



Szczecin 2016-05-12

**Wykonawcy
uczestniczący w postępowaniu**

Nasz znak: BZP.S.271.44.3.16.EJ

Znak sprawy: BZP/32/16

Dotyczy: **Postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Wykonanie kompleksowych badań ruchu, aktualizacji modelu ruchu oraz prognoz ruchu dla miasta Szczecin (moduł I) wraz z wykonaniem studium wykonalności dla projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie oraz wykonaniem studium wykonalności dla projektu Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II (moduł II)”**

Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 2164) dokonuje modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia w następującym zakresie:

1. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. CEL KOMPLEKSOWEGO BADANIA RUCHU W SZCZECINIE

Kompleksowe badania ruchu w Szczecinie po raz pierwszy były prowadzone w roku 2010. Badania tego typu są niezbędne dla zbudowania komputerowego modelu ruchu dla stanu istniejącego oraz ustalenia trendów zmian w funkcjonowaniu systemu transportowego.

Posiadanie modelu ruchu, wykorzystującego aktualne dane o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców oraz o funkcjonowaniu systemu transportowego jest konieczne dla analiz dotyczących funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego miasta.

Obecny model ruchu Szczecina powstał w ramach opracowania „Kompleksowe Badanie Ruchu – Szczecin 2010”, które zostało wykonane na zamówienie Gminy Miasto Szczecin w 2010 r.

Głównym celem zamówienia jest wykonanie kompleksowych badań ruchu, aktualizacji modelu ruchu oraz prognoz ruchu dla miasta Szczecin (dalej jako KBR 2016), uzyskanie wiarygodnych danych pozwalających na budowę i kalibrację nowego komputerowego modelu ruchu dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej dla stanu istniejącego, dla dnia powszedniego – dla godzin występowania szczytu porannego i szczytu popołudniowego.

Z uwagi na związki Szczecina z otaczającym obszarem, wpływającym na funkcjonowanie systemu transportowego w mieście i konieczność uwzględniania tych związków w ustalaniu kierunków rozwoju systemu transportowego i w projektach inwestycyjnych, zakres budowy modelu powinien objąć także obszar Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (dalej jako SOM).

Obszar SOM definiuje się jako miasto Szczecin oraz następujące gminy:

- Gmina Dobra
- Gmina i Miasto Goleniów
- Gmina Gryfino
- Gmina Kobyłanka
- Gmina Kołbaskowo
- Gmina Police
- Gmina Miasto Stargard Szczeciński
- Gmina Stargard Szczeciński
- Miasto i Gmina Stepnica
- Gmina Miasto Szczecin
- Gmina Stare Czarnowo
- Gmina Nowe Warpno
- Powiat Policki

Do budowy nowego modelu ruchu powinny zostać wykorzystane wyniki **badania i pomiarów KBR 2016 w Szczecinie, które będą wykonane w ramach niniejszego opracowania oraz m.in.:**

- dane o natężeniach ruchu na drogach krajowych, zebranych w 2015 roku Generalnym Pomiarze Ruchu 2015 (dalej jako GPR 2015), przygotowywanym przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad,
- dane o natężeniach ruchu na drogach wojewódzkich, które są w dyspozycji Urzędu Marszałkowskiego woj. Zachodniopomorskiego,
- wyniki opracowania: Wzmacnianie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację systemu transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, które zostało wykonane dla Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w 2015 r.

Celami szczegółowymi KBR 2016 są:

- uzyskanie danych o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców Szczecina i okolic,
- uzyskanie danych o komunikacji indywidualnej i zbiorowej w Szczecinie, koniecznych do zbudowania nowego modelu ruchu,
- uzyskanie danych o ruchu pojazdów dostawczych i ciężarowych,
- uzyskanie danych niezbędnych dla aktualizacji parametrów funkcji oporu odcinka drogi,
- zbudowanie nowego komputerowego modelu ruchu dla komunikacji indywidualnej i zbiorowej dla stanu istniejącego, dla obszaru miasta Szczecina i SOM, dla dnia powszedniego dla godziny szczytu porannego i godziny szczytu popołudniowego.

Opracowany model ruchu będzie służył przede wszystkim do:

- wykonywania analiz, prognoz ruchu i przewozów pasażerskich w studiach, planach i projektach dotyczących rozwoju systemu transportowego,
- bieżących prac dotyczących funkcjonowania układu drogowego miasta,
- bieżących prac dotyczących organizacji przewozów środkami transportu zbiorowego.”

2. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. ETAPY KBR SZCZECIN 2016 I ICH ZAKRES

Zamawiający wymaga, żeby realizacja zamówienia przebiegała w następujących etapach:

- **ETAP I – przygotowanie badań i pomiarów z niezbędnymi uzgodnieniami,**
- **ETAP II – wykonanie badań i pomiarów,**
- **ETAP III – opracowanie wyników badań i pomiarów,**
- **ETAP IV – wykonanie komputerowego modelu ruchu oraz opracowanie raportu końcowego z realizacji etapów I, II, III i IV.**
- **ETAP V – wykonanie prognoz ruchu dla dwóch projektów realizowanych w Szczecinie.**

Poszczególne Etapy pracy należy wykonać i przekazać Zamawiającemu w 2016 roku, w tym:

- a) Etap I w terminie nie później niż do dnia 28 sierpnia 2016 r.
- b) Etap II, III, IV w terminie nie później niż do dnia 31.10.2016 r.
- c) Etap V w terminie nie później niż do dnia 30.11.2016 r.”

3. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2. Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Szczecina

Celem badania ankietowego jest poznanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Szczecina z uwzględnieniem w szczególności źródeł i celów podróży, czasów rozpoczęcia i zakończenia podróży, motywacji, sposobów podróżowania.

Za podróż należy uznać każde przemieszczenie się dowolnym środkiem lokomocji lub pieszo, na odległość co najmniej 100 m w określonym celu i między określonymi punktami.

Badaną populację będą stanowili mieszkańcy Szczecina w wieku 6 lat i więcej, bez względu na zameldowanie, w tym studenci zamieszkujący w domach studenckich i wynajmowanych mieszkaniach.

