

SZACOWANIE WARTOŚCI ZAMÓWIENIA
na Przygotowanie i przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko
dla projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły

Ministerstwo Infrastruktury zaprasza do udziału w oszacowaniu przedmiotu zamówienia na przygotowanie i przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Celem zapytania jest ustalenie wartości planowanego zamówienia publicznego zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

Niniejsze zapytanie nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740), nie jest również ogłoszeniem w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1843 z późn. zm.).

I. Przedmiot zamówienia

Przedmiotem planowanego zamówienia jest wykonanie „Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły (PRDWRW)” w trybie art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku (Dz.U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.) *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko*, zwaną dalej ustawą ooś, przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2. ww. ustawy.

Celem wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (sooś) jest zbadanie oraz ocena stopnia i sposobu uwzględnienia aspektów środowiskowych dla zaproponowanych rozwiązań technicznych zawartych w projekcie Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Zgodnie z art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. *o żegludze śródlądowej* (Dz.U. z 2019 r. poz. 1568 z późn. zm.) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej opracowuje plan lub program rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym, kierując się potrzebą zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju. Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, projekt polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

II. Kontekst

Polska ustawą z dnia 15 grudnia 2016 r., Dz.U. 2017 poz. 186 ratyfikowała Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (Konwencja AGN) (ang. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance). Konwencja AGN zobowiązuje Polskę do dostosowania następujących dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg), do co najmniej IV klasy żeglowności. Polskie drogi wodne, po uzyskaniu standardu określonego w AGN, będą mogły stać się docelowo elementami transeuropejskiej sieci transportowej TNT.

Projekt Programu realizuje cele określone w dokumentach krajowych, oraz wpisuje się w unijną i międzynarodową politykę transportową, która jest określona m.in. w następujących dokumentach:

- Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),
- Strategia Zrównoważonego Transportu do 2030 roku,
- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. KOM (2011) 144. Bruksela, 28.3.2011,
- „Niebieska księga” Third revision of the inventory of main standards and parameters of the E Waterway Network (“Blue Book”), United Nations Economic and Social Council, Inland Transport Committee, August 2016.

Środki zainwestowane w drogę wodną posłużą nie tylko żegludze, ale również innym funkcjom społeczno-gospodarczym, takim jak działania przeciwpowodziowe, zredukowanie kosztów pożarów lasów, funkcje energetyczne oraz korzyści związane z retencją wody na potrzeby ludności, rolnictwa i przemysłu. Zgodnie z przyjętymi założeniami, poprawa stopnia użeglowienia głównych polskich rzek będzie miała pozytywne skutki społeczne, poprzez wpływ na aktywizację lokalnych społeczności oraz samorządów terytorialnych do gospodarczego i społecznego wykorzystania dróg wodnych.

III. Opis projektu

Na podstawie przeprowadzonych analiz, ze wstępnie wskazanych 18 wariantów realizacji Programu, wybrano trzy, które zostały scharakteryzowane poniżej. W docelowym projekcie Programu zostanie wybrany jeden wariant. W związku z powyższym przy szacowaniu wartości zamówienia należy uwzględnić te uwarunkowania.

Wybrane warianty opracowane zostały w taki sposób, aby spełniać wymogi stawiane międzynarodowym drogom wodnym co najmniej IV klasy, a ponadto:

- zagwarantować możliwość uprawiania ciągłej i efektywnej żeglugi po Dolnej i Środkowej Wiśle,
- zapewnić połączenie rzeki Wisły z Portem Morskim Elbląg i Zalewem Wiślanym,
- poprawić warunki połączenia z Portem Morskim Gdańsk,
- zwiększyć udział Portów Morskich Gdańsk i Elbląg w przewozach śródlądowych,
- umożliwić połączenie z drogami wodnymi na wschodzie, eliminując tym samym tzw. „wąskie gardło” w europejskiej sieci transportu wodnego – budowa sztucznego kanału wodnego do granicy z Białorusią.

Ponadto:

