

Toruń, dnia 16.01.2017 r.

## INFORMACJA O PRZEDMIOCIE ZAMÓWIENIA

poprzedzającym wszczęcie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie:

Studium Lokalizacyjnego (zwanego dalej: „*Studium*”) dla Projektu pn.:

**PLATFORMA MULTIMODALNA OPARTA NA TRANSPORCIE WODNYM, KOLEJOWYM, DROGOWYMI I LOTNICZYM Z CENTRUM LOGISTYCZNO-MAGAZYNOWYM I PORTEM RZECZNYM ZLOKALIZOWANYM NA WSKAZANYM OBSZARZE<sup>1</sup> LEWEGO BRZEGU WISŁY (km 766-771)<sup>2</sup>, Z UWZGLĘDNIENIEM OBSZARU MIASTA BYDGOSZCZ I GMINY SOLEC KUJAWSKI.**

Definicje:

1. **Studium** – opracowanie będące przedmiotem zamówienia.
2. **Platforma** – terminal przeładunkowy wraz z centrum logistyczno-magazynowym, tj. budynki i budowle, wewnętrzna infrastruktura przeładunkowa i transportowa, które powstaną w wyniku realizacji Projektu.
3. **Projekt** – inwestycja rozumiana jako przedsięwzięcie budowlane oraz gospodarcze (tj. przedsięwzięcie generujące dochód).

### CELE SPORZĄDZENIA *Studium*:

Wyznaczenie optymalnej lokalizacji i koncepcji *Platformy* z uwzględnieniem m.in.: hydrologicznych, geologicznych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych, infrastrukturalnych, hydrotechnicznych, formalno-prawnych, finansowych, organizacyjnych, a także etapowania realizacji inwestycji.

### ETAPOWANIE REALIZACJI INWESTYCJI:

W ramach *Studium* powinna zostać wykonana **analiza wariantów lokalizacji Platformy** w zakresie docelowym z włączeniem do sieci transportowej (wodnej, kolejowej, drogowej i lotniczej), **z uwzględnieniem etapowania** dla wariantu rekomendowanego.

**ETAP I** – realizacja inwestycji, tj. budowa *Platformy*, przy założeniu obecnych warunków żeglugowych na dolnej Wiśle, na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk.

**ETAP II** – realizacja inwestycji, tj. budowa *Platformy*, przy założeniu warunków żeglugowych dolnej Wisły z uwzględnieniem robót modernizacyjnych i utrzymaniowych zaplanowanych w krajowych dokumentach strategicznych z zakresu gospodarki wodnej na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk.

**ETAP III** – realizacja inwestycji, tj. budowa *Platformy*, dla stanu docelowego na dolnej Wiśle tj. po spełnieniu wymagań dla planowanej międzynarodowej drogi wodnej E40, określonych w Konwencji AGN, na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk.

<sup>1</sup> Plan orientacyjny do Wytycznych – dialog techniczny dla projektu studium lokalizacyjnego platformy multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski.

<sup>2</sup> Zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski w skali 1:10000 podane kilometry Wisły odpowiadają kilometrażowi 171,5-176.

### ZADANIA *Studium*:

- W ramach *Studium* powinna zostać wykonana **analiza wariantów lokalizacji** (min. trzy) *Platformy*, z włączeniem jej do sieci transportowej (wodnej, kolejowej, drogowej i lotniczej) wraz ze wskazaniem wariantu **rekomendowanego** i jego etapowaniem.
- *Studium* obligatoryjnie powinno zawierać **koncepcję** funkcjonalno-przestrzenną rekomendowanej lokalizacji *Platformy* z lokalizacją portu rzeczno-kanalnym, kanałem wejściowym, schematem układu zewnętrznych i wewnętrznych dróg i torów kolejowych.
- *Studium* winno **dostarczyć rekomendacji** dotyczących kompleksowych działań, które miałyby być podjęte w celu budowy *Platformy*, w sposób zrównoważony pod względem: dostępu do rodzajów transportu, technicznym, środowiskowym, gospodarczym (ekonomicznym) i społecznym.
- *Studium* ma **ocenić zasadność** realizacji *Projektu* (wariantu rekomendowanego) w oparciu o przyjęte kryteria. Powinno wykazać wykonalność *Projektu* w zakresie: hydrologicznym, geologicznym, środowiskowym, infrastrukturalnym i hydrotechnicznym, finansowo-ekonomicznym, formalno-prawnym, organizacyjnym i oraz wskazać źródła finansowania inwestycji.
- *Studium* winno określić **strategię inwestycyjną** rozumianą w szczególności jako kolejność, wg której należy przygotowywać i realizować poszczególne zadania - określone przez wykonawcę w harmonogramie rzeczowo-finansowym realizacji inwestycji – pod kątem: dostępu do rodzajów transportu, spodziewanych korzyści gospodarczych, możliwości finansowania i uwarunkowań środowiskowych.

