Załącznik nr 7 do SWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ)

1. **Informacje ogólne:**
   1) Celem zamówienia jest przeprowadzenie działań prototypowych polegających na czasowym, pilotażowym wdrożeniu wybranych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu drogowego w warunkach rzeczywistych. Prototypowanie ma umożliwić Zamawiającemu praktyczne przetestowanie proponowanych rozwiązań przed podjęciem decyzji o ich docelowym wdrożeniu.
   2) Realizacja prototypowania pozwoli na weryfikację funkcjonalności, skuteczności oraz akceptowalności społecznej projektowanych rozwiązań w rzeczywistym środowisku użytkowania, w szczególności w otoczeniu istotnych generatorów ruchu, takich jak placówki edukacyjne. Dzięki zastosowaniu tymczasowej organizacji ruchu możliwe będzie zebranie doświadczeń oraz danych dotyczących wpływu proponowanych rozwiązań na bezpieczeństwo, płynność ruchu oraz sposób korzystania z przestrzeni drogowej przez różnych użytkowników.
   3) Przeprowadzenie prototypowania ma na celu ograniczenie ryzyka związanego z wdrażaniem rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych poprzez wcześniejsze sprawdzenie ich działania w skali lokalnej. Wyniki przeprowadzonych działań prototypowych będą stanowiły podstawę do oceny zasadności dalszego rozwijania i wdrażania testowanych rozwiązań, a także do ewentualnej modyfikacji przyjętych koncepcji.
   4) Realizacja zamówienia pozwoli na zgromadzenie kompleksowej wiedzy, doświadczeń oraz danych niezbędnych do rzetelnej oceny skuteczności testowanych rozwiązań. Wyniki przeprowadzonego prototypowania umożliwią sformułowanie precyzyjnych rekomendacji dotyczących dalszego rozwoju, modyfikacji lub skalowania projektowanych zmian. W efekcie wypracowane wnioski staną się fundamentem do podejmowania świadomych decyzji o docelowym kształcie organizacji ruchu oraz wdrażaniu systemowych działań na rzecz poprawy mobilności i bezpieczeństwa w całym obszarze metropolitalnym.

2. **Cel i zakres prototypowania**
    1) Celem zamówienia jest przeprowadzenie prototypowania funkcjonalnego, polegającego na opracowaniu uproszczonego, tymczasowego modelu proponowanych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu drogowego.
    2) Działanie to ma umożliwić Zamawiającemu testowanie i lepsze zrozumienie funkcjonowania danej koncepcji przed jej pełnym wdrożeniem i realizacją.
    3) **Lokalizacja działań:** Prototypowanie odbędzie się na terenie trzech gmin należących do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM):
        a) gminy wiejskiej Kołbaskowo - Szkoła Podstawowa w Będargowie (Będargowo 1, 72-005 Będargowo);
        b) gminy miejsko-wiejskiej Goleniów – Szkoła Podstawowa w Kliniskach Wielkich (ul Piastowska 11, 72-123 Kliniska Wielkie)
        c) Gminy Miasto Szczecin – Szkoła Podstawowa nr 59 w Szczecinie (ul. Dąbska 105, 70-789 Szczecin),

        zwane również „generatorami ruchu”.
    4) **Obszar badawczy (strefa):** Działania w każdej z wyznaczonych gmin będą realizowane w strefie obejmującej promień do 500 metrów od wskazanych w pkt 2.3) generatorów ruchu, którymi są szkoły podstawowe w Będargowie, Kliniskach Wielkich oraz Szczecinie.
    5) Wykonawca będzie zobowiązany do opracowania oraz fizycznego wdrożenia tymczasowej organizacji ruchu u zarządcy drogi i Policji. Wykonawca w tym temacie działa samodzielnie. Zamawiający będzie w kontakcie z JST, na terenie której będzie wdrażany prototyp, tak by cały proces przebiegał bez zakłóceń. Zamawiający zapewni pełnomocnictwa oraz wsparcie administracyjne w kontaktach z JST.
    6) W ramach prac Wykonawca zapewni wynajem odpowiedniego oznakowania drogowego oraz niezbędnych elementów małej architektury.
    7) Zakres obowiązków obejmuje przeprowadzenie wszelkich wymaganych uzgodnień projektowych.
    8) Wykonawca dokona szczegółowej analizy stanu istniejącego wskazanych przez Zamawiającego miejsc, w których będzie realizowany proces.
    9) Zadaniem Wykonawcy będzie zaprojektowanie nowych rozwiązań oraz skonsultowanie ich założeń z interesariuszami. Zamawiający pod tym pojęciem rozumie wszystkie osoby, grupy i instytucje, na które wpływają działania związane z prototypowaniem. Do interesariuszy wewnętrznych, będących bezpośrednimi użytkownikami i współtwórcami rozwiązań, należą grupy

