

## Załącznik nr 1

### Opis Przedmiotu Zamówienia

#### **I. PRZEDMIOT ORAZ ZAKRES ZAMÓWIENIA:**

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie kompletnej wielobranżowej dokumentacji projektowej budowlano - wykonawczej w oparciu o koncepcję projektowo - architektoniczną dla zadania inwestycyjnego pn.: „Modernizacja p.o. Gdańsk Przymorze - Uniwersytet PKP SKM w Gdańsku”

#### **II. AKTUALNE UWARUNKOWANIA WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:**

Peron osobowy Gdańsk Przymorze – Uniwersytet zlokalizowany jest na działkach nr 285/10, 285/11, 292/23, 292/25 obręb 0014 Gdańsk, województwo pomorskie. Dane techniczne charakteryzujące obiekt peronu :

Rok budowy 1953, nawierzchnia piasek ze żwirem 1384 m<sup>2</sup>, szerokość 8,0 m, długość 262,0 m, wysokość 0,95 m, ściany oporowe betonowej, roboty ziemne 1152,18 m<sup>2</sup>. W roku 1966 ułożono nawierzchnię asfaltową gr. 2 cm na podbudowie betonowej gr. 20 cm. Obecnie: wymiana krawężnika i nawierzchni peronu na „POLBRUK”, płyty peronowe z opaską stalową

Przystanek osobowy “Gdańsk Przymorze-Uniwersytet” znajduje się w otoczeniu Uniwersytetu Gdańskiego, hali sportowej Olivia oraz strefy biurowo - przemysłowo - mieszkalnej i jest jednym z najbardziej użytkowanych obiektów PKP SKM linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia pod względem prowadzonych odpraw obsługi pasażerskiej. Jednocześnie na obiekcie występuje szereg niedogodności w postaci: braku dużej wiaty peronowej, udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności przy zejściu północnym oraz braku współczesnej małej architektury peronowej, w związku z czym nie spełnia on oczekiwanych standardów komfortu realizacji odpraw podróżnych.

Modernizacja przystanku zakłada przebudowę północnego wejścia na peron, budowy nowej wiaty peronowej, wymiany nawierzchni oraz zabudowy nowych elementów małej architektury peronowej, ma dostosować go do obecnych standardów i wkomponować go w istniejące otoczenie.

Przy realizacji przedmiotu niniejszego zamówienia Wykonawca winien ściśle współpracować z Biurem Projektów projektu pn. „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”. Rozumie się przez to koordynację prac i współpracy na etapie projektowania, z podmiotem wykonującym dokumentację projektową w ramach przystanku (peronu) – który będzie realizował projekt na urządzenia systemu CCTV, SIP, systemu diagnostyki pracy urządzeń oraz teletechnikę.

### III. PODSTAWA DO WYKONANIA DOKUMENTACJI:

1. Koncepcja wstępna projektowo - architektoniczna dla zadania inwestycyjnego pn.: „Modernizacja p.o. Gdańsk Przymorze - Uniwersytet PKP SKM w Gdańsku” biura projektowego TATAMI Architekci Sp. z o.o. Sp.k., ul. Jaśkowa Dolina 31 lok. 19, 80-286 Gdańsk grudzień 2018 r.
2. Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie
4. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane
6. Ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 roku (jt. Dz. U. z 2016 r. poz. 191 ze zmianami);
7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. Nr 109 z 2010 r. poz. 719);
8. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego -Dz. U. z 2012 r. poz. 462 ze zmianą;
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 roku, w sprawie warunków wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153 z 2008r. pozycja 955 ze zmianami);
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 roku, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (jt. Dz. U. z 2015r. poz. 1422);
11. Instrukcje obowiązujące na terenie Zamawiającego, w tym: SKMd-1; SKMd-2; SKMd-3; SKMd-16.
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego
13. Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i form projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 poz. 462 z późn. zm.).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzenia kosztorysu inwestorskiego, obliczenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym
15. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 8 grudnia 2005 roku w sprawie zasadniczych wymagań dla dźwigów i ich elementów bezpieczeństwa (Dz.U. 2005 nr 263. Poz 2198 z późniejszymi zmianami)
16. Prawo wodne (Dz.U. poz. 1566 ze zm.) – w rozumieniu przepisów z zakresu odprowadzania wód – wód opadowych lub roztopowych ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacji deszczowej służące do odprowadzania opadów atmosferycznych w granicach administracyjnych miast
17. Pozostałe wyżej nie wymienione obowiązujące przepisy prawa.