## Rozdział I

## Rozdział II – część diagnostyczna i koncepcyjna (charakterystyka zadania i logika interwencji)

### 2.1. Tytuł *Studium*.

**STUDIUM LOKALIZACYJNE PLATFORMY MULTIMODALNEJ BYDGOSZCZ – SOLEC KUJAWSKI**, opartej na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczno-kanalnym zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766 - 771), z uwzględnieniem obszaru miasta Bydgoszcz i gminy Solec Kujawski.

### 2.2. Geneza i istota *Projektu* (niezależnie od wariantu lokalizacji).

### 2.3. Informacje o istniejących w Europie platformach multimodalnych, z uwzględnieniem krajów zaangażowanych w realizację projektu EMMA (Interreg BSR) o specyfice (charakterze) zbliżonym do *Projektu* oraz rekomendacje „dobrych praktyk” dla jego realizacji.

Informacje o projekcie EMMA dostępne są na stronie: <http://www.project-emma.eu/>

### 2.4. Cele *Projektu*.

### 2.5. Spójność celów *Projektu* z celami dokumentów strategicznych.

W podrozdziale należy wyjaśnić logiczne związki pomiędzy *Projektem*, a odpowiednimi dokumentami strategicznymi unijnymi, krajowymi, regionalnymi i lokalnymi. W tym celu należy uwzględnić:

- a) cele i zasady polityki transportowej Unii Europejskiej,
- b) strategiczne wytyczne wspólnoty,
- c) Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu,
- d) Strategię Rozwoju Kraju 2020,

- e) Strategię rozwoju transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) wraz z Dokumentem Implementacyjnym,
- f) Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- g) Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020, z perspektywą do roku 2030,
- h) Białą Księgę Transportu,
- i) Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu, zwane w skrócie „Konwencja AGN”,
- j) krajowe i regionalne dokumenty strategiczne z zakresu gospodarki wodnej, w tym m.in. plany gospodarowania wodami, plany zarządzania ryzykiem powodziowym.
- k) strategię rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego województw i programy dla województw: pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego,
- l) dokumenty strategiczne poziomu lokalnego.

## 2.6. Komplementarność z innymi działaniami.

## 2.7. Identyfikacja problemów społeczno-gospodarczych i środowiskowych regionu.

W podrozdziale należy przeprowadzić analizę otoczenia społeczno-gospodarczego, w tym wskazać kluczowe dla *Projektu* dane społeczne, gospodarcze, demograficzne, ekonomiczne i finansowe oraz środowiskowe tak, aby możliwe było zrozumienie problemów, które *Projekt* powinien rozwiązać.

## 2.8. Warianty lokalizacji *Platformy*.

W podrozdziale należy wskazać minimum trzy lokalizacje *Platformy* ze wskazaniem wariantu rekomendowanego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą oraz włączeniem do istniejącej i planowanej sieci transportowej (wodnej, kolejowej, drogowej i lotniczej).

## Rozdział III – część analityczna

### 3.1. Analiza otoczenia.

- 3.1.1. Analiza i prognozy przeładunków portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz terminali przeładunkowych.
- 3.1.2. Prognoza popytu na przewozy ładunków generowanych przez otoczenie (region) projektowanej *Platformy*.
- 3.1.3. Prognozy dotyczące funkcjonowania i rozwoju *Platformy*.

W podrozdziale należy przedstawić prognozę popytu na usługi przeładunkowe w proponowanej lokalizacji pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu (w szczególności dla rozładunku z transportu wodnego na transport drogowy i kolejowy, przeładunku z transportu kolejowego na transport drogowy) oraz w kierunku odwrotnym.

