

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

***WYBRANE ELEMENTY STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DLA PROJEKTU
PROGRAMU Budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni***

Warszawa, kwiecień 2026 r.

NAZWA ORAZ ADRES ZAMAWIAJĄCEGO

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Wronia 53

00 - 874 Warszawa

LISTA SKRÓTÓW:

- a) **Dyrektywa SEA** – Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko
- b) **GDOŚ** – Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- c) **GIS** – Główny Inspektor Sanitarny
- d) **MI** – Ministerstwo Infrastruktury
- e) **GDDKiA** – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
- f) **SZRT** – Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
- g) **UE** – Unia Europejska
- h) **BRD** – bezpieczeństwo ruchu drogowego
- i) **S** – drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
- j) **A** – drogi klasy technicznej A (autostrady)
- k) **OPZ** – Opis Przedmiotu Zamówienia
- l) **Organy** – organy, o których mowa w art. 57 oraz art. 58 ustawy 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
- m) **Prognoza ooś lub Prognoza** – prognoza oddziaływania na środowisko
- n) **DŚU – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach**
- o) **SOOŚ** – strategiczna ocena oddziaływania na środowisko
- p) **Ustawa ooś** – 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
- q) **Zamawiający** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- r) **proces konsultacji** – wymagany przepisami ustawy ooś udział społeczeństwa, proces opiniowania przez organy oraz każdy inny proces konsultacji i uzgodnień realizowany w ramach procedury przyjęcia obu dokumentów strategicznych będących przedmiotem zamówienia.

I. KONTEKST ZAMÓWIENIA ORAZ CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Celem „Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” opracowanego przez Ministerstwo Infrastruktury jest rozwój strategicznej pozycji Portu Gdynia oraz związana z tym konieczności zapewnienia wysokoprzepustowego połączenia transportowego Portu Gdynia z resztą kraju poprzez powiązanie z drogową siecią TEN-T.

Budowa drogi łączącej Port Gdynia z siecią autostrad i dróg ekspresowych, w powiązaniu z planowaną budową Portu Zewnętrznego w Gdyni przyczyni się do realizacji celu głównego, czyli rozwoju strategicznej pozycji Portu Gdynia, polegającego na:

1. wzroście możliwości przeładunkowych Portu i usprawnienia transportu towarów na terenie kraju, w tym do i z centr logistycznych. Zlokalizowany na Porcie Zewnętrznym uniwersalny terminal głębokowodny, spowoduje zwiększenie przeładunku kontenerów a także umożliwi przeładunek innych rodzajów ładunków, tj. project cargo, ładunki ponadgabarytowe w tym komponenty farm wiatrowych, sprzęt wojskowy, drobnica konwencjonalna;
2. skróceniu czasu podróży i związanym z tym obniżeniem kosztów przewozów transportem samochodowym. Równocześnie, poprzez budowę nowej drogi, zapewniony zostanie dostęp dla pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi pojazdu do 11,5 t;
3. realizacji przedsięwzięcia zwiększającego odporność infrastruktury dostępowej do Portu Gdynia na sytuacje o charakterze krytycznym, zmiany klimatu i nagłe, ekstremalne zjawiska pogodowe.

Port Gdynia jest portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i główną bazą Marynarki Wojennej oraz NATO w regionie. W Porcie Gdynia przeładowywanych jest wiele rodzajów ładunków, w szczególności produkty rolne, surowce energetyczne, paliwa, ładunki drobnicowe oraz sprzęt wojskowy. W Porcie Gdynia planowana jest budowa Portu Zewnętrznego, który jest jednym z priorytetów Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.

Planowana do realizacji na podstawie Programu, nowa droga połączy obecny ciąg dróg ekspresowych S6/S7 z Portem Gdynia.

Obecnie połączenie terenów Portu Gdynia, stoczniowych, bazy Marynarki Wojennej z siecią dróg ekspresowych odbywa się poprzez Trasę Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz ul. Janka Wiśniewskiego, których zarządcą jest Prezydent Miasta Gdynia. Trasa Kwiatkowskiego – droga powiatowa – o przekroju 2 jezdniowym po 2 pasy ruchu. Połączenia z istniejącym układem drogowym odbywają się poprzez węzły. W ciągu Trasy Kwiatkowskiego zlokalizowany jest obiekt inżynierski o długości ponad 2,3 km – Estakada Kwiatkowskiego. Ze względu na niezadawalający stan techniczny, na Trasie Kwiatkowskiego, wprowadzane są okresowo, na czas doraźnych remontów, ograniczenia tonażowe, co nie pozwala na swobodny transport ładunków transportem drogowym z i do Portu. Ponadto, w 2025 r. zostały wprowadzone przez Miasto Gdynia na części estakady (od ul. Wiśniewskiego do ul. Kontenerowej) dalsze ograniczenia tonażowe i prędkości.

Ruch pojazdów zarówno osobowych, jak i ciężarowych na Trasie Kwiatkowskiego wzrasta, obecnie przejeżdża nią ok. 40 tys. pojazdów na dobę. Zwiększa się również liczba przejazdów pojazdów ponadnormatywnych. Wzmożony ruch pojazdów, w szczególności ciężarowych, oraz starzejąca się i niedostosowana do takich obciążeń konstrukcja Trasy, wymaga prac o charakterze remontowo-inwestycyjnym. Ulica Janka Wiśniewskiego jest drogą powiatową, klasy głównej o przekroju 2

jezdniowym po 2 pasy ruchu, a połączenia z istniejącym układem drogowym odbywają się poprzez skrzyżowania.

Istniejąca obecnie infrastruktura drogowa prowadząca do Portu Gdynia ma ograniczoną przepustowość, co niekorzystnie wpływa na: zdolności przeładunkowe Portu, czas transportu, koszty transportu, atrakcyjność Portu dla nowych podmiotów gospodarczych i inwestorów oraz konkurencyjność gospodarki morskiej. Stanowi również ograniczenie dla transportu pojazdów i sprzętu wojskowego.

„Program Budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” obejmuje budowę odcinka drogi krajowej klasy GP od ul. Morskiej w Gdyni do Terminala Promowego w Porcie Gdynia o długości ok. 8,8 km.

Planowana inwestycja została podzielona na trzy odcinki realizacyjne:

- odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego o długości ok. 5,3 km,
- odcinek 2: Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km,
- odcinek 3: Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.

Nowe połączenie zapewni niezawodny i wygodny dostęp do portu dla wszystkich interesariuszy. Nowa inwestycja jest również istotna dla Gdyni i gmin sąsiadujących, gdyż poprawi skomunikowanie centrum miasta z północnymi dzielnicami a także otworzy nowe możliwości inwestycyjne w infrastrukturę mieszkaniową i biznesową. Nowa droga w powiązaniu z Portem Zewnętrznym w Porcie Gdynia wytworzy sprawnie funkcjonujący układ infrastruktury transportowej o wysokich parametrach, co pozwoli na zwiększenie możliwości przeładunkowych Portu i usprawnienie transportu osób i ładunków. Przełoży się także na zapewnienie bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa gospodarczego, energetycznego i militarnego. Wybudowana w ramach Programu droga będzie stanowić element infrastruktury podwójnego zastosowania, tj. będzie możliwość wykorzystywania jej zarówno w celach cywilnych, jak i wojskowych.

Program jest komplementarny do przyjętych przez Radę Ministrów: Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)¹ oraz Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030², które uwzględniają budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, przebudowy odcinków dróg krajowych i budowę obwodnic.

Prognoza oś będzie przygotowana z uwagi na wymagania formalne dla programów i planów w sektorze transportu zgodnie z ustawą oś i pozwoli na możliwie wczesną identyfikację potencjalnych konfliktów zarówno przyrodniczych, jak i społecznych, które mogą mieć wpływ np. na terminowość przygotowania i realizacji inwestycji ujętej w Programie oraz na wypracowanie najbardziej korzystnych rozwiązań w tym zakresie. Celem oś jest również analiza, czy realizacja zamierzenia przewidzianego w Programie wpływa pozytywnie na zrównoważony rozwój, a także identyfikacja na możliwie wczesnym etapie, negatywnych skutków oddziaływania realizacji postanowień Programu na środowisko oraz przedstawienie propozycji działań zaradczych i kompensacji przyrodniczej.

¹ Uchwała nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r., zmieniona uchwałą nr 160/2023 Rady Ministrów z dnia 5 września 2023 r. oraz uchwałą nr 202/2023 Rady Ministrów z dnia 30 października 2023 r.

² Uchwała nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r., zmieniona uchwałą nr 110/2022 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2022 r. oraz uchwałą nr 203/2023 Rady Ministrów z dnia 30 października 2023 r.

II. PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest sporządzenie wybranych elementów strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, dla projektu „Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni”, zgodnie z wymaganiami ustawy o oś, dyrektywy SEA, wytycznymi KE oraz Konwencją z Aarhus, w tym:

1. Przygotowanie, w oparciu o założenia OPZ, Szczegółowego Planu Działań związanego z procedurą SOOŚ dla Programu „Budowa drogowego dostępu do Portu w Gdyni” (Raport nr 1) zawierającego :
 - a) założenia i sposób realizacji Prognozy o oś z uwzględnieniem wymaganych prawem elementów procesu przyjęcia dokumentu oraz poszczególnych wymogów określonych w załączonych do OPZ opiniach GDOŚ i GIS (Zał. 2 i 3) w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko,
 - b) metodologię prac nad Prognozą o oś ,
 - c) wskazanie posiadanych i planowanych do pozyskania danych materiałów i opracowań na potrzeby realizacji przedmiotowego zamówienia,
 - d) podstawowe obszary problemowe,
 - e) harmonogram realizacji zamówienia w oparciu o wymagania wskazane w OPZ, w szczególności informacje dotyczące terminów realizacji poszczególnych działań, z uwzględnieniem orientacyjnego czasu niezbędnego do zgłoszenia przez Zamawiającego uwag i naniesienia zmian do poszczególnych Raportów
 - f) organizację prac z wyodrębnioną częścią dotyczącą procedury konsultacji społecznych wraz z powiązaniem ich z pozostałymi elementami SOOŚ,
 - g) kwestie techniczno - organizacyjne współpracy z Zamawiającym.
2. Opracowanie Prognozy wraz ze streszczeniem w języku niespecjalistycznym (Raport nr 2), w szczególności biorąc pod uwagę poniższe:
 - a) Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia w treści Prognozy o oś wszystkich zaakceptowanych lub wprowadzonych przez Zamawiającego zmian wynikających z opiniowania tego dokumentu przez Organy, zmian wynikających z modyfikacji treści samego Programu oraz zmian wynikających z prowadzonych konsultacji społecznych. Wykonawca powinien przedstawić ewentualne rekomendacje, dotyczące zmian w treści projektu Program, wynikające z wniosków z przeprowadzonych analiz i opiniowania przez Organy i konsultacji społecznych.
 - b) Prognoza musi uwzględniać wymagania GIS i GDOŚ w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla Programu, stanowiących załączniki nr 2 i 3 do OPZ, w tym zwłaszcza:
 - i. oddziaływania skumulowanego dokumentów w sektorze transportu (kolej, drogi, lotnictwo, transport intermodalny, żegluga śródlądowa) oraz inwestycji zrealizowanych oraz jeszcze niezakończonych na podstawie dotychczasowych programów drogowych oraz planowanej budowy Portu Zewnętrznego, który jest jednym z priorytetów Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.
 - ii. należy przeprowadzić i przedstawić analizy dotyczące istniejącego stanu środowiska oraz przewidywanego znaczącego oddziaływania, w tym na ludzi, bioróżnorodność, klimat oraz obszary Natura 2000,

- iii. analizy powinny uwzględniać oddziaływanie na etapie budowy inwestycji oraz późniejszej eksploatacji,
- iv. streszczenie powinno zostać sporządzone w języku niespecjalistycznym. Podstawowym zadaniem streszczenia jest ułatwienie udziału w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Programu wszystkim zainteresowanym, także tym osobom, które nie posiadają specjalistycznej wiedzy (w tym znajomości specjalistycznego słownictwa) z zakresu ochrony środowiska, pragnącym poznać wyniki i wnioski z oceny, a w miarę możliwości także uczestniczyć w dyskusji nad Programem i jej wpływem na zmiany stanu środowiska. Streszczenie powinno również w możliwie największym stopniu przedstawiać podnoszone zagadnienia na mapach. W przypadku wprowadzenia zmian do Prognozy oś Wykonawca zobowiązany jest do uwzględnienia tych zmian w tekście opracowanego streszczenia.

W Prognozie należy uwzględnić informacje wynikające z opracowanych dokumentów tj. Studium Komunikacyjnego opracowanego dla odc. 2 i 3 oraz Koncepcji Programowej z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opracowanej dla odc. 1.

Wniosek o wydanie DŚU dla odc. 1 został złożony do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Powyższe dokumenty zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu umowy.

- c) Prognoza oś projektu Programu powinna bazować i brać pod uwagę powiązania i wnioski płynące ze SZRT, dokumentów programowych wszystkich gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, śródlądowego i morskiego oraz ich Prognoz oś. Powinny również odnosić się do ustaleń SZRT i Prognoz oś związanych z planowaniem przestrzennym na odpowiednich szczeblach w kontekście możliwości wyznaczenia ram dla przedsięwzięć o charakterze transportowym, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (zlokalizowana na terenie kraju inwestycji, a także rodzaju i skali tych przedsięwzięć). Powinny także analizować powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska.
3. Przygotowanie i przeprowadzenie oraz czynny udział w procesie konsultacji społecznych projektu dokumentu i Prognozy z Organami administracji oraz społeczeństwem zgodnie z ustawą oś oraz dyrektywa SEA, a także mając na uwadze zapisy Konwencji z Aarhus, w tym:
- a) zebranie zgłoszonych uwag i wniosków, przedstawienie rekomendacji co do ich rozpatrzenia oraz wskazanie propozycji ewentualnej modyfikacji projektu oraz Prognozy,
 - b) przedstawienie Raportu z konsultacji społecznych (Raport nr 3), w tym uzasadnienie, o którym mowa w art. 42 ust. 2 Ustawy oś. Raport będzie zawierał osobne rozdziały odnoszące się do uwag zgłoszonych do Prognozy oraz oddzielnie do Programu, w sposób, w który można wydzielić opiniowanie przez Organy. Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania od Wykonawcy przedstawienia dwóch wersji Raportu: zawierającej dane osobowe i pozbawionej danych osobowych oraz sformułowania poleceń dotyczących sposobu anonimizowania danych osobowych.

Szczegółowe informacje dotyczące zadań Wykonawcy w tym etapie procedury SOOŚ zostały zawarte w załączniku nr 1 do OPZ.

4. Przygotowanie poprawionej Prognozy oddziaływania na środowisko wraz ze streszczeniem w języku niespecjalistycznym, w szczególności w oparciu o wyniki konsultacji oraz opiniowania

przez Organy oraz ewentualne zmiany projektu dokumentu (Raport nr 4) -w trybie rejestruj zmiany;

5. Opracowanie projektu dokumentu podsumowującego, o którym mowa w art. 55 ust. 3 w ustawy ooś (Raport nr 5).

III. ZAKRES I STOPIEŃ SZCZEGÓŁOWOŚCI PROGNOZY OOŚ

Ze względu na charakter Programu i bezpośrednie powiązania różnych gałęzi transportu należy zwrócić szczególną uwagę na:

1. Skumulowane oddziaływanie na środowisko

Rozdział Prognozy ooś dotyczący skumulowanego oddziaływania na środowisko powinien zawierać ocenę możliwości wystąpienia i analizę kumulacji oddziaływań Programu z istniejącymi, realizowanymi oraz planowanymi do realizacji dokumentami strategicznymi z sektora transportu.

W sektorze transportu począwszy od roku 2020 przyjętych, realizowanych i planowanych jest kilka projektów dokumentów strategicznych np. Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 r. z perspektywą do 2030 r., Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2040, Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.), Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r., dokumenty strategiczne związane z drogami śródlądowymi i portami morskimi (lista może podlegać weryfikacji/uzupełnieniu). Przedmiotowe dokumenty zakładają realizację zadań, tworzących ramy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zadania te mogą lokalizować się w jednym obszarze, w różnym charakterze sąsiadować ze sobą lub w inny sposób potęgować wzajemnie oddziaływania na dany komponent środowiska. Zakłada się, że większość realizowanych i planowanych projektów dokumentów, o których mowa powyżej, zgodnie z przepisami Ustawy ooś, wymagać będzie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z tym Wykonawca ma obowiązek wziąć pod uwagę **przeprowadzone i zakończone oraz równolegle prowadzone i planowane** projekty innych dokumentów dla sektora transportu. Ocena wpływu na środowisko powinna być realizowana w sposób zapewniający ocenę sumarycznych oddziaływań na środowisko od ww. projektów dokumentów, unikając w ocenie ograniczeń wynikających z opracowywania odrębnych dokumentów dla poszczególnych podsektorów transportu.

Identyfikacja i ocena skumulowanych wpływów na środowisko wspierana ma być przez analizy przestrzenne z wykorzystaniem techniki GIS.

2. Problematyka zmian klimatu

Prognoza ooś powinna rozpatrywać oddziaływania na klimat (zwłaszcza pod względem emisji gazów cieplarnianych) i jego zmiany oraz wrażliwość sektora drogowego na zagrożenia związane ze zmianami klimatu, wskazywać sposoby łagodzenia tych skutków, określać odporność na klęski żywiołowe oraz zapobieganie ich skutkom. Należy uwzględnić informacje znajdujące się w Wytycznych technicznych dotyczących weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021 – 2027 – 2021/C 373/01 z dnia 16 września 2021, „Poradniku przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe” dostępnym na stronie KLIMADA oraz publikacji IMiGW. Wpływ

na klimat, podatności na zmiany klimatyczne oraz możliwości podjęcia działań adaptacyjnych stanowić ma obszar pogłębionych analiz w prognozach z uwzględnieniem najbardziej aktualnych wytycznych zaleceń KE w tym zakresie.

Prognoza ooś dla Programu powinna uwzględniać wymogi Dyrektywy Powodziowej, Ramowej Dyrektywy Wodnej oraz Ramowej Dyrektywy Morskiej w sprawie strategii morskiej, jeśli takowe będą miały zastosowanie. Prognoza ooś będzie wskazywać obszary oraz poszczególne działania objęte Programem, dla których konieczne jest zaplanowanie podejmowania środków zwiększających odporność na zmiany klimatu, wskazując jednocześnie potrzeby w tej dziedzinie.

3. Bioróżnorodność

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanych działań (z uwzględnieniem oddziaływań skumulowanych) na gatunki chronione, wszystkie formy ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000 (w przypadku obszarów Natura 2000 dająca się wyodrębnić z opracowania część oceny).

Formułowanie wniosków dotyczących znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000 wiąże się z art. 34 ustawy o ochronie przyrody oraz art. 55 ust. 2 ustawy ooś i w przypadku wyników takich analiz powinno za każdym razem wypełniać wymogi tego przepisu.

4. Wpływ na stan wód i ekosystemów od nich zależnych

Zasadne jest określenie i przeanalizowanie wpływu realizacji postanowień projektu Programu na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych oraz na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych w rozumieniu ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne oraz wpływ realizacji postanowień Programu na gatunki, siedliska i ekosystemy zależne od wód, w tym zależne od okresowych wylewów. Prognozy ooś dla Programu powinny uwzględniać wymogi Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy Powodziowej w zakresie właściwym dla tego etapu analiz.

5. Wpływ na stan klimatu akustycznego

Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji również w terenach zurbanizowanych, Prognoza powinna określać możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na stan klimatu akustycznego oraz wskazywać skutki pozytywne i negatywne spowodowane przez inwestycję objętą Programem.

6. Wpływ na krajobraz

Należy przeanalizować możliwość wystąpienia oddziaływania na krajobraz. W związku z tym, iż dla województwa pomorskiego sporządzono i przyjęto audyt krajobrazowy, należy odnieść się do wyników tego audytu oraz ocenić wpływ Programu na sformułowane w nim rekomendacje i wnioski dotyczące ochrony krajobrazów.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 *ustawy ooś* prowadzone analizy (w tym oddziaływań skumulowanych oraz wariantów ustaleń projektu dokumentu) oraz zalecenia (np. odnośnie środków minimalizujących negatywne oddziaływania, czy środków kompensujących, zmian w dokumencie) powinny być dostosowane stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektu Programu. Powinny w niej zostać uwzględnione wszystkie zagadnienia zawarte w Programie oraz zachodzące pomiędzy nimi relacje.

IV. ETAPY I HARMONOGRAM REALIZACJI

Zamówienie będzie wykonane z zastrzeżeniem obowiązujących Wykonawcę terminów dotyczących wykonania poszczególnych czynności i sporządzenia dokumentów:

1. **Etap 1 - Raport nr 1**- w ciągu 7 dni kalendarzowych od podpisania umowy Wykonawca przedstawi do akceptacji Zamawiającego Szczegółowy Plan Działań związany z procedurą SOOŚ dla Programu.
2. **Etap 2 - Raport nr 2** - w ciągu 60 dni kalendarzowych od akceptacji przez Zamawiającego Raportu nr 1, Wykonawca przedstawi Zamawiającemu projekt Prognozy oddziaływania na środowisko w wersji do konsultacji.
3. **Etap 3 – konsultacje społeczne** - w ciągu 14 dni kalendarzowych, po zaakceptowaniu przez Zamawiającego projektu Prognozy ooś (Raport nr 2) zostanie on łącznie z projektem Programu poddany konsultacjom społecznym trwającym nie dłużej niż 30 dni kalendarzowych [BK1.1][ŁK1.2] oraz opiniowaniu przez Organy (GDOŚ, GIS) zgodnie z art. 54 Ustawy ooś. Konsultacje zostaną przeprowadzone przez Wykonawcę na zasadach określonych w Załączniku nr 1 do OPZ. W terminie do 14 dni kalendarzowych od zakończenia konsultacji Wykonawca prześle Zamawiającemu kompletne zestawienie obejmujące wszystkie uwagi i wnioski wraz z propozycjami odpowiedzi. Przekazane zestawienia zostaną przeanalizowane przez Zamawiającego, który dokona rozstrzygnięcia uwag i wniosków.
4. **Etap 4 - Raport nr 3** – po otrzymaniu od Zamawiającego informacji o sposobie rozpatrzenia uwag i wniosków, Wykonawca w ciągu 14 dni kalendarzowych przygotowuje Raport z konsultacji społecznych.
5. **Etap 5 - Raport nr 4** – nie później niż w ciągu 14 dni kalendarzowych od akceptacji Raportu z konsultacji (Raport nr 3) przez Zamawiającego, Wykonawca przedstawi projekt Prognozy oddziaływania na środowisko w wersji po konsultacjach, uwzględniający opinię Zamawiającego, wyniki przeprowadzonych konsultacji ze społeczeństwem oraz opinie GDOŚ i GIS, sporządzony w trybie „śledź zmiany”. W przypadku braku stanowiska organów do czasu akceptacji przez Zamawiającego Raportu nr 3, termin 14 dni kalendarzowych na wykonanie Raportu nr 4 liczony będzie od daty wydania ostatniego stanowiska Organu.
6. **Etap 6 - Raport nr 5** - nie później niż w ciągu 14 dni kalendarzowych od akceptacji Raportu nr 4, Wykonawca przedstawi projekt dokumentu podsumowującego, o którym mowa w art. 55 ust. 3 ustawy ooś.
7. **Etap 7- przekazanie przedmiotu zamówienia** - nie później niż w ciągu 7 dni kalendarzowych od akceptacji Raportu nr 5, Wykonawca dostarczy finalną wersję przedmiotu zamówienia (Raporty 1-5) w wersji papierowej w 2 egzemplarzach w języku polskim oraz w wersji elektronicznej na dowolnym nośniku danych.

Dokumenty lub informacje Zamawiający i Wykonawca przekazywać będą drogą elektroniczną.

Wszelkie niezbędne materiały, a także pliki poszczególnych Raportów w wersji edytowalnej (.doc, .docx) wraz z załącznikami graficznymi będą wymieniane między Zamawiającym a Wykonawcą za pośrednictwem wirtualnego dysku Wykonawcy (rozwiązania w chmurze – cloud). Dysk powinien mieć możliwość generowania linków do umieszczonych na nim plików i umożliwiać ich pobranie przez cały czas trwania zamówienia. W celu zachowania poufności przekazywanych między stronami dokumentów Zamawiający wymaga, aby do pobrania plików niezbędne było podanie hasła.

Akceptacja Etapów 1-6 będzie dokonywana w formie tzw. częściowego protokołu odbioru potwierdzającego akceptację danego Etapu. Akceptacja Etapu 7 będzie dokonywana w formie końcowego protokołu odbioru potwierdzającego realizację przedmiotu zamówienia.

V. WYMAGANIA WOBEC POSZCZEGÓLNYCH RAPORTÓW

Raporty muszą:

- uwzględniać w pełnym zakresie wymogi określone w opinii GIS i GDOŚ, stanowiące załącznik nr 2 i 3 do OPZ;

- być opracowane co najmniej na poziomie szczegółowości działań przewidzianych w Programie, a tam gdzie jest to uzasadnione (np. w sytuacjach wskazania na znaczące oddziaływania) na poziomie większej szczegółowości;
- zawierać spis treści;
- być sporządzone w języku polskim, poprawnie pod względem stylistycznym, gramatycznym, ortograficznym i interpunkcyjnym;
- być wolne od błędów rzeczowych i logicznych;
- tam gdzie będzie to uzasadnione, dane powinny być przedstawione w formie graficznej lub kartograficznej w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w Prognozie ooś (oraz pozostałych opracowaniach) zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania Programu na środowisko;
- być uporządkowane pod względem wizualnym tzn. formatowanie tekstu i elementy graficzne (tabele, rysunki, mapy itp.) mają być zastosowane w sposób jednolity, powodujący, że raport będzie czytelny i przejrzysty. Każda forma wizualizacji posiada tytuł, numerację oraz źródło opracowania;
- zarówno dla wymaganych wersji papierowej, jak i elektronicznej należy spełnić wymogi standardów dostępności (standard informacyjno – promocyjny) zawarte w Wytocznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2021-2027;
- przygotowane w formacie elektronicznym *.doc, lub *.docx, *.xls, *.xlsx i *.pdf (arkusze obliczeniowe w formacie XLS(X) z aktywnymi formułami);
- zawierać pliki graficzne w pdf, a w przypadku analiz własnych z możliwością dostępu w shp na życzenie Zamawiającego;
- nie zawierać danych osobowych

VI. INNE UWAGI I UZGODNIENIA DO ANALIZY

Jeżeli do Programu przed jego przyjęciem zostaną wprowadzone zapisy szczegółowe, analizy tych zagadnień powinny zostać poszerzone adekwatnie do stanu wiedzy na ten temat oraz warunków środowiskowych podczas ich realizacji.

Wykonawca będzie do dyspozycji Zamawiającego, przez cały okres trwania zamówienia. W przypadku wątpliwości lub zastrzeżeń będzie zobowiązany do udzielania wyjaśnień na każde żądanie Zamawiającego, do czasu przyjęcia Programu.

VII. ELEMENTY RYZYKA

Wykonawca powinien przedsięwziąć wszelkie konieczne kroki zmierzające do wyjaśnienia wątpliwości powstających w trakcie realizacji umowy tak, aby doprowadzić do uniknięcia jakichkolwiek opóźnień w realizacji przedmiotu zamówienia. Wszelkie problemy, które mogą stworzyć ryzyko znacznych opóźnień, powinny być przedstawione Zamawiającemu w formie pisemnej, obejmującej także wiadomości elektroniczne przekazywane drogą mailową przez Kierownika Projektu.

Ryzyko Wykonawcy obejmuje w szczególności uwagi z konsultacji, uwagi GDOŚ i GIS do Prognozy ooś, powodujące konieczność prowadzenia dodatkowych analiz/ekspertyz ponad dostępne materiały źródłowe lub powtórzenia konsultacji społecznych.

W przypadku, gdy podczas trwania realizacji przedmiotu umowy nastąpi zmiana Programu lub Ustawy o oś w zakresie przepisów regulujących procedurę SOOŚ, Wykonawca jest zobowiązany do wykonania przedmiotu umowy zgodnie z umową i powszechnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa obowiązującymi na dzień przekazania Zamawiającemu produktów zamówienia.

VIII. DOKUMENTY JAKIE NALEŻY WZIĄĆ POD UWAGĘ PODCZAS REALIZACJI PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- a) Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) ,
- b) Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.,
- c) Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 r.,
- d) Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 r.,
- e) Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.),
- f) Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 wraz z Prognozą o oś,
- g) Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030,
- h) Krajowej Polityki Miejskiej 2030,
- i) Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021 – 2027 – 2021/C 373/01 z dnia 16 września 2021,
- j) Poradniki krajowych organów ochrony środowiska związane ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, obszarami Natura 2000, Ramową Dyrektywą Wodną oraz przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, przygotowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe,
- k) „Biała Księga” Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,
- l) Europejski Zielony Ład Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013,
- m) Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu i Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury,
- n) Strategia na rzecz bioróżnorodności 2030,
- o) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku. wraz z Prognozą o oś,
- p) Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)
- q) Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” wraz z Prognozą o oś

IX. ZAŁĄCZNIKI:

Załącznik nr 1 – Założenia do konsultacji społecznych

Załącznik nr 2 - Opinia GIS w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni

Załącznik nr 3 - Opinia GDOŚ w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni

Załącznik nr 4 - Projekt Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni

Załącznik nr 5 – Kryteria i wymagania dla Wykonawcy