szczególnie zaangażowane w procesy partycypacji społecznej: uczniowie dojeżdżający do szkół, ich rodzice oraz nauczyciele. Ich codzienne doświadczenia na trasach dom–szkoła–dom są kluczowe przy dopasowywaniu infrastruktury pieszo-rowerowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Ważną grupą wewnętrzną są także przedstawiciele gmin członkowskich Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) oraz eksperci uczestniczący w warsztatach. Jako zarządcy infrastruktury i organizatorzy transportu, współpracują oni przy prototypowaniu nowych rozwiązań (np. wprowadzaniu donic spowalniających ruch czy zmianie pierwszeństwa pieszych) oraz wdrażaniu wspólnych standardów, które mają usunąć bariery utrudniające budowę nowoczesnej spójnej infrastruktury.. Interesariusze zewnętrzni to pozostali uczestnicy ruchu drogowego, w tym kierowcy samochodów prywatnych, dostawcy oraz rowerzyści, którzy odczuwają skutki zmian w organizacji przestrzeni publicznej. Grupę tę uzupełniają lokalni przedsiębiorcy i firmy, a także instytucje publiczne oraz organizacje pozarządowe (np. stowarzyszenia rowerowe), dla których działalności sukces, lub porażka projektu prototypowania będą miały znaczenie.

10) Wykonawca przeprowadzi pomiary ruchu i badania opinii przed wdrożeniem prototypu oraz w trakcie jego funkcjonowania (minimum 14 dni po wdrożeniu w ramach pierwszej tury badań oraz po minimum 30 dniach w ramach drugiej tury badań).

11) Wykonawca w trakcie prac będzie wykorzystywał dorobek Zamawiającego w postaci „Przewodnika projektowania infrastruktury pieszo – rowerowej”, który dostępny jest na stronie internetowej Zamawiającego pod adresem https://som.szczecin.pl/2022/06/17/bezpieczna-droga-do-szkoly-standardy-projektowania-infrastruktury-pieszo-rowerowej/

3. **Skład zespołu realizującego**

1) Wykonawca zobowiązany jest zapewnić zespół ekspertów posiadających odpowiednie kwalifikacje. W skład zespołu po stronie Wykonawcy wejdą co najmniej:

a) Kierownik projektu - ogólne zarządzanie, koordynacja harmonogramu, kontrola jakości i relacje z Zamawiającym, którego zakres zadań obejmuje co najmniej:

- operacyjne kierowanie całokształtem prac badawczych, projektowych i wdrożeniowych w 3 gminach (Będargowo, Kliniska Wielkie, Szczecin).

- zarządzanie harmonogramem oraz terminowością dostarczania produktów (dokumentacji analizy stanu istniejącego, projektów organizacji ruchu, raportu końcowego oraz banku wzorcowej dokumentacji).
- utrzymywanie bieżącego kontaktu z Zamawiającym (SSOM), przedstawicielami Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST) oraz służbami.
- nadzór nad realizacją strategii zarządzania ryzykiem, procedur mitygujących i scenariuszy alternatywnych.
- dopełnienie i udokumentowanie procedury weryfikacji całego personelu w Rejestrze Sprawców Przestępstw na Tle Seksualnym (zgodnie z przepisami o ochronie małoletnich).

