

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Wykonanie dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych na wybór wykonawcy robót dla zadania pn. „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście”.

### **I. Przedmiot oraz zakres zamówienia:**

1. Wykonanie dokumentacji projektowej obejmującej przebudowę i modernizację torów, rozjazdów i peronu nr 3 na stacji Gdańsk Główny, przedłużenie torów nr 501 i 502 linii nr 250 w kierunku południowym od stacji Gdańsk Główny, budowę peronów kierunkowych na przystanku osobowym SKM Gdańsk Śródmieście oraz budowę torów zwrotnych w rejonie przystanku i wiaduktu drogowego w ciągu ul. Trakt Św. Wojciecha. Inwestycja będzie przebiegać na długości ponad 2 km, równolegle do linii nr 9 od km 326,600 do km 328,200, a następnie wzdłuż linii nr 202 i 250 od km 0,000 do km 0,600. Granice opracowania obejmują obszar o powierzchni około 15 ha;
2. Złożenie kompletnego, poprawnego pod względem formalnym wniosku o pozwolenie na budowę, wymagane przez przepisy Prawa Budowlanego;
3. Opracowanie części technicznej materiałów przetargowych dla wyłonienia wykonawcy robót.

### **II. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia:**

Linia nr 250 jest linią pierwszorzędną, dwutorową i zelektryfikowaną o charakterze aglomeracyjnym i przeznaczoną wyłącznie dla realizacji przewozów pasażerskich. Maksymalna prędkość na linii to  $V=70$  km/h. Jest położona na terenie województwa pomorskiego i obejmuje swoim zasięgiem miasta: Gdańsk, Sopot, Gdynia i Rumia. Łączy stację kolejową Gdańsk Główny ze stacją Rumia. Stacja Gdańsk Główny dla linii nr 250 jest stacją czołową, obejmującą grupę torów zwrotnych oraz pięć krawędzi peronowych dla pociągów SKM. Na terenie stacji Gdańsk Główny zlokalizowane jest połączenie torów linii nr 250 z torami linii nr 9 umożliwiające przejazd pociągu SKM w kierunku Pruszcza Gdańskiego. Linia ta jest bardzo ważnym ogniwem komunikacyjnym przewozów pasażerskich w Aglomeracji Trójmiejskiej.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie na terenie województwa pomorskiego, w granicach administracyjnych Gdańska - miasta na prawach powiatu. Teren przeznaczony pod rozbudowę linii kolejowej nr 250 na trasie od Gdańska Głównego w kierunku Gdańska Oruni jest własnością Skarbu Państwa, a jego użytkownikiem wieczystym są PKP S.A.. Realizacja przedsięwzięcia będzie miała miejsce na terenach kolejowych zamkniętych i otwartych.

Istniejąca linia nr 250 jest zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. natomiast teren przedsięwzięcia SKM zlokalizowany jest w większości na obszarze zarządzanym przez PKP PLK S.A.. Na tym terenie znajdują się przede wszystkim tory linii nr 009 i nr 202, które ulegną przebudowie w ramach niezależnej inwestycji PKP PLK S.A..

Na terenie stacji Gdańsk Główny PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. planuje zrealizować inne inwestycje do których należy się nawiązać przy opracowywaniu dokumentacji projektowej. Są to:

- wydzielenie i modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym wraz z utworzeniem okręgu nastawczego SKM;
- budowa urządzeń ogrzewania rozjazdów oraz sterowania oświetleniem peronów nr 4 i nr 5;
- budowa linii telekomunikacyjnej SKM (światłowód) obejmującej całą linię nr 250;
- budowa budynku DCS 2 Gdańsk Główny, mieszczącego nastawnię.

PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. posiada dla przedmiotowej inwestycji Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. „Przedłużenie linii nr 250 i budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście”.

Opis i analiza inwestycji jest elementem *STUDIUM WYKONALNOŚCI dla projektu pn. „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”* zrealizowanym dla Spółki.

Powyższy projekt jako inwestycja celu publicznego jest wymieniony w załączniku do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U.2010, Nr 8, poz. 52).

