

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

NA WYKONANIE OPRACOWANIA KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNEJ
DLA INWESTYCJI „BUDOWA NABRZEŻA CIĘŻKIEGO W PORCIE POLICE”.

SPIS TREŚCI

1. INFORMACJE OGÓLNE O PRZEDMIOCIE ZAMÓWIENIA.....	3
2. LOKALIZACJA INWESTYCJI I OPIS PORTU MORSKIEGO POLICE	4
3. STAN INSTENIĄCY	5
3.1. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	5
3.2. KONSTRUKCJA ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA	5
3.3. BUDOWA GEOLOGICZNA PODŁOŻA	5
3.4. MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	5
4. ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA ORAZ PLANOWANE INWESTYCJE.....	6
5. ZAKRES WIELOWARIANTOWEJ KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNEJ	7
6. MATERIAŁY W POSIADANIU ZAMAWIAJĄCEGO	9
7. TERMIN REALIZACJI	9
8. ODBIÓR	9
9. UWAGI KOŃCOWE.....	10

1. INFORMACJE OGÓLNE O PRZEDMIOCIE ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie koncepcji programowo-przestrzennej rozbudowy Terminala Morskiego w Porcie Morskim Police obejmującej budowę nabrzeża dla statków pełnomorskich oraz zagospodarowanie terenu na zapleczu nabrzeża.

Intencją inwestycji jest zwiększenie potencjału Portu Morskiego Police pod kątem ilości przeładowywanych ładunków oraz powierzchni składowych.

Zadanie obejmuje swoim zakresem budowę nabrzeża ciężkiego (uniwersalnego) o długości min. 300 m, na południe od istniejącego terminalu morskiego w Porcie Morskim w Policach. Projektowane nabrzeże stanowić winno przedłużenie istniejącego obecnie nabrzeża terminalu morskiego i umożliwiać cumowanie statków pełnomorskich, w efekcie czego nastąpi rozszerzenie oferty usługowej Portu poprzez zwiększoną ilość przeładunków oraz dzierżawę na terenach inwestycyjnych. Istniejące nabrzeże ciężkie charakteryzuje się długością ca. 415 m i umożliwia cumowanie maksymalnie dwóch statków o długości do 190 m. Zrealizowana przez Urząd Morski w Szczecinie inwestycja dotycząca pogłębienia toru wodnego Szczecin – Świnoujście do 12,5 m powoduje wzrost zapotrzebowania na nabrzeża przeładunkowe dla statków pełnomorskich wraz z zapleczem składowym, a położenie Portu Morskiego Police czyni z niego bardzo atrakcyjną infrastrukturę portową. Realizacja inwestycji winna, poprzez wydłużenie nabrzeża, pozwolić na jednoczesne cumowanie 3 statków o długości 220 m. Zadanie obejmuje również rozplanowanie i zagospodarowanie zaplecza nabrzeża. Dostępność terenu za nabrzeżem pozwala na wykonanie stosownych placów składowych wraz z niezbędną infrastrukturą o łącznej powierzchni ca. 43 ha. W ramach zadania należy wykonać i zatwierdzić w Urzędzie Morskim w Szczecinie analizę nawigacyjną uwzględniającą badania symulacyjne wejścia i wyjścia jednostki maksymalnej jaka może poruszać się po torze wodnych Szczecin-Świnoujście do i z Portu Morskiego Police.

Celem przedmiotowej koncepcji programowo – przestrzennej jest wskazanie najkorzystniejszego wariantu zabudowy dostępnych terenów przy jednoczesnym założeniu jak największej elastyczności zaplecza pod kątem typu składowanych i przeładowywanych na nim ładunków i materiałów. Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia i analizy co najmniej dwóch wariantów inwestycji oraz wyboru, w ramach przeprowadzonej analizy wielokryterialnej, wariantu najkorzystniejszego.

W opracowaniu ująć należy również niezbędny, wynikający z opracowanej i zatwierdzonej analizy nawigacyjnej, zakres robót czerpalnych jakie winno się wykonać celem połączenia akwenu przy projektowanym nabrzeżu z torem wodnym Szczecin – Świnoujście.

