

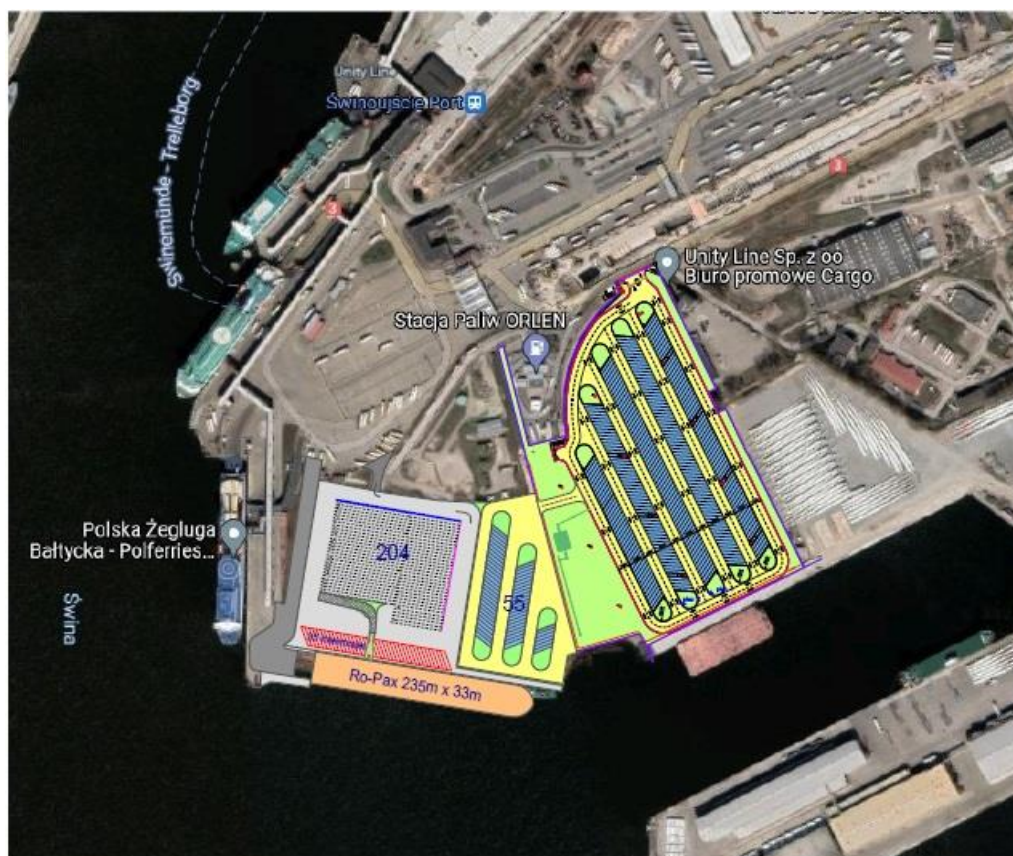


ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SA

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:

KONCEPCJA LOKALIZACYJNO-PROGRAMOWA, pn.:

**ZWIĘKSZENIE POTENCJAŁU DLA OBSŁUGI TRANSPORTU INTERMODALNEGO
W POŁUDNIOWEJ CZĘŚCI TERMINAŁU PROMOWEGO W ŚWINOUJŚCIU**



Biuro Strategii i Rozwoju Portów

Szczecin – 21.08.2025

Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Opis stanu istniejącego.....	4
3. Uwarunkowania planistyczne	7
4. Zadania inwestycyjne realizowane w najbliższym otoczeniu.	9
5. Planowana/koncepcyjna formy zagospodarowania.....	11
6. Wymagania dotyczące oferty i opracowania.	14

1. Wstęp

Terminal promowy w Świnoujściu jest największym w Polsce i jednym z najnowocześniejszych terminali promowych na południowym Bałtyku. Pełni on wiodącą rolę w obsłudze połączeń promowych z Polski do Skandynawii. Na przestrzeni ostatniej dekady obserwuje się w nim systematyczny wzrost przewozów morskich na połączeniach promowych pomiędzy Polską a Szwecją. Widocznym staje się również wzrost ilości obsługiwanych ładunków tranzytowych, szczególnie z Czech i Słowacji. Utrzymanie silnej pozycji konkurencyjnej wymaga dostosowania się do zmieniających się trendów rynku żeglugowego zarówno pod kątem obsługi floty transportowej jak i wymagań środowiskowych. Zauważalnym staje się trend w optymalizacji floty transportowej pod kątem obniżania kosztu jednostkowego usługi. Powoduje to stałe zwiększanie się wielkości promów oraz długości ich linii ładunkowej, a w następstwie zwiększenie możliwości przewozów intermodalnych. Tym samym, przed terminalem promowym w Świnoujściu stoi wyzwanie stałego zwiększania potencjału dla obsługi transportu intermodalnego. Sąsiedztwo portów promowych w Rostocku i Lubece, obsługujących transport intermodalny (w tym kolejowy) wymusza na terminalu promowym w Świnoujściu oferowanie coraz większych możliwości obsługi zwiększonych potoków ładunkowych w relacjach intermodalnych.