### **III. Podstawa do wykonania dokumentacji projektowej:**

1. *STUDIUM WYKONALNOŚCI dla projektu pn. „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”*;
2. *PROJEKT KONCEPCYJNY zagospodarowania terenów kolejowych pomiędzy wiaduktem w ciągu ul. Hucisko, ul. 3 Maja, wiaduktem w ciągu ul. Armii Krajowej i terenem w rejonie Targu Siennego i Rakowego*, opracowany w 2006 roku na zlecenie Urzędu Miejskiego w Gdańsku;
3. *POROZUMIENIE w sprawie ustalenia zasad współpracy pomiędzy SKM i PLK przy przygotowaniu i realizacji inwestycji pn. „Modernizacja linii kolejowej E-65 na obszarze LCS Gdańsk”, na odcinku od km 326,800 do km 327,742 linii nr 009 i od km -0,378 do km 0,600 linii nr 202 oraz inwestycji pn. „Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście (wydłużenie linii kolejowej nr 250 do p. o. Gdańsk Śródmieście)”*;
4. *POROZUMIENIE w sprawie warunków współpracy i zobowiązań, do przygotowania i realizacji: przedłużenia linii SKM, wybudowania przystanku SKM Gdańsk Śródmieście, zabudowy torów kolejowych pomiędzy wiaduktami w ul. Hucisko i Armii Krajowej w Gdańsku*, podpisane 30 lipca 2008 r., którego sygnatariuszami są:  
Ministerstwo Infrastruktury  
Samorząd Województwa Pomorskiego  
Gmina Miasta Gdańska  
Polskie Koleje Państwowe S.A.  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
5. *DOKUMENTACJA PROJEKTOWA PKP PLK S.A. pn. „Modernizacja linii kolejowej E-65 na obszarze LCS Gdańsk”, na odcinku od km 326,800 do km 327,742 linii nr 009 i od km -0,378 do km 0,600 linii nr 202*;
6. *PROJEKT BUDOWLANY I WYKONAWCZY pn. „Przebudowa systemu sterowania ruchem kolejowym linii nr 250 na odcinku Gdańsk Główny-Gdynia Chylonia-Gdynia Cisowa Postojowa, Etap VI Gdańsk Główny”*;
7. *PROJEKT BUDOWLANY I WYKONAWCZY pn. „Linia telekomunikacyjna SKM relacji Gdańsk Główny (km. 0,000) – Rumia Janowo (km. 32,282)”*;
8. *PROJEKT BUDOWLANY I WYKONAWCZY pn. „Przebudowa urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów EOR oraz sterowania oświetleniem peronów dla stacji SKM Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Główny”*;
9. *Przygotowywana DOKUMENTACJA PROJEKTOWA dla budowy obiektu DCS 2 Gdańsk Główny*;
10. *Przygotowywana DOKUMENTACJA PROJEKTOWA dla systemu informacji audiowizualnej dla podróżnych, SOS-INFO i monitoringu na peronach*;
11. *Przygotowywana DOKUMENTACJA PROJEKTOWA dla systemu łączności pociągowej radiowej*;
12. Obowiązujące przepisy oraz przepisy wewnętrzne Zamawiającego.

### **IV. Zakres rzeczowy opracowania:**

1. Przebudowa i modernizacja układu torowego na stacji Gdańsk Główny dotycząca torów nr 3 i nr 5 oraz toru nr 1, a także rozjazdów, obejmująca:
  - Przebudowę w niezbędnym zakresie układu rozjazdowego SKM na st. Gdańsk Główny od strony północnej;
  - połączenie toru szlakowego Gdańsk Główny-Gdańsk Wrzeszcz nr 501 linii nr 250 z torem stacyjnym nr 5;