#### IV. RZECZOWY ZAKRES OPRACOWANIA:

1. Projekt budowlany (PB) w zakresie niezbędnym do uzyskania pozwolenia na budowę w rozumieniu ustawy Prawo budowlane i rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;
2. Projekty wykonawcze (PW) wielobranżowe (opracowane dla każdej branży osobno) obejmujące uszczegółowienie projektu budowlanego niezbędne do właściwego zrealizowania robót wykonawczych wraz z podziałem na etapowanie inwestycji;
3. Przedmiary robót poszczególnych branż (wraz z podziałem na etapowanie inwestycji);
4. Kosztorysy inwestorskie poszczególnych branż i łącznie (wraz z podziałem na etapowanie inwestycji);
5. Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót;
6. Informacja do planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ).

Dokumentacja projektowa (projekty, przedmiary i kosztorysy) należy wykonać zgodnie z założeniami przedstawionymi w koncepcji projektowo - architektonicznej dla zadania inwestycyjnego pn.: „Modernizacja p.o. Gdańsk Przymorze - Uniwersytet PKP SKM w Gdańsku” biura projektowego TATAMI Architekti Sp. z o.o. Sp.k., ul. Jaśkowa Dolina 31 lok. 19, 80-286 Gdańsk grudzień 2018 r stanowiącego załącznik nr 1.

#### V. ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI:

W skład dokumentacji technicznej wchodzi:

1. Projekt budowlany należy wykonać w pięciu papierowych egzemplarzach;
2. Projekty wykonawcze należy wykonać w pięciu papierowych egzemplarzach dla każdego z etapu;
3. Kosztorysy inwestorskie należy wykonać w dwóch papierowych egzemplarzach dla każdego z etapu;
4. Przedmiary robót należy wykonać w dwóch papierowych egzemplarzach dla każdego z etapu;
5. Projekt oznakowania przystanku w dwóch papierowych egzemplarzach dla każdego z etapu;
6. STWiORB należy wykonać w dwóch papierowych egzemplarzach;

Do pierwszego egzemplarza PB (egz. Inwestora) dołączyć należy oryginały wszystkich uzyskanych warunków, uzgodnień, opinii czy sprawdzeń dokumentacji.

Dokumentacja projektowa powinna zostać dostarczona również wersji elektronicznej na nośniku w formatach zapisu: WORD, DWG i PDF.

W dokumentacji należy przewidzieć:

**1.1 Branża architektoniczno – konstrukcyjna** założenia zgodne z koncepcją obejmującą następujące etapy :

- I. Etap pierwszy modernizacji przystanku Gdańsk Przymorze-Uniwersytet dotyczy usprawnienia układu komunikacyjnego przy północnym wejściu na peron, w tym:

1. Wykonanie dźwigu osobowego o wymiarach min. 1,4x1,4m w świetle. Szyb windy powinien być wykonany jako konstrukcja żelbetowa, obłożona okładziną.
2. Należy przeprojektować istniejący układ komunikacyjny na potrzeby korzystania z dźwigu osobowego z jednoczesnym utrzymaniem dojścia do nastawni kontenerowej znajdującej się tuż za peronem dla służb PKP SKM.
3. Nawierzchnię posadzki przejścia podziemnego i peronu należy wymienić na nową wraz z wymianą płyt peronowych na nowe. Wskazane jest przewidzenie odwodnienia liniowego nawierzchni peronu oraz przejścia podziemnego. Nawierzchnia tunelu oraz peronu powinna być wyposażona w ścieżki prowadzenia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Przy wejściu do tunelu oraz w miejscach strategicznych na peronie należy przewidzieć instalację tabliczek dla osób niedowidzących z informacją o planie peronu.
4. Należy rozważyć modyfikację architektury istniejących schodów wraz z poręczami.
5. Należy rozważyć wykończenie ścian i stropu (konstrukcji nośnej) przejścia podziemnego.
6. Należy przewidzieć budowę nowej wiaty peronowej, która zakryje zarówno przestrzeń schodów, płytę przejścia podziemnego, szyb windy i dojście do windy. Wiata w rzucie z góry powinna być maksymalnie dopasowana do geometrii peronu, przy czym w rzucie powinna sięgać do ok. 0,5m licząc od krawędzi peronu. Wiata powinna zostać wykonana w konstrukcji stalowej. Poszycie dachowe najlepiej z blachy trapezowej o spadku daszkowym do osi peronu. Od spodu wiata powinna zostać zabudowana podsufitką na wysokości ok 3,5m. Wiata z uwagi na wyeksponowanie peronu powinna posiadać charakterystyczne walory architektoniczne. Należy uwzględnić wydłużenia wiaty w trakcie realizacji 2 etapu modernizacji peronu.
7. Należy przewidzieć właściwe oświetlenie przejścia wiaty i peronu oraz przejścia podziemnego. Oprawy oświetleniowe powinny charakteryzować się właściwościami architektonicznymi i wandaloodpornymi.
8. Należy przewidzieć instalację kamer monitoringu na obiekcie (wiata i przejście podziemne).
9. Należy przewidzieć instalację przyłącza wodociągowego na peronie na cele utrzymania czystości z możliwością spuszczenia wody w okresie zimowym.
10. Należy przewidzieć instalację gablot na informację pasażerską na peronie i w przejściu podziemnym oraz przewidzieć miejsce pod montaż kasowników biletowych.
11. Należy uwzględnić wycinkę drzew i krzewów znajdujących się w odległości 15 m od osi toru nr 501

II. Etap drugi modernizacji przystanku Gdańsk Przymorze-Uniwersytet dotyczy budowy wiaty peronowej nad pozostałą częścią peronu, w tym:

1. Należy przewidzieć rozbudowę wiaty nad pozostałą częścią peronu – od wejścia północnego zmodernizowanego w 1 etapie do wejścia południowego włącznie, tj. o ok 130 m. Przedłużona wiata powinna charakteryzować się jednakową geometrią, architekturą, odprowadzeniem wody oraz powinna zostać wybudowana z jednakowych materiałów jak wiata z etapu pierwszego. Nad ulicą Kołobrzeską po obu stronach wiaty należy zainstalować podświetlany szyld z logo PKP SKM oraz nazwą przystanku.