Nie bez znaczenia jest też fakt, iż w perspektywie najbliższych kilku lat porty zlokalizowane w basenie morza bałtyckiego, ze względu na rosnące wymagania środowiskowe, będą zobowiązane do wdrażania nowych rozwiązań w zakresie alternatywnych systemów zasilania oraz korzystania z energii elektrycznej podczas postoju. Terminal promowy w Świnoujściu będzie więc musiał uwzględnić ten wymóg podczas budowy nowych stanowisk promowych do obsługi promów z napędem hybrydowym. Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko ma być realizowane nie tylko dzięki napędowi bardziej ekologicznym, ale również dzięki wykorzystaniu większych jednostek pływających, przez co najprawdopodobniej ograniczy się liczbę zawinięć. Nie wpłynie to jednak na zmniejszenie ilości przeładunków, lecz wprost przeciwnie - możliwym będzie obsługa większej masy ładunkowej przechodzącej przez terminal w jednym czasie, co będzie skutkowało przygotowaniem większej powierzchni składowej.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście pomimo zakończonych dotychczas inwestycji na terminalu promowym, musi uwzględnić w swoich planach rozwojowych dostosowanie się do wymogów zmieniającego się rynku żeglugowego. Budowa stanowiska promowego nr 1 oraz budowa nowych parkingów dla samochodów ciężarowych nie są już w pełni wystarczające do płynnej obsługi ruchu promowego. Ukończona pod koniec 2023 inwestycja „Przystosowania infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”, może nie przynieść spodziewanych efektów w postaci zapewnienia wymaganej przepustowości transportowej. Liczba zawinięć promów, a także wzrost

przewozów intermodalnych na rynku bałtyckim i związana z tym konieczność zwiększania wielkości zaplecza do obsługi ruchu samochodowego i kolejowego, stawia przed terminalem promowym wyzwanie sprostania tego typu oczekiwaniom. Zadanie te może zostać zrealizowane przez rozbudowę terminala o tereny sąsiadujące z nim w południowej części.

2. Opis stanu istniejącego

Terminal Promowy w Świnoujściu położony jest na prawym brzegu cieśniny Świny, na 3,40 – 4,60 km toru wodnego Świnoujście – Szczecin, licząc od wejścia z Zatoki Pomorskiej.

Dojazdy drogowe do terminalu prowadzą ulicami Duńską i Fińską, będącymi zakończeniem drogi krajowej nr 3, jak również częścią międzynarodowej trasy o oznaczeniu E65 prowadzącej z Malmö w Szwecji do miejscowości Chania na Krecie. Obecnie trwają prace związane z przekształceniem drogi nr 3 w drogę klasy ekspresowej S3. Uruchomienie odcinka Świnoujście – Troszyn planowane jest w drugiej połowie 2025r. Długość całej trasy S3 wynosić będzie 480,7 km. Wytyczona jest ona południkowo ze Świnoujścia do Lubawki, a następnie łączy się z międzynarodową trasą E65, leżącą w transeuropejskim korytarzu transportowym. Budowa drogi S3 znacząco zwiększy ruch ciężarowy w terminalu oraz wolumen obsługiwanych ładunków.



Rysunek: Sieć połączeń drogowych w regionie

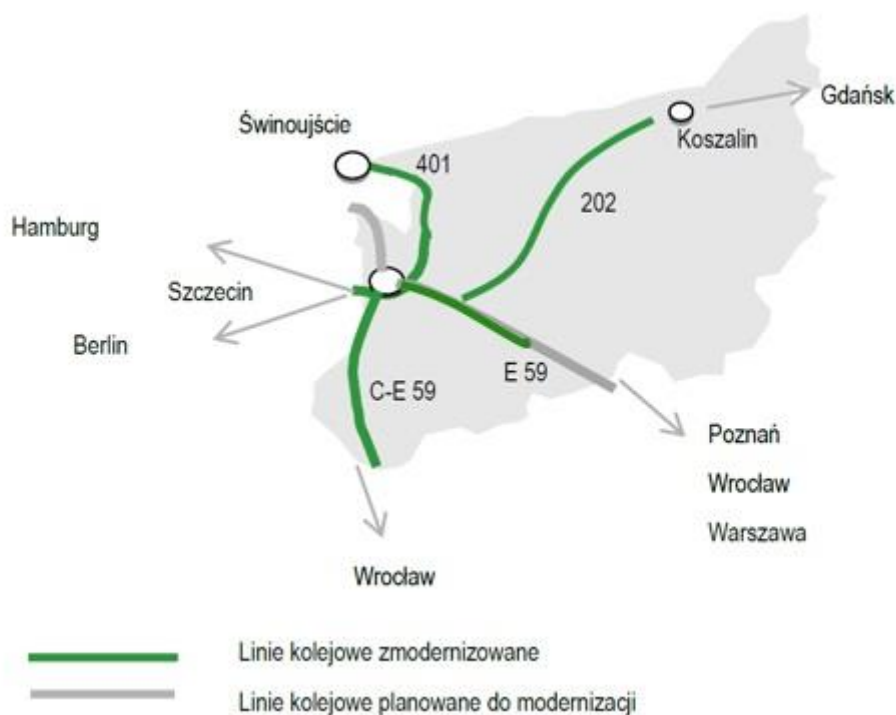
W ramach inwestycji budowy drogi S3, GDDKiA przeprowadził również przebudowę odcinka ul. Fińskiej na styku z tzw. „rondem tunelowym”. Droga ta prowadzi do terenów będących przedmiotem niniejszej koncepcji. Parametry tej drogi dopuszczają nacisk 11,5 tony na oś pojazdu, dzięki czemu możliwy jest ruch samochodów ciężarowych do nowego stanowiska promowego.