### 3.2. Analiza dostępności drogi wodnej dolnej Wisły na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk.

W podrozdziale należy przedstawić analizę:

- dostępności drogi wodnej wg stanu istniejącego,
- dostępności drogi wodnej wg stanu uwzględniającego roboty utrzymaniowe zaplanowane w krajowych dokumentach strategicznych z zakresu gospodarki wodnej,
- dostępności drogi wodnej wg stanu docelowego, tj. po spełnieniu wymagań dla planowanej międzynarodowej drogi wodnej E40 określonych w AGN,
- istniejących i projektowanych jednostek pływających, przystosowanych do transportu w warunkach stanu obecnego i uwzględniającego roboty utrzymaniowe na ww. odcinku.

### 3.3. Perspektywy inwestycyjne związane z powstaniem *Platformy* – otoczenie biznesowe.

### 3.4. Analiza SWOT dla *Projektu*.

### 3.5. Analizy interdyscyplinarne (problemowe).

#### 3.5.1. Opis techniczny.

W podrozdziale należy określić zapotrzebowanie na teren niezbędny dla budowy *Platformy* oraz wskazać konieczne powiązania projektowanej *Platformy* z infrastrukturą transportową oraz sąsiednimi terenami składowo-przemysłowymi i portem lotniczym w Bydgoszczy, zapewniającymi możliwie najlepsze warunki integracji.

#### 3.5.2. Analiza hydrologiczna w formie opisowej i graficznej.

W podrozdziale należy przedstawić wyniki analiz z uwzględnieniem m.in.:

- a) uwarunkowań hydrologicznych w miejscu włączenia kanału portowego i jego utrzymania,
- b) kształtowania się koryta Wisły w wyniku erozji dennej na tle budowy geologicznej (w tym problem progów strukturalnych) i jej wpływ na warunki hydrologiczne,
- c) zjawisk hydrologicznych dolnej Wisły – powódzie, susze hydrologiczne, zjawiska lodowe z okresu min. 30 lat (np. dane IMGW),
- d) morfodynamiki dna koryta Wisły na tle zjawisk hydrologicznych,
- e) batymetrii dna rzeki na odcinku od km 766 do km 771,
- f) przepływów w korycie rzeki dla profilu Fordon (najbliżej położony wodowskaz) wg oficjalnych danych publikowanych przez IMGW Warszawa,
- g) stanów wód charakterystycznych dla wodowskazu Fordon i Toruń z analizą częstotliwości występowania oraz sum okresów trwania dla stanów niskich i wysokich,
- h) objętości przemieszczającego się w korycie rzeki rumowiska : rozpuszczonego, unoszonego i wlezonego dla przekroju wodowskazowego Fordon lub Toruń wg np. IMGW Warszawa,
- i) układu przebiegu nurtu rzeki z wielolecia.

#### 3.5.3. Analiza hydrotechniczna i nawigacyjna w formie opisowej i graficznej.

W podrozdziale należy przedstawić wyniki analiz z uwzględnieniem m.in.:

- a) stanu istniejącej zabudowy przeciwpowodziowej i zabudowy hydrotechnicznej z określeniem koniecznego zakresu remontów oraz przebudowy na odcinku 766-771 km,
- b) parametrów istniejącej drogi wodnej oraz koniecznych zmian infrastrukturalnych dla jej zmiany – zwiększenia klasy,
- c) analizy żeglugowo-nawigacyjnej: istniejące oznakowanie nawigacyjne oraz jego konieczne zmiany i uzupełnienia, warunki meteorologiczne – kierunki wiatrów, opady atmosferyczne, falowanie, zlodzenie, głębokości tranzytowe, opis parametrów drogi wodnej, opis przeszkód nawigacyjnych, oddziaływanie istniejącej zabudowy hydrotechnicznej.

#### 3.5.4. Analiza geologiczna i geotechniczna w formie opisowej i graficznej.

W podrozdziale należy przedstawić wyniki analiz w związanych z:

- a) poziomem wód gruntowych,
- b) strukturą geologiczną badanego obszaru,
- c) hipsometrią – ukształtowaniem terenów,
- d) nośnością gruntów.