- przebudowę toru nr 5, który zostanie przedłużony jako tor nr 501 do przystanku SKM Gdańsk Śródmieście;
  - likwidację toru nr 7;
  - połączenie toru szlakowego Gdańsk Wrzeszcz-Gdańsk Główny nr 502 linii nr 250 z torem stacyjnym nr 3;
  - przebudowę toru nr 3, który zostanie przedłużony jako tor nr 502 do przystanku SKM Gdańsk Śródmieście;
  - zastosowanie nawierzchni bezpodsypkowej oraz szyn stalowych 60E1 w torach nr 3 i nr 5;
  - wykonanie torów nr 3 i nr 5 jako bezстыkowych;
  - przełożenie i zabudowę części toru nr 1 w związku z likwidacją rozjazdu nr 38;
  - ewentualną wymianę płyt podtorowych nad przejściem tunelowym w km 0,100 pod torami nr 3, nr 5 i nr 7;
  - korektę części krawędzi peronu nr 4 (przy torze nr 9);
  - budowę przedłużonej części toru nr 5 wzdłuż zaplecza budynku Dworca Głównego;
  - ewentualną wymianę płyty podtorowej nad przejściem tunelowym w km 0,000 pod torem nr 3 oraz wymianę płyty podperonowej na podtorową pod torem nr 5 (nowym);
  - budowę układu rozjazdowego SKM na st. Gdańsk Główny od strony południowej (nawierzchnia 60E1, bezpodsypkowa);
  - przełożenie i zabudowę części toru nr 1 w związku z likwidacją rozjazdu nr 6 i wbudowaniem nowego rozjazdu nr 6 połączonego z układem rozjazdowym SKM na stacji od strony południowej;
  - wykonanie prac związanych ze zmianą sieci trakcyjnej dla dostosowania do nowego układu geometrycznego torów;
  - likwidację torów postojowych nr 27 i nr 29 oraz rozjazdów nr 18 i nr 19;
2. Rozbudowa i przebudowa systemu sterowania ruchem kolejowym okręgu nastawczego SKM Gdańsk Główny wynikająca z przebudowy torów nr 3, 5 i 7 wraz z układami rozjazdowymi z uwzględnieniem projektu budowlanego i wykonawczego wskazanego w punkcie III.6;
3. Rozbudowa i przebudowa systemu urządzeń EOR wynikająca z przebudowy torów nr 3 i nr 5 wraz z układami rozjazdowymi oraz systemu sterowania oświetleniem na peronie nr 3 na st. Gdańsk Główny z uwzględnieniem projektu budowlanego i wykonawczego wskazanego w punkcie III.8:
- modernizacja urządzeń EOR powinna uwzględniać normy obowiązujące dla podgrzewania rozjazdów;
  - urządzenia EOR powinny być wykonane w wersji wandaloodpornej;
  - włączanie elementów grzejnych powinno być realizowane za pomocą czujników uwzględniających warunki atmosferyczne oraz temperaturę szyn i otoczenia;
  - obok sterowania automatycznego należy przewidzieć sterowanie ręczne;
  - sterowanie ogrzewaniem rozjazdów prowadzone będzie zdalnie z nastawni GG-SKM, zlokalizowanej na stacji Gdynia Główna za pomocą systemu WTiUZ;
  - system powinien uwzględnić uzyskanie pełnej diagnostyki urządzeń EOR i ich zasilania w tym sygnalizować w czasie rzeczywistym usterkę w działaniu EOR (zabezpieczenie sygnalizujące awarię lub kradzież elementów EOR);
  - zasilanie urządzeń EOR i oświetlenia w miarę możliwości wykonać poza układem zasilania z PKP PLK i opomiarować;
4. Budowa nowej sieci trakcyjnej dla torów nr 3 i nr 5 na st. Gdańsk Główny. Projekt obejmuje:
- dobór fundamentów sieci trakcyjnej z uwzględnieniem współrzędnych X, Y, Z;
  - tabele montażowe sieci trakcyjnej;
  - schemat profilowania sieci;
5. Przebudowa i kompleksowa modernizacja peronu nr 3 na stacji Gdańsk Główny, obejmująca:

- utworzenie peronu wyspowego o wysokości krawędzi peronowej  $H=96$  cm wraz z jego poszerzeniem;
  - likwidację części peronu nr 3 znajdującej się na zapleczu budynku Dworca Głównego;
  - wymianę krawędzi peronowych na prefabrykowane płyty żelbetowe (płyty z fakturą półkulistą wypukłą) i wymianę konstrukcji peronu na żelbetowe ścianki oporowe typu „L”;
  - wymianę asfaltowej nawierzchni na nawierzchnię z elementów nie śliskich, dających jednolitą i równą powierzchnię w celu zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa i komfortu o wielkości i kolorystyce odznaczającej się walorami estetycznymi; płyty krawędziowe należy oddzielić od pozostałej nawierzchni peronu pasem o innej fakturze nawierzchni (*płyty z fakturą półkulistą wypukłą*);
  - nawierzchnia peronu musi spełniać warunki odporności na mróz oraz na uszkodzenia mechaniczne mogące powstać podczas prac odśnieżnych; nawierzchnia musi umożliwić w przyszłości utrzymanie peronu przy zastosowaniu środków i narzędzi używanych przy usuwaniu złożeń śniegu, lodu i błota pośniegowego oraz wszelkich pracach porządkowych prowadzonych w ciągu całego roku, wymaganych w trakcie całej eksploatacji obiektu na obszarze kolejowym;
  - odnowienie istniejącej wiaty (z ewentualną wymianą elementów) oraz jej wydłużenie do 120-130 m z zachowaniem jej zabytkowego charakteru (obiekt podlega ochronie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków);
  - dokonanie izolacji przeciwwilgociowej przejścia tunelowego w km 0,100, pod torami nr 3 i nr 5;
  - odnowienie nawierzchni lub przebudowa schodów prowadzących z przejścia tunelowego w km 0,100 na peron; remont elewacji obudowy schodów przy wejściu na peron;
  - dostosowanie układu komunikacyjnego do obsługi osób z ograniczeniem ruchowym poprzez zaprojektowanie szybu dźwigu osobowego oraz zakup i montaż dźwigu, łączącego przejście tunelowe w km 0,100 z peronem; w kabinie oprócz standardowej sygnalizacji i sterowania należy przewidzieć zamontowanie instalacji przyzewowej i alarmowej, umożliwiającej kontakt z dyspozytorem oraz monitoring;
  - zaprojektowanie instalacji odwodnieniowej, wodociągowej, teletechnicznej wraz z kanalizacją kablową (wielootworową) oraz elektrycznej z wykonaniem zasilania wraz z rodzajem i rozmieszczeniem oświetlenia na całym obiekcie;
  - zaprojektowanie nowoczesnych urządzeń informacyjno-rozgłoszeniowych wraz z montażem, dla systemu informacji audiowizualnej dla podróżnych, z zachowaniem formy i treści wyświetlanej informacji takiej jak na peronie SKM na stacji Gdańsk Oliwa;
  - zaprojektowanie urządzeń monitoringu wraz ze słupkami alarmowo-informacyjnymi, podłączonych do centrum monitoringu SOK SKM na stacji SKM Gdynia Główna;
  - zaprojektowanie małej architektury wraz z rozmieszczeniem takich elementów jak ławki, gabloty informacyjno-reklamowe, kosze na odpady, nazwy peronowe, tablice kierunkowe, automaty biletowe, słupki alarmowo-informacyjne, przyłącze wodociągowe na peronie itp.;
6. Przedłużenie linii nr 250 obejmujące:
- budowę torów nr 501 i nr 502 będących przedłużeniem torów stacyjnych nr 5 i nr 3 stacji Gdańsk Główny do przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście;
  - zastosowanie nawierzchni bezpodsypkowej oraz szyn stalowych 60E1 w torach nr 501 i nr 502;
  - ułożenie toru nr 501 w systemie umożliwiającym przejazd samochodów ratowniczo-gaśniczych wzdłuż toru na długości od wiaduktu w ciągu ul. Hucisko do wiaduktu w ciągu Armii Krajowej (na długości planowanej przez Miasto Gdańsk zabudowy torów płytą żelbetową);