Zwiększony ruch ciężarowy wymagać będzie m.in. większej ilości parkingów na terminalu. Należy więc już bliskiej perspektywie czasowej rozpocząć proces nabywania gruntów pod rozbudowę terminala oraz prace projektowe pod obsługę transportu intermodalnego.

Dojazd kolejowy do terminala promowego zapewniony jest od stacji kolejowej Świnoujście Towarowa (Przytór) przez stację Świnoujście Osobowa i Świnoujście Port. Do terminala promowego prowadzi zmodernizowana magistrala kolejowa E59 jak i będąca w trakcie przygotowań do przebudowy - C-E59. Kwestia sprawnego połączenia kolejowego portu z przedpolem ma kluczowe znaczenie dla wzrostu obrotów jednostek intermodalnych. Wartym podkreślenia pozostaje fakt podjętej ostatnio decyzji przez KE o wpisaniu magistrali C-E

59

do sieci bazowej rozszerzonej TEN-T, co w praktyce oznacza jej modernizację na całej długości do końca 2040 roku. Dzięki zaplanowanym działaniom inwestycyjnym na tej linii, będzie możliwa obsługa pociągów towarowych o max długości 740m wraz ze wzrostem prędkości przejazdu do 120km/h.



Rysunek: Sieć połączeń kolejowych w regionie

W skład infrastruktury portowej terminalu promowego w Świnoujściu zalicza się m.in.: 5 oddzielnych stanowisk promowych, budowle, budynki, drogi wewnętrzne oraz infrastrukturę techniczną. Stanowiska statkowe udostępniane są wszystkim zainteresowanym podmiotom z uwzględnieniem zasadach wolnorynkowych oraz z naliczeniem obowiązujących opłat portowych.

Łączna powierzchnia terminala wynosi około 43 ha. Do terenu terminalu promowego przylegają:

- nieruchomości gruntowe Skarbu Państwa (rejon Basenu Bosmańskiego, teren pod linią energetyczną 110 kV, ul. Fińska),
- nieruchomości gruntowe Skarbu Państwa we władaniu PKP (teren z torami odstawczymi stacji Świnoujście Osobowa i stacją Świnoujście Port) oraz Urzędu Morskiego w Szczecinie (teren Bazy Oznakowania Nawigacyjnego),
- działki stanowiące własność Gminy Miasta Świnoujście i Skarbu Państwa (rejon ul. Okólnej i Duńskiej),
- nieruchomości będące we władaniu pozostałych prywatnych spółek i operatorów (Energopol – Szczecin S.A., Euroterminal Sp. z o.o.).

Obecnie dla 5 stanowisk promowych szacowany teoretyczny potencjał możliwości obsługi TPŚ jest 20 dużych promów dobowo (promy od 190 do 270 metrów). Na każde stanowisko 4 promy: średni czas obsługi w porcie na 1 prom – 6 godz. (obejmuje manewry w porcie na wejściu i wyjściu, opuszczenie i podniesienie ramp, wyładunek, załadunek, zaopatrzenie promu, dostawy paliwa, przygotowanie promu do rejsu, serwis techniczny, postój).

Ilość zawinięć w roku zakładana średnio to 300-320 na prom (ze względu na różną częstotliwość zawinięć promów w rozkładzie rejsów, przeglądy techniczne, remonty, awarie, sztormy uniemożliwiająca pływanie, wyłączenia świąteczne).

Zatem rocznie szacowany potencjał dla 5 stanowisk na: 20 promów x 300 zawinięć wyniesie 6000 zawinięć.

Terminal w porcie w Świnoujściu przystosowany jest do przyjęcia następujących jednostek pływających:

- morskie promy pasażersko – samochodowe,
- niekonwencjonalne jednostki o dużej prędkości, takie jak statki monokadłubowe czy katamarany,
- morskie promy kolejowe lub kolejowo – samochodowe,
- statki typu ro-ro do przewozu ładunków toczonych,
- pełnomorskie, pasażerskie statki wycieczkowe,

- statki pasażerskie żeglugi śródlądowej,
- promy pasażersko – samochodowe bez miejsc kabinowych – żegluga bliskiego zasięgu. jednostki związane z realizacją zadań obronnych

Na terminalu promowym jest obsługiwanych obecnie 3 armatorów:

- Unity Line dysponuje obecnie siedmioma promami, z czego cztery (Gryf, Galileusz, Epsilon, Copernicus) obsługują połączenie Świnoujście-Trelleborg, pozostałe (Polonia, Skania,) - linię Świnoujście-Ystad,
- PŻB posiada trzy promy (Cracovia, Mazovia, Varsovia) i utrzymuje połączenia na trasie Świnoujście-Ystad,
- TT-Line (operator niemiecki) – posiada siedem jednostek, które przypluwają rotacyjnie w zależności od potrzeb armatora (Nils Holgersson, Nils Dacke, Peter Pan, Marco Polo, Robin Hood, Tom Sawyer i Huckelberry Finn) na linii Świnoujście – Trelleborg.

3. Uwarunkowania planistyczne

Teren terminala promowego objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego z dnia 15 grudnia 2016 r. Uchwała nr XXX/238/2016 Rady Miasta Świnoujścia w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia – jednostka obszarowa V - rejon ulic: Dworcowej, Fińskiej, Duńskiej i Norberta Barlickiego.