b) Projektant drogowy - kwestie inżynieryjne, opracowanie i uzgodnienie projektów organizacji ruchu, kwestie logistyczno-techniczne prototypu, którego zakres zadań obejmuje co najmniej:
   - przeprowadzenie analizy stanu istniejącego w strefie do 500 metrów od badanych szkół pod kątem geometrii drogi, oznakowania i bezpieczeństwa.
   - opracowanie Czasowych Projektów Organizacji Ruchu (TOR) dla rozwiązań prototypowych.
   - uzyskanie pisemnych zatwierdzeń projektów TOR u właściwych Zarządców Dróg oraz opinii Komendy Wojewódzkiej/Miejskiej Policji (wraz z wprowadzaniem ewentualnych poprawek w trybie iteracyjnym).
   - dobór odpowiednich, bezinwazyjnych i mobilnych elementów małej architektury (donice, ławki, separatory) oraz urządzeń BRD i oznakowania poziomego/pionowego.
   - nadzór nad montażem, właściwym oznakowaniem (w tym widocznością po zmroku), ewentualnymi korektami położenia (w czasie do 72h) oraz końcowym demontażem prototypu.

c) Specjalista ds. badań ilościowych i jakościowych - pomiary ruchu, badania ankietowe, analiza statystyczna i ewaluacja wyników, którego zakres zadań obejmuje co najmniej:
   - przygotowanie metodyki oraz kwestionariuszy ankiet skierowanych do użytkowników strefy (rodziców, uczniów, nauczycieli, mieszkańców).

- zaplanowanie i przeprowadzenie pomiarów natężenia ruchu (pojazdów, pieszych, rowerzystów) przed wdrożeniem (ex-ante) oraz w dwóch turach po wdrożeniu prototypu (po min. 14 i min. 30 dniach).
- prowadzenie obserwacji i analizy niebezpiecznych zachowań oraz zagrożeń w ruchu drogowym w promieniu 500 metrów od szkół.
- statystyczne opracowanie wyników pomiarów i ankiet oraz wykonanie analizy porównawczej zmian w zachowaniach transportowych.
- opracowanie analitycznej części Raportu Końcowego oraz przygotowanie zbioru danych w formatach edytowalnych.

d) Moderator procesów badawczych - partycypacja społeczna, warsztaty konsultacyjne, komunikacja z mieszkańcami i łagodzenie konfliktów, którego zakres zadań obejmuje co najmniej:
   - opracowanie scenariuszy i programów warsztatów konsultacyjno-projektowych we wszystkich 3 lokalizacjach.
   - przeprowadzenie warsztatów z udziałem kluczowych interesariuszy (uczniów, rodziców, nauczycieli, przedstawicieli JST, Policji).
   - sporządzenie dokumentacji z warsztatów (notatek, zestawień uwag i opinii wraz z rekomendacjami wdrożeniowymi).
   - współudział w opracowaniu materiałów informacyjnych, sekcji najczęściej zadawanych pytań (FAQ) oraz obsługa kanałów komunikacji z mieszkańcami w celu zapobiegania dezinformacji i ograniczenia oporu społecznego.
   - opracowanie materiałów i wzorców dotyczących prowadzenia konsultacji społecznych do Banku Wzorcowej Dokumentacji dla członków SSOM.

4. **Harmonogram i etapy**
   1) Szacowany czas realizacji całości działań objętych prototypowaniem wynosi od 3 do 6 miesięcy.
   2) Ostateczny harmonogram zostanie dostosowany do zatwierdzonego zakresu prac oraz uwarunkowań i warunków lokalnych.

5. **Produkty i rezultaty**

   W ramach realizacji przedmiotu zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do opracowania i przekazania Zamawiającemu następujących produktów, stanowiących podstawę odbioru poszczególnych etapów realizacji zamówienia:

1) **Warsztaty z udziałem interesariuszy**
   a) Wykonawca zorganizuje i przeprowadzi warsztaty konsultacyjne dla każdej lokalizacji objętej prototypowaniem. Warsztaty powinny służyć przedstawieniu założeń projektowanych rozwiązań, identyfikacji potrzeb użytkowników oraz zebraniu opinii i uwag interesariuszy.
   b) Rezultatem realizacji tego zadania będzie dokumentacja obejmująca co najmniej:
      - scenariusz lub program warsztatów,
      - listę uczestników lub informację o grupach uczestników,
      - materiały prezentowane podczas spotkań,
      - protokół lub notatkę z przebiegu warsztatów,
      - zestawienie zgłoszonych uwag, opinii i rekomendacji wraz ze wskazaniem sposobu ich uwzględnienia lub uzasadnieniem ich nieuwzględnienia.