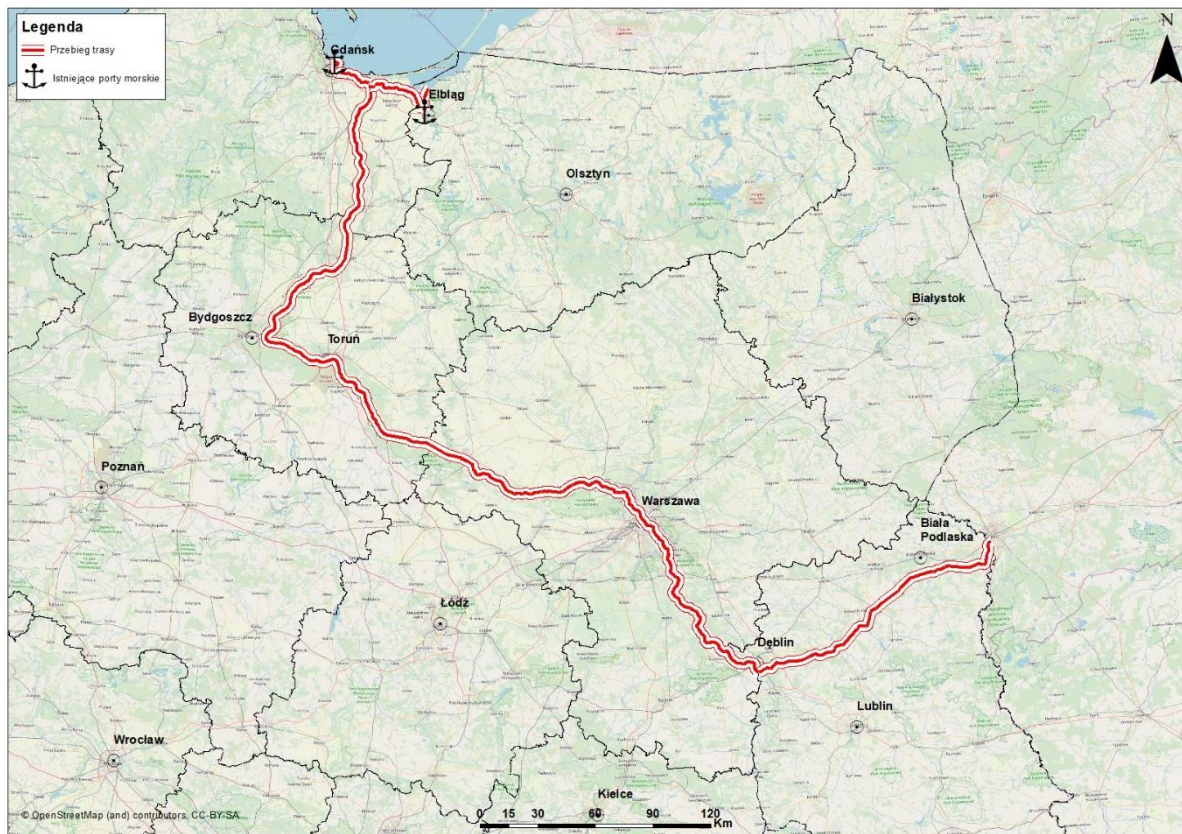
- różnica między Wariantami I i III dotyczy proponowanej lokalizacji stopni wodnych na Wiśle,
- Wariant II zakłada identyczny z Wariantem I układ stopni wodnych na Wiśle,
- Wariant II różni się od Wariantów I i III przebiegiem na odcinku kończącym się ujściem do Zalewu Wiślanego.

Wariant I

Wariant I (rys. 1) przewiduje drogę wodną o całkowitej długości 767,85 km i jego trasa obejmuje następujące odcinki cieków i akwenów wodnych:

1. rzeka Martwa Wisła,
2. rzeka Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do Portu w Elblągu,
3. Kanał Jagielloński,

4. rzeka Nogat poniżej połączenia z Kanałem Jagiellońskim,
5. rzeka Szkarpawa,
6. rzeka Wisła od Martwej Wisły do Stopnia Wodnego Włocławek,
7. rzeka Wisła od Stopnia Wodnego Włocławek do ujścia rzeki Narew,
8. rzeka Wisła od ujścia rzeki Narew do Kanału Żerańskiego,
9. rzeka Wisła od Kanału Żerańskiego do ujścia rzeki Wilgi,
10. rzeka Wisła od ujścia rzeki Wilgi do ujścia rzeki Wieprz,
11. sztuczny kanał żeglowny relacji Dęblin – Brześć.



Rysunek 1. Trasa drogi wodnej w Wariantcie I.

W ramach tego wariantu przewiduje się następujące rozwiązania:

1. Fragment MDW E-40 – szlak żeglowny rzeki Martwa Wisła – od ujścia do Zatoki Gdańskiej na wysokości Parku Westerplatte w Gdańsku do śluzy Przegalina Południowa, całkowita długość odcinka drogi wodnej 27,00 km.

Przewidywane prace techniczne: regulacja koryta rzeki, przebudowa istniejącej śluzy Przegalina Południowa – dodatkowa nitka śluzy, budowa awanportów, budowa nowego lewostronnego obwałowania rzeki Wisły i wału cofkowego rzeki Martwej Wisły, przebudowa istniejącej infrastruktury drogowej i mostów, prace regulacyjne na Kanale Płonie.

2. Fragment MDW E-70 - szlak żeglowny po trasie cieków: Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do Portu w Elblągu – Kanał Jagielloński – Nogat poniżej połączenia z Kanałem Jagiellońskim – Szkarpawa – całkowita długość drogi wodnej 49,23 km.

Przewidywane prace techniczne: regulacja koryta rzek Szkarpawy i Nogatu oraz regulacja Kanału Jagiellońskiego, budowa obwałowań na każdym z odcinków, budowa nowej śluzy żeglownej bliźniaczej oraz bramy przeciwpowodziowej na rzece Szkarpawie, budowa odcinka kanału wodnego w okolicach Szkarpawy, przebudowa istniejącej bramy przeciwpowodziowej na Kanale Jagiellońskim, przebudowa istniejących mostów.