W części opisowej należy zawrzeć informacje o poziomie wód gruntowych, opis poszczególnych warstw gruntów z podaną głębokością ich zalegania i miąższością oraz zagęszczeniem, plastycznością, wilgotnością, gęstością i spójnością. Dopuszcza się wykorzystanie materiałów archiwalnych. Dla każdej

lokalizacji należy sporządzić przekrój geotechniczny w oparciu o dwa otwory na głębokość 20 m. W części graficznej (mapa w skali 1: 10 000) należy wskazać punkty wierceń i linie przekrojów geotechnicznych. W opinii geotechnicznej powinny być także podane orientacyjne nośności gruntów oraz ogólne zalecenia wynikające z dostępnych materiałów źródłowych i z wykonanych badań. Powinny one dotyczyć poziomu dna fundamentów, konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych na czas realizacji fundamentów, konieczności wymiany gruntów w rejonie budowy itp.

### 3.5.5. Analiza środowiskowa w formie opisowej i graficznej.

Zakres analizy środowiskowej powinien odpowiadać zakresowi strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo ochrony środowiska. W podrozdziale należy przedstawić w szczególności wyniki analiz związanych z:

- a) uwarunkowaniami obszarów chronionych, w tym obszaru NATURA 2000,
- b) analizą zgodności *Projektu* z Ramową Dyrektywą Wodną i Dyrektywą w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (tzw. Dyrektywa powodziowa) oraz identyfikacją celów środowiskowych dla Jednolitych Części Wód,
- c) elementami akustycznymi i aerosanitarnymi,
- d) pozostałymi obszarami nie wynikającymi z uwarunkowań środowiskowych - stanowiska archeologiczne, dobra kultury materialnej, pomniki przyrody, ochrona gruntów rolnych i leśnych,
- e) inwentaryzacją przyrodniczą w oparciu o dostępne materiały i badania terenowe,
- f) możliwymi zagrożeniami związanymi z protestami środowisk ekologicznych,
- g) drogą wodną Wisły w kontekście środowiska biotycznego,
- h) rekompensatą środowiskową.

### 3.5.6. Analiza uwarunkowań przestrzennych i infrastrukturalnych.

#### 3.5.6.1. Inwentaryzacja urbanistyczna obszaru *Platformy*.

Inwentaryzację należy sporządzić dla całego analizowanego obszaru w problematyce jego użytkowania i zainwestowania.

#### 3.5.6.2. Inwentaryzacja infrastruktury transportowej i pozostałej technicznej i jej analiza sporządzona pod kątem:

- a) **docelowej** wielkości obszaru *Platformy* z uwzględnieniem dostępności terenu oraz perspektywy jej rozwoju i wzrostu wielkości i struktury przeładunków,
- b) dostępności *Platformy* do drogi wodnej Wisły,
- c) uwarunkowań związanych z włączeniem *Platformy* do krajowego układu drogowego,
- d) uwarunkowań związanych z włączeniem *Platformy* do krajowego układu kolejowego,
- e) lokalizacji portu lotniczego,
- f) pozostałych uwarunkowań infrastrukturalnych, w tym:
  - zaopatrzenie w energię elektryczną,
  - zaopatrzenie w energię cieplną,
  - zaopatrzenie w gaz ziemny,
  - zaopatrzenie w wodę,
  - odprowadzenie i oczyszczanie ścieków,
  - gospodarka odpadami.

W podrozdziale należy zamieścić inwentaryzację urbanistyczną, istniejącej infrastruktury transportowej i pozostałej infrastruktury technicznej, z uwzględnieniem podstawowych parametrów funkcjonalnych i technicznych ich obecnego stanu.

Część graficzna inwentaryzacji powinna być sporządzona dla całego obszaru poddanego analizie i w miarę potrzeb obszarów sąsiednich i być sporządzona w skali miń. 1:5000.