2. Wszelkie urządzenia będące w kolizji, w tym m.in. megafony, SIP i inne należy przewiesić na wiatę. Elementy małej architektury należy pozostawić do czasu realizacji 3 etapu.
  3. Należy zaprojektować właściwe oświetlenie wiaty peronowej i pozostałej części peronu. Zastosowane oprawy, ich rozmieszczenie, moc, a także sposób sterowania powinien być identyczny z lampami zastosowanymi na wiacie zrealizowanej w ramach 1 etapu.
  4. Należy przewidzieć instalację kamer monitoringu CCTV podwieszonych do podsufitki wiaty peronowej. Ilość kamer należy dobrać w taki sposób, aby zapewniły one pełną widoczność obu krawędzi peronowych, a także obejmowały miejsca strategiczne takie jak: windy, schody, słupki INFO SOS itp. Sposób funkcjonowania monitoringu należy przyjąć jak dla 1 etapu.
- III. Etap trzeci modernizacji przystanku Gdańsk Przymorze-Uniwersytet dotyczy wymiany nawierzchni peronu i instalację obiektów małej architektury, w tym:
1. Należy przewidzieć wymianę całej nawierzchni peronu na nową w tym kostka i płyty peronowe, charakteryzującą się właściwościami architektonicznymi i obowiązującymi przepisami w tym również udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności.
  2. Nawierzchnia peronu powinna być wyposażona w ścieżki prowadzenia dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz ułożyć przy istniejących płytach ścieżkę bezpieczeństwa z „guzkami”. Przy wejściu do tunelu oraz w miejscach strategicznych na peronie należy przewidzieć instalację tabliczek dla osób niedowidzących z informacją o planie peronu, tak jak w 1 etapie.
  3. Należy przewidzieć zabudowę nowych elementów małej architektury takich jak ławki, kosze na śmieci, wiatrołapy, szyldy i gabloty z informacją pasażerską w ilości wymaganej do właściwego funkcjonowania przystanku.
  4. Należy przewidzieć demontaż istniejącej balustrady i montaż nowej na skarpie nasypu przy wejściu do tunelu wraz z ułożeniem koryta z przeznaczeniem na istniejące tam instalacje.
  5. Należy przewidzieć remont (wewnątrz i na zewnątrz) budynku kas z uwzględnieniem naprawy m.in. rynny i rury spustowej, ściany zewnętrzne pokryte graffiti oraz miejscowe ubytki do odtworzenia, stolarka do renowacji lub wymiany, stopień wejściowy do naprawy. Rozważyć przeprowadzenie termomodernizacji obiektu.
  6. Należy przewidzieć przebudowę istniejących chodników będących w złym stanie technicznym znajdujących się w obszarze terenu kolejowego PKP SKM.
- 1.2 **Branża sanitarna** - doprowadzenie na peron wody z przeznaczeniem do utrzymania czystości na peronie oraz odprowadzanie wód opadowych, roztopowych, ścieków, jeśli takie są odprowadzane do sieci wodno-kanalizacyjnej.
- 1.3 **Branża elektryczna** :
- a) budowę energetycznej kanalizacji kablowej wzdłuż całego peronu, trzyotworowej o średnicy 110 mm wraz z niezbędnymi studniami kablowymi. Jedna z rur kanalizacji zostanie wykorzystana do celów teletechnicznych. Należy doprowadzić zasilanie do projektowanej lokalizacji urządzeń oraz do istniejących urządzeń, w tym: zegarów, gablot, kasowników i automatów biletowych, oświetlenia obiektu, szaf rozdzielczych i teletechnicznych.
  - b) zamontowanie w szafce energetycznej głównego wyłącznika prądu lub

- pożarowego wyłącznika prądu zgodnie z dokumentacją projektową uzgodnioną z rzeczoznawcą ppoż. dla całego obiektu.
- c) w sytuacji zaniku napięcia na przystanku, wymagane jest zapewnienie dojazdu dźwigu osobowego do przystanku, który zostanie wskazany przez wymagania przeciwpożarowe.
  - d) oprawy oświetleniowe o stopniu ochrony minimum IP65 i o stopniu wandaloodpornym IK=10. Dopuszcza się stosowanie jedynie oświetlenia w technologii LED. Należy zapewnić oświetlenie awaryjne na peronie i w przejściu podziemnym, w oznaczonych miejscach oczekiwania podróżnych o ograniczonych zdolnościach poruszania się, przy słupkach sos/info. Podtrzymanie zasilania przy zastosowaniu opraw oświetleniowych z indywidualnymi zasilaczami awaryjnymi o minimalnym czasie podtrzymania 2h.
  - e) wykonanie lokalnej centrali sterującej oświetleniem obiektu. Centralę należy wyposażyć w czujniki zmierzchowe oraz moduł GPS umożliwiający odczyt aktualnego czasu.
  - f) System sterowania oświetleniem przystanku należy przewidzieć jako autonomiczny z jednoczesną możliwością: diagnozowania awarii, bieżących pomiarów elektrycznych, pobranej energii, archiwizacji danych, zdalnego nastawiania parametrów algorytmów sterowania oświetleniem. Sterowanie oświetleniem musi mieć możliwość pracy w następujących trybach: automatyczny – wg nastawionego algorytmu, ręczny – załączenie lub wyłączenie obwodów oraz zdalny poprzez terminal komputerowy i lokalny z poziomu rozdzielni. System sterowania powinien posiadać funkcjonalności tożsame z tymi, jakie posiadają układy na przystankach już wyposażonych w system Dimac-EK i być do niego podłączony oraz zintegrowany, w tym wykorzystywać wspólny, już istniejący interfejs do dwustronnej komunikacji.