Wykonawca powinien we własnym zakresie pozyskać informacje na temat wielkości populacji oraz oszacować liczbę studentów na podstawie danych upublicznianych przez uczelnie, aby w efekcie opracować rzetelną metodę estymacji populacyjnych uzyskanych wyników badania.

Metoda prowadzenia szacunków populacyjnych i innych obliczeń będzie stanowić element metodologiczny raportu z badań.

Wykonawca powinien uzgodnić z Zamawiającym przyjętą definicję badanej populacji oraz metody szacowania poszczególnych wielkości, w szczególności określić liczbę studentów zamieszkałych w domach studenckich i niezameldowanych studentów zamieszkujących poza domami studenckimi, jako uzupełnienie informacji o populacji mieszkańców zameldowanych (PESEL). Wykonawca powinien również uzgodnić z Zamawiającym metodę doboru próby, która będzie gwarantować możliwość uzyskania najbardziej rzetelnych wyników i objęcie badaniem całej populacji badanej.

Zamawiający wymaga aby:

1. Badaniem zostało objętych co najmniej 2500 gospodarstw domowych w granicach administracyjnych Szczecina wraz ze wszystkimi członkami gospodarstwa domowego w wieku 6 lat i więcej, przy czym Zamawiający oczekuje skutecznego przeprowadzenia nie mniej niż 5000 osobistych wywiadów ankietowych.
2. Wykonawca jest odpowiedzialny za wylosowanie próby lokali mieszkalnych na potrzeby ankietowania gospodarstw domowych i ponosi koszt tego losowania.

3. Badanie należy przeprowadzić metodą reprezentacyjną, na losowej próbie adresowej lokali, z zachowaniem zasady badania wszystkich mieszkańców spełniających kryterium wieku. Wykonawca zobowiązany jest pozyskać operat losowania we własnym zakresie.
4. Należy zastosować dwustopniowe losowanie warstwowe z próbą rezerwową. Przed przeprowadzeniem losowania Wykonawca podzieli obszar Szczecina na obszary, które staną się jednostkami losowania pierwszego stopnia (JPS) oraz na warstwy jednorodnie i zapewniające reprezentowanie każdego istotnego obszaru miasta z punktu widzenia badania (np. osiedla, dzielnice). Propozycja podziału Szczecina na JPS i warstwy zostanie przedstawiona przez Wykonawcę do uzgodnienia z Zamawiającym. Zaleca się, aby jednostkami losowania pierwszego stopnia (JPS) były obwody spisowe (ewentualnie rejony statystyczne). W uzasadnionych sytuacjach możliwe jest stosowanie agregacji lub dzielenia obszarów. Dla JPS należy uzyskać dane o liczbie lokali mieszkalnych.
5. Z każdej warstwy odrębnie, losowana powinna być określona liczba JPS. Liczby losowanych JPS należy ustalić indywidualnie dla każdej z warstw (alokacja próby).
6. Losowanie JPS z warstwy powinno odbywać się z prawdopodobieństwami wylosowania JPS proporcjonalnymi do liczby mieszkań w JPS.
7. Jednostkami losowania drugiego stopnia będą lokale mieszkalne. Wykonawca dokona losowania lokali mieszkalnych dla próby zasadniczej oraz dla próby rezerwowej. Lokale mieszkalne z próby rezerwowej powinny być ponumerowane losowo i w takiej kolejności powinny być wykorzystywane – w ramach JPS.
8. Zamawiający wymaga zrealizowania badania w min. 75% gospodarstw domowych wylosowanych z próby podstawowej.
9. Po dokonaniu losowania adresów lokali mieszkalnych Wykonawca prześle opisaną metodykę losowania próby oraz wylosowaną próbę Zamawiającemu przed rozpoczęciem badania w formie opisu metodycznego oraz zestawienia tabelarycznego i mapy z naniesionymi punktami. Zamawiający w ciągu nie dłużej niż 5 dni roboczych prześle swoje ewentualne uwagi do przedstawionej dokumentacji. Wykonawca zobowiązany jest do dokonania wszelkich poprawek zgodnie z uwagami Zamawiającego.
10. Wszystkie wylosowane adresy lokali mieszkalnych będą opatrzone unikalnym numerem ID, który będzie stosowany przy wszystkich raportach ankieterskich, ankietach oraz w bazie z wynikami badań.
11. Badanie zostanie wykonane w czasie jednej wizyty, podczas której w trakcie jednego wywiadu z respondentem, zostaną zebrane wszystkie wymagane dane o gospodarstwie domowym, respondencie i jego podróżach.
12. Badanie zostanie zrealizowane techniką bezpośrednich wywiadów ankieterskich (face to face) realizowanych w domu respondenta techniką CAPI (computer assisted personal interview – wywiad przeprowadzany przez ankietera z wykorzystaniem formularza elektronicznego zainstalowanego na przenośnym urządzeniu elektronicznym) lub PAPI wraz z CAPI (tj. wywiad bezpośredni przeprowadzony na papierowym kwestionariuszu, a następnie zawartość kwestionariusza powinna być wprowadzona przez ankietera do aplikacji dedykowanej CAPI, zawierającej algorytmy do kontroli danych).
13. Zamawiający wyklucza możliwość prowadzenia wywiadów ankieterskich wyłącznie techniką PAPI (z wykorzystaniem tylko formularza papierowego).