### 3.5.7. Analiza uwarunkowań formalno-prawnych.

W podrozdziale należy przedstawić wyniki analiz związanych z:

- a) strukturą własnościową nieruchomości planowanych pod inwestycję, w podziale władania gruntami według grup rejestrowych, tj.:
  - grunty skarbu państwa nie oddane w użytkowanie wieczyste,
  - grunty skarbu państwa oddane w użytkowanie wieczyste,
  - grunty gminy nie oddane w użytkowanie wieczyste,
  - grunty gminy oddane w użytkowanie wieczyste,
  - grunty osób fizycznych,
  - grunty powiatu,
  - grunty województwa,
  - pozostałe;
- b) ochroną gruntów rolnych i leśnych;
- c) oceną strategii samorządowych, planów województwa, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Należy zestawić obowiązujące ustalenia tychże dokumentów. oraz informację o wszczętych procedurach planistycznych. Zestawienie powinno zostać wykonane zarówno w formie graficznej w skali poszczególnych dokumentów planistycznych, jak i opisowej;
- d) ochroną dóbr kultury;
- e) ochroną zasobów środowiska przyrodniczego.

## Rozdział IV – część planistyczna (plan realizacji *Projektu*)

### 4.1. Program funkcjonalny, koncepcja zagospodarowania i rozwiązania techniczne *Platformy*

4.1.1. W podrozdziale należy przedstawić wariantowe lokalizacje *Platformy* z lokalizacją portu rzeczno-kanalnym wejściowym, schematem układu zewnętrznych i wewnętrznych dróg i torów kolejowych. W celu wyznaczenia wariantowych lokalizacji *Platformy* analizie należy poddać cały dostępny, określony obszar. Dla każdego z wariantów lokalizacji należy opracować wstępny projekt zagospodarowania i podłączenia *Platformy* do istniejącego układu: śródlądowych dróg wodnych, drogowego, kolejowego i lotniczego z uwzględnieniem planowanej rozbudowy (przebudowy) tego układu, tj. koncepcję.

Koncepcja ta powinna zawierać co najmniej:

- a) ustalenie podstawowych parametrów portu rzeczno-kanalnego niezbędnych do włączenia żeglugi śródlądowej do obsługi *Platformy*,
- b) ustalenie podstawowych parametrów niezbędnych dróg i linii kolejowych (bocznicy), takich jak klasa i przekrój normalny drogi, klasa i przekrój linii kolejowej, dopuszczalne minimalne parametry geometryczne i obciążenia dla dróg i linii kolejowych,
- c) ustalenie miejsca i sposobu włączenia do istniejącego układu dróg wodnych, drogowego i kolejowego z ustaleniem minimalnego niezbędnego zakresu przebudowy,
- d) wykaz niezbędnych obiektów inżynierskich,
- e) koszty zadania inwestycyjnego, tj.:
  - zestawienie zakresu inwestycji koniecznych do zrealizowania ze szczególnym uwzględnieniem budowy nowych lub przebudowy istniejących obiektów hydrotechnicznych i pozostałej infrastruktury technicznej,
  - założenia kosztorysowania (poziom cen, koszty jednostkowe, przedmiary),
  - zbiorcze zestawienie kosztów – kosztorys wskaźnikowy).

W wyniku porównania wariantów lokalizacji należy wyznaczyć **lokalizację rekomendowaną**.

4.1.2. Program funkcjonalny, koncepcja zagospodarowania i rozwiązania techniczne dla **rekomendowanej** lokalizacji, powinien uwzględniać co najmniej:

- a) docelową wielkość obszaru *Platformy*,
- b) ustalenie podstawowych parametrów technicznych portu rzecznego w oparciu o:
  - zakładane wielkości przeładunków,
  - wyznaczoną wielkość statku maksymalnego wynikającą z docelowych parametrów drogi wodnej,
  - szerokość kanału wejściowego,
  - wielkość i liczba basenów portowych i nabrzeży,
  - parametry i rozwiązania techniczne śluz i innych urządzeń hydrotechnicznych,
  - parametry i rozwiązania techniczne budowli oraz innych urządzeń hydrotechnicznych,
- c) wytyczne hydrotechniczne projektowanych obiektów i budowli w formie opisowej i graficznej.
- d) ustalenie parametrów technicznych zaplecza portowego, w tym wielkości placów przeładunkowych i obiektów niezbędnych dla funkcjonowania *Platformy* (magazyny, biura, itp.),
- e) ustaleniem podstawowych parametrów technicznych i przestrzennych centrum logistyczno-magazynowego,
- f) wzajemne rozmieszczenie względem siebie poszczególnych funkcji *Platformy* w przestrzeni,
- g) schematy układu dróg wewnętrznych i torów kolejowych,
- h) wyspecyfikowanie pozostałych niezbędnych obiektów inżynierskich i urządzeń przeładunkowych.