#### 1.4 Branża teletechniczna i SRK:

- a) Należy przewidzieć budowę nowej 6 otworowej kanalizacji teletechnicznej w osi peronu oraz za peronem do dwóch istniejących studni teletechnicznych znajdujących się na międzytorzu w kierunku Gdyni za kontenerem SRK oraz w kierunku Gdańska za peronem dla kabli: SRK, OTK 60J i TKM 25x4x0,8. Kable obecnie zainstalowane są w podwieszanej kanalizacji na ściankach krawędzi peronowej, wzdłuż całego peronu przy torze nr 501, doprowadzonej do OZS (obiekt zdalnego sterowania), posterunku nastawczego „GOI-SKM”. Należy przewidzieć również przełożenie istniejących kabli : SRK, OTK 60J i TKM 25x4x0,8 do nowoprojektowanej kanalizacji.
- b) W kanalizacji teletechnicznej 6 otworowej 3 otwory będą wykorzystywane do instalacji okablowania SRK. Główne ciągi kanalizacji należy wykonać rurami fi 110mm, połączenia kanalizacji z konstrukcją wiaty rurami o średnicy nie mniejszej niż 70mm. Kanalizacja teletechniczna musi posiadać minimum 4 połączenia z kanalizacją energetyczną w celu wyprowadzania okablowania m.in. do kamer, głośników na np. słupy oświetleniowe. Ilość studni kanalizacji teletechnicznej nie może być mniejsza niż 4 w obrębie peronu. Należy przewidzieć potrzebę zmiany lokalizacji przynajmniej 1 studni poza peronem.
- c) Należy przewidzieć instalację np. kontenera teletechnicznego (dopuszcza

się pomieszczenie murowane). Projektowane pomieszczenie należy wyposażyć w kompletne przyłącze zasilające, w systemy klimatyzacji, ogrzewania, wentylacji dostosowane do kubatury i ilości urządzeń, w 1 szafę teletechniczną metalową o wysokości 45U w standardzie rack i głębokości nie mniejszej niż 1000mm, w centralę alarmową oraz moduły komunikacyjne do zdalnej obsługi i nadzoru kompatybilne z obecnie stosowanym systemem nadrzędnym. Należy pomieszczenie wyposażyć w uszczelnienie systemowe pozwalające na wielokrotne instalowanie okablowania z zewnątrz oraz powiązanie z kanalizacją elektryczną i teletechniczną oraz w centralę SSP oraz moduły komunikacyjne do zdalnej obsługi i nadzoru kompatybilne z obecnie stosowanym systemem nadrzędnym jak również w centralę SUG oraz moduły komunikacyjne do zdalnej obsługi i nadzoru kompatybilne z obecnie stosowanym systemem nadrzędnym.

- d) W nowej szafie w pomieszczeniu wyżej opisanym włókna kabla magistralnego światłowodowego wykorzystywane do celów teletechnicznych (48 włókien kabla łącznikowego z mufy kablowej) zakończyć złączkami typu E 2000 APC Przełącznicę typu rack wyposażyć w szufladę zapasu
- e) Pomiedzy istniejącym kontenerem srk i nowym pomieszczeniem do celów teletechnicznych zainstalować przewody transmisyjne i zasilające łączniki.
- f) Należy przenieść urządzenia teletechniczne zainstalowane w kontenerze SRK do nowoprojektowanego pomieszczenia teletechnicznego. Systemy i urządzenia należy uruchomić i przetestować aby uzyskać wszystkie wcześniejsze funkcjonalności.
- g) Należy zapewnić w nowoprojektowanych szafach energetycznych miejsca na moduł diagnostyczny w standardzie DIN.
- h) Należy zaprojektować drogi kablowe w taki sposób aby możliwe było późniejsze bezproblemowe rozprowadzenie okablowania do wszelkich urządzeń teletechnicznych planowanych do zamontowania w obszarze obiektu.
- i) Należy przewidzieć demontaż, dostarczenie Zamawiającemu i ponowny montaż urządzeń teletechnicznych. Należy przewidzieć potrzebę pełnego odtworzenia funkcjonalności wszystkich funkcjonujących systemów
- j) Należy przewidzieć utrzymanie zasilania energetycznego dla aktywnych elementów światłowodowej sieci szkieletowej SKM.
- k) Należy przewidzieć utrzymanie każdorazowo części systemu rozgłoszeniowego w stanie czynnym przez cały okres inwestycji (np. poprzez zastosowanie tymczasowej lokalizacji urządzeń). Obowiązek utrzymania w stanie czynnym dotyczy także automatów biletowych i kasowników.
- l) Należy przewidzieć komunikację w zakresie kontroli pracy zdalnego sterowania dźwigiem, przesyłania informacji diagnostycznych powinna być realizowana pomiędzy urządzeniem dźwigowym, a dedykowaną aplikacją diagnostyczną, obsługiwaną przez dyspozytora SKM z poziomu Centrum, przez sieć Ethernet, przy wykorzystaniu linii światłowodowej SKM. Dodatkowo zapewnić należy automatyczne powiadamianie serwisu za pomocą sms (min. na 3 nr telefonu) poprzez moduł GSM. Moduł komunikacji głosowej musi być kompatybilny z systemem telekomunikacyjnym Zamawiającego.

- m) Należy zaprojektować minimum dwa główne tory kablowe wzdłuż całej długości wiaty, cztery lokalizacje powiązania kanalizacji kablowej z konstrukcją wiaty do celów teletechnicznych. Należy zaprojektować w części poddasza włączy serwisowe w celu łatwego dostępu do instalacji teletechnicznych i elektrycznych. Szczegółowe rozwiązania dla kanalizacji i okablowania strukturalnego w trakcie projektowania, należy uzgodnić z Zamawiającym.
  - n) Należy przewidzieć poprowadzenie niezależnych dróg kablowych teletechnicznych i energetycznych pomiędzy nowoprojektowanym pomieszczeniem teletechnicznym a co najmniej następującymi obiektami/urządzeniami: nowoprojektowana szafa teletechniczna, nowoprojektowane szafy/punkty dystrybucyjne, urządzenia systemu CCTV, urządzenia SIP, automaty biletowe, kasowniki, dźwigi osobowe, gabloty informacyjne.
  - o) Należy wyprowadzić kable z kanalizacji i piony kablowe które muszą zostać wykonane tak, by nie było do nich dostępu dla osób postronnych.
  - p) Należy studnie zabezpieczyć dodatkowymi pokrywami antywłamaniowymi z zamknięciem systemowym. Konstrukcja i ramy studni muszą umożliwiać instalację i wypełnienie materiałem wykorzystywanym na powierzchni peronu.
  - q) Należy przewidzieć połączenie kanalizacji elektrycznej i teletechnicznej na peronie.
  - r) Należy w przejściach pod torami przewidzieć tory kablowe dla wszystkich urządzeń elektrycznych i teletechnicznych;
  - s) Należy przewidzieć fundament pod nowoprojektowaną szafę oraz inne elementy np. automaty biletowe;
  - t) Należy uporządkować przy torze 501 istniejące kanały kablowe;
2. Wykonawca zapewnia, że dokumentacja projektowa będzie wykonana w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć w tym z PZP. Wykonawca ma konieczność unikania nazw własnych, wskazywania kraju pochodzenia itp;
3. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania przedmiotu zamówienia z należytą starannością w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami oraz zasadami współczesnej wiedzy technicznej;
4. Dokumentacja projektowa, w tym jej poszczególne części, służyć będzie następującym celom:
- a) Uzyskaniu ostatecznej decyzji o zatwierdzeniu projektu budowlanego i pozwoleniu na budowę;
  - b) Opisowi przedmiotu zamówienia w procedurze udzielenia zamówienia publicznego na roboty budowlanego oraz ustaleniu wartości zamówienia na roboty budowlane;
  - c) Realizacji robót budowlanych;
5. Do obowiązków Wykonawcy należeć będzie także:
- a) Opracowanie ekspertyzy technicznej, określającej stan techniczny głównych elementów konstrukcyjnych i możliwości ich przebudowy;
  - b) Współpraca z Biurem Projektów projektu pn. „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250” głównie w zakresie planowanego monitoringu na peronie, sieci teletechnicznych
  - c) Przygotowanie karty charakterystyki inwestycji do wniosku o decyzję



- środowiskową oraz uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji zgody na realizację przedsięwzięcia, w tym, jeśli zajdzie konieczność – wykonanie raportu oceny oddziaływania inwestycji na środowisko;
- d) Wystąpienie do odpowiedniego Organu o MPZP lub wypis z planu miejscowego lub jeżeli nie ma to o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego;
  - e) Wykonanie mapy do celów projektowych oraz w wersji cyfrowej dla przedmiotowej inwestycji;
  - f) Uzyskanie wypisów z rejestru gruntów i kopii map ewidencyjnych (jeżeli będą wymagane).
  - g) Opracowanie dokumentacji geotechnicznej i geologicznej podłoża gruntowego pod przedsięwzięcie;
  - h) Uzgodnienia projektu budowlanego z rzeczoznawcami (do spraw zabezpieczeń P.poż, sanitarnych oraz BHP jeżeli będą wymagane) a także wszelkie inne uzgodnienia dokumentacji niezbędne do wydania pozwolenia na budowę;
  - i) Uzyskanie w imieniu Zamawiającego wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeni, warunków technicznych, decyzji i pozwoleń (w tym m.in. od PKP PLK i PKP S.A. PKP ENERGETYKA, PKP TELKOL, gestorów sieci, miasta, itd.) ;
  - j) Informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
  - k) Wykonanie projektu oznakowania przystanku,
  - l) Wykonawca zapewni sprawdzenie projektów pod względem zgodności z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi i obowiązującymi normami przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności lub rzeczoznawcę budowlanego o odpowiedniej specjalności;
  - m) Wykonanie inwentaryzacji zieleni dla potrzeb uzyskania zgody na jej usunięcie w zakresie kolidującym z projektowaną inwestycją;
  - n) Wykonanie przedmiarów, kosztorysów do ww. opracowań;
  - o) Opracowanie specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych,
  - p) Uzyskanie zgód właścicieli działek (w tym także osób prawnych), które będą podstawą złożenia oświadczeń o prawie dysponowania nieruchomościami na cele budowlane, należy dołączyć zestawienie zawierające imię i nazwisko (nazwę) właściciela nieruchomości, numer ewidencyjny działki, oraz datę uzyskania zgody właściciela działki (datę zawarcia umowy). Zgody właścicieli nieruchomości należy uzyskać odrębnie dla każdej działki;
  - q) Dopuszcza się niewielkie zmiany w stosunku do przedstawionej w załączniku koncepcji, po wcześniejszej akceptacji przez Zamawiającego;
  - r) Nieuzyskanie zgody na dysponowanie nieruchomością skutkować będzie ograniczeniem zakresu prac projektowych;
  - s) Ustalenie wszystkich stron postępowania (sporządzenie zestawienia z danymi adresowymi) i uzyskanie wypisów z rejestru gruntów;
  - t) Opracowanie operatu wodno – prawnego i uzyskanie decyzji pozwolenia wodno – prawnego o ile zajdzie taka konieczność w przypadku np. odprowadzenia wód deszczowych z wiaty do gruntu;
  - u) Wykonanie wszystkich innych prac przedprojektowych niezbędnych do wydania przez organy administracji stosownych decyzji, opinii lub uzgodnień oraz wszelkich innych niezbędnych opracowań i uzgodnień, potrzebnych dla wydania przez Wojewodę Pomorskiego trzech odrębnych pozwoleń na budowę.
  - v) Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z Zamawiającym przy uzgadnianiu

- etapów i poszczególnych branż dokumentacji projektowej. Wykonawca przed złożeniem kompletnej dokumentacji i ostatecznej musi uzyskać uzgodnienie pisemne Zamawiającego. Wykonawca ma obowiązek pozyskać pozwolenie na budowę a w projekcie budowlanym zawrzeć informację o realizacji w 3 etapach oraz o tym, że modernizowany peron będzie czynny i eksplatawany.
- w) Udział Projektanta, podczas postępowania przetargowego na wybór Wykonawcy robót budowlanych – pomoc Zamawiającemu w odpowiedzi na pytania od potencjalnych Wykonawców dot. dokumentacji projektowej;
  - x) Udzielenie gwarancji na wykonany przedmiot zamówienia (dotyczy wykonanego opracowania oraz jego zawartości merytorycznej i intelektualnej).
6. Wszystkie prace projektowe lub czynności nie opisane wyżej, a niezbędne do właściwego i kompletnego opracowania dokumentacji projektowej, uzyskania niezbędnych uzgodnień oraz decyzji należy traktować jako oczywiste i uwzględnić w kosztach i terminach wykonania przedmiotu zamówienia.
7. Obsługa projektowa obejmuje czynności dodatkowe. W ich zakres wchodzi zadania:
- a) realizacja czynności konsultacyjnych,
  - b) udzielanie odpowiedzi na pytania wykonawców składane w postępowaniu przetargowym na wykonanie robót budowlanych,
  - c) uzgadnianie i zatwierdzanie rozwiązań technologicznych, warsztatowych, organizacyjnych itp., dla których obowiązek uzgodnienia i zatwierdzenia przez Projektanta został wskazany w dokumentacji projektowej,
  - d) realizacja zadań projektowych i uzgodnieniowych w zakresie rozwiązań dodatkowych i zamiennych niezbędnych do wykonania inwestycji i wynikających z niepełnej inwentaryzacji stanu istniejącego,
  - e) pozyskanie warunków technicznych, uzgodnień oraz decyzji o zatwierdzeniu dokumentacji i pozwoleniu na budowę w przypadku wygaśnięcia ważności terminu na jaki zostały wydane,
  - f) do zakresu prac w etapie inwestycyjnym należy również dokonanie wymaganych zapisów o potwierdzeń zmian przez projektanta w dokumentacji powykonawczej i dokumentach budowy, wynikających z pełnienia czynności nadzoru autorskiego/usług projektowych.

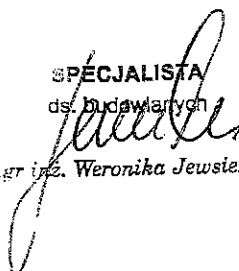
## **VI. WYTYCZNE DO REALIZACJI PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:**

1. Termin wykonania dokumentacji: **31 grudnia 2019**
2. Projektant na bieżąco będzie informował Zamawiającego o postępie prac, w szczególności poprzez informacje przekazywane drogą e-mail oraz przekazując mu kopie wystąpień o warunki, wytyczne, uzgodnienia i kopie otrzymanych warunków i wytycznych. Wszystkie uzgodnienia, koncepcje oraz problemy wynikłe podczas projektowania należy konsultować osobiście w siedzibie Zamawiającego.
3. Projekt budowlany winien zostać przedłożony Zamawiającemu celem uzgodnienia. Uzyskane uzgodnienie będzie warunkiem podjęcia kolejnych czynności związanych z realizacją umowy – tj. sporządzenie i złożenie wniosku o pozwolenie na budowę oraz wykonanie dalszych opracowań projektowych. Wykonawca zobowiązany jest uzyskać pisemną zgodę Zamawiającego z akceptacją i uzgodnieniem.
4. Odbiór dokumentacji przeprowadza Zespół powoływany przez Zamawiającego. Odbiór

dokumentacji polega każdorazowo przede wszystkim na merytorycznej, a następnie ilościowej ocenie danego rodzaju dokumentacji. Po pozytywnej weryfikacji, dokumentacja podlega przyjęciu przez Zamawiającego. Szczegóły określa umowa z Wykonawcą.

Załączniki :

1. Koncepcja wstępna projektowo - architektoniczna dla zadania inwestycyjnego pn.: „Modernizacja p.o. Gdańsk Przymorze - Uniwersytet PKP SKM w Gdańsku” biura projektowego TATAMI Architekci Sp. z o.o. Sp.k., ul. Jaśkowa Dolina 31 lok. 19, 80-286 Gdańsk grudzień 2018 r

**SPECJALISTA**  
ds. budowlanych  
  
mgr inż. Weronika Jewwsienia