3. Fragment MDW E-40 i E-70 - szlak żeglowny na rzece Wiśle od Dębina do połączenia z rzeką Martwa Wisła, budowa kaskady 14 stopni wodnych (w tym istniejący SW Włocławek oraz SW Gniew, SW Grudziądz, SW Chełmno, SW Solec Kujawski, SW Siarzewo, SW Płock II, SW Wyszogród II, SW Warszawa Płn. II, SW Warszawa Płd., SW Karczew, SW Gusin, SW Ostrów II, SW Kozienice II), całkowita długość odcinka drogi wodnej 538,00 km.

Przewidywane prace techniczne: budowa obiektów hydrotechnicznych towarzyszącym 13 stopniom wodnym, takich jak: zapory boczne i czołowe, jazy, elektrownie wodne, śluzy żeglugowe oraz przepławki, budowa infrastruktury drogowej i infrastruktury zasilającej pracę urządzeń hydrotechnicznych, ubezpieczenie dna i brzegów, budowa obwałowań.

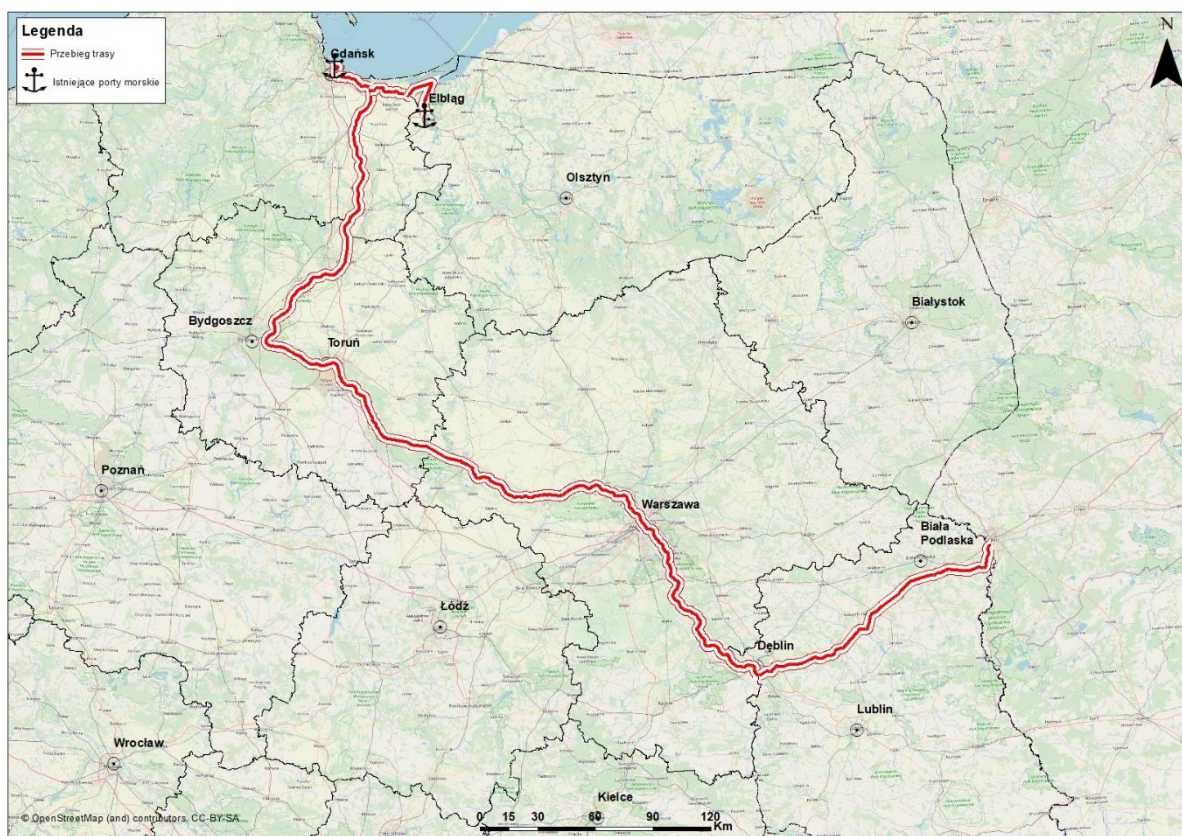
4. Fragment MDW E-40 - szlak żeglowny po trasie sztucznego kanału żeglownego relacji Dęblin–Brześć – całkowita długość drogi wodnej 153,62 km.

Przewidywane prace techniczne: budowa sztucznego kanału żeglugowego, budowa śluzy żeglugowej bliźniaczej, budowa bramy przeciwpowodziowej, budowa zbiornika oszczędnościowego, budowa nowych mostów drogowych, kolejowych i kanałowego.

Wariant II

Wariant II (rys. 2) przewiduje drogę wodną o całkowitej długości 761,98 km. Jego trasa obejmuje następujące odcinki cieków i akwenów wodnych:

1. rzeka Martwa Wisła,
2. rzeka Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do Portu w Elblągu,
3. Zalew Wiślany na trasie od ujścia rzeki Szarpawy do ujścia rzeki Elbląg,
4. rzeka Szarpawa,
5. rzeka Wisła od Martwej Wisły do Stopnia Wodnego Włocławek,
6. rzeka Wisła od Stopnia Wodnego Włocławek do ujścia rzeki Narew,
7. rzeka Wisła od ujścia rzeki Narew do Kanału Żerańskiego,
8. rzeka Wisła od Kanału Żerańskiego do ujścia rzeki Wilgi,
9. rzeka Wisła od ujścia rzeki Wilgi do ujścia rzeki Wieprz,
10. sztuczny kanał żeglowny relacji Dęblin – Brześć.