Podrozdział winien zawierać propozycje rozwiązań konstrukcyjnych dla urządzeń hydrotechnicznych oraz dróg i kolei wewnętrznych uwzględniające warunki gruntowe.

Materiał powinien określać docelową wielkość *Platformy* i zawierać informację o etapowaniu realizacji. W opracowaniu należy uwzględnić miejsce włączenia kanału wejściowego i portu do systemu dróg wodnych, osie projektowanych dróg i linii kolejowych z podaniem podstawowych parametrów geometrycznych (promienie łuków, spadki) lokalizację nasypów, wykopów oraz obiektów inżynierskich. Uzupełnieniem mapy powinien być profil projektowanej drogi i linii kolejowej. Na mapę należy również nanieść proponowane rozwiązania geometryczne: włączenia kanału wejściowego i portu do systemu dróg wodnych, rozbudowy istniejących dróg i linii (stacji) kolejowych w miejscach włączenia (schematy węzłów, skrzyżowań, stacji kolejowych). Opracowanie powinno być skorelowane z rozwiązaniami zawartymi w programie funkcjonalnym *Platformy*. Podając podstawowe parametry rozbudowy należy sporządzić wstępne opracowania koncepcyjne dla pozostałych niezbędnych sieci i urządzeń infrastruktury technicznej. Podrozdział winien zawierać również rekomendowane rozwiązania konstrukcyjne dla urządzeń hydrotechnicznych i dróg uwzględniające warunki gruntowe oraz wyszczególnienie i opis inwestycji koniecznych do zrealizowania, wraz z oszacowaniem koniecznych nakładów.

Część graficzna podrozdziału powinna zawierać:

- inwentaryzacje i wariantowe lokalizacje *Platformy* w skali 1:5000,
- koncepcję zagospodarowania rekomendowanego wariantu w skali 1:2000,
- plan orientacyjny wariantów w skali 1:25000,
- plan sytuacyjny rozpatrywanych wariantów w skali 1:10000,
- przekroje i profile w skali 1:100-1:500.

## 4.2. Analiza finansowa i ekonomiczna dla rekomendowanej lokalizacji.

4.2.1. Analiza możliwych źródeł finansowania *Projektu*:

- a) fundusze unijne,
- b) projekty hybrydowe,
- c) partnerstwo publiczno-prywatne,
- d) kredyty,

e) pożyczki.

4.2.2. Analiza finansowa.

4.2.3. Analiza kosztów i korzyści (analiza ekonomiczna).

4.2.4. Analiza trwałości finansowej.

4.2.5. Analiza SWOT *Platformy* jako przedsięwzięcia biznesowego (projekt generujący dochód).

**4.3. Analiza wrażliwości i ryzyka** (dla rekomendowanej lokalizacji).

**4.4. Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów.**

4.4.1. Opis metody zastosowanej w analizie wariantów.

Należy dobrać możliwie jak największą liczbę kryteriów oraz ustalić ich wagi wraz z wyczerpującym uzasadnieniem. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

4.4.2. Opis zidentyfikowanych wariantów wraz z oceną ich wykonalności.

4.4.3. Porównanie wariantów.

4.4.4. Podsumowanie analizy wariantów.

Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów powinna zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do jej sporządzenia. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

**4.5. Wykonalność i trwałość instytucjonalna *Projektu*** (dla rekomendowanej lokalizacji).

4.5.1. Przygotowanie formalno-administracyjne przedsięwzięcia.

4.5.2. Organizacja wdrożenia i późniejszej eksploatacji *Projektu*, w tym koncepcje struktury organizacyjnej i zasad funkcjonowania *Platformy*.