2) **Badania ankietowe**
   a) Wykonawca przeprowadzi badania opinii użytkowników obszaru objętego prototypowaniem przed wdrożeniem rozwiązań oraz po zakończeniu każdego etapu testów, zgodnie z wymaganiami określonymi w OPZ.
   b) Rezultatem będą:
      - opracowane narzędzia badawcze (kwestionariusze ankiet),
      - zbiór anonimowych wyników badań,
      - zestawienia statystyczne,
      - analiza porównawcza wyników badań wykonanych przed wdrożeniem oraz po jego realizacji,
      - wnioski dotyczące poziomu akceptacji społecznej i odbioru testowanych rozwiązań.

3) **Dokumentacja analizy stanu istniejącego**
   a) Wykonawca opracuje analizę stanu istniejącego dla wszystkich lokalizacji objętych zamówieniem.
   b) Dokumentacja powinna obejmować w szczególności:
      - opis istniejącej organizacji ruchu,

- identyfikację problemów komunikacyjnych i zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu,
- analizę uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych,
- wyniki pomiarów ruchu wykonanych przed wdrożeniem prototypu,
- dokumentację fotograficzną,
- wnioski stanowiące podstawę do opracowania rozwiązań projektowych.

4) **Projekty nowych rozwiązań wraz z dokumentacją konsultacji**
   a) Wykonawca opracuje projekty rozwiązań przewidzianych do prototypowego wdrożenia wraz z dokumentacją potwierdzającą przeprowadzenie konsultacji ich założeń z interesariuszami.
   b) Dokumentacja powinna zawierać co najmniej:
      - opis proponowanych rozwiązań,
      - rysunki, szkice lub plany sytuacyjne,
      - uzasadnienie przyjętych rozwiązań,
      - opis wpływu rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu oraz funkcjonowanie przestrzeni,
      - dokumentację z konsultacji wraz z zestawieniem zgłoszonych uwag oraz sposobem ich uwzględnienia.

5) **Raport końcowy z realizacji prototypowania**
   a) Po zakończeniu wszystkich działań Wykonawca opracuje raport końcowy obejmujący całość przeprowadzonych prac.
   b) Raport powinien zawierać co najmniej:
      - opis przebiegu realizacji projektu,
      - charakterystykę wdrożonych prototypów,
      - wyniki pomiarów ruchu oraz badań ankietowych wykonanych przed i po wdrożeniu,
      - analizę funkcjonalności i skuteczności zastosowanych rozwiązań,
      - ocenę wpływu rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu oraz zachowania użytkowników,
      - ocenę poziomu akceptacji społecznej,
      - dokumentację fotograficzną z realizacji,
      - zestawienie wszystkich danych pozyskanych podczas realizacji projektu w postaci edytowalnej oraz w formatach umożliwiających ich dalszą analizę,

- rekomendacje dotyczące utrzymania, modyfikacji lub rezygnacji z testowanych rozwiązań oraz możliwości ich wdrażania w innych lokalizacjach.

6) **Bank wzorcowej dokumentacji dla członków SSOM**
   a) W wyniku realizacji zamówienia Wykonawca opracuje zestaw materiałów stanowiących bank wzorcowej dokumentacji przeznaczonej do wykorzystania przez członków Szczecińskiego Stowarzyszenia Obszaru Metropolitalnego (SSOM) przy przygotowywaniu i realizacji podobnych przedsięwzięć.
   b) Bank dokumentacji powinien obejmować co najmniej:
      - wzorcowy opis procesu przygotowania i realizacji prototypowania,
      - przykładowe materiały konsultacyjne,
      - wzory formularzy, ankiet, protokołów i raportów,
      - przykładową dokumentację projektową,
      - rekomendacje dotyczące prowadzenia konsultacji społecznych,
      - dobre praktyki wynikające z realizacji projektu,
      - katalog najczęściej występujących problemów oraz rekomendowane sposoby ich rozwiązania.