Rysunek 2. Trasa drogi wodnej w Wariacie II.

W ramach tego wariantu przewiduje się następujące rozwiązania:

1. Fragment MDW E-40 – szlak żeglowny rzeki Martwa Wisła – od ujścia do Zatoki Gdańskiej na wysokości Parku Westerplatte w Gdańsku do śluzy Przegalina Południowa (km 935,900 rzeki Wisły), całkowita długość odcinka drogi wodnej 27,00 km.

Przewidywane prace techniczne: regulacja koryta rzeki, przebudowa istniejącej śluzy Przegalina Południowa – dodatkowa nitka śluzy, budowa awanportów, budowa nowego lewostronnego obwałowania rzeki Wisły i wału cofkowego rzeki Martwej Wisły.

2. Fragment MDW E-70 - szlak żeglowny na trasie cieków: Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do Portu w Elblągu – Zalew Wiślany – Szarpawa – całkowita długość drogi wodnej 43,36 km.

Przewidywane prace techniczne: regulacja koryta rzek Szarpawy, budowa obwałowań wzdłuż Szarpawy, budowa nowej śluzy żeglugowej bliźniaczej oraz bramy przeciwpowodziowej na Szarpawie, budowa odcinka kanału wodnego w okolicach Szarpawy, przebudowa istniejących mostów, roboty pogłębiarskie na Zalewie Wiślanym, prace regulacyjne rzeki Elbląg.

3. Fragment MDW E-40 i E-70 - szlak żeglowny na rzece Wiśle od Dębina do połączenia z rzeką Martwa Wisła, budowa kaskady 14 stopni wodnych jak w Wariacie I (w tym istniejący SW Włocławek), całkowita długość odcinka drogi wodnej 538,00 km.

Przewidywane prace techniczne: budowa obiektów hydrotechnicznych towarzyszącym 13 stopniom wodnym, takich jak: zapory boczne i czołowe, jazy, elektrownie wodne, śluzy żeglugowe oraz przepławki, budowa infrastruktury drogowej i infrastruktury zasilającej pracę urządzeń hydrotechnicznych, ubezpieczenie dna i brzegów, budowa obwałowań.

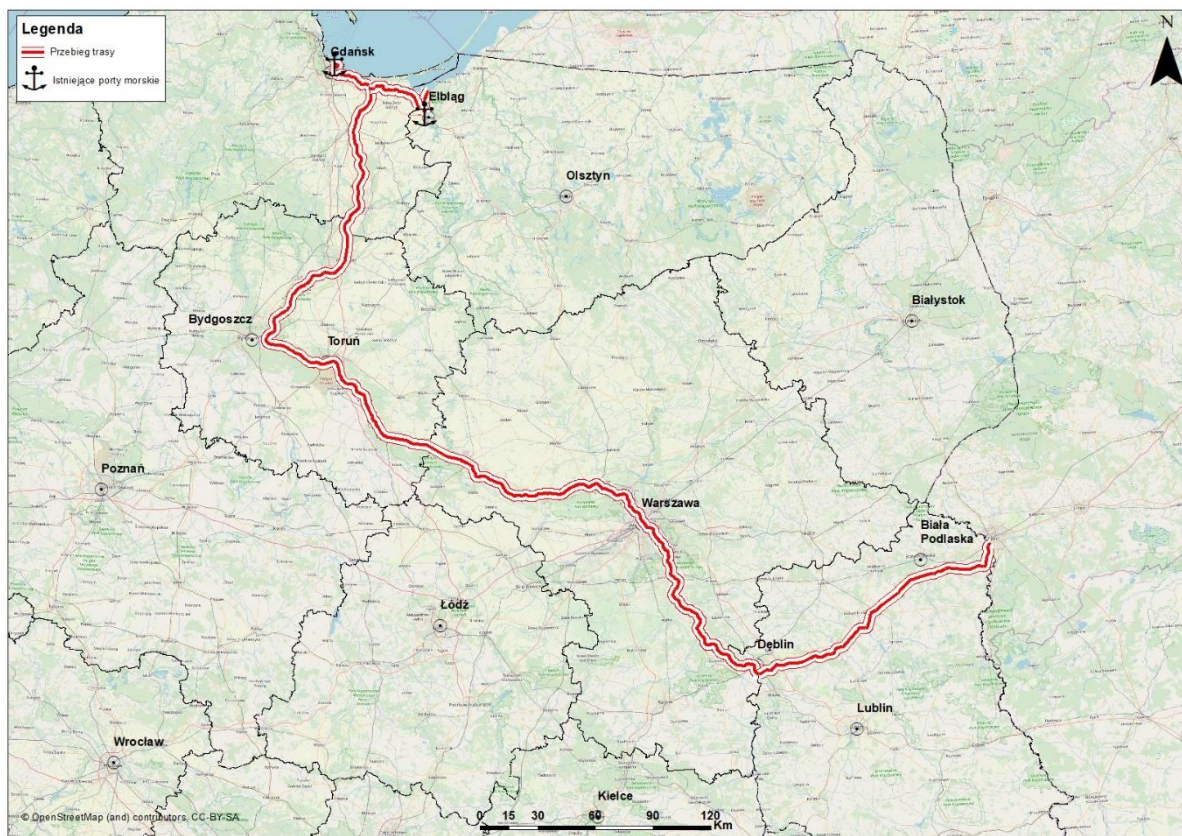
4. Fragment MDW E-40 - szlak żeglowny po trasie sztucznego kanału żeglownego relacji Dęblin–Brześć – całkowita długość drogi wodnej 153,62 km.

