

Załącznik nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia

Znak sprawy: WZP.272.24.2017

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (SOPZ)na wykonanie
studium lokalizacyjnego

dla *Projektu* pn.: „PLATFORMA MULTIMODALNA OPARTA NA TRANSPORCIE WODNYM, KOLEJOWYM, DROGOWYM I LOTNICZYM Z CENTRUM LOGISTYCZNO-MAGAZYNOWYM I PORTEM RZECZNYM ZLOKALIZOWANYM NA WSKAZANYM OBSZARZE¹ LEWEGO BRZEGU WISŁY (km 766-771)², Z UWZGLĘDNIENIEM OBSZARU MIASTA BYDGOSZCZ I GMINY SOLEC KUJAWSKI”.

Definicje:

1. **Studium:** opracowanie będące przedmiotem zamówienia.
2. **Platforma:** terminal przeładunkowy wraz z portem rzeczny i centrum logistyczno-magazynowym, tj. budynki i budowle, wewnętrzna infrastruktura przeładunkowa i transportowa, które powstaną w wyniku realizacji *Projektu*, umożliwiając wykorzystanie śródlądowego transportu wodnego, drogowego, kolejowego i lotniczego do jej obsługi.
3. **Projekt:** inwestycja rozumiana jako przedsięwzięcie budowlane oraz gospodarcze (tj. przedsięwzięcie generujące dochód).
4. **Region:** Województwo Kujawsko-Pomorskie .

CELE SPORZĄDZENIA *Studium*:

Wyznaczenie optymalnej lokalizacji *Platformy* multimodalnej, opartej na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym, z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczny zlokalizowanym na wskazanym obszarze lewego brzegu Wisły (km 766-771), z uwzględnieniem obszaru Miasta Bydgoszcz i Gminy Solec Kujawski oraz uwarunkowań m.in.: hydrologicznych, geologicznych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych, infrastrukturalnych, hydrotechnicznych, formalno-prawnych, finansowych, organizacyjnych, a także z uwzględnieniem etapowania realizacji inwestycji.

ETAPOWANIE REALIZACJI INWESTYCJI:

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

¹ Mapa

² Obecnie obowiązuje nowy kilometraż rzeki Wisły, wg Map Podziału Hydrograficznego Polski podawane km 766 – 771, odpowiada to km 175+830 do km 170+815.

ETAP I - realizacja inwestycji przy założeniu obecnych (tj. zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych.) warunków żeglugowych na dolnej Wiśle, na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk oraz z uwzględnieniem warunków z ostatnich 10 lat.

ETAP II - realizacja inwestycji przy założeniu warunków żeglugowych na dolnej Wiśle uwzględniając roboty modernizacyjne i utrzymaniowe, zaplanowane w krajowych dokumentach strategicznych z zakresu gospodarki wodnej na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 roku.

ETAP III - realizacja inwestycji dla stanu docelowego na dolnej Wiśle, tj. po spełnieniu wymagań dla Międzynarodowej Drogi Wodnej E40, określonej w Konwencji AGN, na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk.

ZADANIA *Studium*:

- W ramach *Studium* powinna zostać wykonana **analiza wariantów lokalizacji** (minimum trzy *Platformy*, z możliwością włączenia jej do sieci transportowej (wodnej, kolejowej, drogowej i lotniczej) wraz ze wskazaniem wariantu **optymalnego** i jego etapowaniem .
- *Studium* obligatoryjnie powinno zawierać **program funkcjonalny wraz z rozwiązaniami technicznymi** dla wariantu optymalnego: wskazaniem lokalizacji portu rzecznego, kanałem wejściowym, schematem układu zewnętrznych i wewnętrznych dróg i torów kolejowych.
- *Studium* winno **dostarczyć opis** dotyczący 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 możliwość** realizacji *Projektu* (wariantu optymalnego) w oparciu o wnioski wynikające z analiz: hydrologicznej, geologicznej, środowiskowej, infrastrukturalnej i hydrotechnicznej, finansowo-ekonomicznej, formalno-prawnej oraz wskazać źródła finansowania inwestycji wraz z oceną ryzyka dla wariantów.
- *Studium* winno zawierać **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.