14. Wywiad będzie prowadzony na podstawie kwestionariusza oraz dzienniczka podróży. W dzienniczku podróży gromadzone będą informacje na temat podróży z dnia poprzedzającego wywiad (od wtorku do czwartku), a w przypadku realizacji wywiadów w sobotę zbierane będą informacje na temat podróży z czwartku.
15. Dane będą zbierane dla podróży odbywanych w jednym z dni powszednich (wtorek, środa, czwartek).
16. Ankieter powinien dążyć do przeprowadzenia wywiadów z wszystkimi obecnymi podczas wizyty członkami gospodarstwa domowego, spełniającymi kryteria badania. Nie dopuszcza się gromadzenia informacji o podróżach osób nieobecnych podczas wizyty ankietera, za wyjątkiem dzieci w wieku 6 – 12 lat, przy czym informacje o podróżach tych osób powinny być udzielone przez osoby mające ukończone 16 lat.
17. Projekt kwestionariusza oraz dzienniczka podróży zostanie opracowany przez Wykonawcę najpóźniej na 12 dni roboczych przed rozpoczęciem realizacji terenowej badania. Zamawiający przed rozpoczęciem badania skonsultuje przekazany projekt kwestionariusza i dzienniczka podróży i przekaze Wykonawcy swoje uwagi. Po zapoznaniu się z uwagami Zamawiającego, Wykonawca opracuje ostateczną wersję kwestionariusza i dzienniczka podróży, przy pomocy których Wykonawca zrealizuje badanie. Badanie zostanie zrealizowane na podstawie kwestionariusza i dzienniczka podróży zaakceptowanego przez Zamawiającego.
18. Przed rozpoczęciem realizacji terenowej badania, Wykonawca przekaze Zamawiającemu instrukcję dla ankieterów dotyczącą zasad realizacji badania.
19. Przed rozpoczęciem badania przeprowadzone zostanie bezpośrednie szkolenie ankieterów z udziałem przedstawicieli Zamawiającego. O terminie szkolenia Wykonawca poinformuje Zamawiającego z dwutygodniowym wyprzedzeniem.
20. Wywiady od środy do piątku będą realizowane w porach popołudniowej i wieczornej od godziny 17.00 oraz w dowolnych godzinach w soboty. Pytania dotyczące podróży muszą odnosić się do dnia poprzedniego a w sobotę pytania dotyczące podróży muszą odnosić się do czwartku poprzedzającego badanie. Nie dopuszcza się prowadzenia badania przed godziną 17. Godzina realizacji badania przez ankieterów powinna być objęta kontrolą przez Wykonawcę.
21. Nie dopuszcza się realizacji wywiadów w obiektach zbiorowego zamieszkania (wyjątkiem są domy studenckie), tj. budynkach przeznaczonych do okresowego zamieszkania w nich osób przebywających poza stałym miejscem pobytu.
22. W przypadku domu studenckiego, każdego mieszkańca należy traktować jako oddzielne gospodarstwo domowe. Do wytypowania mieszkańców domów studenckich w celu przeprowadzenia wywiadów należy wykonać losowanie analogicznie jak w przypadku budynków mieszkalnych (nr lokalu, w przypadku domu studenckiego odpowiada nr pokoju).
23. Zamawiający wymaga prowadzenia przez ankieterów rejestracji każdej podjętej próby wykonania badania pod danym adresem na tzw. Karcie Realizacji Badania, z notacją: unikalnego numeru adresu, daty i godziny podjętej próby, imienia i nazwiska ankietera, informacji o efekcie kontaktu i dokładnym opisie sytuacji w przypadku niezrealizowania badania (np. drzwi zamknięte, pustostan, odmowa udziału w badaniu, brak osób pełnoletnich, umówienie na inną porę/dzień, itp.). Zakres informacji zawartej na KRB Wykonawca uzgodni z Zamawiającym przed rozpoczęciem realizacji badania w terenie. Wypełnione KRB powinno być podpisane przez ankietera prowadzącego badanie, który zaświadczy pisemnie rzetelność przekazanych informacji. Oryginały KRB Wykonawca ma obowiązek przekazać Zamawiającemu nie dalej niż 30 dni licząc od realizacji ostatniego dnia badawczego.

24. Wykonawca ma obowiązek podjąć nie mniej niż 3 próby kontaktu z respondentem pod wylosowanym adresem z próby podstawowej i rezerwowej, przy czym powroty nie powinny być wykonane w tych samych godzinach i dniach tygodnia.
25. Wykonawca w trakcie realizacji terenowej badania będzie na bieżąco prowadził terenową kontrolę pracy ankieterów (telefonicznie). Liczebność próby kontrolnej musi wynosić co najmniej 10% zrealizowanej/wymaganej próby badawczej, przy czym skontrolowana zostanie praca każdego ankietera. Wykonawca przeprowadzi również nieterenową kontrolę pracy ankieterów obejmującą: merytoryczną analizę wypełnionych kwestionariuszy, merytoryczną analizę dokumentacji pracy ankietera. Liczebność próby kontrolnej musi wynosić co najmniej 10% zrealizowanej próby badawczej, przy czym skontrolowana zostanie praca każdego ankietera. W przypadku stwierdzenia jakichkolwiek nieprawidłowości w realizacji wywiadów przez danego ankietera, Wykonawca podda kontroli wszystkie ankiety tego ankietera. Wywiady zawierające nieprawidłowości zostaną usunięte z bazy danych i zrealizowane ponownie z innymi respondentami.
26. Zamawiający wymaga, żeby był na bieżąco informowany o wszelkich istotnych problemach związanych z realizacją badania, szczególnie tych mogących mieć wpływ na jego przebieg i wyniki. Zbiorcze wyniki kontroli należy przedstawić w raporcie z przebiegu badania.
27. Zbiór z wynikami – z opisanymi etykietami danych, które muszą odpowiadać nazwom z kwestionariusza i dzienniczka podróży oraz z wypisanymi odpowiedziami (treść odpowiedzi) z pytań otwartych i półotwartych – po przeprowadzeniu kontroli spójności logicznej zbioru – zostanie przekazany do Zamawiającego w uzgodnionym formacie ciągu nie więcej niż 21 dni roboczych od dnia zakończenia realizacji terenowej badania.
28. W przypadku realizacji terenowej badania przez więcej niż jednego Wykonawcę w zbiorze zawarta będzie zmienna z nazwą Wykonawcy.
29. W zbiorze z wynikami zawarte będą zmienne przypisujące obserwacji identyfikator rejonu komunikacyjnego (wyznaczonego na podstawie podziału na rejon, który zostanie dokonany w I etapie zamówienia) oraz adres zawierający nazwę ulicy wraz z numerem budynku (w przypadku domów jednorodzinnych dopuszczalne jest przekazanie nazwy ulicy bez numerów budynków)
30. W zbiorze z wynikami zawarta będzie również zmienna identyfikująca ankietera realizującego wywiad, a także zmienna dotycząca daty oraz godziny rozpoczęcia i zakończenia wywiadu.
31. Wykonawca zobowiązany jest do realizacji badania zgodnie z polskimi standardami jakości badań rynku i opinii społecznej w terenie określonymi w Programie Kontroli Jakości Pracy Ankieterów (ze zmianami z dn. 26.02.2010 r.).
32. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca przedstawił schemat postępowania w przypadku braku odpowiedzi od wylosowanych jednostek. Schemat ten należy uzgodnić z Zamawiającym i uwzględnić jego uwagi.
33. Wyniki badań ankietowych przeprowadzonych na wyznaczonej próbie należy uogólnić dla całej populacji miasta. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca przedstawił metodę przenoszenia informacji z próby na populację generalną. Metoda ta musi zostać zaakceptowana przez Zamawiającego.”

4. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 4.1.1 otrzymuje brzmienie:

„4.1.1 Dane o gospodarstwie domowym

Za gospodarstwo domowe należy uważać zespół osób zamieszkujących (niezależnie od posiadania lub braku zameldowania) razem i wspólnie się utrzymujących, a także inne osoby utrzymujące się samodzielnie (t.j. nie łączące swoich dochodów z dochodami innych osób), bez względu na to, czy osoba ta mieszka sama, czy z innymi osobami.

Podczas wywiadów realizowanych z mieszkańcami Szczecina techniką osobistych wywiadów bezpośrednich (CAPI) należy zebrać następujące dane o gospodarstwach domowych, których członkami są badane osoby:

- liczba osób w gospodarstwie domowym,
- liczba osób w gospodarstwie domowym, mających ukończone 6 lat,
- liczba samochodów osobowych wykorzystywanych w gospodarstwie domowym (z uwzględnieniem samochodów prywatnych zarejestrowanych na członka gospodarstwa domowego lub zarejestrowanego na kogo innego, służbowe)”

5. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 4.2.5 otrzymuje brzmienie:

„4.2.5 Ankieta pasażerów komunikacji zbiorowej na kordonie miasta

Ankietowe badania pasażerów komunikacji zbiorowej powinny być wykonane w 18 przekrojach na kordonie miasta w dni powszednie, w obu kierunkach w tym:

- w 13 przekrojach na kordonie drogowym – pasażerowie komunikacji autobusowej (przekroje, w których badane jest napełnienie pojazdów komunikacji zbiorowej),
- w 5 przekrojach na kordonie kolejowym (na odcinkach wytypowanych do zliczania pasażerów pociągów).

W badaniu ankietowym należy:

- zidentyfikować źródło i cel podróży, z podaniem nazwy i numeru ulicy (ewentualnie najbliższego skrzyżowania, placu, charakterystycznego miejsca) w przypadku gdy Szczecin jest celem lub źródłem podróży, natomiast w przypadku innych miejscowości z podaniem nazwy gminy;
- zidentyfikować motywacje podróży (w podziale na 10 motywacji: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka poza WOH, zakupy/usługi/rozrywka w WOH, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
- zidentyfikować częstotliwości wykonywania podróży na badanej trasie z daną motywacją (codziennie, kilka razy w tygodniu, rzadziej),
- zidentyfikować rodzaj biletu, z którego korzysta pasażer (w podziale na co najmniej 2 typy: jednorazowy i okresowy),
- zidentyfikować czy pasażer korzysta z biletu ulgowego czy normalnego.

Zamawiający wymaga aby pomiar wykonywany był pomiędzy przystankiem usytuowanym na obszarze Szczecina, a pierwszym przystankiem usytuowanym poza granicami Szczecina.

Badania ankietowe należy wykonać w dni powszednie, w tym samych dniach i okresie co pomiar liczby pasażerów, czyli przez 6 godziny, w tym 3 godziny przed południem z uwzględnieniem szczytu porannego i 3 godziny po południu z uwzględnieniem szczytu popołudniowego.

Próba ankietowa dla każdego przekroju pomiarowego nie powinna być mniejsza niż 5% potoku pasażerskiego, w danej godzinie.

W przypadku niemożliwości zrealizowania wymaganej próby w pociągach dopuszcza się realizację wywiadów również na stacjach kolejowych (Kliniska, Reptowo, Daleszewo

Gryfińskie, Grambow, Tantow) z osobami wysiadającymi z pociągów jadących od strony Szczecina oraz wsiadającymi do pociągów jadących w kierunku Szczecina.

Przed rozpoczęciem badania w terenie, Wykonawca na własny koszt, przeprowadzi szkolenie osób biorących udział w tym badaniu. Zamawiający nie wymaga posiadania doświadczenia przez te osoby.

Wykaz przekrojów pomiarowych do badania ankietowego pasażerów komunikacji zbiorowej na kordonie miasta (drogowych i kolejowych) przedstawiono w tabl. 1.

Tabl. 1. Wykaz przekrojów pomiarowych na kordonie miasta do badania ankietowego pasażerów komunikacji zbiorowej (autobusowej i kolejowej).

L.p.	Przekrój pomiarowy	Odcinek	Kordon miasta	Kierunek ankietowania	Czas ankietowania
1	Szosa Stargardzka / DK10	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
2	Pyrzycka	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
3	Rymarska/Szczecińska	Granica miasta, na południe od DW 119	Drogowy	Do i z Szczecina	6
4	Ustowska	Granica miasta, na południe od ul. Krygiera	Drogowy	Do i z Szczecina	6
5	Okulickiego	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
6	Cukrowa / DK13	Do Rajowa-Krygiera	Drogowy	Do i z Szczecina	6
7	Ku Słońcu / DK10	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
8	Łukasińskiego	Łukasińskiego - Żniwna			6
9	Koralowa	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
10	Kupczyka	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
11	Zegadłowicza/ DW115	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
12	Szosa Polska	Inwalidzka – Nad Stołczynką	Drogowy	Do i z Szczecina	6
13	Stołczyńska	Granica miasta	Drogowy	Do i z Szczecina	6
14	Linia kolejowa w kierunku: Lubeck HBF	Kliniska (Goleniów) – Sz. Załom	Kolejowy	Do i z Szczecina	6
15	Linia kolejowa w kierunku: Kostrzyzna	Reptowo (Stargard Szczeciński) – Sz. Zdunowo	Kolejowy	Do i z Szczecina	6
16	Linia kolejowa w kierunku: Stargardu Szczecińskiego	Daleszewo Gryfińskie (Gryfino) – Sz. Podjuchy	Kolejowy	Do i z Szczecina	6
17	Linia kolejowa w kierunku: Kamienia Pomorskiego	Grambow – Sz. Gumieńce	Kolejowy	Do i z Szczecina	6
18	Linia kolejowa w kierunku: Tantowa	Szczecin Gumieńce - Tantow	Kolejowy	Do i z Szczecina	6

6. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 5.1 otrzymuje brzmienie:

„5.1 Przedstawienie wyników badania ankietowego podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Szczecina

W zestawieniu wyników badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Szczecina należy uwzględnić co najmniej zestawienia tabelaryczne wymienione poniżej:

1. W zakresie charakterystyki przebadanych gospodarstw domowych i osób:
 - średnią liczbę osób przypadających na gospodarstwo domowe,
 - średnią liczbę osób w wieku 6 lat i więcej, przypadających na gospodarstwo domowe,
 - strukturę przebadanych osób według płci,
 - strukturę przebadanych osób według wieku,
 - strukturę przebadanych osób według zajęcia,
 - średnią liczbę samochodów osobowych w gospodarstwie domowym.
2. Wskaźnik motoryzacji w mieście na podstawie badań w gospodarstwach domowych
3. W zakresie ruchliwości (liczby podróży odbywanych w ciągu doby):
 - ruchliwość osób w podróżach ogółem,
 - ruchliwość osób w podróżach pieszych i niepieszych,
 - ruchliwość osób w podróżach ogółem i niepieszych wg wieku,
 - ruchliwość osób w podróżach ogółem i niepieszych wg zajęcia,
 - ruchliwość osób w podróżach ogółem i niepieszych wg motywacji,
 - ruchliwość osób w podróżach ogółem i niepieszych wg sposobu dokonania podróży.

W zestawieniach tabelarycznych przedstawiających wyniki badania ruchliwości należy uwzględnić:

- przedziałów wiekowych: 6-15 lat, 16-19 lat, 20-25 lat, 26 - 39 lat, 40 – 60 lat, powyżej 60 lat;
 - motywacji podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka poza WOH, zakupy/usługi/rozrywka w WOH, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
 - rodzajów zajęcia podstawowego: uczeń, student, pracujący (także prowadzący działalność gospodarczą), emeryt/rencista, pozostali,
 - co najmniej 8 sposobów dokonania podróży: pieszo, rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową, samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
4. W zakresie motywacji podróży:
 - strukturę motywacji podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka poza WOH, zakupy/usługi/rozrywka w WOH, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
 - strukturę motywacji podróży w zależności od wieku,
 - strukturę motywacji podróży w zależności od zajęcia,
 - strukturę motywacji podróży w zależności od płci,

- strukturę motywacji podróży w zależności od typu podróży – pieszej lub niepieszej,
- strukturę motywacji podróży w zależności od pory doby,
- strukturę motywacji podróży w zależności od sposobu dokonania podróży,
- rozkład czasowy podróży osób w poszczególnych motywacjach.

W zestawieniach tabelarycznych przedstawiających wyniki badania motywacji podróży należy uwzględnić:

- przedziałów wiekowych: 6-15 lat, 16-19 lat, 20-25 lat, 26 - 39 lat, 40 – 60 lat, powyżej 60 lat;
- motywacji podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka poza WOH, zakupy/usługi/rozrywka w WOH, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
- rodzajów zajęcia podstawowego: uczeń, student, pracujący (także prowadzący działalność gospodarczą), emeryt/rencista, pozostali,
- co najmniej 8 sposobów dokonania podróży: pieszo, rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową, samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
- 12 pór doby: 0.01-6.00, 6.01-7.00, 7.01-8.00, 8.01-9.00, 9.01-11.00, 10.01-12.00, 12.01-15.00, 15.01-16.00, 16.01-17.00, 17.01-18.00, 18.01-20.00, 20.01-24.00.

5. W zakresie podziału zadań przewozowych:

- strukturę podziału zadań przewozowych ogółem z uwzględnieniem podróży: pieszo, rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową (z wyszczególnieniem autobusem miejskim, autobusem podmiejskim (strefowym), innym autobusem, tramwajem, pociągiem, autobusem + tramwajem, inne kombinacje podróży środkami komunikacji zbiorowej), samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
- strukturę podziału zadań przewozowych niepieszych z uwzględnieniem podróży: rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową (z wyszczególnieniem autobusem miejskim, autobusem podmiejskim (strefowym), innym autobusem, tramwajem, pociągiem, autobusem + tramwajem, inne kombinacje podróży środkami komunikacji zbiorowej), samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
- strukturę podziału zadań przewozowych w zależności od wieku osób,
- strukturę podziału zadań przewozowych w zależności od zajęcia,
- strukturę podziału zadań przewozowych w charakterystycznych okresach doby,
- strukturę podziału zadań przewozowych w zależności od motywacji,
- średnie napełnienie samochodu,
- liczby dokonywanych przesiadek.

W zestawieniach tabelarycznych przedstawiających wyniki badania w zakresie podziału zadań przewozowych należy uwzględnić:

- przedziałów wiekowych: 6-15 lat, 16-19 lat, 20-25 lat, 26 - 39 lat, 40 – 60 lat, powyżej 60 lat;
- motywacji podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka poza WOH, zakupy/usługi/rozrywka w WOH, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,

- rodzajów zajęcia podstawowego: uczniów, student, pracujący (także prowadzący działalność gospodarczą), emeryt/rencista, pozostali,
- co najmniej 8 sposobów dokonania podróży: pieszo, rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową, samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
- 12 pór doby: 0.01-6.00, 6.01-7.00, 7.01-8.00, 8.01-9.00, 9.01-11.00, 10.01-12.00, 12.01-15.00, 15.01-16.00, 16.01-17.00, 17.01-18.00, 18.01-20.00, 20.01-24.00.

