać w oparciu o jednolity model operacyjny,
- **Solidarności państwa:** wsparcie państwa poprzez ustawę o związku metropolitalnym trafia do tych gmin i powiatów związku, które wykazują zaangażowanie na rzecz organizacji transportu zbiorowego. Samorządy metropolii dążą do tego, aby realizować standard opisany w ppkt.

Art. 15a. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:

1. Związek metropolitalny ustanawia zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach.
2. Organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich na terenie związku metropolitalnego są obowiązani do uczestnictwa w systemie taryfowo-biletowym, o którym mowa w ust. 1.
3. Wzajemne rozliczenia z tytułu uczestnictwa organizatorów gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich w zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym na terenie związku metropolitalnego określa porozumienie zawarte przez związek metropolitalny i odpowiednią jednostkę samorządu terytorialnego.

Etap 2A. Integracja gminno-powiatowa

2A.1. Wykonawca przedstawi 3 modele integracji ulg przewozowych wraz z opisem konsekwencji finansowych każdego z nich. Modele powinny odnosić się do sytuacji, w których:

- a) związek wprowadza zasady z maksymalnymi istniejącymi obecnie ulgami (maksymalna dopłata z budżetu związku),
- b) związek upowszechnia zasady z samorządu MZKZG, który wprowadził relatywnie najmniejsze poziomy ulg (minimalna dopłata z budżetu związku po to, by więcej środków trafiło na rozwój oferty przewozowej),
- c) związek wprowadza modele pośrednie.

Ramowe modele przedstawione przez Wykonawcę muszą być na wstępie analizy uzgodnione z Zamawiającym.

2A.2. Wykonawca zaproponuje również co najmniej 3 modele integracji (oraz ich konsekwencje finansowe) w innych kluczowych dla integracji aspektach, poza tymi związanymi z ujednoczeniem ulg, w szczególności w zakresie współpracy MZT oraz gmin i powiatów związku. Ramowy podział na opisane tu modele integracji wymaga uzgodnienia z Zamawiającym.

Etap 2B. Integracja z koleją

2B.1. Wykonawca przedstawi syntetyczną analizę porównawczą najważniejszych różnic (wad i korzyści) modelu integracji gminno-powiatowo-regionalnej wobec dwóch modeli integracji:

- a) Wzajemnego uznawania biletów:
 - a. na wzór rozwiązania obowiązującego obecnie w GZM,
 - b. w sytuacji, gdyby uznawanie biletów objęłoby bilety jednorazowe.
- b) Powierzenia przez SWP związkowi metropolitalnemu organizacji Szybkiej Kolei Miejskiej na odcinku aglomeracyjnym zgodnie z rekomendacją Deloitte i M.Wolańskiego (2016).

Analiza wad i korzyści powinna zostać przeprowadzona na dwóch odrębnych płaszczyznach:

- a) z perspektywy pasażera,
- b) z perspektywy efektywności ekonomicznej i organizacyjnej systemu zarządzania PTZ w OMGGs.

2B.2. Wykonawca opracuje strukturę taryfowo-biletową dla modelu strefowego zgodnie z założeniami opisanymi poniżej. Należy wykonać analizę skutków finansowych dla poszczególnych modeli.

2B.2.1. Wykonawca przyjmie do analizy taryfę czasowo-strefową wg następującego wzoru:

| | 1 strefa | 2 strefy | 3 strefy | 4 strefy | 5 i więcej stref |
|------------|-------------|------------|----------|----------|------------------|
| 1 przejazd | Max 4,80 zł | ? | ? | ? | ? |
| 20 minut* | ? | ? | ? | ? | ? |
| 75 minut | Max 6,00 zł | ? | ? | ? | ? |
| 120 minut | ? | ? | ? | ? | ? |
| 24h | Max 22 zł | ? | ? | ? | ? |
| 30 dni | Max 117 zł | Max 140 zł | ? | ? | ? |

a) przy założeniu, że w systemie funkcjonują co najmniej następujące strefy:

- Miasto Pruszcz Gdański
- Gdańsk
- Sopot
- Gdynia
- Rumia i Reda
- Kosakowo

- Miasto Wejherowo

a wyjazd poza granicę obszaru składającego się z w/w jednostek traktowany jest jako przekroczenie granicy strefy,