Całość dokumentacji zostanie przekazana Zamawiającemu w wersji elektronicznej w formatach edytowalnych oraz w formacie PDF.

6. **Wymagania funkcjonalne i techniczne**
   1) Wdrożony model tymczasowy musi podlegać ewaluacji pod kątem następujących wymagań:
      a) **Weryfikacja funkcjonalności:** Należy sprawdzić, czy proponowane rozwiązanie spełnia założenia użytkowe w konkretnych warunkach lokalnych.
      b) **Ocena zasadności założeń projektowych:** Wdrożenie zmian odbywać się będzie w modelu iteracyjnym, opartym na weryfikacji postawionych hipotez badawczych. Wykonawca, na podstawie analizy przedwdrożeniowej, sformułuje założenia techniczne i organizacyjne, które zostaną poddane testom w formie prototypu. Wynik testów (pozytywny lub negatywny) będzie stanowił podstawę do oceny zasadności rozwiązania. Ostateczna akceptacja zależy od potwierdzenia założonych parametrów funkcjonalnych w środowisku testowym.

c) **Weryfikacja społeczna:** Wymagane jest pozyskanie opinii użytkowników oraz ocena zgodności testowanego rozwiązania z potrzebami użytkowników końcowych.

d) **Zarządzanie ryzykiem:** Działania muszą ukierunkować się na wczesne wykrycie potencjalnych błędów, w tym identyfikację i korektę niedoskonałości przed wdrożeniem finalnych, kosztownych wersji projektu.

2) **Standardy techniczne i estetyczne elementów infrastruktury tymczasowej:**

Wykonawca, w ramach wynajmu oznakowania oraz małej architektury, zobowiązany jest do zapewnienia rozwiązań spełniających poniższe kryteria:

a) **Bezinwazyjność i mobilność:** Wszystkie elementy (donice, separatory, wygrodzenia) muszą być montowane w sposób niepowodujący trwałych uszkodzeń nawierzchni”

- Konstrukcja elementów musi umożliwiać ich relokację lub korektę ustawienia w czasie do 72 godzin, jeśli wyniki bieżącej ewaluacji wykażą taką konieczność.

b) **Bezpieczeństwo i widoczność:**

- Zastosowane oznakowanie pionowe i poziome (np. taśmy, farby usuwalne, piktogramy) musi zachować parametry odblaskowości przez cały okres trwania prototypowania (3–6 miesięcy).
- Elementy fizyczne blokujące przejazd lub zawężające pasy ruchu muszą posiadać skrajnię ostrzegawczą i być widoczne dla kierowców po zmroku.

c) **Estetyka i identyfikacja wizualna:**

- Elementy małej architektury (np. ławki, donice z roślinnością) muszą charakteryzować się spójną kolorystyką, nawiązującą do identyfikacji wizualnej projektu „Dane i mobilność” lub marki SSOM.
- Wykonawca zapewni min. 3 tablice informacyjne na lokalizację, wyjaśniające cel prototypowania oraz zawierające kod QR do ankiety online.

d) **Utrzymanie i serwis:**

- Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za stan techniczny elementów przez cały czas trwania testu.

- W przypadku uszkodzenia (np. kolizja, wandalizm), Wykonawca zobowiązany jest do naprawy lub wymiany elementu w terminie 3 dni roboczych od zgłoszenia.
- W przypadku zastosowania roślinności żywej, Wykonawca zapewnia jej pielęgnację (podlewanie, czyszczenie) w celu zachowania pozytywnego odbioru społecznego instalacji