6. W zakresie średnich czasów podróży:

- średnie czasy podróży wg. motywacji,
- średnie czasy podróży wg środka transportu,
- średnie czasy podróży wg pory dnia,
- średnie czasy dojazdu do stacji i przystanków.

W zestawieniach tabelarycznych przedstawiających wyniki badania czasów podróży należy uwzględnić:

- motywacji podróży: do domu, do pracy, do szkoły, na wyższą uczelnię, zakupy/usługi/rozrywka poza WOH, zakupy/usługi/rozrywka w WOH, sprawy służbowe/interesy, wypoczynek, podwożenie, inne,
- co najmniej 8 sposobów dokonania podróży: pieszo, rowerem, motocyklem/skuterem/motorowerem, samochodem osobowym, komunikacją zbiorową, samochodem osobowym + komunikacją zbiorową, rowerem + komunikacją zbiorową, inne.
- 12 pór doby: 0.01-6.00, 6.01-7.00, 7.01-8.00, 8.01-9.00, 9.01-11.00, 11.01-12.00, 12.01-15.00, 15.01-16.00, 16.01-17.00, 17.01-18.00, 18.01-20.00, 20.01-24.00.
- co najmniej 5 przedziałów czasu podróży: do 15 min, 16-30 min, 31-45 min, 46-60 min, powyżej 60 min.

Zamawiający wymaga, aby struktura i forma przekazywania powyższych danych została z nim uzgodniona.

Dane w zestawieniach tabelarycznych, o których mowa powyżej należy podawać w liczbach bezwzględnych oraz w procentach.

Zamawiający wymaga wykonania geokodowania źródeł i celów podróży, zebranych w czasie badania ankietowego z przypisaniem im rejonów komunikacyjnych oraz przekazania komputerowej bazy danych o podróżach w sposób z nim uzgodniony.”

7. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 5.4 otrzymuje brzmienie:

„5.4 Archiwizacja danych

Zamawiający wymaga, aby:

- wszystkie raporty przekazane zostały w formie drukowanej oraz w formie elektronicznej, nagranej na CD-ROM lub DVD, w formie plików w standardzie programu:
 - Microsoft Office Word dla wersji Word 2003 lub nowszej;
 - Microsoft Office Excel dla wersji Excel 2003 lub nowszej;
 - Portable Document Format (typ MIME: application/pdf);
 - Microsoft Office PowerPoint dla wersji Powerpoint 2003 lub nowszej;
 - Rich Text Format (typ MIME: application/rtf);
 - Tekst;

- wszystkie wyniki badań ruchu przekazane zostały w formie elektronicznej nagranej na CD-ROM lub DVD, w formie plików bazy danych w formacie:
 - Microsoft Office Access w wersji 9.0 (Access 2000 lub nowszej);
 - SQLite w wersji 1.x lub 3.x;
 - Microsoft Office Excel dla wersji Excel 2003 lub nowszej;
 - Baza danych Interbase (wersja 6.0)/Firebird (wersja 1.x, 2.x),

lub innym po wcześniejszym uzgodnieniu z Zamawiającym.

Wykonawca prześle wytworzone na potrzeby niniejszego zamówienia bazy danych.

Zamawiający wymaga, aby wszystkie dane dotyczące badań ruchu, w tym badania ankietowego podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Szczecina i badań ruchu drogowego przekazane zostały w postaci zestawu danych, którego struktura zostanie zaakceptowana przez Zamawiającego.

Zamawiający wymaga, aby zestawowi danych towarzyszyła dokumentacja opisująca poszczególne pola danych i dopuszczalne wartości wraz z wyjaśnieniami.

Wykonawca ma obowiązek przekazać skatalogowane:

- „nieprzetworzone” wyniki badań i pomiarów w postaci oryginalnych formularzy papierowych,
- zapisy z pomiarów automatycznych w zdekodowanych plikach w przypadku gdy będą wykonywane.”

8. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. POŻĄDANE TERMINY I HARMONOGRAM BADAŃ RUCHU KBR 2016 W SZCZECINIE

W zaproponowanym harmonogramie badań ruchu uwzględniono:

- ankietowe badanie gospodarstw domowych,
- badanie natężeń ruchu drogowego na kordonach, ekranach i punktach uzupełniających,
- badanie liczby pasażerów w środkach komunikacji zbiorowej na kordonach, ekranach i punktach uzupełniających oraz na stacjach kolejowych i dworcach autobusowych,
- badania generacji i absorpcji centrów handlowych,
- ankietowe badanie pasażerów komunikacji zbiorowej,
- ankietowe badania ruchu ciężarowego.

Okresy czasowe przewidziane na wykonanie poszczególnych rodzajów badań wyznaczają pożądany czas rozpoczęcia i czas zakończenia określonego rodzaju badania. Wykonawca badań w zależności od możliwości zespołów pomiarowych oraz przy zachowaniu wymogów jakości badania może:

- rozpocząć dany rodzaj badania później w stosunku do zaproponowanego harmonogramu, ale powinien się zobowiązać zakończyć badanie w wyznaczonym dla tego badania terminie,
- zakończyć badanie przed okresem wyznaczonym w harmonogramie.

W zaproponowanym harmonogramie przyjęto następujące założenia:

- ankietowe badanie gospodarstw domowych będą przeprowadzone w dni powszednie (środa, czwartek, piątek) oraz w dni weekendowe (sobota),
- pomiary natężenia na kordonach, ekranach, punktach uzupełniających oraz w centrach handlowych będą wykonywane w dni powszednie (wtorek – czwartek) oraz w miarę możliwości w okresie, kiedy są wykonywane ankiety i pomiary na kordonie miasta,

- badanie napełnień środków komunikacji zbiorowej na kordonach, ekranach, punktach uzupełniających prowadzone będą przez cały okres badania w dni powszednie (wtorek – czwartek), aby wykorzystać jak najwięcej te same ekipy pomiarowe,
- ankietowe badania pasażerów komunikacji zbiorowej wykonywane będzie w tym samych dniach co pomiar liczby pasażerów oraz w miarę możliwości przy wykorzystaniu tej samej ekipy.