- b) *w zakresie biletu 20 minutowego wykonawca przedstawi efekty finansowe wprowadzenia takiego biletu (przy założeniu dodatkowego ograniczenia korzystania z takiego biletu na kolei, np. wzorem Berlina do 3 odcinków międzyprzystankowych SKM), przy czym może zaproponować inną cenę/okres ważności nowego biletu krótkookresowego, w szczególności odniesie się zasadności jego wprowadzenia w kontekście pkt c. poniżej,
- c) przedstawione zostaną efekty finansowe wprowadzenia dodatkowej oferty – taryfy odległościowej opartej o przejechaną odległość, wykorzystującej techniczne możliwości systemu fala (check in/check out, „pay as you go” itp.),
- d) określone ceny maksymalne dla 1 strefy wynikają z założenia, że nowa taryfa nie będzie w żadnym wypadku oznaczała wzrostu cen biletów normalnych w komunikacji miejskiej dla pasażerów poruszających się w granicach jednej gminy,
- e) pola cenowe oznaczone „?” zostaną wypełnione macierzą cen w 3 wariantach cenowych, których efektem mają być scenariusze finansowe opisane w pkt. 2B.2.3.

2B.2.2. Dla każdego z wariantów macierzy cen o których mowa w pkt 2B.2.1, wykonawca przedstawi 4 podwarianty stosowania ulg dla dzieci i młodzieży oraz przedstawi ich efekty finansowe:

- a) wariant „bezpłatny” w którym utrzymane - po włączeniu kolei do systemu komunikacji miejskiej - zostaną bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży, na zasadach takich, jak obecnie w Gdańsku i Gdyni,
- b) wariant „warszawski” w którym obecne rozwiązanie zostanie zastąpione biletem rocznym dla dzieci i młodzieży uczącej się z ceną 99 zł/rok, dla dzieci i młodzieży nieuczącej się – bilet ulgowy 50%,
- c) wariant „licealny”, w którym dzieciom do lat 14 włącznie przysługują bezpłatne przejazdy jak obecnie, a od 15 do 18 lat dla młodzieży uczącej się przysługuje ulga 70%,
- d) wariant „płatny”, w którym przywrócona zostanie odpłatność, tzn. dzieciom i młodzieży powyżej lat 4 przysługuje ulga 50%,
- e) przy czym jako wariant bazowy, przyjęty do osiągnięcia scenariuszy finansowych opisanych w pkt. 2B.2.3. należy przyjąć wariant C „licealny”. Dla pozostałych wariantów należy przedstawić efekty finansowe.

2B.2.3. Scenariusze finansowe.

Macierz cen należy określić wszystkich wariantów w taki sposób, żeby przy uwzględnieniu wariantu C „licealnego” z pkt. 2B.2.2. konieczność dofinansowania funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej w metropolii dodatkowymi środkami pochodzącymi z mechanizmu

określonego w ustawie metropolitalnej, przy pokrywaniu kosztów funkcjonowania kolei aglomeracyjnej o której mowa w pkt. 4 był następujący:

- a) wariant oszczędnościowy (najdroższe bilety) – np. szacowana na rok 2027 rekompensata przy hipotetycznym utrzymaniu Taryfy Pomorskiej i systemie rozliczeń „netto”, w tym przykładzie konieczność dofinansowania systemu kwotą ok. 164 mln zł w 2027 r.,
- b) wariant pośredni – konieczność dofinansowania systemu kwotą 274 mln zł w 2027 r. (wartość określona na poziomie, który, w przypadku niskiego pokrycia kosztów na poziomie 27% utrzyma dofinansowanie systemu na poziomie 350 mln zł w 2031 r. w przypadku skokowego rozwoju oferty – otwarcie PKM Południe, wydłużenie pociągów aglomeracyjnych z PKM1 do Pruszcza Gdańskiego),
- c) wariant maksymalnej alokacji – konieczność dofinansowania systemu kwotą 327 mln zł w 2027 r. (założenie pokrycia kosztów funkcjonowania kolei aglomeracyjnej z biletów na poziomie bardzo niskim – 27%, pozostawienie wolnych kwot w metropolii jako rezerwy na rozwój KM oraz dofinansowanie skokowego rozwoju oferty w 2031 r. – otwarcie PKM Południe, wydłużenie pociągów aglomeracyjnych z PKM1 do Pruszcza Gdańskiego)

Ponadto, na podstawie wykonanej analizy, Wykonawca ma prawo wprowadzić dodatkowe rekomendacje.