Przewidywane prace techniczne: budowa sztucznego kanału żeglugowego, budowa śluzy żeglugowej bliźniaczej, budowa bramy przeciwpowodziowej, budowa zbiornika oszczędnościowego, budowa nowych mostów drogowych, kolejowych i kanałowego.

Wariant III

Wariant III (rys. 3) przewiduje drogę wodną o całkowitej długości 767,24 km i jego trasa obejmuje następujące odcinki cieków i akwenów wodnych:

1. rzeka Martwa Wisła,
2. rzeka Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do Portu w Elblągu,
3. Kanał Jagielloński,
4. rzeka Nogat poniżej połączenia z Kanałem Jagiellońskim,
5. rzeka Szkarpa,
6. rzeka Wisła od Martwej Wisły do Stopnia Wodnego Włocławek,
7. rzeka Wisła od Stopnia Wodnego Włocławek do ujścia rzeki Narew,
8. rzeka Wisła od ujścia rzeki Narew do Kanału Żerańskiego,
9. rzeka Wisła od Kanału Żerańskiego do ujścia rzeki Wilgi,
10. rzeka Wisła od ujścia rzeki Wilgi do ujścia rzeki Wieprz,
11. sztuczny kanał żeglowny relacji Dęblin – Brześć.



Rysunek 3. Trasa drogi wodnej w Wariantcie III.

W ramach tego wariantu przewiduje się następujące rozwiązania:

1. Fragment MDW E-40 – szlak żeglowny rzeki Martwa Wisła – od ujścia do Zatoki Gdańskiej na wysokości Parku Westerplatte w Gdańsku do śluzy Przegalina Południowa, całkowita długość odcinka drogi wodnej 27,00 km.

Przewidywane prace techniczne: regulacja koryta rzeki, przebudowa istniejącej śluzy Przegalina Południowa – dodatkowa nitka śluzy, budowa awanportów, budowa nowego lewostronnego

obwałowania rzeki Wisły i wału cofkowego rzeki Martwej Wisły, przebudowa istniejącej infrastruktury drogowej i mostów, prace regulacyjne na Kanale Płonie.

2. Fragment MDW E-70 - szlak żeglowny po trasie cieków: Elbląg od ujścia do Zalewu Wiślanego do Portu w Elblągu – Kanał Jagielloński – Nogat poniżej połączenia z Kanałem Jagiellońskim – Szarpawa – całkowita długość drogi wodnej 49,23 km.

Przewidywane prace techniczne: regulacja koryta rzek Szarpawy i Nogatu oraz regulacja Kanału Jagiellońskiego, budowa obwałowań na każdym z odcinków, budowa nowej śluzy żeglugowej bliźniaczej oraz bramy przeciwpowodziowej na rzece Szarpawie, budowa odcinka kanału wodnego w okolicach Szarpawy, przebudowa istniejącej bramy przeciwpowodziowej na Kanale Jagiellońskim, przebudowa istniejących mostów.

3. Fragment MDW E-40 i E-70 - szlak żeglowny na rzece Wiśle od Dębina do połączenia z rzeką Martwa Wisła, budowa kaskady 14 stopni wodnych (w tym istniejący SW Włocławek oraz SW Gniew, SW Grudziądz, SW Chełmno, SW Solec Kujawski, SW Siarzewo, SW Płock I, SW Wyszogród I, SW Warszawa Płn. I, SW Warszawa Płd., SW Karczew, SW Gusin, SW Ostrów I, SW Kozienice I), całkowita długość odcinka drogi wodnej 538,00 km.

Przewidywane prace techniczne: budowa obiektów hydrotechnicznych towarzyszącym 13 stopniom wodnym, takich jak: zapory boczne i czołowe, jazy, elektrownie wodne, śluzy żeglugowe oraz przepławki, budowa infrastruktury drogowej i infrastruktury zasilającej pracę urządzeń hydrotechnicznych, ubezpieczenie dna i brzegów, budowa obwałowań.

4. Fragment MDW E-40 - szlak żeglowny po trasie sztucznego kanału żeglownego relacji Dęblin – Brześć – całkowita długość drogi wodnej 153,62 km.

Przewidywane prace techniczne: budowa sztucznego kanału żeglugowego, budowa śluzy żeglugowej bliźniaczej, budowa bramy przeciwpowodziowej, budowa zbiornika oszczędnościowego, budowa nowych mostów drogowych, kolejowych i kanałowego.

Sztuczny kanał żeglowny Dęblin – Brześć (Wariant I, II i III)

Założenia techniczne oraz zakres prac związanych z budową kanału żeglownego relacji Dęblin – Brześć na trasie drogi wodnej E-40, są identyczne dla każdego, z trzech wariantów modernizacji Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

Zgodnie z zapisami par. 7 ust. 3 i 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, przy projektowaniu nowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości nie niższe niż odpowiadające maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy Vb. W związku z powyższym kanał relacji Dęblin – Brześć zaprojektowany został pod kątem spełnienia tego wymogu.

Zgodnie z Załącznikiem nr 3 do ww. rozporządzenia, kanał żeglowny będący drogą wodną klasy Vb, powinien charakteryzować się następującymi minimalnymi parametrami eksploatacyjnymi:

- szerokość szlaku żeglownego (na poziomie dna statku o dopuszczalnej ładowności 3200 – 4000 t przy pełnym zanurzeniu) – 45,0 m,
- najmniejsza głębokość wody w kanale – 3,5 m,
- promień łuku osi szlaku żeglownego (szlak żeglowny poszerza się na łuku w zależności od długości statku lub zestawu pchanego i promienia łuku) – 800,0 m,
- szerokość śluzy – 12,0 m,
- długość śluzy – 187,0 m,
- głębokość na progu dolnym – 4,0 m.

Najniżej położone stanowisko kanału znajduje się w zasięgu cofki planowanego na Wiśle zbiornika Kozienice, jego napełnienie nastąpi w skutek spiętrzenia wód rzeki Wisły stopniem Kozienice. Pozostałe stanowiska planuje się napełnić z wykorzystaniem wód rzeki Bug oraz za pomocą zbiornika oszczędnościowego - zbiornik Kopytów, który będzie zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie kanału.

Zbiornik Kopytów (Wariant I, II i III)

Zbiornik Kopytów zlokalizowany będzie na rzece Czapelka, która jest prawostronnym dopływem rzeki Krzny. Przekrój zaporowy zlokalizowano na zachód od miejscowości Zagacie, pomiędzy miejscowościami Kopytów i Kąty. Maksymalna pojemność zbiornika retencyjnego wynosi ok. 100 mln m³, natomiast szacowana pojemność użytkowa to ok. 90 mln m³. Na Bugu przewiduje się budowę ujęcia wody i pompowni „Bug”. Wody z pompowni do zbiornika retencyjnego doprowadzane będą rurociągami.

IV. Zakres pracy

Praca będzie obejmowała swoim zakresem:

1. Opracowanie harmonogramu prac niezbędnych do przeprowadzenia procedury w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz raport metodologiczny zawierający koncepcję realizacji sooś dla projektu PRDWRW, w tym metodologia prac i zidentyfikowane podstawowe obszary problemowe.
2. Sporządzenie projektu prognozy oddziaływania na środowisko - zgodnie z treścią uzgodnień z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Głównym Inspektorem Sanitarnym oraz zgodnie z zakresem wskazanym w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko. Zakres prognozy uzgodni z ww. organami Zamawiający.
3. Przeprowadzenie konsultacji społecznych dla projektu prognozy oraz projektu PRDWRW - zgodnie z przepisami dotyczącymi konsultacji społecznych.

W ramach konsultacji społecznych zaplanowano m.in. organizację jednodniowej konferencji dla 150 osób. Ze względów zachowania bezpieczeństwa epidemiologicznego konferencja może zostać zorganizowana w trybie hybrydowym lub on-line.

Wykonawca przygotuje projekt tabeli uwag wraz z propozycją sposobu ich rozpatrzenia oraz raport z konsultacji. Wykonawca w ścisłej współpracy z Zamawiającym dokona zmian w projekcie Prognozy i Programu.

4. Udzielenie Zamawiającemu wsparcia w toku procedury uzyskiwania wymaganych opinii właściwych organów zgodnie z ustawą ooś, polegającego m.in. na obowiązku dokonywania przez Wykonawcę wszelkich wyjaśnień, uzupełnień lub poprawek na żądanie opiniujących organów.
5. Sporządzenie wersji końcowej prognozy oddziaływania na środowisko, która powinna zawierać m.in. streszczenie w języku niespecjalistycznym (wersja polska i angielska) oraz pisemne podsumowanie z przebiegu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.
6. Sporządzenie raportu z realizacji zamówienia, który będzie uwzględniał w szczególności następujące wymagania:
 - a) syntezę prac zrealizowanych w ramach przedmiotu zamówienia,
 - b) podsumowanie przeprowadzonych konsultacji projektu prognozy wraz z ostateczną wersją tabeli rozbieżności,

- c) podsumowanie przeprowadzonych konsultacji projektu Programu wraz z ostateczną wersją tabeli rozbieżności,
- d) wykaz dokumentów i danych otrzymanych od Zamawiającego na potrzeby realizacji zamówienia lub pozyskanych przez Wykonawcę w imieniu Zamawiającego od podmiotów trzecich.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły musi być zgodna z wymaganiami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko a także z zapisami art. 5 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 roku (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001) w sprawie oceny oddziaływania na środowisko niektórych planów i programów na środowisko.

Zgodnie z zapisami art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ustawy ooś, niniejsza prognoza oddziaływania na środowisko powinna:

- zawierać:

- informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym,
- propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania;

- określać, analizować i oceniać:

- istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

- przedstawiać:

- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu,

- zjawiska o charakterze przestrzennym oraz interakcje tych zjawisk na mapach;
 - rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru, albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy;
- uwzględniać informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy o oś prowadzone analizy (w tym oddziaływań skumulowanych oraz wariantów ustaleń projektu dokumentu) oraz zalecenia (np. odnośnie środków minimalizujących negatywne oddziaływania, czy środków kompensujących) powinny być dostosowane stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektowanego dokumentu. Prawidłowe metodycznie jest analizowanie zapisów i formułowanie wniosków i zaleceń w sposób dość ogólny, bez schodzenia do poziomu szczegółowości wymaganego w przypadku konkretnych wskazań lokalizacyjnych dla konkretnych inwestycji. Nie oznacza to jednak, że należy ograniczyć merytoryczny zakres Prognozy. Powinny w niej zostać uwzględnione wszystkie zagadnienia zawarte w projektowanym dokumencie oraz zachodzące pomiędzy nimi relacje.

W sytuacji, gdy w rezultacie ogólnych analiz okaże się, że dane zagadnienie może zostać zbadane w pogłębiony, umożliwiający wyciągnięcie praktycznych wniosków sposób już na etapie strategicznym, należy przeprowadzić takie badanie i sformułować wnioski, aby ułatwić podejmowanie decyzji na niższych szczeblach planowania strategicznego oraz na etapie inwestycyjnym.

V. Źródła danych

Zamówienie należy wykonać w szczególności na podstawie:

1. Projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły,
2. Wymienionych poniżej aktów prawa powszechnie obowiązującego:
 - Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. 2001 Nr 5 poz. 43),
 - Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., Dz.U. 2017 poz. 186,
 - Komunikat Komisji w Sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES” - Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej, Bruksela, dnia 17.1.2006,
 - Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r. poz. 2268 z późn. zm.),
 - Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.),
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839),
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, Dz.U. 2016 poz. 1841),

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Dz.U. 2016 poz. 1911,
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2010 r. w sprawie szczegółowych sposobów i form składania informacji o kompensacji przyrodniczej (Dz.U. 2010, 64, 402),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz.U. 2010, 77, 510, tekst jednolity Dz. U, 2014, poz. 1713),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. 2011, 25, 133 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. 2014, poz. 1409),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2016, poz. 2183 z późn. zm),
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 października 2018 r. w sprawie opracowywania map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego (Dz.U. 2018, poz. 2031),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu opracowywania planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (Dz.U. 2019, poz. 2150),
- innych - uzgodnionych przez Wykonawcę z Zamawiającym.

Jednocześnie, przy wykonaniu prognozy należy wziąć pod uwagę zarówno dokumenty strategiczne krajowe oraz wspólnotowe odnoszące się bezpośrednio do ochrony środowiska, ochrony przyrody czy zdrowia ludzi, jak i zawierające ustalenia dotyczące zrównoważonego rozwoju w Polsce i całej Unii Europejskiej, w celu zapewnienia zgodności zapisów projektowanego dokumentu z innymi opracowaniami strategicznymi, a także w celu pozyskania wiedzy niezbędnej do usytuowania analiz prognozy we właściwym kontekście.

Dotyczy to między innymi takich dokumentów jak:

- Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM (2011) 144. Bruksela, 28.3.2011,
- Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu (ang. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) Genewa 19.01.1996. [Porozumienie ratyfikowane przez Polskę Ustawą z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), Dz.U. 2017 poz. 186],
- dokument ONZ: Biała Księga efektywnego i zrównoważonego transportu śródlądowego w Europie, White paper on efficient and sustainable inland water transport in Europe: Inland Transport Committee, Working Party on Inland Water Transport, New York; Geneva: UN, 2011,
- dokument ONZ: Niebieska Księga - "Blue Book", Third revision of the inventory of main standards and parameters of the E Waterway Network ("Blue Book"), United Nations Economic and Social Council, Inland Transport Committee, August 2016,
- Strategia Zrównoważonego transportu do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury,
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.),

- Polityka ekologiczna państwa 2030 - strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej,
- Europejski Zielony Ład,
- „Konkluzje Rady Unii Europejskiej dotyczące transportu wodnego śródlądowego” (Inland Waterway Transport - see its potential and promote it!), listopad 2019
- Komisja Europejska „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Main Findings”, 2019
- Agenda ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030,
- Mapy zagrożenia powodziowego,
- Mapy ryzyka powodziowego,
- Wstępną ocenę ryzyka powodziowego,
- Założenia do programu przeciwdziałania niedoborowi wody (PPNW),
- Plan przeciwdziałania skutkom suszy (PPSS),
- Krajowy Program Renaturyzacji Wód Powierzchniowych (KPRWP).

Na potrzeby realizacji zamówienia Zamawiający udostępni Wykonawcy następujące dane i informacje:

1. Projekt Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły,
2. Inne opracowania i materiały, przydatne do wykonania zadania, których dysponentem jest Zamawiający.

VI. Produkty zamówienia – forma i terminy przekazania

Oczekuje się, że w ramach realizacji planowanego zamówienia Wykonawca dostarczy następujące produkty:

Lp.	Nazwa produktu	Typ produktu	Język	Wydruki papierowe	Kopie elektroniczne	Termin realizacji
				liczba sztuk	liczba sztuk kompletów płyt CD/DVD/flash usb*	
1.	Harmonogram prac i raport metodologiczny zawierający koncepcję realizacji strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, w tym metodologia prac i zidentyfikowane podstawowe obszary problemowe	• Opracowanie tekstowe • prezentacja power point	polski	1	1	14 dni (roboczych) od daty podpisania umowy
2.	Projekt prognozy oddziaływania na środowisko - zgodnie z treścią uzgodnień z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, Głównym Inspektorem Sanitarnym oraz zgodnie z zakresem wskazanym w ustawie ooś;	• opracowanie tekstowe • mapy (jako pliki graficzne i projekty mapowe) • zbiory danych przestrzennych • zestawienia tabelaryczne	polski	1	3	90 dni (kalendaryzowanych) od dnia podpisania umowy

Lp.	Nazwa produktu	Typ produktu	Język	Wydruki papierowe	Kopie elektroniczne	Termin realizacji
				liczba sztuk	liczba sztuk kompletów płyt CD/DVD/flash usb*	
3.	Ostateczna wersja prognozy oddziaływania na środowisko (w tym streszczenie w języku niespecjalistycznym w polskim oraz angielskim) Ostateczna wersja prognozy oddziaływania na środowisko zostanie przekazana po uzyskaniu opinii właściwych organów, zgodnie z ustawą ooś, uzgodnieniach i konsultacjach społecznych, obejmujących organizację konferencji konsultacyjnej.	• opracowanie tekstowe • mapy (jako pliki graficzne i projekty mapowe) • zbiory danych przestrzennych • zestawienia tabelaryczne	polski, polski i angielski – streszczenie	3	3	210 dni (kalendarzowych) od dnia podpisania umowy
4.	Raport z realizacji zamówienia	• opracowanie tekstowe • zestawienia tabelaryczne	polski	1	3	210 dni (kalendarzowych) od dnia podpisania umowy

VII. Wstępne terminy realizacji zamówienia

Termin przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko: **marzec 2021 – wrzesień 2021.**

Termin zakończenia realizacji zamówienia: **210 dni kalendarzowych od dnia podpisania umowy.**

VIII. Załączniki

1. Formularz ofertowy.

IX. INFORMACJA W ZAKRESIE PRZETWARZANIA DANYCH OSOBOWYCH

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych

osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1) informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu:
 - a) przeprowadzenia szacowania wartości zamówienia publicznego, albo
 - b) zawarcia umowy z wybranym wykonawcą/udzielenia zlecenia wybranemu wykonawcy, jej/jego realizacji oraz rozliczenia, a także rozliczenia dofinansowania UE uzyskanego przez Ministerstwo na realizację umowy/zlecenia (jeżeli dotyczy);
- 3) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 4) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest:
 - a) art. 6 ust. 1 lit. a) ogólnego rozporządzenia o ochronie danych z dnia 27 kwietnia 2016 r., tj. zgoda na przetwarzanie danych osobowych - dotyczy przypadku, o którym mowa w pkt 2 lit. a) klauzuli informacyjnej - za którą uznaje się przekazanie odpowiedzi na zapytanie skierowane do Pani/Pana w sprawie przeprowadzenia szacowania wartości zamówienia publicznego,
 - b) art. 6 ust. 1 lit. b) ogólnego rozporządzenia o ochronie danych z dnia 27 kwietnia 2016 r., tj. przetwarzanie jest niezbędne do wykonania umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą, lub do podjęcia działań na żądanie osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy – dotyczy przypadku, o którym mowa w pkt 2 lit. b) klauzuli informacyjnej;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konieczne do:
 - a) wzięcia udziału w procesie wyboru wykonawcy, a następnie zawarcia umowy/udzielenia zlecenia, albo
 - b) wzięcia udziału w przeprowadzeniu szacowania wartości zamówienia publicznego;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
 - a) żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - b) cofnięcia zgody i usunięcia danych – wyłącznie w przypadku przeprowadzania szacowania wartości zamówienia,
 - c) wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres 5 lat liczonych od daty zakończenia realizacji umowy/zlecenia, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2019 r. poz. 553, z późn. zm.), po tym czasie dane będą przechowywane przez okres niezbędny do realizacji przez Administratora danych obowiązków wynikających z przepisów ww. ustawy. W przypadku postępowania współfinansowanego ze środków UE – okres przechowywania może być dłuższy, określony zgodnie z art. 140 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;

- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.

X. TERMIN I MIEJSCE SKŁADANIA ODPOWIEDZI NA ZAPYTANIE

Formularz zawierający całkowite szacunkowe wynagrodzenie wykonawcy należy złożyć w terminie **do 5 lutego 2021 r.** na adres: Pawel.Szymczuk@mi.gov.pl oraz Marta.Wielgosz@mi.gov.pl w formie wypełnionego i zeskanowanego formularza ofertowego (zał. 1).