Termin i harmonogram badań ruchu

W odniesieniu do badania ruchu przyjęto następujące założenia:

- koniec badania powinien nastąpić najpóźniej do dnia 31 października 2016 roku,
- w okresie pomiędzy 25 czerwca 2016 a 4 września – nie dopuszcza się prowadzenia badań ze względu na spodziewane znaczne zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, obciążenie układu drogowego i komunikacji zbiorowej;
- badanie nie powinno być prowadzone w okresach dni świątecznych, długich weekendów, itp.;
- w miarę możliwości badania napełnień komunikacji zbiorowej na poszczególnych ekranach i kordonach nie powinny się pokrywać – aby umożliwić wykonawcy wykorzystanie tych samych zespołów pomiarowych.

Uproszczony harmonogram badań ruchu w miesiącach wrzesień i październik przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabl. 2. Uproszczony harmonogram badań ruchu we wrześniu (zielone pola oznaczają możliwość prowadzenia badań).

Rodzaj badania	WRZESIEŃ																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.
Ankieta gosp. domowych	X	X	X	X																										
Pomiar natężenia ruchu drogowego	X	X	X	X																										
Pomiar liczby pas. w KZ	X	X	X	X																										
Ankieta pas. w KZ	X	X	X	X																										

Tabl. 3. Uproszczony harmonogram badań ruchu w październiku (zielone pola oznaczają możliwość prowadzenia badań).

Rodzaj badania	PAŹDZIERNIK																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sob.	N.	Pon.
Ankieta gosp. domowych	X	X																													
Pomiar natężenia ruchu drogowego	X	X																													
Pomiar liczby pas. w KZ	X	X																													
Ankieta pas. w KZ	X	X																													

9. W załączniku nr 8a do siwz, punkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8. ETAP V – WYKONANIE PROGNOZ RUCHU

Zamawiający wymaga zastosowania zaktualizowanego modelu ruchu do opracowania prognoz ruchu dla dwóch następujących projektów:

- 1) Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
- 2) Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II

Prognozy ruchu należy opracować dla wymienionych projektów zgodnie z wymogami Niebieskich Ksiąg dla projektów infrastruktury drogowej i transportu publicznego realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020.

Do wykonania prognoz ruchu Wykonawca wykorzysta zaktualizowany model ruchu (dla miasta i obszaru SOM) i na jego bazie opracuje prognostyczne modele ruchu dla dwóch okresów: szczytu porannego i popołudniowego oraz dla następujących horyzontów czasowych 5, 10, 15, 20, 25, 30 i 35 lat od oddania inwestycji do użytku, dla analizowanych wariantów. Do opracowania prognozowanych macierzy podróży Wykonawca opracuje prognozy wskaźników, które będą stosowane w klasycznym 4-stopniowym modelu ruchu dla okresów prognostycznych. Do wykonania prognoz powyższych wskaźników Wykonawca wykorzysta między innymi wyniki badań gospodarstw domowych z 2010 r. Prognozowane wskaźniki zostaną przedstawione Zamawiającemu do akceptacji.

Wyniki prognoz ruchu zostaną przekazane w formie mapek i zestawień tabelarycznych. Zestawienia tabelaryczne powinny zostać opracowane i przekazane w formie umożliwiającej wykorzystanie ich do opracowania analiz ekonomiczno-finansowych zgodnie z wymogami Niebieskich Ksiąg dla projektów infrastruktury drogowej i transportu publicznego realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. Ponadto Wykonawca prześle Zamawiającemu pliki z wszystkimi wykonanymi kompletnymi prognostycznymi modelami ruchu w plikach programu VISUM w wersji nie niższej niż 15.

Zamawiający prześle Wykonawcy dane i założenia konieczne do wykonania prognoz ruchu, w tym:

- dane dotyczące projektów,
- kompleksowym harmonogram rozwoju systemu transportowego w obszarze SOM dla horyzontów czasowych, dla których zostaną wykonane prognozy ruchu,
- dane dotyczące prognozy liczby zatrudnionych i pracujących w rejonach komunikacyjnych.

w terminie co najmniej 30 dni kalendarzowych przed terminem realizacji Etapu V.”

10. W załączniku nr 8b do siwz, punkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Forma opracowania:

Wykonawca jest zobowiązany do opracowania Studium wykonalności wraz z Analizą Kosztów i Korzyści i arkuszem kalkulacyjnym zawierającym model finansowo-ekonomiczny w zakresie, formie, standardzie oraz z należytą starannością, zgodnie z obowiązującymi przepisami, regulacjami, dokumentami i wytycznymi normującymi zasady aplikowania o środki w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 uwzględniając ich wszystkie aktualizacje.

Obecnie informacje na temat dobrej praktyki dotyczącej zakresu Studium Wykonalności zawarte są w załączniku nr 4 Studia wykonalności i analiza kosztów i korzyści (zgodnie z wymogiem określonym w pkt D i E) wraz z arkuszem kalkulacyjnym zawierającym model

finansowo-ekonomiczny do wzoru wniosku o dofinansowanie wraz z instrukcją wypełniania poszczególnych pól dla sektora transportu dla POIiŚ 2014-2020 zamieszczonego na stronie www.cupt.gov.pl zakładka Infrastruktura i Środowisko 2014-2020/Pobierz wzory dokumentów.

Wykonawca prześle Zamawiającemu elektroniczną roboczą wersję sporządzonych Studiów Wykonalności wraz z Analizą Kosztów i Korzyści i arkuszem kalkulacyjnym zawierającym model finansowo-ekonomiczny dla projektu **Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie** oraz dla projektu **Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II** maksymalnie do 16.11.2016 roku w celu wstępnej weryfikacji.