3) **Zabezpieczenie elementów prototypowania**
   a) Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia wszelkich elementów niezbędnych do przeprowadzenia procesu prototypowania (m.in. małej architektury, donic, oznakowania pionowego i poziomego), a także dostosuje technologię oznakowania do panujących warunków atmosferycznych w danej porze roku.
   b) Wykorzystanie zasobów JST (Opcjonalnie): Dopuszcza się możliwość wykorzystania przez Wykonawcę zasobów będących w posiadaniu właściwej Jednostki Samorządu Terytorialnego (JST), na której terenie realizowany jest proces, o ile dana jednostka takimi zasobami dysponuje (np. magazyny tymczasowego oznakowania, elementy małej architektury z odzysku).
   c) Procedura i zgoda Zamawiającego:
      - W przypadku zidentyfikowania dostępnych zasobów w jednostkach gminnych/miejskich, Wykonawca może wystąpić do Zamawiającego z wnioskiem o ich użyczenie na potrzeby prototypu.
      - Zastosowanie elementów będących w posiadaniu JST wymaga każdorazowo uprzedniej, pisemnej zgody Zamawiającego.
      - Wykorzystanie zasobów JST uznaje się za działanie pożądane w kontekście zrównoważonego zarządzania zasobami oraz modelu cyrkularnego (reuse), pozwalające na efektywne zagospodarowanie istniejącego mienia komunalnego.
   d) Optymalizacja kosztowa: W przypadku wyrażenia zgody na wykorzystanie zasobów JST, zmiana wysokości wynagrodzenia Wykonawcy może nastąpić wyłącznie na zasadach, w rodzaju i w zakresie określonych w § 14 projektowanych postanowień umowy (**załącznik nr 6** do SWZ), odpowiednio do zakresu kosztów logistycznych i materiałowych, których Wykonawca nie poniesie wskutek wykorzystania zasobów JST, z zachowaniem art. 454 i art. 455 ustawy.

e) Celowość rozwiązania: Powyższy mechanizm ma na celu umożliwienie Wykonawcy pełnej koncentracji na merytorycznym prowadzeniu procesu badawczo-projektowego, przy jednoczesnym wykorzystaniu lokalnego potencjału i doświadczenia jednostek komunalnych w zakresie utrzymania infrastruktury.

4) **Zarządzanie ryzykiem**

a) Wykonawca odpowiedzialny będzie za opracowanie i realizację strategii komunikacji prewencyjnej oraz reagowania kryzysowego. W ramach tego punktu Wykonawca będzie zobowiązany do:

- Przygotowania pakietu informacyjnego (FAQ): Stworzenie zestawu najczęściej zadawanych pytań i odpowiedzi, dedykowanego mieszkańcom, kierowcom oraz służbom miejskim. Dokument musi w sposób przystępny wyjaśniać cel wprowadzanych prototypów, przewidywane korzyści oraz tymczasowy charakter rozwiązań.
- Aktywnego przeciwdziałania dezinformacji: Monitorowanie nastrojów społecznych oraz niezwłoczne prostowanie nieścisłości pojawiających się w przestrzeni publicznej (media społecznościowe, lokalne portale).
- Kanałów komunikacji bezpośredniej: Wyznaczenie osoby do kontaktu lub stworzenie dedykowanego kanału (np. adres e-mail, infolinia), który pozwoli na szybkie udzielanie wyjaśnień służbom miejskim i mieszkańcom w sytuacjach spornych.
- Edukacji użytkowników: Podkreślenie w przekazie, że prototypowanie służy testowaniu rozwiązań "na żywo" przed wydaniem znacznych środków na stałą infrastrukturę, co pozwala na optymalizację kosztów i funkcjonalności.

b) Wykonawca będzie odpowiedzialny za:

- Warunkowość wdrożenia: Warunkiem koniecznym do fizycznego wdrożenia prototypu jest uzyskanie przez Wykonawcę pełnego, pisemnego zatwierdzenia Projektu Czasowej Organizacji Ruchu (przez właściwy organ zarządzający ruchem oraz pozytywnej opinii Komendy Wojewódzkiej/Miejskiej Policji.
- Iteracyjność projektu: W przypadku uzyskania zgody częściowej lub odmowy, Wykonawca jest zobowiązany do niezwłocznej modyfikacji projektu zgodnie z wytycznymi Policji lub Zarządcy Drogi, tak aby

uzyskać pełną akceptację. Modyfikacje te nie stanowią podstawy do dodatkowego wynagrodzenia, o ile wynikają z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