**4.6. Wnioski z przeprowadzonych analiz – podsumowanie i rekomendacje.**

W podrozdziale należy przedstawić podsumowanie zawierające syntetyczne zestawienie wyników analiz, potwierdzających celowość wdrożenia *Projektu* w określonym kształcie i w rekomendowanej lokalizacji. W szczególności należy wskazać miejsce (rozdział) *Studium*, w którym znajduje się jednoznaczne potwierdzenie, że przedsięwzięcie jest możliwe i wykonalne w aspektach określanych angielskim akronimem TELOS, tzn. pod względem:

- Technicznym (T – Technical): przedsięwzięcie może zostać zrealizowane przy użyciu dostępnej technologii,
- Ekonomicznym (E – Economic): realizacja przedsięwzięcia przyniesie określone korzyści społeczno-gospodarcze,
- Prawnym (L – Legal): realizacja przedsięwzięcia jest możliwa w istniejących uwarunkowaniach organizacyjnych i prawnych,
- Operacyjnym (O – Operational): proces inwestycyjny jest możliwy do przeprowadzenia w aspekcie operacyjnym i możliwe jest utrzymanie produktów przedsięwzięcia w fazie eksploatacji,
- Planowym (S – Scheduling): przedsięwzięcie można w pełni zrealizować w zakładanym czasie i zasobach, przy określonym poziomie ryzyka.

W przypadku, gdy *Studium* ze względu na specyfikę przedsięwzięcia bada inne obszary niż wskazane w Wytycznych należy wskazać miejsce (rozdział) w *Studium*, gdzie znajdują się analizy/opinie dotyczące powyższych aspektów.



#### 4.7. Harmonogram rzeczowo-finansowy opracowany dla rekomendowanej lokalizacji, ze wskazaniem proponowanego etapowania inwestycji.

### Rozdział V – streszczenie w języku niespecjalistycznym

#### 5.1. Streszczenie w języku polskim.

#### 5.2. Streszczenie w języku angielski.

### Rozdział VI – bibliografia

#### 6.1. Materiały i dokumenty zalecane do wykorzystania

1. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna, Dz. U. UE. L. z dnia 22 grudnia 2000 r.
2. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zwana Dyrektywą Siedliskową.
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, zwana Dyrektywą Ptasią.
4. Europa 2020. Strategię na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela 2010.
5. Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (Konwencja AGN), Genewa 1996.
6. Biała Księga transportu, Luksemburg 2011.
7. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r., Prawo wodne wraz z aktami wykonawczymi, Dz. U. 2015, poz. 469.
8. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska, Dz. U. 2016, poz. 672.
9. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane, Dz. U. 2016, poz. 290.
10. Ustawa z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych, Dz. U. 2015, poz. 966 ze zm.
11. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020, z perspektywą do roku 2030, Warszawa 2016.
12. Strategia Rozwoju Kraju 2020, Warszawa 2012.
13. Polityka Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030, Warszawa 2011.
14. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) wraz z Dokumentem Implementacyjnym, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2013.
15. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz. U. 2002, nr 77, poz. 695.
16. Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Warszawa 2016.
17. MasterPlan dla obszaru dorzecza Wisły, Warszawa 2014.
18. Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, Warszawa 2016.
19. Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Warszawa 2016.
20. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju – projekt do konsultacji społecznych, Ministerstwo Rozwoju, projekt z dnia 29 lipca 2016 r.
21. Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 marca 2015 r. w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020, Warszawa 2015.
22. Sieć Natura 2000.

23. *Koncepcja programowo-przestrzenna rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód, obejmującej drogi wodnej: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Brda, Wisła, Nogat, Szarpawa i Zalew Wiślany (planowana na terenie Polski MDW E70), Gdańsk 2010.*
24. *Odbudowa drogi wodnej E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planów, Instytut Morski w Gdańsku i inni, Gdańsk 2015.*
25. *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego rewitalizacji i przywrócenia żeglowności Dolnej Wisły na odcinku Warszawa-Gdańsk (projekt INWAPO „Modernizacja Śródlądowych Dróg Wodnych i Portów Morskich”), Gdynia 2014.*
26. *Projekt ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły, podręcznik operacyjny projektu, Biuro Koordynacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły, Wrocław 2015.*
27. *Wojewódzka-Król K., Rolbecki R., Społeczno-ekonomiczne skutki zagospodarowania dolnej Wisły, Sopot 2015.*
28. *Wojewódzka-Król K., Rolbecki R., Przestanki i możliwości rozwoju przewozów towarowych i pasażerskich na dolnej Wiśle, Acta Energetica 2013, R. 5, nr 2.*