W niniejszych wytycznych przedstawiono **pożądaną strukturę oraz zawartość *Studium***. Jeżeli wykonawca przygotowuje *Studium* według innej struktury niż przedstawiona, ale odpowiadającej pełnemu zakresowi informacyjnemu niniejszych wytycznych, wówczas może sporządzić ww. dokument według swojej struktury. *Studium* może zawierać dodatkowe informacje nie wskazane w wytycznych.

O szczegółowym zakresie informacji wymaganych w *Studium* **decydują** analizy: hydrologiczna, geologiczna, środowiskowa infrastrukturalna (możliwości i warunki dostępu do rodzajów transportu) i hydrotechniczna, finansowo-ekonomiczna, formalno-prawna. Na ich podstawie sformułowane zostaną wnioski dotyczące wyboru **optymalnej lokalizacji inwestycji**. Treści nie ujęte przez wykonawcę w *Studium*, a niezbędne dla oceny *Projektu* mogą zostać przedstawione w postaci załączników. Wymagane jest dołączenie załącznika obliczeniowego w formie arkusza Excel, który powinien umożliwić weryfikację poprawności dokonanych wyliczeń.

W przypadku, gdyby Zamawiający nie uwzględnił w niniejszych wytycznych lub w SIWZ, treści lub danych niezbędnych do wyczerpującego opracowania *Studium*, a Wykonawca stwierdzi, że są one konieczne, wówczas zobowiązany jest je opracować i uwzględnić.

Wykonawca zobowiązany jest również (bez zmiany wynagrodzenia) do uwzględniania w dokumencie zmian prawa, jeśli takie miało miejsce w trakcie realizacji umowy i aktualizacji analiz, jeśli to będzie konieczne. Studium winno uwzględniać stan prawny aktualny na dzień zakończenia realizacji umowy.

Rozdział I

1.1. Słownik stosowanych pojęć

W podrozdziale należy zamieścić definicje pojęć specjalistycznych i skrótów używanych przez Wykonawcę w *Studium*.

1.2. Metodologia sporządzenia *Studium*.

Rozdział II Część diagnostyczna i koncepcyjna (charakterystyka zadania i logika interwencji).

2.1. Tytuł *Studium*

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

W podrozdziale należy wyjaśnić, na jakie problemy i potrzeby odpowiada planowane przedsięwzięcie. Należy przedstawić opis i analizę problemów, które dotyczą interesariuszy usług będących przedmiotem zadania. Należy zaprezentować te problemy, które są związane z projektem będącym przedmiotem *Studium* i określić, które z nich mogą zostać przynajmniej częściowo rozwiązane dzięki realizacji zadania.

2.3. Informacje o istniejących w Europie platformach multimodalnych, z uwzględnieniem krajów zaangażowanych w realizację projektu EMMA 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*

W podrozdziale należy wskazać i opisać cele, które mają zostać osiągnięte dzięki realizacji *Projektu* opisanego w *Studium*. Cele *Projektu*, zarówno te bezpośrednie, jak i pośrednie, powinny zostać określone w oparciu o analizę potrzeb danego środowiska społeczno-gospodarczego, z uwzględnieniem zjawisk najbardziej adekwatnych do skali oddziaływania *Projektu*. Należy zwrócić uwagę, aby cele *Projektu* zdefiniowane w analizie spełniały następujące założenia:

- a) jasno wskazywały, jakie korzyści społeczno-gospodarcze zostaną osiągnięte dzięki wdrożeniu *Projektu*,

- b) były logicznie powiązane ze sobą (w przypadku, gdy w ramach *Projektu* realizowanych jest jednocześnie kilka celów),
- c) były mierzalne (mogły zostać wyrażone za pomocą wskaźników i mierników oraz pozwalały na zaplanowanie systemu ich pomiaru i monitorowania).

2.5. Spójność celów *Projektu* z celami dokumentów strategicznych

W podrozdziale należy wyjaśnić logiczne związki pomiędzy *Projektem*, a odpowiednimi, aktualnymi dokumentami strategicznymi unijnymi, krajowymi, regionalnymi i lokalnymi wskazanymi w pkt 6.1 niniejszych wytycznych.

Należy wykazać zgodność przyjętych celów realizacji *Projektu* z:

- a) założeniami dla celu wykazanego w danym dokumencie i wykazać, w jakim zakresie będą one zrealizowane dzięki *Projektowi*,
- b) należy wskazać nazwę aktualnie obowiązującego dokumentu strategicznego, w którym wskazano potrzebę realizacji *Projektu*, oraz wskazać konkretne zapisy stanowiące podstawę do realizacji *Projektu*,
- c) zapisami innych, istotnych z punktu widzenia rozwiązywanych problemów, dokumentów. Należy wówczas pokazać zgodność *Projektu* z tymi dokumentami i jego wpływ na realizację celów przyjętych w wymienionych dokumentach.
- d) w przypadku braku zapisów lub rozbieżności co do realizacji inwestycji w świetle krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych, **należy zaproponować rekomendacje zapisów zmian do przedmiotowych dokumentów.**

2.6. Komplementarność z innymi działaniami

W podrozdziale należy przedstawić wynik analizy powiązań *Projektu* z innymi przedsięwzięciami realizowanymi i planowanymi na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym.

W szczególności, biorąc pod uwagę wzajemne powiązania celu, zakresu i obszaru realizacji danych projektów, należy wskazać, czy w przypadku realizowanego przedsięwzięcia można mówić o:

- a) komplementarności bezpośredniej, która występuje w przypadku, gdy *Projekt* jest bezpośrednią kontynuacją lub uzupełnieniem innych projektów,
- b) komplementarności programowej, która oznacza, że *Projekt* wpisuje się w nadrzędny w stosunku do nich program,
- c) komplementarności funkcjonalnej, co oznacza, że *Projekt* jest ściśle powiązany funkcjonalnie z innymi projektami,
- d) komplementarności przedmiotowej, która występuje, gdy projekty rozwiązują ten sam określony problem społeczno-gospodarczy, oddziałują na konkretny sektor lub skierowane są do tej samej grupy docelowej.

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 oraz środowiskowe tak, aby możliwe było zrozumienie problemów, które *Projekt* powinien rozwiązać. Proponuje się

przeprowadzić tę analizę metodą PESTLE (ang. Political, Economic, Social, Technological, Legal, Environmental) lub równoważną.

2.8. Warianty lokalizacji *Platformy*

W podrozdziale należy wskazać trzy lokalizacje *Platformy* wraz z opisem istniejącej infrastruktury.

Rozdział III Część analityczna.

3.1. Analiza otoczenia.

- 3.1.1. Analiza i prognozy przeładunków portów morskich oraz terminali przeładunkowych w Gdańsku i Gdyni.
- 3.1.2. Prognoza popytu na przewozy ładunków z wykorzystaniem możliwości przeładunkowych *Platformy*.

Zaleca się, aby prognozy uwzględniały konsultacje z przewoźnikami/operatorami. Prognoza powinna również uwzględniać możliwości rozładunku towarów bezpośrednio z/i do terminali w Gdańsku i Gdyni. W podrozdziale należy - poza portami w Gdyni i Gdańsku - uwzględnić inne źródła generujące popyt w dziedzinie przewożenia ładunków. Prognozy przeładunków należy sporządzić metodą wskaźnikową lub inną zaproponowaną przez wykonawcę. Metoda prognoz przeładunków inna niż wskaźnikowa podlega akceptacji Zmawiających.

- 3.1.3. Prognozy dotyczące funkcjonowania i rozwoju *Projektu*. Analiza potrzeb transportowych powinna wskazać priorytetowe środki transportu.

W podrozdziale należy przedstawić prognozę popytu na usługi przeładunkowe 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 dla transportu drogi wodnej dolnej Wisły na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk.

W podrozdziale należy przedstawić analizę dla Etapu I, II i III.

3.3. Analizy interdyscyplinarne.

3.3.1. Opis techniczny.

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

3.3.2. Analiza hydrologiczna dla odcinka od 766-775 Wisły - 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) przepływów w korycie rzeki dla profilu Fordon (najbliżej położony wodowskaz) wg oficjalnych danych publikowanych przez IMGW Warszawa,
- f) stanów wód charakterystycznych dla wodowskazu Fordon i Toruń z analizą częstotliwości występowania oraz sum okresów trwania dla stanów niskich i wysokich,
- g) objętości przemieszczającego się w korycie rzeki rumowiska: rozpuszczonego, unoszonego i wlezonego dla przekroju wodowskazowego Fordon i Toruń,
- h) układu przebiegu nurtu rzeki z wielolecia,
- i) profilu podłużnego w rejonie lokalizacji Platformy udostępnionego przez Zamawiających.

Analiza hydrologiczna powinna zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do sporządzenia wielokryterialnej analizy porównawczej. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

3.3.3. 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 na odcinku 766-771 km,
- b) parametrów istniejącej drogi wodnej na odcinku Solec Kujawski-Gdańsk oraz opisem koniecznych zmian infrastrukturalnych dla zwiększenia jej klasy dla klasy docelowej, tj. dla parametrów określonych w dokumencie AGN,
- c) analizy żeglugowo-nawigacyjnej na odcinku Solec Kujawski – Gdańsk. Analiza żeglugowo-nawigacyjna powinna obejmować co najmniej:
 - istniejące oznakowanie nawigacyjne oraz jego konieczne zmiany i uzupełnienia,
 - warunki meteorologiczne – kierunki wiatrów, opady atmosferyczne, falowanie, zlodzenie,
 - głębokości tranzytowe,
 - opis przeszkód nawigacyjnych,
 - oddziaływanie istniejącej zabudowy hydrotechnicznej.

Analiza hydrotechniczna i nawigacyjna powinna zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do sporządzenia wielokryterialnej analizy porównawczej. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

3.3.4. Analiza geologiczna w formie opisowej i graficznej.

W podrozdziale należy przedstawić wyniki analiz w związanych min 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. Analizę należy sporządzić na podstawie istniejących danych. W opinii geologicznej powinny być także podane orientacyjne nośności gruntów wynikające z dostępnych materiałów źródłowych oraz ogólne zalecenia dla planowanej w przyszłości budowy *Platformy*. Powinny one dotyczyć min. poziomu dna fundamentów, konieczności obniżenia poziomu wód gruntowych na czas realizacji fundamentów, konieczności wymiany gruntów w rejonie przyszłej budowy.

W przypadku stwierdzenia konieczności wykonania odwiertów geologicznych, wystarczające jest wykonanie odwiertów dla wariantu optymalnego.

Analiza geologiczna powinna zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do sporządzenia wielokryterialnej analizy porównawczej. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

3.3.5. Analiza środowiskowa w formie opisowej i graficznej.

W podrozdziale należy przedstawić w szczególności wyniki analiz związanych z:

- a) uwarunkowaniami obszarów chronionych, w tym obszaru NATURA 2000,
- b) zgodnością *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 na podstawie istniejących danych i materiałów,
- d) wstępną inwentaryzacją przyrodniczą, sporządzoną w oparciu o dostępne materiały. Inwentaryzacja przyrodnicza powinna obejmować:
 - inwentaryzację flory i fauny,
 - informację o warunkach wodnych,
 - informację o warunkach glebowych,
- e) możliwymi zagrożeniami związanymi z protestami środowisk ekologicznych. Należy w tym celu przeprowadzić identyfikację wymogów organizacji ekologicznych oraz ryzyk z nimi związanych na tle podobnych przedsięwzięć zrealizowanych i planowanych.

Analizę środowiskową sporządza się wyłącznie na potrzeby niniejszego opracowania, w celu wyboru optymalnej lokalizacji *Platformy*. Analiza środowiskowa powinna zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do sporządzenia wielokryterialnej analizy porównawczej. Zarówno kryteria jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

3.3.6. Analiza uwarunkowań przestrzennych i infrastrukturalnych.

3.3.6.1 Inwentaryzacja urbanistyczna obszaru *Platformy*

3.5.6.2 Inwentaryzacja infrastruktury transportowej i pozostałej technicznej i jej analiza sporządzona dla docelowej wielkości obszaru Platformy z uwzględnieniem:

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

Wymienione w lit. f uwarunkowania należy oszacować wskaźnikowo na podstawie opracowanej koncepcji projektowej z uwzględnieniem OZE.

Inwentaryzację należy sporządzić dla całego analizowanego obszaru i w miarę potrzeb obszarów sąsiednich, z podziałem na warianty lokalizacyjne w formie opisowej i graficznej na mapach w skali minimum 1 : 5000.

Podrozdział powinien zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do sporządzenia wielokryterialnej analizy porównawczej. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

3.3.7. Analiza uwarunkowań formalno-prawnych z podziałem na warianty lokalizacyjne.

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.

Dane ustalić należy na podstawie stanu prawnego ujawnionego w treści ksiąg wieczystych lub ewidencji gruntów ze wskazaniem nieruchomości prywatnych, które mają nieunormowany stan prawny.

Analiza uwarunkowań formalno-prawnych powinna zawierać kryteria i wagi tych kryteriów, które będą podstawą do sporządzenia wielokryterialnej analizy porównawczej. Zarówno kryteria, jak i wagi podlegać będą ostatecznej akceptacji Zamawiających.

3.4. Perspektywy inwestycyjne związane z realizacją *Projektu* – otoczenie biznesowe.

3.5. Analiza SWOT dla *Projektu*.

Rozdział IV Część planistyczna (plan realizacji *Projektu*).

4.1. Koncepcja zagospodarowania terenu, program funkcjonalny i rozwiązania techniczne *Platformy*

4.1.1. W podrozdziale należy przedstawić wariantowe lokalizacje *Platformy* z lokalizacją portu rzecznego, kanałem wejściowym, schematem układu zewnętrznych i wewnętrznych dróg i torów kolejowych. Dla każdego z wariantów lokalizacji należy opracować koncepcję zagospodarowania terenu i podłączenia *Platformy* do istniejącego układu: śródlądowych dróg wodnych, drogowego, kolejowego i lotniczego z uwzględnieniem planowanej rozbudowy (przebudowy) tego układu, zawartej w aktualnych dokumentach strategicznych poziomu krajowego, regionalnego i lokalnego.

Koncepcja ta powinna zawierać co najmniej:

- a) określenie zalecanych parametrów portu rzecznego niezbędnych do włączenia żeglugi śródlądowej do obsługi *Platformy*,
- b) ustalenie podstawowych parametrów niezbędnych dróg i linii kolejowych (bocznic), takich jak klasa i przekrój normalny drogi, kategoria, klasa i przekrój linii kolejowej, dopuszczalne minimalne parametry geometryczne i obciążenia dla dróg i linii kolejowych,
- c) ustalenie miejsca i sposobu włączenia *Platformy* do istniejącego układu dróg wodnych, drogowego i kolejowego z ustaleniem minimalnego niezbędnego zakresu przebudowy,
- d) wykaz niezbędnych obiektów inżynierskich w obrębie *Platformy* - 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 (zestawienie elementów scalonych),
 - zbiorcze zestawienie kosztów – kosztorys wskaźnikowy,

- e) podstawowe parametry rozbudowy pozostałej infrastruktury technicznej zapewniające zaopatrzenie w media, tj. GPZ, linie wysokiego i średniego napięcia, ciepłociąg, gazociąg, stacje redukcyjne, magistralę wodociągową, kolektory kanalizacyjne.

Koncepcję zagospodarowania terenu należy opracować dla każdego wariantu. W wyniku porównania wariantów lokalizacji należy wyznaczyć **lokalizację optymalną** i dla niej sporządzić program funkcjonalny i rozwiązania techniczne.

4.1.2 Program funkcjonalny i rozwiązania techniczne dla **optymalnej** lokalizacji powinny uwzględniać docelową wielkość obszaru *Platformy* i zawierać:

- a) ustalenie podstawowych parametrów technicznych portu rzecznego w oparciu o:
- zakładane wielkości przeładunków:
 - wyznaczoną, maksymalną wielkość statku, wynikającą z docelowych parametrów drogi wodnej,
 - szerokość kanału wejściowego,
 - wielkość i liczbę basenów portowych i nabrzeży,
 - parametry i rozwiązania techniczne budowli oraz innych urządzeń hydrotechnicznych,
- b) parametry hydrotechniczne projektowanych budowli oraz innych urządzeń w formie opisowej i graficznej,
- c) ustalenie parametrów technicznych zaplecza portowego, w tym wielkości placów przeładunkowych i obiektów niezbędnych dla funkcjonowania *Platformy* (magazyny, biura, itp.),
- d) wzajemne rozmieszczenie względem siebie poszczególnych funkcji *Platformy*,
- e) schematy układu dróg wewnętrznych i torów kolejowych,
- f) wyspecyfikowanie pozostałych niezbędnych obiektów inżynierskich i urządzeń przeładunkowych koniecznych do funkcjonowania *Platformy*,
- g) założenia kosztorysowania (zestawienie elementów scalonych),
- h) zbiorcze zestawienie kosztów – kosztorys wskaźnikowy.

Program funkcjonalny winien zawierać propozycje rozwiązań konstrukcyjnych dla urządzeń hydrotechnicznych oraz dróg i kolei wewnętrznych uwzględniające warunki gruntowe. Materiał powinien określać docelową wielkość *Platformy* i uwzględniać etapowanie realizacji *Projektu*.

Program funkcjonalny oraz rozwiązania techniczne należy opracować dla optymalnej lokalizacji.

Opracowując koncepcję zagospodarowania terenu i program funkcjonalny 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. Uzupelnieniem mapy powinien być profil projektowanej drogi i linii kolejowej. Na mapę należy również nanieść proponowane rozwiązania geometryczne, tj.:

- a) dla kanału wejściowego i portu rzecznego,
- b) rozbudowy istniejących linii kolejowych oraz dróg w miejscach włączenia (schematy węzłów, skrzyżowań, stacji kolejowych).

Część graficzna podrozdziału powinna zawierać:

- a) inwentaryzację w skali 1:10 000,
- b) plan orientacyjny wariantów w skali 1:25000,
- c) plan sytuacyjny rozpatrywanych wariantów w skali 1:10 000,
- d) przekroje i profile w skali 1:100-1:500,
- e) koncepcję zagospodarowania terenu dla każdego wariantu w skali 1:5 000,
- f) szczegółowe rozwiązania techniczne przestrzenne i infrastrukturalne optymalnego wariantu w skali 1: 2000,
- g) wizualizacja 3D wariantu optymalnego.

Materiał graficzny sporządzić na podkładach mapy zasadniczej wektorowej (w formacie DWG lub DGM).

4.2. Analiza finansowa i ekonomiczna dla rekomendowanej lokalizacji

4.2.1. Analiza możliwych źródeł finansowania *Projektu*:

- a) fundusze unijne,
- b) środki krajowe,
- c) projekty hybrydowe,
- d) partnerstwo publiczno-prywatne,
- e) kredyty,
- f) pożyczki.

4.2.2. Analiza finansowa

4.2.3. Analiza kosztów i korzyści (analiza ekonomiczna).

4.2.4. Analiza SWOT dla *Projektu* jako przedsięwzięcia biznesowego (projekt generujący dochód).

4.3. Analiza wrażliwości i ryzyka

4.4. Wielokryterialna analiza porównawcza wariantów

- 4.4.1. Opis metody zastosowanej w analizie wariantów.
- 4.4.2. Opis zidentyfikowanych wariantów wraz z oceną ich wykonalności i określeniem ryzyk
- 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 optymalnej lokalizacji)

- 4.5.1. Przygotowanie formalno-administracyjne przedsięwzięcia - podrozdział obejmuje wyłącznie opis czynności administracyjno-prawnych, niezbędnych do przyszłego wdrożenia projektu do funkcjonowania.
- 4.5.2. Organizacja wdrożenia i późniejszej eksploatacji *Projektu*, w tym koncepcje struktury organizacyjnej i zasad funkcjonowania *Platformy* - podrozdział obejmuje wyłącznie opis czynności niezbędnych do przyszłego wdrożenia projektu do funkcjonowania.

4.6. Wnioski z przeprowadzonych analiz – podsumowanie i rekomendacje

W podrozdziale należy przedstawić podsumowanie zawierające syntetyczne zestawienie wyników analiz, oceniając możliwość wdrożenia *Projektu* w określonym kształcie i w optymalnej lokalizacji z uwzględnieniem zauważonych ryzyk. W szczególności należy ocenić, czy realizacja *Projektu* jest możliwa i wykonalna 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 zrealizować w zakładanym czasie i zasobach, przy określonym poziomie ryzyka.

Wykonawca może ocenić wykonalność projektu według innej metodologii, niż wskazana powyżej, z tym zastrzeżeniem, że inna metodologia musi uwzględniać aspekty oceny zawarte w metodologii TELOS.

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

4.8 Szczegółowa i wyczerpująca **lista dokumentów**, jakie zobowiązany będzie do pozyskania przyszły inwestor Platformy w celu uzyskania pozwolenia na budowę.

Rozdział V Streszczenie w języku niespecjalistycznym .

5.1. Streszczenie w języku polskim

5.2. Streszczenie w języku angielskim

Rozdział VI Bibliografia.

6.1 Materiały i dokumenty zalecane do wykorzystania (w kolejności alfabetycznej):

1. Biała Księga Transportu 2011.
2. Dokumenty strategiczne na poziomie lokalnym.
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, zwana Dyrektywą Ptasią.
4. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, zwana Dyrektywą Siedliskową.
5. Europejskie Porozumienie w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (Konwencja AGN).

6. Grounds and opportunities for the development of passenger and cargo shipping on the lower Vistula, R. Rolbiecki, K. Wojewódzka-Król.
7. Inwapo (Upgrading of Inland Waterway and Sea Ports), Program Europa Środkowa.
8. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030).
9. Master Plan dla obszaru dorzecza Wisły, Warszawa 2014 r.
10. Odbudowa drogi wodnej E-40 na odcinku Dniepr-Wisła: od strategii do planów, Instytut Morski w Gdańsku i inni, Gdańsk 2015 r.
11. Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Warszawa 2016 r.
12. Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, Warszawa 2016 r.
13. Polityka Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.
14. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025.
15. Projekt ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły, podręcznik operacyjny projektu, Biuro Koordynacji Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły, Wrocław 2015.
16. Ramowa Dyrektywa Wodna.
17. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. 2002 nr 77 poz. 695).
18. Sieć Natura 2000.
19. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju Europa 2020.
20. Strategia Rozwoju Kraju 2020.
21. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) wraz z Dokumentem Implementacyjnym, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2013 r.
22. Strategie rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego województw i Programów dla województw: pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego.
23. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne wraz z aktami wykonawczymi (tekst jednolity: Dz.U. 2015 poz. 469 z późniejszymi zm.).
24. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz. 672, ze zm.).
25. Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz. 290, z późniejszymi zm.).
26. Ustawa z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (tekst jednolity: Dz.U. 2015 poz. 966 ze zm.).
27. Wojewódzka-Król K., Rolbecki R., 2015, Społeczno-ekonomiczne skutki zagospodarowania Dolnej Wisły, Sopot.
28. Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030.