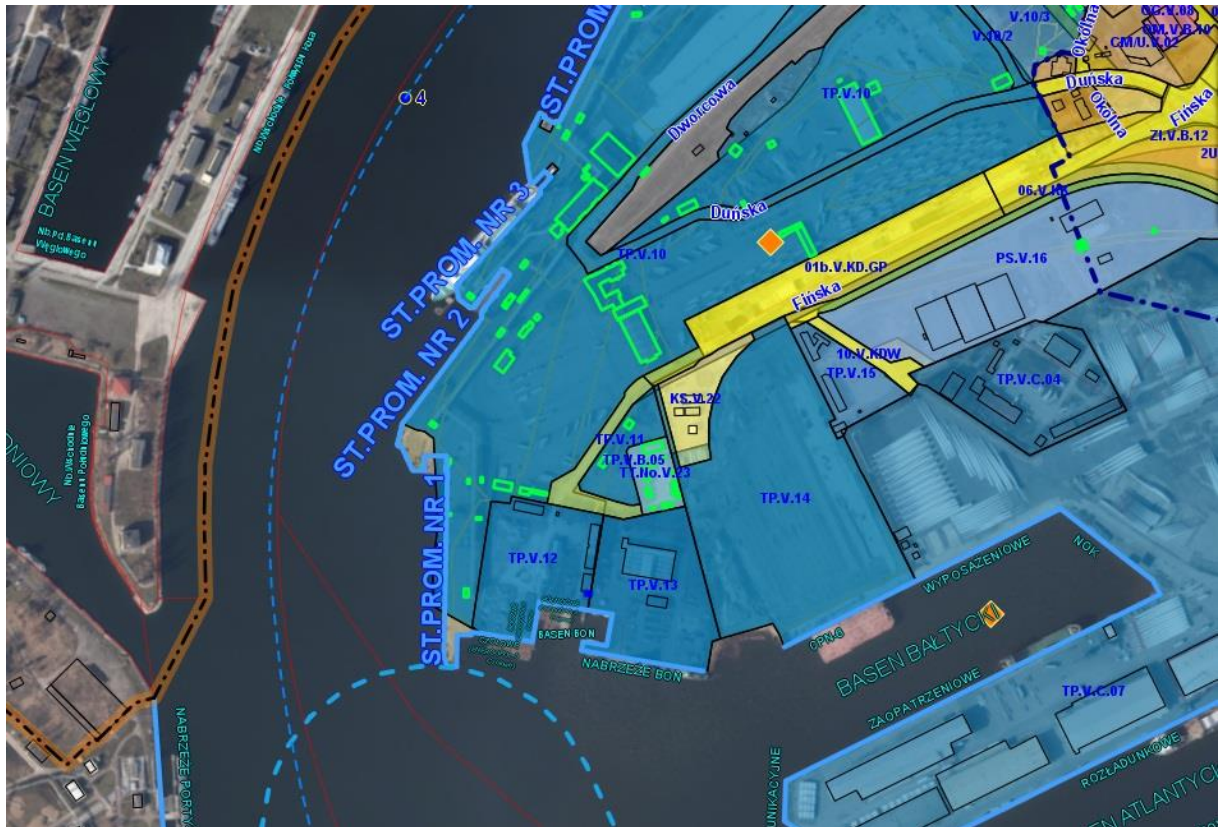
Wskazany obszar znajduje się na terenie elementarnym TP.V.12 i TP.V.13 z § 4 ust. 6, dla którego przewiduje się następujące przeznaczenie terenu: na cele funkcji związanych z gospodarką morską, obsługą komunikacji i transportu, składowania i przeładunków, w tym w systemie intermodalnym oraz obsługą rybołówstwa. W szczególności dopuszcza się lokalizację: obiektów budowlanych i urządzeń technicznych obsługi portu, obiektów i urządzeń służących prowadzeniu przeładunków, urządzeń i obiektów służących obsłudze żeglugi promowej, obiektów i terenów składowych, magazynowych, obiektów produkcyjnych, handlowych i usługowych, obiektów administracyjno-biurowych i socjalnych, parkingów dla samochodów ciężarowych oraz ich przyczep i naczep, parkingów dla samochodów osobowych, przy uwzględnieniu poniższych i pozostałych ustaleń planu.

Działka nr 186/2 znajduje się na terenie TP.V.12, dla którego ustala się przeznaczenie terenu:

- a) zgodnie z ustaleniami dla kategorii terenów portowych określonymi w § 4 ust. 6,
- b) w części terenu, oznaczonej odpowiednio na rysunku planu, podziemny przebieg stałego połączenia komunikacyjnego.

Działki nr 190, 191, 192, 193 znajdują się na terenie TP.V.13, dla którego ustala się przeznaczenie terenu:

Σ 2,4313 ha (własność: Skarb Państwa, trwały zarząd: Urząd Morski w Szczecinie, Baza Oznakowania Nawigacyjnego)