Etap 2C. Wieloletnia prognoza skutków finansowych organizacji PTZ;

2C.1. Na podstawie zidentyfikowanych wariantów finansowania, przyjętej delimitacji oraz modeli integracji PTZ, Wykonawca przedstawi prognozę skutków finansowych w okresie 5 i 10 lat,

2C.2. Wykonawca opracuje mechanizm rozliczeń podmiotów uczestniczących w integracji PZT - wymaga uzgodnienia z Zamawiającym.

ETAP 3. Wypracowanie model ujednolicenia procesu zbierania danych do aktualizacji i rozwoju analizy finansowej wypracowanej w ramach Etapu 2.

3.1. Wykonawca zidentyfikuje w JST (u organizatorów transportu) braki danych lub brak ich spójności w zakresie niezbędnym do budowy modeli integracji PTZ oraz opracowania kompleksowej analizy finansowej,

3.2. Wykonawca zidentyfikuje i wskaże skalę ryzyka w zakresie braku danych w kontekście opracowania i aktualizacji kompleksowej analizy finansowej,

3.3. Wykonawca opracuje zakres i model ujednolicenia procesu zbierania danych do aktualizacji i rozwoju analizy finansowej wypracowanej w ramach Etapu II nt. funkcjonowania transportu zbiorowego i podróży,

3.4. Zakres i model ujednolicenia procesu zbierania danych wymaga akceptacji Zamawiającego.

Część III. Organizacyjne zasady realizacji zamówienia

- a) Zamawiający zobowiązuje się do udostępnienia Wykonawcy wszelkich materiałów wypracowanych dotychczas podczas prac przygotowawczych do powołania MZT a także Raportu Diagnostyczno-Strategicznego SUMP OMGGS oraz Strategii Rozwoju Ponadlokalnego do roku 2030,
- b) Zamawiający zobowiązuje się do udostępnienia Wykonawcy danych kosztowych, przekazanych przez SWP oraz danych dotyczących funkcjonowania MEVO,
- c) Wykonawca zobowiązany jest do bieżącej współpracy i konsultacji z Zespołem ds. strategii i rozwoju OMGGS, który stanowi główny zespół konsultujący poszczególne etapy zamówienia ze strony Zamawiającego. Ponadto zobowiązany jest także do zasięgnięcia opinii ekspertów wspierających, wskazanych przez Zamawiającego,
- d) w związku z realizacją zamówienia Wykonawca jest zobowiązany na życzenie Zamawiającego uczestniczyć w spotkaniach dotyczących przedmiotowej analizy i jej zawartości,
- e) Wykonawca zobowiązany jest organizowania i przewodniczenia co 14 dni kalendarzowych Spotkaniom Koordynacyjnym (dot. omawiania postępów bieżącej pracy oraz stopnia realizacji poszczególnych elementów zamówienia) z udziałem Wykonawcy oraz przedstawicieli Zamawiającego w siedzibie Zamawiającego lub innym wskazanym przez Zamawiającego miejscu lub innej formie. W trakcie spotkań Wykonawca zobowiązany jest do informowania o problemach i zagrożeniach zdiagnozowanych w trakcie realizacji (jeśli takowe wystąpią zobowiązany jest do niezwłocznego poinformowania Zamawiającego). Zamawiający zastrzega sobie możliwość rezygnacji z wybranych spotkań z co najmniej 3-dniowym wyprzedzeniem,
- f) po każdym zakończonym Zadaniu w poszczególnych Etapach, Wykonawca zobowiązany jest do zorganizowania spotkania podsumowującego wykonane prace we wskazanej części analizy, w trakcie którego będzie miał możliwość odniesienia się do uwag zgłoszonych przez Zamawiającego. Każde Zadanie w ramach Etapu wymaga akceptacji Zamawiającego,
- g) Zamawiający nie dopuszcza możliwości przekazywania zleceń i zadań, otrzymywania potwierdzeń/akceptacji oraz dokonywania innych ustaleń drogą ustną lub telefoniczną - bez pisemnego potwierdzenia. Jeśli z ważnych przyczyn ustalenia jw. będą czynione, Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania z takiej rozmowy notatki i przedstawienia Zamawiającemu do akceptacji,
- h) Wykonawca w ramach swojego wynagrodzenia, wskazanego w formularzu ofertowym, jest zobowiązany do pokrycia wszelkich kosztów związanych z realizacją zamówienia, w szczególności do pokrycia kosztów pozyskania i przetwarzania danych od innych gestorów, z wyjątkiem kosztów wskazanych poniżej,
- i) Zamawiający zapewnia nieodpłatne przekazanie wszelkich niezbędnych materiałów i danych będących w jego dyspozycji (w tym m.in. wypracowanych dotychczas podczas prac przygotowawczych do powołania MZT analiz i propozycji, Raportu Diagnostyczno - Strategicznego SUMP OMGGS oraz Strategii Rozwoju

