

**ZAŁĄCZNIK NR 1 DO ZAPYTANIA OFERTOWEGO – OPIS PRZEDMIOTU  
ZAMÓWIENIA**

**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

Wykonanie analizy efektywności ekonomicznej stacji Opoczno Południe  
na trasie Centralnej Magistrali Kolejowej w Opocznie

## Spis treści

1.	Informacje podstawowe.....	4
	Zlecniodawcy .....	
	Projekt budowy kolei dużych prędkości w Polsce.....	4
1.1.	Transport kolejowy w regionie opoczyńskim .....	6
2.	Cele Analizy .....	8
	Ogólne cele.....	8
2.1.	Cele eksploatacyjne .....	9
2.2.	Infrastruktura objęta zakresem analizy:.....	10
2.2.1.	Infrastruktura kolejowa .....	10
2.2.2.	Infrastruktura drogowa na terenie miasta Opoczno, powiatu opoczyńskiego i regionu. ....	11
2.2.3.	Linie i stacje nie objęte zakresem analizy, które stanowią integralną część analizy, a których studia wykonalności są wykonywane w ramach innych opracowań:.....	11
2.2.4.	Wymagania techniczne i prawne.....	11
2.2.5.	Rezultaty przedsięwzięcia .....	12
3.	Założenia i elementy ryzyka .....	12
	Założenia ogólne dla Wykonawcy .....	12
	Założenia dla wykonania przedsięwzięcia.....	13
3.1.1.	Opcje rewitalizacji i modernizacji.....	13
3.1.2.	Materiały źródłowe .....	14
4.	Szczegółowe zadania wchodzące w zakres analizy .....	16
	Etap I - Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych	17
4.1	Analizy społeczno-gospodarcze w skali krajowej i regionalnej	17
4.1.1	Analizy i prognozy społeczno-gospodarcze w skali regionalnej	18
4.2.	Analiza potencjału rynku usług transportowych.....	19
4.3.	Analiza podaży i prognoza rozwoju konkurencyjnych środków transportu .....	19
4.4.	Analiza bieżącego popytu na usługi transportowe i prognoza oczekiwań klientów .....	20
	Etap II – Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i drogowej.....	21
4.5.	Prezentacja danych technicznych .....	21
4.5.1.	Zbieranie danych.....	22
4.6.	Tabor.....	23
	Etap III – Analizy ruchowo-marketingowe .....	23
4.7.	Prognozy popytu.....	23
4.8.	Raport z analizy interoperacyjności.....	23
5.	Produkty Analizy .....	24
	Wyszczególnienie produktów projektu .....	24
6.	Logistyka i harmonogram .....	25

Lokalizacja przedsięwzięcia .....	25
Harmonogram realizacji .....	26

## 1. INFORMACJE PODSTAWOWE

### Zlecniodawcy

Gmina Opoczno  
ul. Staromiejska 6  
26-300 Opoczno  
oraz  
Powiat Opoczyński  
ul. Kwiatowa 1a  
26-300 Opoczno

### Projekt budowy kolei dużych prędkości w Polsce

Realizowany obecnie program budowy systemu kolei dużych prędkości w Polsce, którego pierwsze koncepcje powstały jeszcze w latach 90. ub. wieku jest kluczowym elementem polskiego systemu kolejowego w kierunku jego unowocześnienia i włączenia w europejski obszar kolejowy, którego standardy i jakość umożliwią sprostanie współczesnym oczekiwaniom społeczeństwa a także gospodarki.

Polska sieć kolejowa należy do najbardziej zacofanych pod względem technicznym w Europie. Cechuje ją duża niespójność wynikająca z faktu, że w swoim kształcie pochodzi z XIX wieku, a więc z okresu rozbiorów. Także jej gęstość jest nie równomierna i wynosi średnio 6,5 km/100km<sup>2</sup>.

Efektom takiego stanu są bardzo niskiej jakości i o długim czasie przejazdu połączenia szczególnie z południowo- i północno-zachodniej Polski do Warszawy i dalej do województw wschodniej Polski.

Za budową kolei dużych prędkości w Polsce przemawiają następujące fakty:

- 1) Polska jest zbyt dużym krajem, aby zapewnić w nim sprawną komunikację między głównymi ośrodkami gospodarczymi i administracyjnymi tylko w oparciu o zmodernizowane linie kolejowe do 160 km/h oraz sieć autostrad.
- 2) Sama tylko modernizacja linii jest niewystarczająca, aby miastom leżącym poza wielokątem Warszawa – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań – Warszawa zapewnić dobre połączenia z centrum kraju i innymi regionami.
- 3) Konieczne jest usunięcie bariery w postaci braku linii kolejowych o wysokich parametrach technicznych dla organizacji szybkich połączeń kolejowych pomiędzy Polską wschodnią i zachodnią.
- 4) Szybkie pociągi na liniach konwencjonalnych ograniczają zdolność przepustową linii dla pociągów towarowych i regionalnych, zwłaszcza w rejonie dużych aglomeracji.

Podstawą do działań mających na celu budowę linii dużych prędkości w Polsce jest Uchwała Rady Ministrów 276/2008 z dn. 19.12.2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej w sprawie budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce. Określa ona zadania dla realizacji przyjętego celu

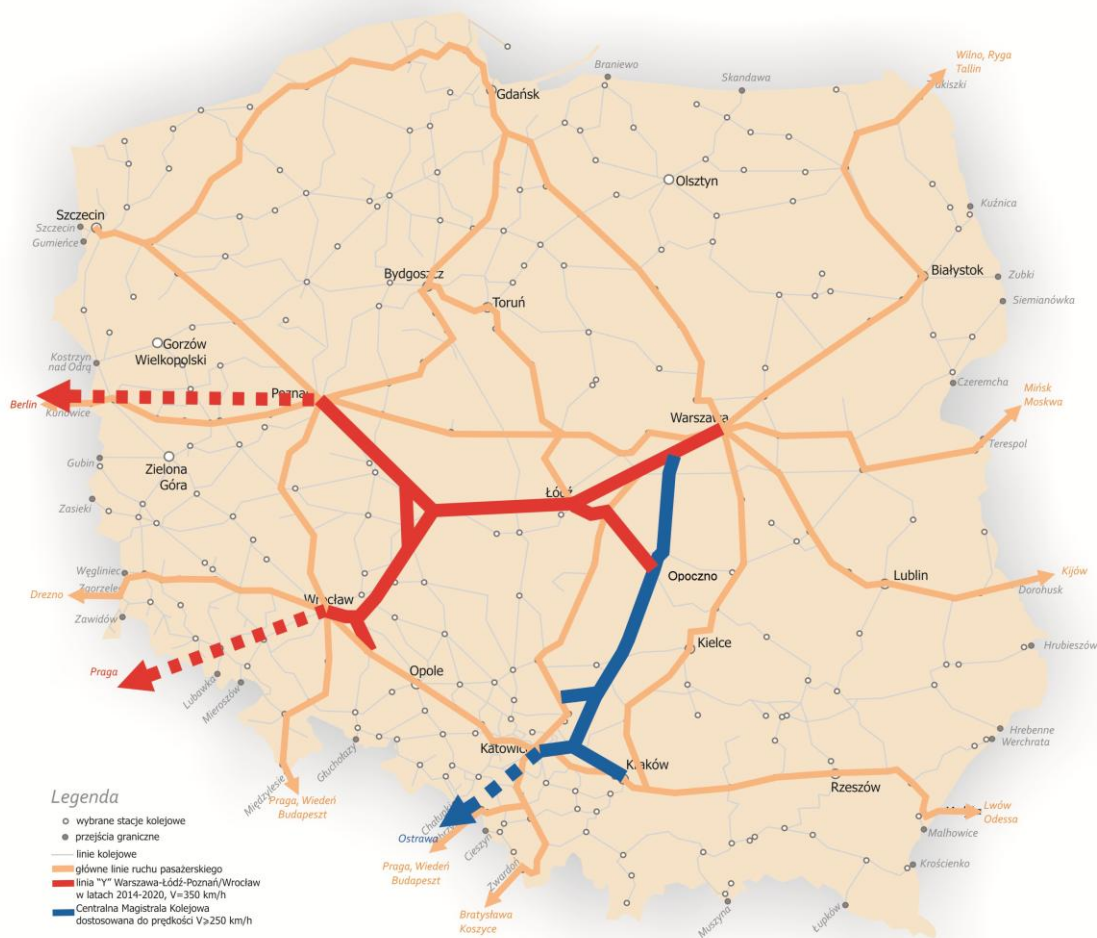
i wyznacza harmonogram budowy nowej linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław oraz uruchomienia przewozów do 2030 r.

Do 2030 r. sieć kolei dużych prędkości w Polsce składać się będzie z:

- nowej linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław,
- zmodernizowanej do parametrów linii dużej prędkości ( $V=200/220$  km/h) linii nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK),
- nowa linia Opczno – Łódź.

Linie te objęte zostały studiami wykonalności, które będą realizowane w latach 2009-2014. Studiami zostaną objęte też węzły kolejowe Warszawa, Łódź, Poznań, Wrocław, Katowice, Kraków dla przystosowania ich do obsługi kolei dużych prędkości, także w zakresie infrastruktury dworcowej.

Ramowy układ sieci kolei dużych prędkości jest przedstawiony na mapie (rys. 1). Przebieg nowych linii ma w części charakter orientacyjny gdyż jest przedmiotem prac studialnych.



Rysunek 1. System kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie do 2030 r.

Rządowy projekt „Budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości w Polsce” wymaga, aby dla linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław powstały węzły intermodalne regionalne, aglomeracyjne, łączące się z systemami kolei dużych prędkości, obsługiwane przez komunikację miejską. Zadanie to znajduje się w pakiecie działań komplementarnych.

Program budowy i uruchamiania przewozów KDP w Polsce opracowany w Ministerstwie Infrastruktury przez Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości w sierpniu 2008 r. definiuje zadanie, że „Z założenia dworce obsługujące ruch KDP będą zlokalizowane łącznie z dworcami obsługującymi ruch tradycyjnej kolei. Jest to warunek konieczny realizacji KDP zintegrowanej z siecią tradycyjną, o którym mowa w założeniach do Programu KDP”.

Główne węzły kolejowe KDP, do których będzie można zaliczyć także węzeł opoczyński jako punkt styku dwóch linii dużych prędkości, powinny zapewniać:

- odpowiednią przepustowość w ruchu kolejowym pasażerskim z priorytetem dla pociągów dużej prędkości,
- wysoki standard bezpieczeństwa i komfortu obsługi,
- integrację połączeń kolejowych poprzez dogodne skomunikowanie,
- integrację w układzie międzygałęziowym – swobodna możliwość przesiadek na autobus, samochód indywidualny, komunikację miejską, jak również dogodne połączenie z portami lotniczymi.

Dla węzłów tych zostaną wykonane szczegółowe studia wykonalności dla ich przystosowania do obsługi kolei dużych prędkości przy pełnej integracji z istniejącą siecią konwencjonalną.

### **1.1. Transport kolejowy w regionie opoczyńskim**

Mimo że sieć kolejowa na terenie województwa łódzkiego jest stosunkowo gęsta w porównaniu ze średnią krajową, to jednak układ linii kolejowych w regionie Opoczna w bardzo małym stopniu zaspokaja potrzeby mieszkańców zwłaszcza w zakresie przewozów pasażerskich. Podstawowy problem dotyczy braku możliwości obsługi przez pociągi pasażerskie stacji Opoczno Południe, która jest położona bezpośrednio na linii CMK co umożliwiłoby szybki dostęp dzięki istniejącym już połączeniom do takich miast jak Warszawa, Kraków, Katowice, a także wielu innych na przedłużeniu relacji. Równocześnie z powodu zawieszenia połączeń kolejowych na całym odcinku Skarżysko Kamienna – Opoczno - Tomaszów Mazowiecki nie jest możliwy bezpośredni dostęp do Łodzi jako stolicy województwa. Istniejąca zastępcza komunikacja autobusowa w relacji Opoczno - Tomaszów Mazowiecki, tylko w niewielkim stopniu zaspokaja potrzeby przewozowe, a ze względu na konieczność przesiadania w małym stopniu zapewnia sprawny transport w relacji do Łodzi.

Istniejące połączenia bezpośrednie z powiatu opoczyńskiego do Łodzi jak i innych miast są bardzo nieliczne lub występują sezonowo, co nie może się przyczynić do

wzrostu atrakcyjności kolei. Obecnie kursuje tylko jedna para pociągów na dobę w relacji Radom - Łódź z obsługą stacji leżących w północnej części powiatu oraz jedna para w relacji Drzewica - Łódź. Połączenia dalekobieżne, częściowo sezonowe całkowicie omijają powiat opoczyński mając najbliższy postój w oddalonym o 26 km Tomaszowie Mazowieckim. W rozkładzie jazdy 2010/2011 po raz pierwszy uruchomiono dwie pary połączeń dalekobieżnych w relacji do Łodzi, Krakowa, Poznania, Szczecina i innych miast, które mają postoje handlowe na stacji Dęba Opoczyńska położonej 13 km od Opoczna. Od 9 grudnia 2012 r. po trzech latach przerwy Przewozy Regionalne wprowadziły na linię nr 22 Opoczno – Tomaszów pięć par pociągów.

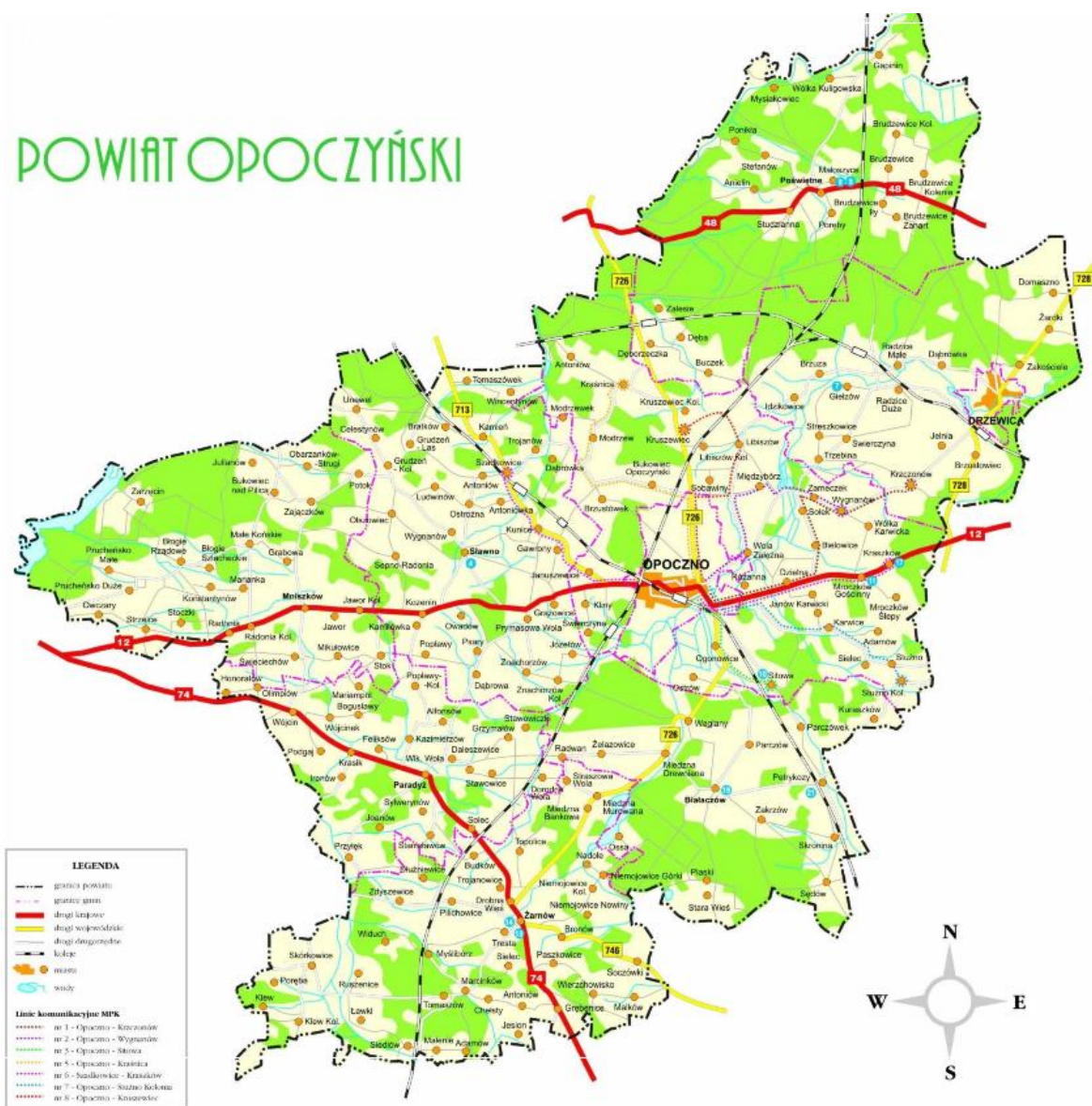
**Linie kolejowe przebiegające przez powiat opoczyński:**

- linia nr 4 Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (CMK),
- linia nr 25 Łódź Kaliska – Skarżysko Kam. – Dębica,
- linia nr 22 Tomaszów Mazowiecki – Radom wraz z liniami nr 573 i 574 do stacji Idzikowice (CMK).

**Główne drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez powiat opoczyński:**

- droga krajowa nr 12, docelowe przeznaczenie jako droga ekspresowa S12,
- drogi krajowe nr 48 i 74,
- drogi wojewódzkie nr 713, 726, 728 i 746.

Układ linii kolejowych wraz z układem drogowym na obszarze powiatu opoczyńskiego jest przedstawiony na rys. 2.



Rys. 2. Obecny układ połączeń kolejowych i drogowych na terenie powiatu opoczyńskiego

## 2. CELE ANALIZY

### Ogólne cele

Celem jest opracowanie analizy efektywności ekonomicznej stacji Opoczno Południe w celu stworzenia regionalnego centrum multimodalnego, którego kluczowym elementem będzie w przyszłości ponadregionalna kolej dużych prędkości oraz znaczące usprawnienie dla szybkiego regionalnego transportu kolejowego i drogowego.

W tym celu należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

- obecnie opracowywane studium wykonalności dla przystosowania linii E65 Południe (CMK) zakładające jej modernizację do prędkości 300 km/h z możliwością wyłącznego wykorzystania linii tylko dla ruchu pasażerskiego;
- obecnie prowadzoną modernizację linii CMK zakładającą jej dostosowanie w pierwszym etapie do prędkości 200 km/h, harmonogram prac zakłada ich



zakończenie do końca 2015 roku i uzyskanie prędkości 200 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Idzikowice oraz Olszamowice - Zawiercie.

- obecnie opracowywane jest studium wykonalności linii dużych prędkości Warszawa- Łódź - Poznań (Wrocław), które zakłada dodatkowe połączenie Łodzi z linią CMK i dalej w kierunku Krakowa i Katowic. Podstawowa koncepcja takiego połączenia zakłada modernizację połączenia Łodzi z Opoczniem w ramach istniejącej linii nr 25 oraz budowę nowej łącznicy o długości około 3 km, wychodzącej z linii nr 25 (dokładnie km 78-79 tej linii) do stacji Opoczno Południe zwanej dalej łącznicą Słomianka - Opoczno Południe. Rozwiązanie takie umożliwi stworzenie szybkich połączeń min. w relacjach Łódź - Kraków i innych z możliwością postoju na stacji Opoczno Południe oraz integrację regionów na styku województw łódzkiego i świętokrzyskiego.

Wskazane przez Zamawiającego inwestycje do realizacji wraz z innymi planowanymi przez władze regionalne inwestycjami w lokalny transport publiczny w istotny sposób mają pogłębić i przyspieszyć proces integracji przestrzennej i gospodarczej miejscowości położonych w regionie Opoczna z pozostałą częścią województwa łódzkiego, województwem świętokrzyskim oraz w połączeniach dalekobieżnych z miastami innych województw.

W opracowaniu należy:

- 1) uzasadnić, że dostosowanie stacji Opoczno Południe do obsługi pociągów pasażerskich daje możliwości stworzenia regionalnego centrum komunikacyjnego oraz jakie zadania należy wykonać w ramach organizacji i modernizacji transportu na terenie powiatu opoczyńskiego i ewentualnie powiatów ościennych, aby jak najlepiej wykorzystać możliwości jakie daje nowa infrastruktura,
- 2) uzasadnić z punktu społeczno-ekonomicznego i technicznego koncepcję dostosowania stacji Opoczno Południe do obsługi pasażerów poprzez budowę nowej infrastruktury w postaci peronów, przejść podziemnych, miejsca obsługi podróżnych,

## **2.1. Cele eksploatacyjne**

Koncepcja budowy/modernizacji/rewitalizacji linii kolejowych leżących na terenie województwa łódzkiego i świętokrzyskiego wraz z przystosowaniem stacji Opoczno Południe do obsługi pasażerów ma na celu zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu oraz zapewnienie jego zrównoważonego rozwoju poprzez poprawę transportu zbiorowego:

- w skali Polski:
  - utworzenie regionalnego węzła intermodalnego dla różnych gałęzi transportu o oddziaływaniu ponadregionalnym, w systemie którym kolej, w tym docelowo kolej dużych prędkości jest podsystemem nadrzędnym,

- stworzenie dostępu transportem kolejowym do innych miast i regionów w innych województwach,
- pomiędzy regionem Opoczna a obszarem aglomeracji łódzkiej, województwa łódzkiego i świętokrzyskiego:
  - stworzenie nowej oferty przewozowej,
  - umożliwienie mieszkańcom gmin i powiatów sąsiadujących z Opoczniem szybkiego dostępu do aglomeracji łódzkiej,
- w obrębie granic administracyjnych Opoczna:
  - włączenie transportu kolejowego w organizm komunikacji miejskiej,
  - zwiększenie dostępności transportu kolejowego pasażerskiego,

Stworzenie nowego centrum komunikacyjnego na terenie powiatu opoczyńskiego i budowa/modernizacja linii kolejowych będzie spełniać następujące cele główne:

- stymulacja rozwoju gospodarczego na poziomie krajowym i regionalnym poprzez wzrost dostępności komunikacyjnej;
- stworzenie możliwości integracji podsystemów pasażerskiego transportu kolejowego, drogowego oraz miejskiego na zdefiniowanym obszarze;
- stworzenie możliwości integracji podsystemów pasażerskiego transportu kolejowego oraz drogowego na zdefiniowanym obszarze;
- poprawa jakości usług kolejowych przez skrócenie czasu jazdy, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów w głównych relacjach przewozów pasażerskich;
- poprawa warunków funkcjonowania przewoźników kolejowych w układzie regionalnym i krajowym;
- poprawa efektywności wykorzystania linii kolejowych;
- podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów położonych w sąsiedztwie budowanych/modernizowanych linii kolejowych;
- ochrona środowiska naturalnego na obszarze powiatu opoczyńskiego;

Osiągnięcie tych celów będzie wymagało: budowy/modernizacji odcinków istniejących linii wraz obiektami inżynieryjnymi udroźnienia istniejącego kolejowego układu komunikacyjnego oraz zintegrowania kolei z innymi rodzajami transportu.

## **2.2. Infrastruktura objęta zakresem analizy:**

### **2.2.1. Infrastruktura kolejowa**

1. Stacja Opoczno Południe – zakres niezbędnych prac dostosowawczych w zakresie istniejącej infrastruktury z uwzględnieniem wybranej opcji 200/250km/h dla linii CMK z uwzględnieniem prac Studialnych prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe dla linii KDP (budowy łącznicy Słomianka – Opoczno Południe i modernizacji odcinka Słomianka - Tomaszów Mazowiecki

wraz z jego elektryfikacją i możliwą dobudową drugiego toru) oraz linii E-65 Południe na odc. Grodzisk Maz. – Psary obejmujących st. Opoczno Płd.

### **2.2.2. Infrastruktura drogowa na terenie miasta Opoczno, powiatu opoczyńskiego i regionu.**

Wykonawca dokona analizy istniejącego stanu infrastruktury drogowej, która w swej podstawowej roli ma pełnić funkcję dowozową do planowanego centrum komunikacyjnego Opoczno Południe oraz stacji istniejących na przyległych istniejących i nowoprojektowanych liniach, w tym stacji Opoczno Południe. Analiza ma obejmować także realizowane i planowane inwestycje drogowe oraz stan połączeń w ramach komunikacji zbiorowej jaki jest obecnie realizowany.

Inwestycje planowane przez Gminę w celu stworzenia centrum przesiadkowego.

I Przebudowa dróg dojazdowych do przystanku kolejowego Opoczno Południe:

1. dojazd od strony centrum Opoczno ulicami Piotrkowską /od CPN – BUD – TRANS/, Szkolną, Ogrodową, równoległą do obwodnicy Opoczna, wzdłuż CMK, długość ok. 4 km,
2. dojazd od zachodniego węzła obwodnicy Opoczna dł. ok. 2 km, z przebudową przejścia podziemnego pod torami.
3. dojazd do ulicy Leśnej (obwodnica Opoczna) do wsi Brzustówek dł. ok. 4 km.

II Dwa parkingi na samochody osobowe,

III Przebudowa istniejącego budynku przy stacji Opoczno Południe na budynek dworca.

Inwestycje planowane przez Powiat – przebudowa, rozbudowa dróg powiatowych usprawniających dojazd z obszaru oddziaływania przystanku kolejowego Opoczno Południe, służących komunikacji indywidualnej i publicznej - długości ok. 80 km.

### **2.2.3. Linie i stacje nie objęte zakresem analizy, które stanowią integralną część analizy, a których studia wykonalności są wykonywane w ramach innych opracowań:**

- linia nr 4 Centralna Magistrala Kolejowa (CMK),
- linia nr 25, na odcinku Gałkówki - Tomaszów Mazowiecki - Słomianka – Opoczno wraz z planowaną budową łącznicy Słomianka – Opoczno Południe.

### **2.2.4. Wymagania techniczne i prawne**

Wykonawca jest zobowiązany uwzględnić, przeanalizować i dopracować w analizie główne cele i efekty stworzenia regionalnego centrum komunikacyjnego Opoczno Południe poprzez:

- przygotowanie infrastruktury technicznej linii do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich m.in. poprzez dostosowanie układów torowych stacji, z uwzględnieniem analizy obecnych i przyszłych funkcji,

- uzyskanie poprawy oferty przewozowej, a w konsekwencji zwiększenie ilości klientów przez:
  - zwiększenie konkurencyjności kolei (prędkość i punktualność),
  - skrócenie czasu podróży,
  - zwiększenie bezpieczeństwa przewozu podróżnych z zabudową wizyjnego monitoringu ważniejszych obiektów,
  - eliminację barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych,
  - dostosowanie peronów do obecnego i przyszłego taboru pasażerskiego zgodnie ze specyfikacjami TSI PRM.

Wykonawca w analizie jest zobowiązany:

- uwzględnić w zakresie robót i kosztów oraz charakterystycznych cech, prognozy przewozowe w ruchu pasażerskim;
- uwzględnić różne opcje modernizacji oraz zakres i układ wdrożenia z oceną kosztów i analizą finansowo-ekonomiczną dla każdej opcji;
- uwzględnić elementy istotne dla rozwoju regionalnego i kreowania popytu na usługi transportu kolejowego.

### **2.2.5. Rezultaty przedsięwzięcia**

Głównym rezultatem przedsięwzięcia objętego niniejszym Opisem Przedmiotu Zamówienia (OPZ), jest dokonanie analizy polegającej na dostosowaniu stacji Opoczno Południe do obsługi przez pociągi pasażerskie oraz dokonanie oceny obecnie istniejących i nowoplanowanych połączeń komunikacyjnych, których celem jest zapewnienie potoków pasażerskich w relacjach kolejowych w ramach połączeń regionalnych jak i dalekobieżnych.

## **3. ZAŁOŻENIA I ELEMENTY RYZYKA**

### **Założenia ogólne dla Wykonawcy**

Dla wykonania w pełni zadania, zleceniodawca Gmina Opoczno, Starostwo Opoczno i PKP PLK S.A. będą współpracować z Wykonawcą w czasie realizacji zadania. W szczególności współpraca będzie obejmować konsultacje z Wykonawcą w zakresie zagadnień dotyczących linii objętych budową i planowanych do modernizacji w ramach innych studiów i analiz, które nie są objęte niniejszym OPZ, a których wpływ na funkcjonowanie w przyszłości nowego centrum komunikacyjnego Opoczno Południe jest zasadniczy. Dotyczy to modernizacji linii CMK oraz nowego połączenia Łodzi z Krakowem z wykorzystaniem części linii nr 25 i budową łącznicy Słomianka- Opoczno Południe.

Wykonawca może wykorzystać w trakcie realizacji zadania wszelkie dane, które udostępnią użytkownicy infrastruktury kolejowej w zakresie niezbędnym dla realizacji zadania.

Wykonawca jest zobowiązany do weryfikacji pozyskanych danych przez uzyskiwanie nowych oraz niezbędnych dodatkowych danych (między innymi przez pomiary aktualizacyjne, badania i wizje lokalne).

## **Założenia dla wykonania przedsięwzięcia**

### **3.1.1. Opcje rewitalizacji i modernizacji**

Wykonawca zdefiniuje, podda analizie i porówna różne opcje modernizacyjne biorąc również pod uwagę różne rodzaje taboru, który będzie eksploatowany na analizowanej infrastrukturze. Zaproponuje również preferowaną opcję do dalszego studiowania. W celu prawidłowego wyboru wariantu inwestycyjnego, zaleca się przeanalizowanie większej liczby możliwych rozwiązań alternatywnych. Sporządzając projekcje na potrzeby analizy kosztów i korzyści należy rozpatrzyć celowość realizacji inwestycji w kilku alternatywnych wariantach. Rozpatrzeniu będą podlegały następujące opcje:

**Opcja „0”** – opcja „nic nie robić” polegająca na podjęciu robót mających na celu jedynie utrzymanie infrastruktury w jej obecnym stanie, z czym wiąże się jednak koniecznością ponoszenia nakładów w celu zapobieżenia dalszej degradacji. Opcja „0” nie będzie realizowana, a posłuży jedynie, jako opcja odniesienia w analizie ekonomiczno – finansowej sporządzonej w ramach Analizy.

**Opcja „1”** – opcja „zakładana” – budowa peronu i infrastruktury od strony miasta, obejmuje dostosowanie stacji Opoczno Południe do obsługi przez pociągi pasażerskie. W tej opcji należy przeprowadzić analizy kosztów modernizacji infrastruktury technicznej stacji w celu osiągnięcia zakładanych parametrów. W opcji tej należy przewidzieć również modernizację/budowę technicznej infrastruktury stacyjnej dla obsługi pasażerów, w tym peronów, ciągów komunikacyjnych, parkingów i budynków stacyjnych.

**Opcja „2”** – dotyczy budowy/modernizacji infrastruktury technicznej stacji w celu umożliwienia obsługi ruchu pasażerskiego od strony miasta i obwodnicy drogowej . – 2 perony, przejścia i węzeł multimodalny wraz z niezbędną infrastrukturą drogową z wykorzystaniem nowego połączenia Łodzi z Krakowem oraz części linii nr 25 i budową łącznicy Słomianka- Opoczno Południe. W opcji tej należy tylko przedstawić wstępną koncepcję ich budowy, w tym:

- wstępne trasowanie z uwzględnieniem obszarów wrażliwych przyrodniczo,
- określenie zakresu rzeczowego inwestycji,
- oszacowanie kosztów inwestycji metodą wskaźnikową.

Planowana infrastruktura drogowa w zakresie dróg gminnych:

I Przebudowa dróg dojazdowych do przystanku kolejowego Opoczno Południe:

1. dojazd od strony centrum Opoczno ulicami Piotrkowską /od CPN – BUD – TRANS/ Szkolną, Ogrodową, równoległą do obwodnicy Opoczna, wzdłuż CMK, długość ok. 4 km,
2. dojazd od zachodniego węzła obwodnicy Opoczna dł. ok. 2 km, z przebudową przejścia podziemnego pod torami,
3. dojazd do ulicy Leśnej (obwodnica Opoczna) do wsi Brzustówek dł. ok. 4 km.

II Dwa parkingi na samochody osobowe.

Inwestycje planowane przez Powiat – przebudowa, rozbudowa dróg powiatowych usprawniających dojazd z obszaru oddziaływania przystanku kolejowego Opoczno Południe, służących komunikacji indywidualnej i publicznej - długości ok. 80 km.

Ustalenie powyższych opcji analiz linii nie oznacza, że Wykonawca jest zobowiązany dokonać analizy wyłącznie opcji proponowanych przez Zamawiającego. W uzasadnionym przypadku Wykonawca może zarekomendować Zamawiającemu przyjęcie innej (dodatkowej) opcji dostosowania infrastruktury technicznej stacji Opoczno Płd. do obsługi pasażerów wraz z budową węzła intermodalnego (przesiadkowego) np. będącej pośrednim rozwiązaniem w stosunku do ww. opcji. Zaproponowaną opcję powinna cechować efektywność ekonomiczna będąca warunkiem niezbędnym dalszej realizacji inwestycji.

### **3.1.2. Materiały źródłowe**

Wszelkie dane przewozowe, finansowe, techniczne i inne niezbędne do przeprowadzenia analiz Wykonawca jest zobowiązany uzyskać we własnym zakresie i na własny koszt.

Zamawiający udzieli Wykonawcy pomocy w uzyskaniu powyższych materiałów źródłowych w następujący sposób:

- Wystawi pełnomocnictwo do reprezentowania gminy przed PKP PLK S.A.,
- Przedłoży listę kontaktów z przedstawicielami poszczególnych Biur Centrali PKP PLK S.A. oraz innych jednostek PKP PLK S.A., które są dysponentami ewentualnych dodatkowych danych, istotnych dla przeprowadzenia realizacji projektu.

Wykonawca powinien wziąć pod uwagę ryzyko, że spółki Grupy PKP S.A. jak i podmioty spoza PKP S.A. będąc autonomicznymi podmiotami gospodarczymi, niezależnymi od Zamawiającego, chroniąc pewne obszary swoich interesów, mogą nie udostępnić w części lub całości danych, o które Wykonawca wystąpi. Wobec powyższego w takich sytuacjach, Wykonawca we własnym zakresie dokona

rozpoznania i zdefiniowania problemów, zestawienia niezbędnych danych i materiałów.

Podczas opracowywania Analizy Wykonawca ma obowiązek zapoznania się z posiadanymi przez Zamawiającego wcześniej opracowanymi dokumentacjami. W analizie należy uwzględnić opracowania, które będą udostępnione w czasie trwania umowy, a które mogą mieć wpływ na końcowy rezultat. W celu prawidłowego opracowania analizy zobowiązany jest pozyskać na własny koszt następujące opracowania:

1. **Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce**, opracowany przez Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości, sierpień 2008.
2. **Strategia rozwoju transportu pasażerskiego w regionie łódzkim** wykonane w grudniu 2008 r. przez SITK RP Oddział w Łodzi na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego.
3. **Master Plan dla transportu Kolejowego w Polsce do 2030 r.** Ministerstwo Infrastruktury, 2008.
4. **Kierunkowy program rozwoju Kolei Dużych Prędkości w Polsce do roku 2040.** Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa 2010.
5. **Koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju 2030,** 25 stycznia 2011 r.
6. **Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce.** PKP PLK S.A., luty 2011 r.
7. **Istniejące Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego, na niektórych obszarach miasta Opoczna.**
8. **Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Opoczno.** Uchwała nr X/73/2011 z dnia 26.08.2011 r.

Wykonawca ma obowiązek zapoznać się także z realizowanymi lub będącymi na etapie projektowym inwestycjami komunikacyjnymi i innymi przedsięwzięciami, które z uwagi na bezpośrednie przejście przez powiat opoczyński albo z uwagi na inne powiązania, są ważne dla realizacji przedmiotu zamówienia. Dotyczy to min. realizowanej obwodnicy drogowej Opoczna w ramach budowy drogi ekspresowej S12.

W odniesieniu do kwestii pozyskiwania przez Wykonawcę kompletnych lub częściowych danych, w przypadkach, gdy po przeprowadzonej restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP miało miejsce zaniechanie lub ograniczenie raportowania danych źródłowych, bądź tam gdzie statystyki i sprawozdania handlowe operatorów przewozowych są chronione tajemnicą lub są nie do zdobycia wprost, Wykonawca zobowiązany jest dokonać stosownych analiz i studiów, które umożliwią Jemu opracowanie, czy oszacowanie danych wyjściowych do dalszych analiz.

Nie zwalnia to jednak Wykonawcy od obowiązku podjęcia działań w celu pozyskania danych do analiz ze spółek Grupy PKP. Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić takie ryzyko w aspekcie czasu realizacji projektu.

Zamawiający udzieli Wykonawcy niezbędnej pomocy w zakresie likwidacji barier ograniczających wykonanie pracy. Wszelkie problemy, które mogą stworzyć ryzyko znacznych opóźnień, powinny być w krótkim czasie przedstawione Zamawiającemu celem omówienia i uzyskania akceptacji dla proponowanego podjęcia kroków zaradczych.

Wykonawca powinien przedsięwziąć wszelkie konieczne kroki zmierzające do wyjaśnienia wątpliwości powstających w trakcie realizacji Umowy tak, aby doprowadzić do uniknięcia jakichkolwiek opóźnień.

#### **4. SZCZEGÓŁOWE ZADANIA WCHODZĄCE W ZAKRES ANALIZY**

Wykonawca ustali i zarekomenduje optymalne rozwiązanie modernizacji i rozbudowy infrastruktury w kontekście prognoz przewozowych i przyszłych potrzeb eksploatacyjnych.

Wykonawca opracuje modele organizacji ruchu pociągów dla rozpatrywanych opcji, określi granice przepustowości i progi płynności oraz oszacuje pracę przewozową ogółem i na charakterystycznych odcinkach linii przylegających do st. Opoczno Południe (istniejących i nowoprojektowanych).

Wymagania po stronie gminy dla infrastruktury drogowej:

I Przebudowa dróg dojazdowych do przystanku kolejowego Opoczno Południe:

1. dojazd od strony centrum Opoczno ulicami Piotrkowską /od CPN – BUD – TRANS/ Szkolną, Ogrodową, równoległą do obwodnicy Opoczna, wzdłuż CMK, długość ok. 4 km,
2. dojazd od zachodniego węzła obwodnicy Opoczna dł. ok. 2 km, z przebudową przejścia podziemnego pod torami,
3. dojazd do ulicy Leśnej (obwodnica Opoczna) do wsi Brzustówek dł. ok. 4 km.

II Dwa parkingi na samochody osobowe.

Inwestycje planowane przez Powiat – przebudowa, rozbudowa dróg powiatowych usprawniających dojazd z obszaru oddziaływania przystanku kolejowego Opoczno Południe, służących komunikacji indywidualnej i publicznej - długości ok. 80 km.

Spełnienie tych zamierzeń obejmuje w szczególności cztery poniższe wymagania:

1. Umiejscowienie problemów analizy w szerszym kontekście regionalnego rozwoju, jak również rozbudowy połączeń międzyaglomeracyjnych.
2. Zarządzanie i koordynowanie zadania razem z innymi, podobnymi analizami ekonomicznymi i handlowymi wykonanymi lub wykonywanymi równoległe w ramach programów współfinansowanych z funduszy unijnych przeznaczonych na przygotowanie modernizacji linii, celem ujednoczenia



metodologii i podejścia do referencyjnych scenariuszy makroekonomicznych, które mają być analizowane jak również porównywanie w zakresie prognoz odnoszących się do wolumenu i podziału popytu usług kolejowych.

3. Koordynację zadania z innymi, łączącymi się z danym zadaniem projektami lub wykonywanymi robotami, Koordynacja ta powinna zapewnić spójność tych zadań oraz uwzględnić zakres prac pod kątem konieczności wykonania niezbędnych robót dodatkowych, jeśli są wymagane dla zachowania spójności lub wykluczenia wykonania pewnych robót, jeśli zostały one wykonane w ramach innego zadania.

## **Etap I - Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych**

### **4.1 Analizy społeczno-gospodarcze w skali krajowej i regionalnej**

Celem analiz społeczno-gospodarczych jest umiejscowienie planowanych inwestycji w kontekście rozwoju kraju, regionu w szczególności:

- Wskazanie kluczowych zewnętrznych uwarunkowań (zdarzeń, zjawisk, tendencji), mających pozytywny lub negatywny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy;
- Identyfikacja podstawowych wewnętrznych uwarunkowań rozwoju analizowanych obszarów, wynikających z obecnej i przewidywanej sytuacji w sferze społeczno-gospodarczej – silne i słabe strony;
- Przedstawienie głównych negatywnych problemów rozwoju obszarów, mających bezpośredni oraz pośredni wpływ na realizację planowanych inwestycji – katalog problemów.

Wykonawca dokona dogłębnej charakterystyki w kontekście oddziaływania projektu w skali międzynarodowej, regionu i aglomeracji, w przedziale czasowym minimum 3 lata wstecz od roku bazowego (ustalony z Zamawiającym), uwzględniając między innymi następujące aspekty:

- Geograficzne i środowiskowe, głównie pod kątem istniejącego potencjału oraz występujących zagrożeń;
- Demograficzne:
  - poziom urbanizacji;
  - migracje ludności;
  - zmiany liczby ludności;
  - zmiany struktury wiekowej;
- Społeczno-ekonomiczne:
  - struktura wykształcenia mieszkańców;
  - stopa bezrobocia, oraz jej zróżnicowanie;
- Aspekty gospodarcze:
  - zróżnicowanie wartości produktu krajowego brutto (PKB);
  - podmioty gospodarcze, w tym sektor małych i średnich przedsiębiorstw;
  - inwestycje w rozpatrywanych obszarach;
  - sektorowa struktura zatrudnienia;

- Infrastruktura społeczna, zawierający szczegółowe dane dotyczące między innymi:
  - ośrodków naukowo-badawczych, w tym szkół wyższych, oraz ich wpływu na ruch pasażerski,
  - dostępu do kultury, w tym muzea, teatry, wydarzenia kulturalne mogące mieć wpływ na generowanie potoków pasażerskich,
  - turystyki.

Na podstawie przeprowadzonych analiz Wykonawca przedstawi diagnozę stanu obecnego rozpatrywanych obszarów w skali regionu i aglomeracji oraz podstawowe wnioski dotyczące potrzeb rozwojowych i prognozowanych trendów, zwłaszcza w odniesieniu do zagadnień transportowych i potencjalnego popytu na usługi transportowe oraz analiz środowiskowych i finansowo-ekonomicznych.

#### **4.1.1 Analizy i prognozy społeczno-gospodarcze w skali regionalnej**

Wykonawca wskaże kluczowe uwarunkowania mające wpływ na obecny i przyszły rozwój społeczno-gospodarczy w skali regionu, które mogą oddziaływać na strukturę popytu na usługi transportowe w przewozach pasażerów i towarów.

Rolą Wykonawcy w ramach tego zadania jest:

- Scharakteryzowanie sytuacji społeczno-gospodarczej w regionie i na tej podstawie wskazanie szans i zagrożeń oraz zdefiniowanie trendów rozwojowych mających wpływ na rynek usług transportowych;
- Umiejscowienie planowanych inwestycji w kontekście rozwoju społeczno-gospodarczego regionu;
- Przeanalizowanie i wskazanie zagadnień społeczno-ekonomicznych mających wpływ na planowane inwestycje;
- Dokonanie oceny silnych i słabych stron w aspekcie sytuacji transportowej w regionie oraz scharakteryzowanie trendów rozwojowych.

W porozumieniu z Zamawiającym Wykonawca określi scenariusze zmian społeczno-gospodarczych, jako bazę makroekonomiczną do prognoz popytu na usługi transportowe.

Wykonawca wskaże kluczowe uwarunkowania mające wpływ na obecny i przyszły rozwój społeczno-gospodarczy w regionie Opoczna, które mogą oddziaływać na strukturę popytu na usługi transportowe w przewozach pasażerów i towarów.

Rolą Wykonawcy w ramach tego zadania jest:

- Scharakteryzowanie sytuacji społeczno-gospodarczej w regionie Opoczna i na tej podstawie wskazanie szans i zagrożeń oraz zdefiniowanie trendów rozwojowych mających wpływ na rynek usług transportowych;
- Umiejscowienie planowanych inwestycji w kontekście rozwoju społeczno-gospodarczego województwa łódzkiego

- Przeanalizowanie i wskazanie zagadnień społeczno-ekonomicznych mających wpływ na planowane inwestycje;
- Dokonanie oceny silnych i słabych stron w aspekcie sytuacji transportowej w regionie oraz scharakteryzowanie trendów rozwojowych.

Wykonawca określi scenariusze zmian społeczno-gospodarczych, jako bazę makroekonomiczną do prognoz popytu na usługi transportowe.

#### **4.2. Analiza potencjału rynku usług transportowych**

W zakresie transportu pasażerskiego Wykonawca wykona w skali krajowej i regionalnej, następujące działania:

- identyfikację i analizę obszarów stanowiących obecnie źródła potoków pasażerskich dla powiatu opoczyńskiego i ciągów zasilających, z podziałem na cele podróży;

Na podstawie uzgodnionych scenariuszy społeczno-gospodarczych dla zdefiniowanych linii kolejowych dróg kołowych i ciągów zasilających Wykonawca przeprowadzi, odrębnie w zakresie transportu pasażerskiego dla poszczególnych kategorii ruchu (kwalifikowany, międzyregionalny i regionalny):

- a) prognozę wielkości potencjalnego rynku usług transportowych dla zdefiniowanych linii kolejowych i ciągów zasilających w 30-letnim horyzoncie czasowym z uwzględnieniem:
  - dla transportu pasażerskiego: podziału na kategorie podróży (służbowe, dom-praca, itp.);
- b) analizę wrażliwości rynku na zmiany parametrów społeczno-gospodarczych uwzględnionych w założonych scenariuszach.

#### **4.3. Analiza podaży i prognoza rozwoju konkurencyjnych środków transportu**

W ramach zadania Wykonawca dokona oceny istniejącej podaży usług i charakterystyki ofert przewozowych w poszczególnych rodzajach transportu w obrębie oddziaływania analizowanych linii kolejowych oraz ciągów zasilających w celu określenia głównych obszarów konkurencji w stosunku do transportu kolejowego.

Dla każdego środka transportu Wykonawca dokona charakterystyki przewoźników działających na rozpatrywanych odcinkach i ciągach zasilających oraz analizy ich obecnej oferty przewozowej, w tym pod kątem stopnia integracji poszczególnych środków transportu.

Wykonawca przedstawi również przewidywane długoterminowe perspektywy rozwoju poszczególnych środków transportu w rozpatrywanych odcinkach analizowanych linii i ciągach zasilających z charakterystyką koniecznych warunków brzegowych, w tym także stopień integracji poszczególnych gałęzi.

Ocena istniejącej podaży usług i charakterystyka oferty przewozowej w poszczególnych gałęziach transportu ma na celu określenie możliwych obszarów konkurencji i stopnia integracji z transportem kolejowym oraz silnych i słabych stron wpływających na rynek usług transportowych.

Jako podstawę wykonywanych analiz, Wykonawca zidentyfikuje i scharakteryzuje relacje i ciągi transportowe główne i uzupełniające. W ramach głównych ciągów Wykonawca przeanalizuje wszystkie ciągi komunikacyjne przecinające powiat Opoczyński i powiaty sąsiadujące.

Dla każdej gałęzi transportu pasażerskiego Wykonawca:

- scharakteryzuje przewoźników operujących na rozpatrywanym obszarze
- przeanalizuje istniejącą ofertę przewozową (liczba połączeń, podaż miejsc w transporcie pasażerów, cena usługi transportowej, dostępność, stopień integracji, itp.);
- określi trendy rozwojowe poszczególnych gałęzi transportu, w tym ewentualne plany rozbudowy infrastruktury transportowej;
- przeanalizuje obecne potoki pasażerów oraz udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach ogółem.

#### **4.4. Analiza bieżącego popytu na usługi transportowe i prognoza oczekiwań klientów**

Analiza w ramach niniejszego zadania zostanie wykonana na podstawie określonej w zadaniu poprzednim istniejącej oferty przewozowej dla poszczególnych środków transportu oraz z podziałem na przewozy międzynarodowe, krajowe i regionalne.

Obecnie punktem wyjścia dla analiz potencjalnego popytu powinny być w transporcie kolejowym pasażerskim możliwość zatrzymania na stacji Opoczno Południe pociągów kategorii Tanie Linie Kolejowe (TLK) oraz Interregio, które obecnie zatrzymują się na stacji Włoszczowa Północ. Takie kategorie pociągów stanowią w pierwszej kolejności możliwość realizacji postojów handlowych, a obecne przykłady wskazują, że przewoźnicy realizujący te przewozy są szczególnie zainteresowani możliwością stworzenia tego typu nowej oferty.

Wymagania po stronie gminy dla infrastruktury technicznej:

I Przebudowa dróg dojazdowych do przystanku kolejowego Opoczno Południe:

1. dojazd od strony centrum Opoczno ulicami Piotrkowską /od CPN – BUD – TRANS/ Szkolną, Ogrodową, równoległą do obwodnicy Opoczna, wzdłuż CMK, długość ok. 4 km,
2. dojazd od zachodniego węzła obwodnicy Opoczna dł. ok. 2 km, z przebudową przejścia podziemnego pod torami,
3. dojazd do ulicy Leśnej (obwodnica Opoczna) do wsi Brzustówek dł. ok. 4 km.

II Dwa parkingi na samochody osobowe,

III Przebudowa istniejącego budynku przy stacji Opczno Południe na budynek dworca.

Inwestycje planowane przez Powiat – przebudowa, rozbudowa dróg powiatowych usprawniających dojazd z obszaru oddziaływania przystanku kolejowego Opczno Południe, służących komunikacji indywidualnej i publicznej - długości ok. 80 km.

Do zadań Wykonawcy należy:

- 1) określenie obecnego poziomu nasycenia rynku w stosunku do potencjalnej jego wielkości;
- 2) określenie obecnego podziału międzygałęziowego w rozpatrywanym odcinku analizowanej linii i ciągach zasilających, zdefiniowanie i charakterystyka występujących do tej pory trendów w zakresie oczekiwań klientów co do poziomu podstawowych czynników przewozowych (czas przejazdu, cena, komfort, terminowość i inne);
- 3) szczegółowa analiza popytu w ruchu kolejowym z podziałem na:
  - b) ruch pasażerski, z uwzględnieniem m.in.:
    - podziału na kategorie podróży (służbowe, dom-praca, itp.);
    - danych o klientach obejmujących aspekty, takie jak dochód, struktura gospodarstwa domowego, posiadanie samochodu, gęstość zaludnienia i inne elementy związane z pracą i spędzaniem czasu wolnego.

Ponadto Wykonawca:

- zdefiniuje i scharakteryzuje przewidywane trendy w zakresie oczekiwań klientów, co do poziomu podstawowych czynników przewozowych (czas przejazdu, cena, komfort, terminowość i inne) w 30-letnim horyzoncie czasowym;
- przedstawi symulację reakcji rynku na zmiany głównych czynników przewozowych (czas, koszt, jakość i elastyczność) w różnych środkach transportu dla wypracowania głównych wymagań odpowiadających obecnym i przyszłym oczekiwaniom klientów.

## **Etap II – Analiza stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i drogowej**

### **4.5. Prezentacja danych technicznych**

Wykonawca wykorzysta dane i informacje wynikające z polskich aktów normatywnych, warunków technicznych i przepisów obowiązujących w PKP PLK S.A, standardów europejskich oraz:

1. zdjęcia fotograficzne;
2. mapy poglądowe w różnej skali dla planowanej infrastruktury drogowej w zakresie:

I Przebudowa dróg dojazdowych do przystanku kolejowego Opoczno Południe:

1. dojazd od strony centrum Opoczno ulicami Piotrkowską /od CPN – BUD – TRANS/ Szkolną, Ogrodową, równoległą do obwodnicy Opoczna, wzdłuż CMK, długość ok. 4 km,
2. dojazd od zachodniego węzła obwodnicy Opoczna dł. ok. 2 km, z przebudową przejścia podziemnego pod torami,
3. dojazd do ulicy Leśnej (obwodnica Opoczna) do wsi Brzustówek dł. ok. 4 km.

II Dwa parkingi na samochody osobowe.

#### **4.5.1. Zbieranie danych**

Wykonawca winien zgromadzić informacje z wszelkich, dostępnych źródeł. Powinny one zawierać:

- dane o kształtowaniu się potoków ruchu na analizowanych liniach, jak również ich macierze w układzie od (miejsce początku podróży/nadania - miejsce końca podróży (przeznaczenia), a także dotyczące konkurencyjnych połączeń drogowych;
- dane dotyczące infrastruktury i procesów eksploatacyjnych na analizowanych liniach oraz odpowiadające dane dla konkurencyjnych środków transportu;
- istniejące plany i projekty, które wywierać będą wpływ na zastosowanie podjętego projektu;
- dane dotyczące planów zagospodarowania przestrzennego dla poszczególnych gmin, w obrębie analizowanego zakresu studium.

Powinien zostać również dokonany przegląd typowego taboru eksploatowanego na badanych.

Zamawiający będzie w miarę możliwości wspierać Wykonawcę w uzyskaniu odpowiednich informacji źródłowych dotyczących następujących zagadnień:

- danych o kształtowaniu się potoków ruchu na badanych liniach;
- danych dotyczących infrastruktury i procesów eksploatacyjnych na badanych liniach;
- istniejących planów i projektów mogących oddziaływać na realizację wymienionego projektu.

Wykonawca będzie zobowiązany do podpisania odpowiedniego oświadczenia o ochronie poufnych danych.

Wykonawca na swój koszt uzupełni bazę danych, jeżeli realizacja zadania będzie tego wymagała.

#### **4.6. Tabor**

Celem tego zadania będzie analiza głównych charakterystyk obecnie eksploatowanego taboru oraz taboru planowanego do wprowadzenia dla określenia głównych parametrów taboru.

Wykonawca sporządzi analizy charakterystyki taboru eksploatowanego oraz planowanego do wprowadzenia na sieci PKP PLK S.A. pod kątem komfortu wsiadania i wysiadania pasażerów w układzie tabor - peron. tj. wskazanie parametrów taboru: wysokość podłogi przy wejściu do wagonu, wysokości stopni wagonowych i ich ilości, oraz warunków wyposażenia i usytuowania w wagonie urządzeń pokładowych służących do transportu wózków inwalidzkich - dla taboru dla ruchu aglomeracyjnego, regionalnego i kwalifikowanego (międzyregionalnego).

### **Etap III – Analizy ruchowo-marketingowe**

#### **4.7. Prognozy popytu**

##### **4.7.1. Transport pasażerski**

W ramach tego zadania Wykonawca opracuje prognozę popytu na kolejowe przewozy pasażerskie dla poszczególnych opcji. Wykonawca przedstawi dla każdej z opcji:

- 1) prognozę podziału międzygałęziowego w 30-letnim horyzoncie czasowym;
- 2) prognozę wielkości potoków w transporcie kolejowym (w połączeniach krajowych) w 30-letnim horyzoncie czasowym obejmującą:
  - a) nowy popyt na przewozy pasażerskie (przewozy nowo-wygenerowane) na linii, jako wynik podniesienia standardu przewozów i nowej oferty;
  - b) ruch przejęty z innych środków transportu na kolej, ze względu na bardziej konkurencyjną ofertę sektora kolejowego w tym zintegrowana oferta;
  - c) prognozowane potoki ruchu w pociągokilometrów w odniesieniu do prognozowanych potoków pasażerów (obliczenia winny zostać przedstawione dla każdego odcinka linii oraz dla całej linii);
- 3) analizę wrażliwości dla głównych parametrów przyszłej oferty przewozowej.

#### **4.8. Raport z analizy interoperacyjności**

W ramach tego zadania Wykonawca dokona analizy zgodności proponowanych rozwiązań z wymaganiami określonymi w Dyrektywie 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie oraz innych przepisów dotyczących interoperacyjności kolei, w tym między innymi:

- Decyzji Komisji o podstawowych parametrach dla kolei konwencjonalnych oraz dużych prędkości;

Tam, gdzie to konieczne analiza powinna odnosić się do istniejących projektów specyfikacji technicznych dla interoperacyjności, jeśli ich etap opracowania pozwala na taką analizę.

Raport ten powinien podać uzasadnienie dla braku zastosowania proponowanych rozwiązań oraz techniczne, eksploatacyjne i finansowe założenia ewentualnych korekt tego stanu w średniej i długiej perspektywie czasowej.

## **5. PRODUKTY ANALIZY**

Przystępując do realizacji zakresu opracowań będących przedmiotem Umowy, Wykonawca powinien mieć na uwadze, że są one wzajemnie skorelowane. Od momentu gromadzenia niezbędnych danych i materiałów należy zadbać o ich uniwersalność i kompletność.

Dla potrzeb potwierdzenia wykonania szeroko pojętych konsultacji społecznych, Wykonawca powinien dokumentować (w formie notatek, decyzji, pism itp.) i przekazać Zamawiającemu wszelkie uzgodnienia dotyczące przyszłej realizacji projektu, w tym aspektów ochrony środowiska.

Opracowania powinny spełniać wymagania Dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie wraz z rozporządzeniami i decyzjami KE, Dyrektywy 2001/16/WE

o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, Dyrektywy 96/48/WE o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości zmienioną przez Dyrektywę 2004/50/WE itd. oraz umowy międzynarodowej AGTC również przy przygotowaniu Raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Przygotowanie Projektu powinno być poprawnie zrealizowane i udokumentowane w takim zakresie i stopniu szczegółowości, aby stanowiło podstawę dla Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do podjęcia decyzji o wyborze racjonalnej opcji inwestycyjnej, obejmującej efektywne metody realizacji.

Wymagania po stronie gminy Opoczno:

Dostosowanie stacji Opoczno Południe do obsługi przez pociągi pasażerskie. Utworzenie nowych połączeń komunikacyjnych, których celem jest zapewnienie potoków pasażerskich w relacjach kolejowych w ramach połączeń regionalnych i dalekobieżnych. Przebudowa dróg gminnych o długości 6 km. Budowa parkingów szt. 2, przebudowa budynku dworca szt. 1.

### **Wyszczególnienie produktów projektu**

Etap I: Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych.  
Raport podsumowujący z Etapu I.



Etap II: Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej. Raport podsumowujący z Etapu II.

Etap III: Analizy ruchowo-marketingowe opcji modernizacyjnych. Raport podsumowujący z Etapu III.

Dokumenty analizy winny być przygotowane w wersjach językowych, liczbie egzemplarzy i formatach zgodnych z następującymi wytycznymi:

- 1) wersja elektroniczna Etapów I - III, powinna spełniać następujące warunki:
  - pliki powinny być uporządkowane na katalogi;
  - nazwy plików oraz katalogów nie mogą zawierać skrótów i polskich znaków;
  - pliki nie mogą być spakowane w żadnym formacie (zip, rar);
  - pliki nie mogą być w żaden sposób chronione hasłem;
  - zapis elektroniczny produktów należy wykonać w formacie umożliwiającym edycję tekstu oraz w formacie uniemożliwiającym taką edycję.
- 2) obrazy (mapy, zdjęcia, skany, etc.) powinny być zapisane w formacie \*.jpeg lub ewentualnie \*.pdf, rysunki w formacie \*.dwg, natomiast tabele finansowe w formacie \*.xls minimum wersja 2000 (arkusze kalkulacyjne muszą mieć odblokowane formuły, aby można było prześledzić i sprawdzić poprawność dokonanych wyliczeń), pliki tekstowe – MS Word minimum wersja 2000;
- 3) płyta CD (DVD) i jej opakowanie powinny być opisane i podpisane;
- 4) wszystkie dokumenty wchodzące w skład opracowania (pliki tekstowe, arkusze kalkulacyjne, harmonogramy, rysunki, obrazy, mapy, itd.) należy zapisać dodatkowo w formacie plików pdf, na oddzielnym nośniku CD (DVD).

### **Wersja polska**

W wersji polskiej zostaną przygotowane następujące produkty:

- 1) Raporty i inne produkty z etapów I – III - w 6 egz. w formie drukowanej oraz w 6 egz. w wersji elektronicznej;

## **6. LOGISTYKA I HARMONOGRAM**

### **Lokalizacja przedsięwzięcia**

Państwo: **Polska**

Region(y): **województwa: Łódzkie, Świętokrzyskie**

### Harmonogram realizacji

<b>Etapy realizacji umowy</b>	<b>Data wykonania m-ce</b>	<b>Termin wykonania liczony od:</b>
<b>Etap I</b> – Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych	2	od dnia podpisania umowy
<b>Etap II</b> – Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej	3	od dnia podpisania umowy
<b>Etap III</b> – Analizy ruchowo-marketingowe opcji modernizacyjnych	4	od dnia podpisania umowy

Zleceniodawcy dokonają odbioru dokumentów etapu/ów I, II, III w ciągu 14 dni roboczych od daty otrzymania materiałów.