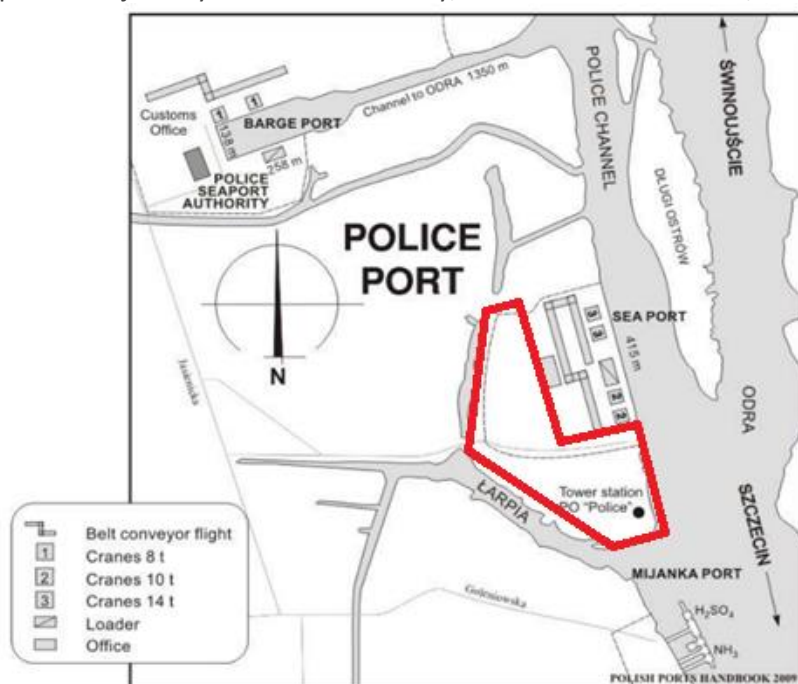
2. LOKALIZACJA INWESTYCJI I OPIS PORTU MORSKIEGO POLICE

Port Morski Police jest elementem ukształtowanego na przestrzeni lat Odrzańskiego Korytarza Transportowego, a obecnie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego - Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej Sp. z o.o. - inicjatywy zastępującej dotychczasową inicjatywę CETC-ROUTE 65, który to łączy Skandynawię z krajami Europy południowej. Na obszarze wewnętrznych wód morskich, rozbudowaną sieć komunikacyjną ujścia Odry, tworzy tor wodny Szczecin-Świnoujście, łączący porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych. Tor wodny Szczecin-Świnoujście mierzony od główek falochronów przez cieśninę Świnę wraz z kanałem Piastowskim, Zalew Szczeciński i Roztokę Odrzańską, aż do najdalej usytuowanych nabrzeży na Basenie Górniczym portu szczecińskiego ma długość 68 kilometrów, a jego parametry eksploatacyjne oraz akwenów portowych utrzymywane są w większości w sposób sztuczny, umożliwiający przyjmowanie w Świnoujściu statków o długości 235,0m i maksymalnym zanurzeniu 12,8 m, a w Szczecinie odpowiednio 160,0 m i 9,15 m.

Z toru wodnego Świnoujście-Szczecin bez ograniczeń może korzystać flota śródlądowa posiadająca zanurzenie przekraczające 3 m. Przy mniejszym zanurzeniu trzeba uwzględnić ograniczenia zawarte w przepisach portowych. Największe utrudnienie dla taboru wodnego śródlądowego na tej trasie stanowią warunki hydrometeorologiczne, tzn. zalodzenie, mgła, wiatr i towarzyszące mu falowanie.

Port Morski Police jest portem sieci kompleksowej TEN-T, zgodnie z Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, zlokalizowanym przy ujściu rzeki Odry do Morza Bałtyckiego, pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Szczecinem; na lewym brzegu Kanału Polickiego w biegu rzeki Odry, pomiędzy 45 a 50 kilometrem toru wodnego Świnoujście-Szczecin (53°33'N, 14°36'E). Statki wchodzące do Portu Police przechodzą torem wodnym pomiędzy Świnoujściem a Policami – przez Świnę, Kanał Piastowski, Zalew Szczeciński i ujściowy odcinek Odry.

Zasadnicza część portu usytuowana jest na lewym brzegu Kanału Polickiego i mimo, że nie posiada bezpośredniego dostępu do otwartego morza, łączy go z nim droga wodna, przebiegająca przez ujściowy odcinek Odry, Zalew Szczeciński, Kanał Piastowski i Świnę.



Rys. 01 Lokalizacja Inwestycji.

Teren objęty inwestycją obejmuje działkę wodną nr 44/32, obręb Police 17, gmina Police m., powiat Police, na której zlokalizowane zostanie nabrzeże oraz szereg działek lądowych położonych w obrębach Police 17 i Police 3, gmina Police m., powiat Police które planuje się przeznaczyć pod budowę placów składowych wraz z niezbędną infrastrukturą zaplecza nabrzeża.

3. STAN INSTENIJCZY

3.1 Istniejące zagospodarowanie terenu

Na terenie inwestycji funkcjonowało pole odkładu urobku dennego z pogłębienia toru wodnego Szczecin – Świnoujście. W chwili obecnej prace związane z odkładem urobku zostały zakończone.

3.2. Konstrukcja istniejącego nabrzeża

Zamawiający jest w posiadaniu dokumentacji archiwalnej istniejącego nabrzeża, która zostanie przekazany Wykonawcy koncepcji.

3.3 Budowa geologiczna podłoża

Zamawiający dysponuje opracowaniami geologicznymi wykonanymi na potrzeby inwestycji pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”, które przekazane zostaną Wykonawcy prac koncepcyjnych. Wykonawca prac zobowiązany jest do wykonanie własnej opinii geologicznej w zakresie niezbędnym do poprawnego wykonania opracowania i oszacowania kosztów ze szczególnym wskazaniem na prace związane ze wzmocnieniem podłoża oraz wykonaniem nabrzeża.

3.4 Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Teren objęty inwestycją znajduje się w granicach Miejskowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego – Uchwała Nr XII/82/2011 w sprawie uchwalenia miejscowego plany zagospodarowania przestrzennego pn. „Port I” Rady Miejskiej w Policach z dnia 27.09.2011r.

Inwestycja położona będzie na następujących terenach elementarnych:

- teren elementarny 12 Prt 30 PM,P - przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu są tereny portowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów.
- teren elementarny 12 Prt 30 PM,PI - przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu są tereny infrastruktury portowej.
- teren elementarny 12 Prt 24 P - przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu są tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów.
- teren elementarny 12 Prt 31 PM – przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu są tereny portowe – przeprawa promowa.
- teren elementarny 12-08 KDW - przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu jest droga wewnętrzna.

4. ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA ORAZ PLANOWANE INWESTYCJE

W ostatnich latach, rozwój otoczenia gospodarczego przynosi dużą szansę na rozwój znaczenia Portu w Policach. Szansa ta związana jest głównie z:

- Modernizacją toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m
- Budową zakładu „Polimery Police”
- Budową Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina
- Budową Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej (SKM)
- Budową nowych torów, zapewniających bezpośredni dojazd do portu w

Realizacja powyższych przedsięwzięć inwestycyjnych da niespotykany od lat w tym rejonie impuls gospodarczy i spowoduje wygenerowanie dużych powierzchni terenów inwestycyjnych, a co za tym idzie duży przyrost popytu na usługi transportowe. Fakt ten to potencjał do wzrostu znaczenia Portu Morskiego w Policach. Jednakże, aby go wykorzystać, należy podjąć szereg inwestycji infrastrukturalnych, które przygotują Port do obsługi zwiększonej ilości ładunków.

Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m prowadzona przez Urząd Morski w Szczecinie. Realizacja Projektu spowoduje osiągnięcie następujących celów: udrożnienie toru wodnego dla statków o większej ładowności i zanurzeniu, poprawę bezpieczeństwa nawigacji statków morskich po szerszym i głębszym torze wodnym, usprawnienie nawigacji statków po torze wodnym i zwiększenie przepustowości toru spowodowane obniżeniem prawdopodobieństwa wystąpienia kolejki statków na torze wodnym, poprawę stanu funkcjonalnego i technicznego obiektów wchodzących w skład Bazy Oznakowania Nawigacyjnego, którego efektem będzie umożliwienie pracownikom niezakłóconego i optymalnego wykonywania zadań związanych z utrzymaniem toru wodnego Świnoujście – Szczecin.

Budową zakładu „Polimery Police” przez Grupę Azoty. Jest to jeden z największych obecnie projektów w branży chemicznej w całej Europie Centralnej. Budżet przedsięwzięcia wynosi aż 1,52 mld euro. Rezultatem końcowym tej inwestycji będzie powstanie na terenie Zakładów Chemicznych w Policach nowoczesnego kompleksu infrastrukturalnego umożliwiającego produkcję blisko pół miliona ton polipropylenu rocznie

Budową nowych torów, zapewniających bezpośredni dojazd do portu w Policach (PKP PLK) Linia 437. Inwestycja ta będzie realizowana przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a jej celem jest doprowadzenie linii kolejowej do Portu w Policach przy porozumieniu z zarządcą Portu Morskiego Police, którego zakresem jest budowa węzła kolejowego na terenie Portu. Budowa linii 437 wiąże się z działaniami prowadzonymi w ramach budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej, ponieważ modernizowana w tym projekcie linia 406 będzie punktem, do którego dowiąże się nowa linia 437.

W ramach planowanych do wykonania inwestycji na zapleczu Portu Morskiego Police przewiduje się wykonanie węzła kolejowego dla Portu Police. W tym celu opracowana przewiduje się realizację zadania pn. Opracowanie dokumentacji projektowej na roboty budowlane dla projektu „Budowa węzła kolejowego dla Portu Police wraz z niezbędną infrastrukturą w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”. Dla niniejszego zadania opracowana została wielobranżowa koncepcja programowo-przestrzenna, która winna zostać uwzględniona i skoordynowana ze przedmiotem niniejszego zamówienia.

5. ZAKRES WIELOWARIANTOWEJ KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNEJ



Rys. 02 Orientacyjny zakres terenu objętego przedmiotem zamówienia.

Przedmiot zamówienia tj. opracowanie wielowariantowej koncepcji programowo-przestrzennej powinien być zgodny z wymaganiami określonymi szczegółowo w Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) oraz niniejszym opisie przedmiotu zamówienia (OPZ). Dokumenty SWZ i OPZ, przekazane przez Zamawiającego Wykonawcy, będą stanowiły część kontraktu, a wymagania wyszczególnione w nich są obowiązujące dla Wykonawcy tak jak zapisy umowy.

Przedmiotem koncepcji programowo-przestrzennej w ujęciu ogólnym jest:

- Budowa nabrzeża stanowiącego przedłużenie istniejącego nabrzeża morskiego – nabrzeże winno zapewnić posiadać głębokość techniczną -12,5 m, obciążenie użytkowe nabrzeża winno wynosić min. 40 kN/m² i zapewniać możliwości przeładunku towarów przez uzgodnione z Zamawiającym urządzenia portowe.
- Budowa placów składowych na zapleczu nabrzeża dostosowanych do typu ładunków przeładowywanych na nabrzeżu.
- Wykonanie niezbędnych prac czerpalnych celem połączenia planowanej do wykonania infrastruktury z torem wodnym Szczecin – Świnoujście. Zakres prac czerpalnych określić należy na podstawie analizy nawigacyjnej, którą Wykonawca zobowiązany jest wykonać w ramach niniejszego zamówienia.

Wykonawca winien ująć w opracowaniu co najmniej 2 warianty inwestycyjne.

Zakres koncepcji obejmuje:

1. Opis stanu istniejącego, obejmujący inwentaryzację obszaru objętego realizacją zadania.
2. Informację dot. realizowanej inwestycji UMS, polegającej na modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin oraz w jaki sposób inwestycja ta wpłynie na techniczne i realizacyjne uwarunkowania przedsięwzięcia. Podanie parametrów jednostek, jakie będą mogły zawiązać do Polic po zakończeniu inwestycji UMS.
3. Analizę co najmniej dwóch wariantów inwestycyjnych, w tym wskazanie ryzyk administracyjnych i środowiskowych oraz przedstawienie porównawcze wariantów z uwzględnieniem aspektów środowiskowych i ekonomicznych (koszty inwestycyjne i eksploatacyjne, potencjał inwestycyjny).

4. Określenie zakresu budowy, rozbudowy i modernizacji istniejącej infrastruktury (kolej, drogi, place postojowo-manewrowe, placów przeładunkowo-składowych, nabrzeża, roboty czerpalne, roboty ziemne i pozostałe) dla zapewnienia sprawnej obsługi ładunków. Zamawiający w chwili obecnej przewiduje możliwość następującego wykorzystania nabrzeża oraz ich zaplecza:
 - *Przeładunek i składowanie kontenerów*
 - *Przeładunek drobnicy wielkogabarytowej*
 - *Przeładunek towarów masowych luzem lub w BB*
 - *Przeładunek towarów ciekłych.*

Wykonawca opracowania zobligowany jest do udziału w cyklicznych spotkaniach z przedstawicielami Zamawiającego podczas których ustalone zostaną ostateczne warianty inwestycyjne oraz typ przeładowywanych i składowanych ładunków.
5. Przedstawienie wariantowania konstrukcyjnego i/lub technologicznego dla budowanego nabrzeży oraz optymalnych form wzmocnienia gruntu dla obszarów stanowiących zaplecze nabrzeży dla obciążeń użytkowych właściwych dla składowanych towarów i uzgodnionych z Zamawiającym, z podaniem kosztów dla wariantu wybranego i odrzuconego w wyniku przeprowadzenia analizy wielokryterialnej.
6. Określenie optymalnej lokalizacji oraz podstawowych parametrów placów manipulacyjno-składowych oraz placów postojowych dla pojazdów-
7. Poddanie analizie technicznej i ekonomicznej możliwości stworzenia na nabrzeżach stanowisk do ładowania statków z ładu (cold ironing).
8. Wskazanie wytycznych (dla etapu projektowego) w zakresie systemu zarządzania cyklem życia nabrzeży z uwzględnieniem systemu BIM. Wskazanie wytycznych (dla kolejnego etapu projektowania) w zakresie śledzenia śladu węglowego podczas realizacji robót oraz eksploatacji.
9. Wskazanie wytycznych (do dalszego etapu projektowania) w zakresie stosowania niskoemisyjnego cementu oraz analizy możliwości wykorzystania w tym celu urobku z pogłębienia basenu portowego.
10. Wskazanie innych ewentualnych rozwiązań przyczyniających się do zmniejszenia emisji CO2 zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
11. Określenie zakresu budowy, podstawowej infrastruktury technicznej (woda, energia elektryczna, ścieki sanitarne i deszczowe oraz telekomunikacja) dla zapewnienia dostawy mediów.
12. Zestawienie tabelaryczne kosztów realizacji poszczególnych elementów zabudowy i zagospodarowania terenu, a także ustalenie całkowitego, szacunkowego kosztu inwestycji dla wariantów wybranych i odrzuconych (koszty z podziałem robót przyjętych w specyfikacji).
13. Zapewnienie zgodności planowanych rozwiązań z zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
14. Skoordynowanie inwestycji z wielobranżową koncepcją programowo – przestrzenną pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”, która udostępniona zostanie Wykonawcy po podpisaniu umowy.
15. Plan zagospodarowania terenu w skali co najmniej 1:1000, rysunki przedstawiające konstrukcję nabrzeża, miejsca przyłączy mediów dla wybranego wariantu, konstrukcję placów manewrowych i postojowych, torowisk kolejowych, dróg, itp. (w przypadku wariantowania, dla wszystkich wariantów) oraz inne rysunki, plany, fotografie, itp., niezbędne do zilustrowania koncepcji.
16. Analizę formalno-prawną realizacji przedmiotowego zadania inwestycyjnego, w tym wskazanie wszelkich niezbędnych procedur administracyjnych, decyzji i uzgodnień, jakie będą niezbędne do uzyskania bądź przeprowadzenia na etapie poprzedzającym realizację robót budowlanych (etap projektowania).

17. Harmonogram realizacji inwestycji.
18. Wizualizację komputerową w formacie 3D przedstawiającą zagospodarowanie terenu dla wybranego do realizacji wariantu.
19. Opracowanie powinno zawierać tekst, rysunki i mapy niezbędne do zilustrowania treści opracowania wykonane w 4 egzemplarzach w wersji papierowej oraz na nośniku elektronicznym w formacie *.DOC (tekst), *.PDF, *.JPG, *.DWG (rysunki, mapy).
20. Wykonanie i zatwierdzenie w Urzędzie Morskim w Szczecinie Analizy Nawigacyjnej wejścia i wyjścia do Portu Morskiego Police dla ustalonych z Zamawiającym jednostek maksymalnych mogących poruszać się po torze wodnym Szczecin-Świnoujście. Analiza Nawigacyjna winna zostać wykonana przez Akademię Morską w Szczecinie.

6. MATERIAŁY W POSIADANIU ZAMAWIAJĄCEGO

Zamawiający jest w posiadaniu następujących materiałów:

1. Cykliczne sondaże dna.
2. Koncepcja programowo – przestrzenną pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”.
3. Dokumentacja geologiczna dla zadania pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”
4. Dokumentacja techniczna nabrzeża.

7. TERMIN REALIZACJI

Przekazanie Zamawiającemu Koncepcji zawierającej min. 2 warianty wraz z częścią kosztową oraz teczki z załącznikami musi nastąpić nie później niż w terminie określonym umową.

8. ODBIÓR

- a) Wykonawca przedłoży Zamawiającemu (elektronicznie lub papierowo w 1 egzemplarzu) w terminie określonym umową jej przedmiot.
- b) Zamawiający zgłosi uwagi do przedstawionej koncepcji w terminie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych licząc od dnia dostarczenia przez Wykonawcę tejże dokumentacji, które to uwagi, jeżeli nie stoją w sprzeczności z umową, przepisami prawa lub zasadami wiedzy technicznej, Wykonawca musi uwzględnić.
- c) Wykonawca w terminie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych, przedłoży ponownie koncepcję z wprowadzonymi korektami, i uzyska akceptację Zamawiającego.
- d) W razie zaistnienia takiej konieczności, procedurę zgłaszania i uwzględniania uwag do przekazanej Dokumentacji powtarza się.
- e) Dokumentem potwierdzającym akceptację koncepcji przez Zamawiającego będzie protokół odbioru koncepcji.
- f) Dokumentację uwzględniającą uwagi Zamawiającego należy sporządzić i przekazać w 3 egzemplarzach w wersji papierowej i 1 egzemplarzu w wersji elektronicznej na zewnętrznym nośniku danych (w formacie .pdf oraz w wersjach edytowalnych).
- g) W przypadku konieczności wykonania innych dodatkowych analiz, badań lub ekspertyz wynikłych w trakcie prac koncepcyjnych, Wykonawca przeprowadzi je we własnym zakresie.

9. UWAGI KOŃCOWE

- a) Wyłoniony Wykonawca musi informować Zamawiającego każdorazowo o planowanych działaniach w obrębie terenu inwestycji.
- b) Zamawiający po podpisaniu umowy przekaże Wykonawcy dane kontaktowe do służb terenowych, które każdorazowo należało będzie informować i planowanych działaniach.
- c) Wykonawca zobowiązuje się wykonać Koncepcję zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz obowiązującymi normami. Przy wykonywaniu Dokumentacji Wykonawca zobowiązuje się stosować najwyższe standardy zawodowe oraz zasady etyki zawodowej.
- d) Strony w trakcie realizacji umowy będą kontaktować się za pośrednictwem poczty elektronicznej (kwestie robocze) oraz pisemnie (kwestie umowne).
- e) Wszystkie składające się na Koncepcję elementy, w szczególności takie jak mapy, wykresy, rysunki, dane statystyczne, obliczenia oraz dokumenty pomocnicze lub materiały oraz inne utwory, w tym Dokumentacja rozumiana jako całość i jej części składowe (elementy) nabyte, zebrane lub przygotowane przez Wykonawcę w ramach Umowy będą stanowić wyłączną własność Zamawiającego, a całość autorskich praw majątkowych zostaje przeniesiona na Zamawiającego na polach eksploatacji określonych w treści niniejszego paragrafu z chwilą wydania utworów (egzemplarzy) Zamawiającemu, nie później, niż z chwilą podpisania przez Zamawiającego Protokołu Odbioru Dokumentacji.
- f) Pola eksploatacji - rozumie się przez to prawo Zamawiającego do:
 - używania, kopiowania, utrwalania, rozpowszechniania w szczególności w sieci Zamawiającego,
 - korzystania z utworu przez Zamawiającego bez ograniczeń,
 - trwałego i czasowego utrwalania i zwielokrotnienia utworu w całości lub w części jakimikolwiek środkami i w jakiegokolwiek formie i dowolną techniką,
 - tłumaczenia, przystosowywania, modyfikacji, zmiany układu lub jakichkolwiek innych zmian utworu,
 - obrotu oryginałem lub egzemplarzami na których utwór utrwalono, wprowadzania do obrotu, użyczenia, najmu, dzierżawy,
 - publikacji dowolną techniką, w tym pisemną, elektroniczną, internetową, elektroniczną i wizualną,
 - rozwoju i ulepszania utworu, jak również tworzenia i rozpowszechniania utworów zależnych,
 - tłumaczenia utworu na inne języki oraz jego adaptacji dla potrzeb Zamawiającego,
 - publicznego wykonania, wystawienia, wyświetlenia, odtworzenia oraz nadawania i reemitowania, a także publicznego udostępniania utworu w taki sposób, aby każdy mógł mieć do niego dostęp w miejscu i w czasie przez siebie wybranym, w tym w sieci internet,
 - wprowadzenia do pamięci komputera oraz do sieci komputerowej i multimedialnej.