Ponadlokalnego do roku 2030. W razie potrzeby Zamawiający zapewnia wydanie listu uwierzytelniającego dla Wykonawcy w celu pozyskiwania danych oraz w uzasadnionych przypadkach pozyskanie danych od innych organów publicznych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (jeśli pozyskanie danych byłoby dla Wykonawcy niemożliwe prawnie lub wiązało się ze znacznymi opłatami na rzecz udostępniających organów publicznych, zaś dla Zamawiającego jest bezpłatne),

- j) wszelka dokumentacja powstała w wyniku realizacji zamówienia powinna być przekazana Zamawiającemu – dotyczy to w szczególności baz danych i analiz przeprowadzanych na tych bazach, notatek ze spotkań, wraz z koniecznymi specyfikacjami i bazami pozwalającymi na dalsze korzystanie z tych danych przez Zamawiającego,
- k) Wykonawca zobowiązany będzie do prezentacji tematu AKiK na życzenie Zamawiającego (np. na Walnym Zebraniu Członków, Radzie OMGGG itp.),
- l) po zakończeniu każdego etapu zadania określonego w harmonogramie Wykonawca przekaże Zamawiającemu roboczą wersję dokumentu „Analizy” w wersji elektronicznej, w formacie *.pdf oraz *.docx lub *.odt.
- m) wersję ostateczną „Analizy” Wykonawca przekaże oprawioną, w formie kolorowego wydruku, jak również na dołączonym nośniku elektronicznym w trzech egzemplarzach,
- n) powstała dokumentacja musi być zgodna z Księgą Znaku dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w zakresie mobilności – Załącznik A.

Część IV. Przedmiot umowy należy wykonać w oparciu o:

- a) ekspertyzę dotyczącą instytucjonalnych modeli funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym w świetle zapisów Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych, Deloitte i M.Wolański 2016,
- b) koncepcję funkcjonowania a Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w obsłudze transportowej Obszaru Metropolitalnego oraz integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym i regionie, w tym integracji-taryfowo biletowej na obszarze OMT oraz zasad rozliczeń pomiędzy jej uczestnikami, pod kierownictwem dr Hubert Kołodziejki, MZKZG, 2015,
- c) koncepcję integracji taryfowo-biletowej w metropolii Zatoki Gdańskiej pod kierownictwem dr hab. Krzysztof Grzelec, prof. UG, MZKZG, 2024,
- d) Plan Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot – SUMP, 2023,
- e) „Analizę aktywności i potencjału ludnościowego województwa pomorskiego, obszaru metropolitalnego i Trójmiasta w oparciu o zachowania użytkowników sieci telefonii komórkowych w 2019 roku” – dane Big Data z 2019 roku lub nowsze jeżeli będą dostępne.
- f) Pomorskie Badania Ruchu 2024 (jeżeli będą dostępne – planowany termin zakończenia kwiecień 2025),

g) Ekspercką wiedzę Wykonawcy.

CZĘŚĆ V. Słownik skrótów

| | |
|-------------------|---|
| AKiK | Analiza kosztów i korzyści integracji transportu metropolitalnego |
| FRPA | Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych |
| MZT | Metropolitalny Zarząd Transportu (robocza nazwa komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za zarządzanie transportem zbiorowym w ramach związku metropolitalnego, ostateczna forma i nazwa jednostek organizacyjnych zdeterminowana zostanie w trybie przewidzianym w statucie związku metropolitalnego) |
| OMGGS | Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot |
| SUMP OMGGS | Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin i Powiatów Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, dalej zwany SUMP OMGGS lub Planem. |
| SWP | Samorząd Województwa Pomorskiego |
| OPZ | Opis Przedmiotu Zamówienia |
| PTZ | Publiczny transport zbiorowy - Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej; rozumiany zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (<u>Dz.U. z 2021 r. poz. 1371 t.j.</u>) obejmujący m.in. operatorów i organizatorów PTZ, przewoźników, zintegrowany system taryfowo-biletowy i inne |
| MZKZG | Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej |