

## Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia

### **Analiza wariantów usprawnienia połączenia komunikacyjnego pomiędzy wypami Uznam i Wolin w Świnoujściu**

#### **1. Wprowadzenie**

Miasto Świnoujście położone jest na kilkudziesięciu wyspach, z których dwie największe to Wolin i Uznam, rozdzielone cieśniną Świny (część Odrzańskiej Drogi Wodnej poprzez Zalew Szczeciński i Odrę stanowiąca jedyne połączenie portu morskiego w Szczecinie z Morzem Bałtyckim). Zasadniczą część miasta, z osiedlami mieszkaniowymi, administracją i historyczną dzielnicą nadmorską, położona jest na wyspie Uznam. Na wyspie Wolin zlokalizowane są przede wszystkim: dzielnica mieszkaniowa Warszów, port, stocznia remontowa, terminal promów pasażerskich, budowany terminal LNG.

#### **2. Stan istniejący**

Komunikacja drogowa pomiędzy wyspami Wolin i Uznam w Świnoujściu odbywa się za pomocą dwóch przepraw promowych: przeprawy „Warszów” i przeprawy „Centrum”, oddalonych od siebie ok. 6 km.

Średni czas przeprawy przez Świnę na przeprawie łącznie z czasem oczekiwania, wjazdu, przepłynięcia i zjazdu z promu wynosi ok. 40 minut, dochodząc w sezonie letnim w godzinach szczytu do 70 - 80 minut, zaś kolejka pojazdów oczekujących na wjazd rozciąga się na długości 1,5- 2,0 km.

Promy typu „Karsibór” obsługujące przeprawę Centrum, zbudowane w latach 1977 - 1978 wymagają coraz większych zabiegów i nakładów na utrzymanie sprawności żeglugowej wymaganej przepisami bezpieczeństwa. Wyeksploatowane jednostki napędowe tych promów podrażają znacząco koszty eksploatacji i przyczyniają się do zanieczyszczenia środowiska naturalnego. Szacunkowe nakłady na kapitalne remonty tych promów mogą wynieść ok. 68,5 mln zł brutto. W perspektywie następnych lat konieczne będzie także wykonanie bardzo kosztownej modernizacji stanowisk promowych i nabrzeży, szacowane na ok. 15,1 mln zł brutto.

Obie przeprawy funkcjonują na granicy swoich maksymalnych częstotliwości, które i tak są niewystarczające nie tylko w sezonie turystycznym, ale także poza nim, powodując ogromne koszty społeczne związane ze stratami czasu. Ponadto przeprawy promowe są wrażliwe na zewnętrzne uwarunkowania związane głównie z niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi oraz z ruchem statków na torze żeglugowym Świnoujście – Szczecin.

W ostatnich latach Miasto Świnoujście, przy wsparciu Ministerstwa Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, podjęło szereg działań w celu poprawy komunikacji pomiędzy wyspami. Efektem tych działań jest:

- wpisanie projektu pn.: „Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu” na listę Indykatywnego wykazu indywidualnych projektów dużych dla Programu Operacyjnego "Infrastruktura i Środowisko" na lata 2007-2013,
- wpisanie projektu jw. do programu Budowy Dróg Krajowych,
- opracowanie studium wykonalności i wstępnych analiz ekonomicznych.

### **3. Cele analizy i spodziewane rezultaty podjętych działań**

Celem analizy jest określenie możliwych sposobów realizacji projektu poprawy funkcjonowania transportu drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin oraz wstępnej efektywności ekonomicznej i koniecznych nakładów finansowych. Analiza umożliwi podjęcie racjonalnej decyzji co do dalszych przygotowań wybranej opcji inwestycyjnej mając na uwadze zalety i braki poszczególnych opcji.

Zadaniem wykonawcy ma być obiektywne przedstawienie wpływu budowy i eksploatacji projektu na ewentualną poprawę transportu drogowego i żeglugi śródlądowej o korzyści społeczne w zestawieniu z niezbędnymi nakładami finansowymi na budowę i niezbędnymi nakładami na zapewnienie trwałości projektu.

Zestawienie powinno być oparte o dostępne już materiały studialne (przygotowane przez GDDKiA dla tego przedsięwzięcia). W sytuacji braku odniesienia do bardziej precyzyjnych analiz należy zamieścić szacunki lub określić wpływ metodą jakościową a powinno to zostać wyraźnie podkreślone w tekście opracowania. Czytelnik analizy powinien otrzymać syntetyczną informację pokazującą jakie są potencjalne sposoby realizacji celu transportowego, które z nich zostały w toku dotychczasowych prac określone jako możliwe do realizacji wraz z podaniem powodów dla których pozostałe zostały odrzucone. Tak przygotowane eksperckie zestawienie/opracowanie poddane winno być oglądowi zewnętrznemu ekspertów/recenzentów przed jego ostatecznym zredagowaniem.

### **4. Źródła danych**

Wykonawca opracuje przedmiot zamówienia na podstawie materiałów studialnych (stanowiących załącznik nr 3 do SIWZ) przygotowanych przez GDDKiA w latach 2008÷2010 dla tego przedsięwzięcia tj.:

- Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe Etap I (STEŚ I)
- aneks do Studium ETAP I -warianty w korytarzu historycznym
- Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe Etap II (STEŚ II)
- studium wykonalności
- raport środowiskowy
- decyzja środowiskowa
- analiza wykonalności KPMG
- analiza ekonomiczno – finansowa budowy stałego połączenia (oprac. UM Ś-cie).

Wykonawca może posilkować się innymi ogólnie dostępnymi opracowaniami przy sporządzaniu analizy jednak w/w opracowania są tymi, do których należy się odwołać. Wykonawca winien dokonać ich krytycznej analizy i weryfikacji oraz być w stanie obiektywnie uzasadnić wszystkie przyjęte przez siebie założenia dla celów analitycznych. Powyższe odnosi się zarówno do wariantu bezinwestycyjnego, jak również do wariantów inwestycyjnych.

Wykonawca jest zobowiązany przygotować analizy zgodnie z aktualnymi standardami i wytycznymi krajowymi oraz UE dla projektów przygotowanych do finansowania z funduszy UE. Za aktualne uważa się standardy i wytyczne obowiązujące w dniu przekazania opracowań, do których Zamawiający nie będzie miał uwag.

### **5. Szczegóły zamówienia**

Realizacja przedmiotu zamówienia będzie wymagać wykonania analizy i oceny istniejącego stanu dokumentacji

Wykonawca właściwie zdefiniuje warianty technologiczne:

1. bezinwestycyjny-
  - wariant odniesienia (stałe nakłady na utrzymanie ale pogarszająca się jakość usługi – większe koszty społeczne - z uwagi na dekapitalizację promów).
2. warianty inwestycyjne promowe:
  - a) wariant promowy minimalny: inwestycja w odnowę promów celem zachowania dzisiejszego poziomu usługi transportowej - stałe koszty społeczne,
  - b) wariant promowy maksymalny: inwestycja w nowe promy i nowe nabrzeże zmierzająca do znaczącej poprawy jakości usługi oraz zwiększenia przepustowości przepraw (znaczący spadek kosztów społecznych),
3. warianty inwestycyjne zakładające budowę stałego połączenia (przekrój ustalony na 2x1 pas ruchu w każdą stronę - z uwagi na prognozowany poziom ruchu nie ma uzasadnienia analiza większego przekroju):
  - a) most wysokowodny,
  - b) most niskowodny ruchomy,
  - c) tunel zatapialny,
  - d) tunel drażony.

Wykonawca zdefiniuje warianty lokalizacyjne:

- a) centralne w stosunku do osi miasta (w tym uwzględnienie/odniesienie do lokalizacji historycznych),
- b) południowe
- c) północne

Wykonawca opisując warianty technologiczne i lokalizacyjne przedstawi:

- a) dopuszczalność wariantu z uwagi na uwarunkowania środowiskowe,
- b) ewentualne dodatkowe koszty niezbędne do sfinansowania działań zapobiegawczych, naprawczych i kompensacyjnych,
- c) ewentualny wpływ na harmonogram czasowy projektu (ograniczenia wynikające z okresów fenologicznych, potrzeby wyprzedzających działań – np. kompensacji; niezbędne procedury administracyjne, etc)
- d) pogłębioną opinią ekspercką dotyczącą wybranych wariantów lub rozwiązań (po uprzednim uzgodnieniu z zamawiającym celowości przygotowania takiej opinii).

Wykonawca określi dla wariantów technologicznych i lokalizacyjnych wpływ na:

- a) funkcjonowanie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 65 będącego kluczowym mechanizmem zwiększenia dostępności i konkurencyjności województwa,
- b) tworzenie warunków organizacyjnych i finansowych dla rozwoju infrastruktury turystycznej jej zagospodarowania oraz wydłużenia sezonu turystycznego,
- c) rozwój gospodarki portowej, poprawę dostępności transportowej do portów,
- d) rozwój lądowo-morskich łańcuchów transportowych,
- e) poprawę jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego,
- f) poprawę poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej.

Wykonawca określi potencjalne możliwości finansowania z podaniem kwot i źródeł CAPEX i OPEX.

Ostateczny produkt: zestawienie: tekst oraz plik xls (z odblokowanymi formułami) zawierający zestawienie szacunkowych strumieni kosztów i korzyści.

## **6. Zobowiązania Wykonawcy**

Wykonawca jest zobowiązany dołożyć wszelkich starań w celu prawidłowego i zgodnego z wymaganiami wykonania przedmiotu zamówienia.

Wykonawca jest zobowiązany do ścisłej współpracy z Zamawiającym (osobą przez niego wyznaczoną) na każdym etapie realizacji zamówienia, celem prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia.

Od Wykonawcy oczekuje się niezwłocznego wnoszenia poprawek do uwag zgłaszanych przez Zamawiającego na każdym etapie realizacji przedmiotu zamówienia, aktualizacji danych oraz udzielania niezbędnych wyjaśnień.

Po otrzymaniu od Zamawiającego pisemnie zgłoszonych uwag i zapytań do wykonanego przedmiotu zamówienia Wykonawca dokona poprawek w terminie nie przekraczającym 7 dni roboczych od ich otrzymania oraz przygotowuje stosowne wyjaśnienia, w których zamieści swoje stanowisko.

Wykonawca pokryje koszty zużywanych materiałów biurowych i innych materiałów wymaganych do realizacji umowy oraz we własnym zakresie zapewni pozyskanie danych nie wymienionych w niniejszej specyfikacji. Ponadto Wykonawca we własnym zakresie zapewni sobie pomieszczenie biurowe z wyposażeniem koniecznym do realizacji zamówienia oraz pokryje wszelkie koszty transportu i podróży wymagane w celu należytego wykonania przedmiotu zamówienia w tym także poniesie koszty dwukrotnego wyjazdu do Ministerstwa Infrastruktury i prezentacji opracowania w ministerstwie

## **7. Zobowiązania Zamawiającego**

Zamawiający zobowiązuje się do przekazania Wykonawcy niezbędnych posiadanych dokumentów oraz innych posiadanych opracowań, które mogą być pomocne w opracowaniu przedmiotu zamówienia, o których udostępnienie zwróci się Wykonawca.

## **8. Harmonogram i termin realizacji**

Zakłada się realizację przedmiotu zamówienia w terminie maksymalnym 120 dni kalendarzowych od dnia podpisania umowy z Zamawiającym.

Zamawiający przewiduje następujące etapy realizacji przedmiotu zamówienia:

- przygotowanie wersji roboczej raportu do dyskusji;
- spotkanie robocze/diskusja /sugestie z udziałem przedstawicieli MI, CUPT, GDDKiA, Jaspers;
- przygotowanie kolejnej wersji roboczej raportu uzupełnionej o ewentualne dodatkowe analizy/opinie eksperckie;
- uwagi/komentarze na piśmie;
- przygotowanie raportu będącego przedmiotem odbioru (o którym mowa w punkcie 10).

## **9. Zarządzanie i monitorowanie**

Zamawiający wyznaczy osobę odpowiedzialną za bieżące kontakty z Wykonawcą, polegające na wzajemnym przekazywaniu informacji o realizacji zamówienia, udzielaniu niezbędnej pomocy przy realizacji zamówienia, przekazywaniu i zgłaszaniu uwag oraz wątpliwości od poszczególnych komórek organizacyjnych reprezentowanych przez Zamawiającego oceniających i przyjmujących przedmiot zamówienia.

Podczas realizacji projektu Wykonawca zobowiązany jest do przedstawiania w cyklu 1-miesięcznym informacji w formie pisemnej o postępie prac, w szczególności zawierających:

- a) specyfikację zrealizowanych poszczególnych etapów /zadań,
- b) wszelkie istniejące bądź przewidywane problemy, w tym opóźnienia wraz z propozycjami rozwiązań.

Komunikacja pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą może się odbywać przy wykorzystaniu łączności elektronicznej, telefonicznej lub spotkań w siedzibie Zamawiającego. Potrzebę spotkania należy zgłosić z wyprzedzeniem, na co najmniej 3 dni roboczych.

#### **10. Ocena i odbiór przedmiotu zamówienia**

Podmiotem oceniającym i odbierającym przedmiot zamówienia będzie Zamawiający. Do oceny przedmiotu zamówienia Zamawiający powoła komisję odbiorową, która będzie kierowała wszelkie swoje uwagi, spostrzeżenia i niejasności celem ich wyjaśnienia przez Wykonawcę oraz ich usunięcia. Stwierdzone przez Zamawiającego uwagi i wątpliwości będą miały formę pisemną opatrzoną w szczególności datą i podpisem Zamawiającego.

Zamawiający będzie posiłkował się opiniami:

- Ministerstwa Infrastruktury,
- Inicjatywy Jaspers,
- CUPT,
- GDDKiA.

Powyższe instytucję będą miały prawo do wnoszenia uwag i propozycji uzupełnienia opracowania.

Przedmiot umowy uważa się za należycie wykonany, po jego pozytywnej ocenie i akceptacji przez Zamawiającego.

Zamawiający w okresie do 7 dni dokona odbioru etapu przedmiotu zamówienia uznanego za należycie wykonany.

Odbiór przedmiotu zamówienia odbędzie się na podstawie podpisanego bez uwag protokołu odbioru.