- Spójność i odpowiedzialność: Wszelkie ustalenia między Wykonawcą, Zamawiającym, Zarządcą Drogi a Policją muszą być udokumentowane w formie pisemnej (protokoły, notatki uzgodnieniowe) i w pełni spójne z wdrażanym rozwiązaniem terenowym.
- Wyłączenie roszczeń: Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za zgodność wdrożonego prototypu z zatwierdzonym projektem. Zamawiający nie ponosi odpowiedzialności odszkodowawczej za szkody powstałe w wyniku realizacji prototypu, jeśli Wykonawca odstąpił od zatwierdzonych rozwiązań lub wdrożył je bez wymaganych prawem zgód.
- Scenariusz alternatywny: W sytuacji obiektywnego braku możliwości uzyskania zgody na pierwotną lokalizację (np. ze względów bezpieczeństwa stwierdzonych przez Policję), strony dopuszczają zmianę lokalizacji prototypu w obrębie tej samej gminy lub modyfikację zakresu merytorycznego badania, po uprzednim aneksowaniu zlecenia.

7. **Kryteria odbioru**
   1) Warunkiem uznania poszczególnych etapów i całego zamówienia za zrealizowane jest dostarczenie i zatwierdzenie końcowego raportu z badania obszaru.
   2) Raport ten musi zawierać pełne dane zebrane w trakcie realizacji projektu prototypowego.
   3) Proces prototypowania będzie polegał m.in. na weryfikacji funkcjonalności, co pozwoli na ocenę, czy dane rozwiązanie spełnia założenia użytkowe

8. **Kontekst zamówienia**
   1) Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) realizuje projekt pn. „Dane i mobilność – inteligentna metropolia w działaniach”. Zadanie realizowane z programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027, Priorytet 3 Fundusze Europejskie na rzecz mobilnego Pomorza Zachodniego, Działanie 3.1 Czysty transport miejski (ZIT).
   2) Powyższy projekt został opisany na stronie internetowej SSOM pod adresem https://som.szczecin.pl/dim

3) Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) jest zawiązanym na czas nieograniczony dobrowolnym stowarzyszeniem jednostek samorządu terytorialnego, posiadającym osobowość prawną i prowadzącym swoją działalność na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.) oraz ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. (Dz.U. z 2001 r., Nr 79, poz. 855 ze zm.) prawo o stowarzyszeniach. Początkowo, Stowarzyszenie działało pod nazwą Samorządowego Stowarzyszenia Współpracy Regionalnej, powołanego w 2005 roku, a następnie w 2009 roku zmieniło nazwę na Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
4) Delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) została przyjęta zgodnie z aktualnym składem członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) , obejmującym: miasta na prawach powiatu: Szczecin i Świnoujście, gminę miejską Stargard; gminy miejsko-wiejskie: Goleniów, Gryfino, Police, Nowe Warpno, Stepnica; gminy wiejskie: Dobra, Kobylanka, Kołbaskowo, Stare Czarnowo, Stargard oraz Powiat Policki i Województwo Zachodniopomorskie.
5) Podstawowym celem działalności SSOM pozostaje dążenie do zapewnienia ciągłości stałego dynamizowania zachodzących na obszarze procesów rozwojowych, z jednej strony poprzez integrowanie struktur wewnętrznych obszaru dla stworzenia spójnej przestrzeni zapewniającej wszystkim mieszkańcom wysoką jakość życia, a z drugiej strony wzmacnianie powiązań SOM z otoczeniem i stałe zwiększanie poziomu i zasięgu oddziaływania na to otoczenie.
6) Jednym z głównych celów strategicznych rozwoju SOM jest integracja przestrzenno – funkcjonalna obszaru. Cel ten osiągany jest między innymi poprzez realizowane przez samorządy skupione w SSOM projektów z zakresu rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym inwestycje obejmujące optymalizację i integrację transportu publicznego; zwiększające dostępność drogową; rozwój infrastruktury transportowej z preferencją dla niskoemisyjnej komunikacji publicznej; ograniczające emisję zanieczyszczeń; i zwiększenia poziomu oszczędzania energii, rozwój szeroko pojętej zrównoważonej mobilności.