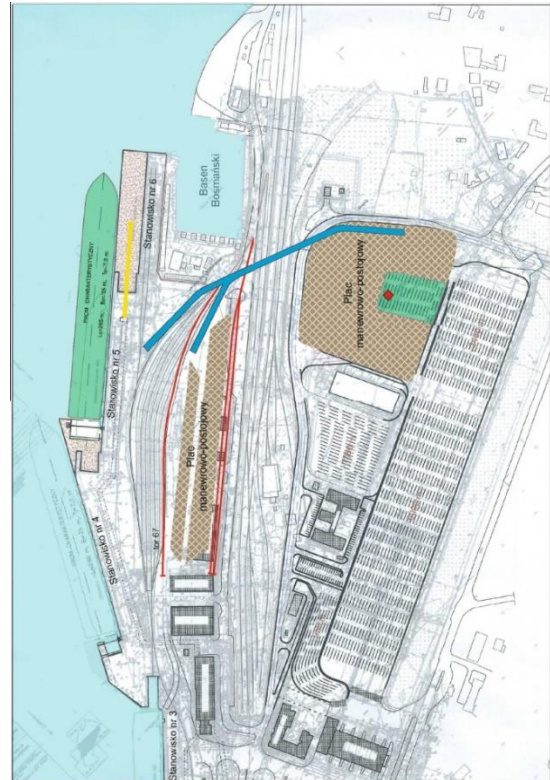


8

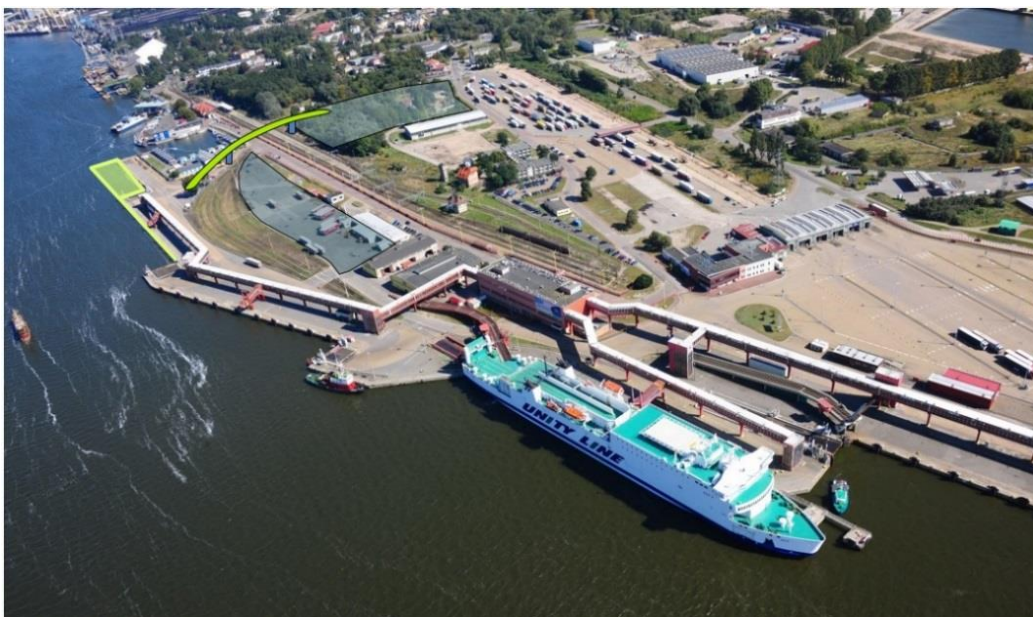
4. Zadania inwestycyjne realizowane w najbliższym otoczeniu.

1. Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.

Celem inwestycji było przystosowanie istniejącej infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 265 m. Kluczowym elementem inwestycji jest połączenie istniejących nabrzeży 5 i 6 w jedno i dostosowanie ich do głębokości technicznej 12,5m. Budowa placów parkingowych dla 200 naczep o pow. około 15 000m² a także estakady łączącej dwa obszary manewrowo – postojowe znajdujące się w bezpośrednim zapleczu. W ramach inwestycji przewidziano również modernizację istniejącego układu torowego poprzez budowę dwóch dodatkowych bocznic. Inwestycja zakończona.



sunek: Projekt zagospodarowania przestrzennego terminalu intermodalnego w Świnoujściu



Rysunek: Wizualizacja terminalu intermodalnego w Świnoujściu

1. Eliminacja wąskich gardeł ostatniej mili – budowa parkingu rezerwowego w TPŚ

Inwestycja obejmowała budowę parkingu na obszarze 6,6ha z 278 miejscami postojowymi dla samochodów ciężarowych oraz 7 miejsc postojowych dla samochodów do 3,5t. Ponadto instalację sanitariatów, stacji transformatorowej oraz systemu oświetlenia terenu.

Parking, obok obecnie funkcjonujących, jest parkingiem buforowym dla samochodów ciężarowych transportowanych drogą morską ze stanowiska promowego nr 1, 2 lub 3, 4 i 5. Inwestycja zlikwiduje wąskie gardło na odcinku „ostatniej mili” prowadzącej do portu w Świnoujściu. Inwestycja zrealizowana.



Rysunek: Parking rezerwowi w TPŚ

2. Tunel drogowy w Świnoujściu

Tunel drogowy w Świnoujściu zgodnie z uzyskaną w 2010 roku decyzją środowiskową jest tunelem drążonym w korytarzu północnym. Łączna długość odcinka drogowego wyniosła 3,4 kilometra, w tym 1,48 kilometra jednorurowego tunelu drążonego, który został wykonany w technologii tarczy drążonej TBM (ang. Tunnel Boring Machine). Średnica wewnętrzna tunelu wynosi 12 metrów, znajduje się w nim dwukierunkowa jezdnia z pasami ruchu o szerokości 3,5 m. Pobocze (ewakuacyjne) i ciąg ewakuacyjny mają szerokość 1,75 m po obu stronach. Łączy on wyspy Uznam i Wolin. Nowa przeprawa drogowa ułatwia komunikację drogi krajowej nr 3 ze Świnoujściem. Inwestycja zrealizowana.



Rysunek: Tunel w Świnoujściu (źródło: https://www.facebook.com/tunelswinoujscie/photos?locale=pl_PL)

5. Planowana/koncepcyjna formy zagospodarowania.

Inwestycja związana jest z rozbudową południowej części terminala promowego w Świnoujściu, poprzez przystosowanie tego obszaru do obsługi transportu intermodalnego w tym budowę w nowego stanowiska promowego lub (zamiennie) stanowiska postojowego dla jednostki typu bunkierka LNG przeznaczonej do bunkrowania w paliwo LNG statków cumujących przy nabrzeżach TPŚ.

Planowany zakres inwestycji obejmuje dwa etapy¹

Etap I – obejmuje budowę dodatkowych linii załadunkowych (łącznie liczba miejsc postojowych w liniach załadunkowych (tzw. slotach) w ilości około 204, co daje około 3570 m linii załadunkowej oraz 35-37 miejsc postojowych na jednostki intermodalne, co daje około 520 m linii załadunkowej) za tym punktem oraz rozbudowę istniejącego już parkingu buforowego o łącznej liczbie 278 miejsc postojowych o kolejne 55 miejsc postojowych (wariant do rozważenia na etapie realizacji koncepcji). Obszar ten będzie ogólnodostępny dla samochodów ciężarowych wyjeżdżających z kraju drogą morską przez Terminal Promowy w Świnoujściu. Teren parkingu nie będzie ogrodzony, jedynie na zjazdach przewiduje się szlabany. Zlikwiduje on wąskie gardło na odcinku „ostatniej mili” prowadzącej do portu w Świnoujściu, a także znacząco poprawi sytuację w przypadkach losowych, gdy wskutek awarii promu lub braku możliwości wyjścia promów w morze z powodu sztormu, niemieszczące się

¹ Należy traktować jako potencjalny wariant zagospodarowania. Docelowe rozwiązania planistyczne mogą ulec zmianie w wyniku prac koncepcyjnych.

na obecnych parkingach terminala promowego samochody ciężarowe parkują na ulicach dojazdowych do terminala. Wpływa to na obniżenie sprawności i bezpieczeństwa ruchu drogowego w bezpośrednim otoczeniu terminala.

Etap II wariant A – obejmie budowę stanowiska promowego „0” o długości całkowitej około 250m, wyposażonego w rampę rufową szerokości 35,0m i nośności 200 ton. W ramach inwestycji realizowane będzie również załadownienie basenu BON oraz zakup gruntów od spółki Energopol – Szczecin S.A.

Będzie to kolejne, nowe stanowisko promowe o parametrach konstrukcyjnych zbliżonych do funkcjonującego stanowiska promowego nr 1, jednak znacznie dłuższe i pozwalające na obsługę jednostek przewidzianych do włączenia do eksploatacji w najbliższych latach, czyli o długościach rzędu **235 - 240m**.

Budowa przedstawionego wyżej nabrzeża spowoduje konieczność przeniesienia Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego – zakres ten realizowany będzie w ramach odrębnej komplementarnej inwestycji przez Urząd Morski w Szczecinie.

Nowe stanowisko statkowe o nr „0” będzie przylegało po stronie wschodniej do obecnego stanowiska 1 i będzie przeznaczone do obsługi promów o maksymalnej długości ok. 235 -240 m wraz z zapleczem na około **333 miejsc parkingowych dla pojazdów ciężarowych**, które będzie jednocześnie zapleczem stanowiska nr 1 (obecnie stanowisko nr 1, ze względu na brak terenu, nie ma swojego zaplecza). Zaplecze nabrzeża nr „0”, w określonych miejscach, będzie miało zwiększoną nośność tak, aby było przystosowane do ewentualnej pracy urządzeń przeładowniczych typu reachstacker o dop. nacisku na oś 50 ton.

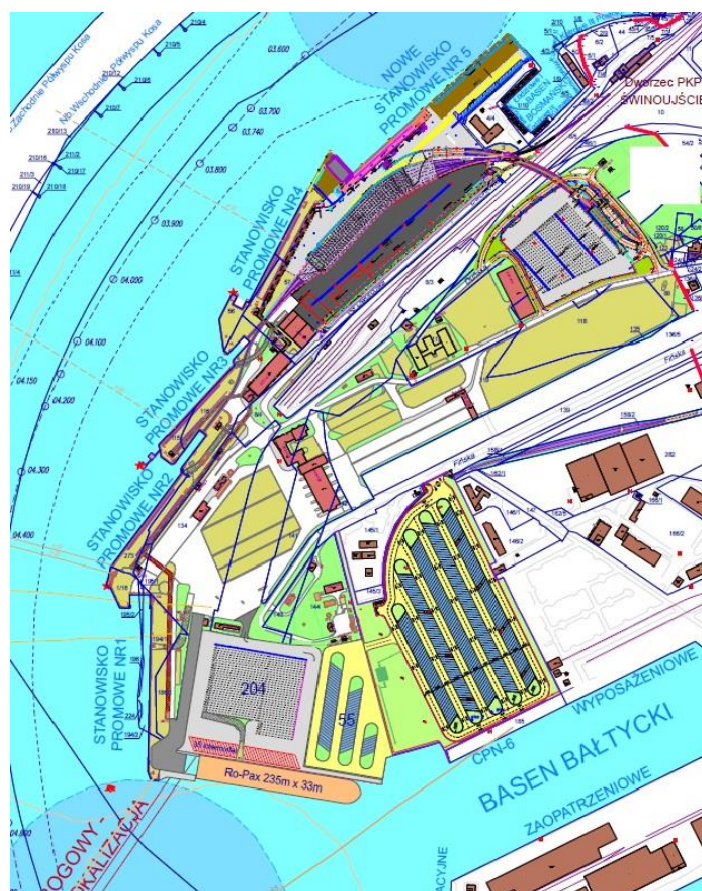
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zakończył aktualnie realizację inwestycji pn. „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu”, w ramach której na wszystkich terminalach promowy wybudowano punkty zasilania elektrycznego statków (ang. Onshore Power Supply, OPS) po 2-3 punktów na każde stanowisko. Montaż podobnych urządzeń należy przewidzieć w ramach budowy nowego stanowiska nr „0”. Należy również przewidzieć montaż punktów do odbioru ścieków sanitarnych.

Nie przewiduje się budowy pieszej galerii dla pasażerów. Proces mustrowania na jednostkę promową cumującą przy nowoprojektowanym stanowisku „0”, będzie dokonywany poprzez wyznaczone ciągi piesze pomiędzy istniejącą galerią a rampą stanowiska „0” na długości około 50m.

„Zwiększenie potencjału dla obsługi transportu intermodalnego w południowej części terminalu promowego w Świnoujściu”



Rysunek: Planowane zagospodarowanie Terminala Promowego w Świnoujściu w części południowej



Rysunek: Planowane zagospodarowanie Terminala Promowego w Świnoujściu w części południowej na tle pozostałych stanowisk promowych

Etap II wariant B - obejmie budowę stanowiska postojowego dla jednostki (sztuk 1) typu bunkierka LNG, o planowanych maksymalnych wymiarach : dług. całkow. 75 m, szerokość całkow. 15 m, zanurzenie 7 m, z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury hydrotechnicznej lub w przypadku braku takiej możliwości – zaprojektowanie nowej konstrukcji.

6. Wymagania dotyczące oferty i opracowania.

Przedmiotem opracowania jest wykonanie koncepcji lokalizacyjno - programowej: *Zagospodarowanie terenu dla obsługi transportu intermodalnego w południowej części terminalu promowego w Świnoujściu* podzielonej na dwa etapy (zgodnie z opisem powyżej). Zadaniem koncepcji jest określenie lokalizacji, możliwości wariantowania inwestycji, zakresu robót, harmonogramów oraz szacunkowych kosztów inwestycji, będących podstawą do wykonania dokumentacji technicznej.

Zakres opracowania obejmuje:

1. Opis stanu istniejącego na podstawie materiałów przekazanych przez Zamawiającego oraz wizji lokalnej Wykonawcy. Przekazanie ww. materiałów nastąpi w terminie nie później /niż 2 tygodni od podpisania umowy na wykonanie Koncepcji.
2. Wykonanie mapy do celów projektowych na folii z wtórnikami numerycznym z siatką wysokościową co 10 m.
3. Zestawienie tabelaryczne kosztów realizacji inwestycji z podziałem na etapy.
4. Określenie zakresu przebudowy podstawowej infrastruktury technicznej (woda, energia elektryczna, ścieki sanitarne i deszczowe, telekomunikacja oraz podłączenie medium ciepłowniczego), w tym informacje o zakresie koniecznych prac rozbiórkowych w ramach realizacji. Określenie szacowanego zapotrzebowania na energię i jej zużycia, zapotrzebowania na wodę i jej zużycia, planowanego rozwiązania w zakresie odbioru ścieków z jednostek pływających oraz ścieków i wód opadowych z obiektów infrastruktury lądowej i terenu przedsięwzięcia.
5. Określenie zakresu budowy podstawowej infrastruktury komunikacyjnej (drogi, miejsca parkingowe, pieszce ciągi komunikacyjne) dla zapewnienia sprawnego skomunikowania obszaru przedsięwzięcia oraz optymalnego połączenia z główną częścią TPŚ.
6. Oddzielny projekt organizacji ruchu. Określenie wpływu rozwiązań komunikacyjnych na bezpieczeństwo ruchu na terenie przedsięwzięcia.
7. Przedstawienie wariantowania lokalizacyjnego, konstrukcyjnego, społecznego (analiza konfliktów społecznych) i środowiskowego, w tym w odniesieniu do obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne dla budowanego stanowiska promowego i parkingu, z podaniem kosztów (w rozbiciu na zakresy robót) dla wariantu wybranego i wariantu odrzuconego w wyniku przeprowadzenia analizy wielokryterialnej. W doborze konstrukcji i wyposażenia przyszłego nabrzeża (opisanego w rozdziale 5 dla wariantu A i B), należy uwzględnić

uwarunkowania techniczne związane z istniejącą przeszkodą budowlaną w postaci pogrążonego pod dnem Cieśniny Świny tunelu drogowego, łączącego wyspy Uznam i Wolin. Wybrany wariant nowej infrastruktury hydrotechnicznej, należy uzgodnić z wykonawcą budowlanym tunelu/IK nadzorującym proces budowy tunelu. Należy przewidzieć zaprojektowanie rozwiązań mających na celu zapobieganie poważnej awarii przemysłowej, katastrofy naturalnej lub budowlanej, a także uwzględniających zmniejszanie/eliminowanie wpływu na klimat, w tym emisje gazów cieplarnianych oraz uwzględnić w koncepcji rozwiązania istotne z punktu widzenia adaptacji do zmian klimatu, przewidywanej podatności na zmiany klimatu, uwzględniającej narażenie oraz odporność analizowanych wariantów na zmiany klimatu, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko. W doborze wariantów należy ponadto mieć na uwadze kryteria określone w art. 143 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska i dokonać porównania proponowanej technologii z technologią spełniającą ww. wymagania.

8. Określenie optymalnej lokalizacji oraz podstawowych parametrów placów postojowych dla pojazdów drogowych (powierzchnia, dopuszczalne naciski, wyposażenie, itp.) oraz przebiegu dróg wewnętrznych. Określenie wpływu rozwiązań komunikacyjnych na bezpieczeństwo ruchu na terenie przedsięwzięcia. Zaprognozowanie ruchu jednostek pływających i naziemnych na etapie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.
9. Wkomponowanie w obszarze działek nr: 186/2, 190, 191, 192, 193 takiej liczby miejsc postojowych i takich rozwiązań komunikacyjnych, aby w pełni wykorzystać miejsca postojowe na zapleczu planowanego stanowiska promowego. Zaplanować należy odpowiednią długość linii wjazdowych, punkt kontrolny, rampę wjazdową rufową, itp.
10. Plan zagospodarowania terenu w skali co najmniej 1:500, rysunek w skali 1:100 przedstawiający konstrukcję stanowiska promowego, miejsca przyłączy mediów w oparciu o wydane przez ZMPSiŚ S.A. warunki techniczne przyłączenia, rysunki w skali 1:50 konstrukcji placów postojowych i manewrowych oraz pozostałe rysunki, plany, fotografie, itp., niezbędne do zilustrowania koncepcji.
11. Określenie zakresu prac ziemnych i pogłębiarskich związanych z realizacją:
 - stanowiska promowego nr „0” i uzyskania głębokości technicznej 12,5m w wymaganym/wskazanym nawigacyjnie obszarze bezpiecznej eksploatacji.
 - stanowiska postojowego dla bunkierki LNG z zachowaniem wymaganych zapasów pod stępką.

Określenie sposobu zagospodarowania powstałych mas ziemnych i urobku w wyniku realizacji inwestycji.

12. Określenie wymaganych stref bezpieczeństwa związanego z potencjalnym oddziaływaniem termicznym, wybuchowym, ect. (o ile występują) od zacumowanej jednostki typu bunkierka LNG przy planowanym nabrzeżu postojowym (wariant B), wraz ze wskazaniem optymalnej lokalizacji postoju.

13. Harmonogram realizacji inwestycji uwzględniający kolejność prac umożliwiającą niezakłóconą działalność terminala promowego.
14. Opracowanie powinno zawierać tekst, rysunki i mapy niezbędne do zilustrowania treści opracowania wykonane w dwóch egzemplarzach w wersji papierowej oraz w czterech na nośniku elektronicznym w formacie *. DOC (tekst), *. PDF, *.JPG, *.DWG (rysunki, mapy).

Dodatkowo, Koncepcja winna być uzupełniona o następujące załączniki:

- I. Uzgodniona z Urzędem Morskim w Szczecinie analizę nawigacyjną określającą maksymalne parametry promów mogących zawijać do stanowiska nr „0”.
- II. Badania geologiczno - inżynierskie w zakresie niezbędnym do prawidłowego określenia konstrukcji oraz oszacowania kosztów budowy stanowiska promowego oraz oszacowania kosztów budowy placów, dróg itp., w zakresie zgodnym z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. 2014, poz. 613) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót których wykonywanie wymaga uzyskania koncesji (Dz. U. 2011, Nr 288, poz. 1696) oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (Dz. U. 2014, poz. 596).
- III. Przed wykonaniem badań geologiczno-inżynierskich, Wykonawca przedstawi Zleceniodawcy do akceptacji plan sieci odwiertów ze współrzędnymi geodezyjnymi x,y w układzie 2000.
- IV. Ponadto Wykonawca wskaże zakres i koszty badań geologiczno – inżynierskich niezbędnych do wykonania na etapie dokumentacji projektowej.

Wymagania dodatkowe:

1. Wykonawca w trakcie opracowywania koncepcji zobowiązany jest do współpracy z komórkami merytorycznymi ZMPSiŚ SA. oraz Spółki Terminal Promowy Świnoujście Sp. z o.o., w tym cyklicznej organizacji, w siedzibie Zlecającego, raz na trzy tygodnie spotkań zespołu opracowującego koncepcję z przedstawicielami Zleceniodawcy, na których przedstawi stopień zaawansowania i już wykonaną część koncepcji. Wykonawca jest zobowiązany do sporządzania Protokołu/Notatki z każdego spotkania oraz do uzgadniania jej z uczestnikami spotkania.
2. Przed wykonaniem badań geologiczno-inżynierskich, Wykonawca przedstawi Zleceniodawcy do akceptacji plan sieci odwiertów ze współrzędnymi geodezyjnymi x,y w układzie 2000.
3. Wykonawca wykona prezentację w formacie PowerPoint będącą odzwierciedleniem treści opracowania oraz wizualizację komputerową w formacie 3D przedstawiającą propozycję zagospodarowania terenu.

4. Termin wykonania opracowania obejmuje wykonanie koncepcji, badań geologiczno-inżynierskich oraz złożenie wniosku o uzgodnienie analizy nawigacyjnej z Urzędem Morskim w Szczecinie.