Po zapoznaniu się z przesłanymi opracowaniami Zamawiający prześle Wykonawcy drogą elektroniczną ewentualne uwagi i wnioski w terminie umożliwiającym wprowadzenie przez Wykonawcę koniecznych poprawek. Poza tym Wykonawca jest zobowiązany do przesyłania opracowanych materiałów i dokumentów na każdorazowe wezwanie Zamawiającego, Instytucji Pośredniczącej lub Instytucji Zarządzającej.

Wykonawca zgodnie z zasadami promocji i informacji projektów współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 jest zobowiązany do odpowiedniego oznakowywania:

- przygotowywanych dokumentów w ramach przedmiotowego zamówienia,
- korespondencji prowadzonej przez Wykonawcę w trakcie realizacji zamówienia,
- innych dokumentów dotyczących zamówienia.

Wykonawca jest zobowiązany przygotować przedmiot zamówienia w formie papierowej oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję oraz wprowadzanie zmian w dokumencie. Przedmiot zamówienia w wersji elektronicznej Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć w programach Microsoft Word, Excel umożliwiających edycje i wprowadzanie zmian w dokumencie oraz w formacie PDF. Wszelkie obliczenia w Microsoft Excel muszą być zaprezentowane przy pomocy aktywnych formuł, w celu umożliwienia ich analizy i ewentualnej weryfikacji.

Wykonawca jest zobowiązany do opracowania kompletu danych koniecznych do wypełnienia następujących części wniosku o dofinansowanie: C. Koszt całkowity i koszt kwalifikowany, D. Przeprowadzone studia wykonalności w tym analizy wariantów i ich wyniki, E. Analiza kosztów i korzyści, w tym analiza ekonomiczna i finansowa, oraz ocena ryzyka, F Analiza oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem potrzeb dotyczących przystosowania się do zmian klimatu i łagodzenia zmiany klimatu, a także odporności na klęski żywiołowe w formie papierowej oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję oraz wprowadzanie zmian w dokumencie. Przedmiot zamówienia w wersji elektronicznej Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć w programie Microsoft Word.”

11. W załączniku nr 8b do siwz, punkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Termin wykonania zamówienia:

Wykonawca zobowiązuje się wykonać zamówienie do dnia 30.11.2016 roku, przez co rozumie się przekazanie ostatecznej wersji opracowania będącego przedmiotem zamówienia, tzn. sporządzonego Studium Wykonalności wraz z Analizą Kosztów i Korzyści i arkuszem kalkulacyjnym zawierającym model finansowo-ekonomiczny dla projektu **Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie** oraz dla projektu **Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II**, spełniającego wszystkie warunki określone w SIWZ, oraz sporządzonego opracowania kompletu danych koniecznych do wypełnienia następujących części wniosku o dofinansowanie: C. Koszt całkowity i koszt kwalifikowany, D. Przeprowadzone studia wykonalności w tym analizy wariantów i ich wyniki, E. Analiza kosztów i korzyści, w tym analiza ekonomiczna i finansowa, oraz ocena ryzyka, F Analiza oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem potrzeb dotyczących przystosowania się do zmian klimatu i łagodzenia zmiany klimatu, a także odporności na klęski żywiołowe,

spełniającego wszystkie warunki określone w SIWZ do siedziby Zamawiającego – Urząd Miasta Szczecin, Plac Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin, pokój 319.

W przypadku przedłużenia terminu złożenia wniosków o dofinansowanie dla wyżej wymienionych projektów, Zamawiający dopuszcza przedłużenie terminu realizacji przedmiotu zamówienia.”

12. W załączniku nr 9 do siwz – wzór umowy, § 5 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wykonawca prześle Zamawiającemu elektroniczną roboczą wersję sporządzonego:

- 1) Studium Wykonalności wraz z Analizą Kosztów i Korzyści i arkuszem kalkulacyjnym zawierającym model finansowo-ekonomiczny dla projektu **Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie**
- 2) Studium Wykonalności wraz z Analizą Kosztów i Korzyści i arkuszem kalkulacyjnym zawierającym model finansowo-ekonomiczny dla projektu **Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II**

maksymalnie do 16.11.2016 roku w celu wstępnej weryfikacji.”

13. W załączniku nr 9 do siwz – wzór umowy, § 7 otrzymuje brzmienie:

„Termin realizacji zamówienia od dnia podpisania umowy do dnia 30 listopada 2016 roku, w tym:

- 1) określony § 1 ust. 1 pkt 1:
 1. Etap I w terminie nie później niż do dnia 28 sierpnia 2016 r.
 2. Etap II, III, IV w terminie nie później niż do dnia 31.10.2016 r.
 3. Etap V w terminie nie później niż do dnia 30.11.2016 r.
- 2) określony § 1 ust. 1 pkt 2 i pkt 3 – do 30 listopada 2016 r.”

14. W załączniku nr 9 do siwz – wzór umowy, § 13 pkt 1 otrzymuje nowe brzmienie:

„1) przedmiot umowy, określony w § 1 ust. 1 pkt 1 - po przedstawieniu ostatecznej wersji raportu z badań – 100 % wynagrodzenia ryczałtowego, o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 1”

15. W siwz, rozdział VII otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonawca zobowiązany jest zrealizować całość przedmiotu umowy w terminie do 30 listopada 2016 r., w tym:

- 1) MODUŁ I – Kompleksowe badanie ruchu w Szczecinie wraz z opracowaniem modelu ruchu KBR 2016 i prognoz ruchu:
 - a) Etap I w terminie nie później niż do dnia 28 sierpnia 2016 r.
 - b) Etap II, III, IV w terminie nie później niż do dnia 31 października 2016 r.
 - c) Etap V w terminie nie później niż do dnia 30 listopada 2016 r.
- 2) MODUŁ II – wykonanie Studium Wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści dla projektu Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie oraz dla projektu Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – etap II – w terminie do 30 listopada 2016 r.”

16. Zamawiający modyfikuje termin składania i otwarcia ofert oraz wniesienia wadium na dzień 06.06.2016 r. Ilekroć w siwz występuje data 27.05.2016 r. zastępuje się ją datą: 06.06.2016 r.

Niniejsza modyfikacja stanowi integralną część siwz. Pozostałe zapisy siwz pozostają niezmienione.