- wykonanie dojazdów dla samochodów ratowniczo-gaśniczych do toru nr 501 w rejonie wiaduktu w ciągu ul. Hucisko od strony ul. Podwale Grodzkie oraz w rejonie wiaduktu w ciągu Armii Krajowej od strony ul. Okopowej;
  - budowę torów zwrotnych na końcu przedłużonych torów nr 501 i nr 502 w rejonie p. o. SKM Gdańsk Śródmieście umożliwiających obroty pociągów;
  - rozbudowę systemu sterowania ruchem kolejowym zintegrowanego z Dyspozytorskimi Centrum Sterowania w Gdyni Głównej i Gdańsku Głównym;
  - budowę sieci trakcyjnej jako przedłużenia sieci nad torami nr 3 i nr 5 na stacji Gdańsk Główny;
  - budowę systemu urządzeń EOR oraz systemu sterowania oświetleniem przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście, zintegrowanego z Dyspozytorskimi Centrum Sterowania w Gdyni Głównej i Gdańsku Głównym (za pomocą systemu WTiUZ);
  - automatyczne włączanie elementów grzejnych EOR realizowane za pomocą czujników uwzględniających warunki atmosferyczne, temperaturę szyn i otoczenia, a także niezależnie - sterowanie ręczne;
  - uwzględnienie uzyskania pełnej diagnostyki urządzeń EOR i ich zasilania wraz z sygnalizacją w czasie rzeczywistym usterki w działaniu EOR (zabezpieczenie sygnalizujące awarię lub kradzież elementów EOR);
  - budowę linii telekomunikacyjnej wraz z kanalizacją kablową (wielootworową) z nawiązaniem do linii telekomunikacyjnej SKM w projekcie budowlanym i wykonawczym wskazanym w punkcie III.7;
  - rozszerzenie systemu łączności pociągowej radiowej – w oparciu o radio stop oraz wszystkie kanały pociągowe;
7. Budowa przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście, obejmująca:
- utworzenie dwóch peronów kierunkowych o wysokości krawędzi peronowej  $H=96$  cm, umiejscowionych w rejonie wiaduktu w ciągu Armii Krajowej;
  - wykonanie konstrukcji peronu z żelbetowych ścianek oporowe typu „L” oraz krawędzi peronowych z prefabrykowanych płyt żelbetowych (płyty z fakturą półkulistą wypukłą);
  - wykonanie nawierzchni z elementów nie śliskich, dających jednolitą i równą powierzchnię w celu zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa i komfortu o wielkości i kolorystyce odznaczającej się walorami estetycznymi; płyty krawędziowe należy oddzielić od pozostałej nawierzchni peronu pasem o innej fakturze nawierzchni (*płyty z fakturą półkulistą wypukłą*);
  - budowę układu schodów łączących perony z węzłem integracyjnym znajdującym się na wiadukcie w ciągu Al. Armii Krajowej;
  - nawierzchnia peronu musi spełniać warunki odporności na mróz oraz na uszkodzenia mechaniczne mogące powstać podczas prac odśnieżnych; nawierzchnia musi umożliwić w przyszłości utrzymanie peronu przy zastosowaniu środków i narzędzi używanych przy usuwaniu złożeń śniegu, lodu i błota pośniegowego oraz wszelkich pracach porządkowych prowadzonych w ciągu całego roku, wymaganych w trakcie całej eksploatacji obiektu na obszarze kolejowym;
  - dostosowanie układu komunikacyjnego do obsługi osób z ograniczeniem ruchowym poprzez zaprojektowanie szybów dźwigu osobowego oraz zakup i montaż dźwigów, łączących perony z węzłem integracyjnym znajdującym się na wiadukcie w ciągu Al. Armii Krajowej; w kabinach oprócz standardowej sygnalizacji i sterowania należy przewidzieć zamontowanie instalacji przyzewowej i alarmowej, umożliwiającej kontakt z dyspozytorem oraz monitoring;
  - zaprojektowanie instalacji odwodnieniowej, wodociągowej, teletechnicznej wraz z kanalizacją kablową (wielootworową) oraz elektrycznej z wykonaniem zasilania wraz z rodzajem i rozmieszczeniem oświetlenia na całym obiekcie;
  - rozbudowa systemu informacji audiowizualnej dla podróżnych o montaż nowoczesnych urządzeń informacyjno-rozgłoszeniowych z zachowaniem formy i treści wyświetlanej informacji takiej jak na peronie SKM na stacji Gdańsk Oliwa;

- zaprojektowanie urządzeń monitoringu wraz ze słupkami alarmowo-informacyjnymi, podłączonych do centrum monitoringu SOK SKM na stacji SKM Gdynia Główna;
  - zaprojektowanie małej architektury wraz z rozmieszczeniem takich elementów jak ławki, gabloty informacyjno-reklamowe, kosze na odpady, nazwy peronowe, tablice kierunkowe, automaty biletowe, słupki alarmowo-informacyjne, przyłącze wodociągowe na peronie itp.;
  - budowę zaplecza socjalno-warsztatowego w rejonie przystanku dla pracowników obsługi rewizyjnej, wraz z instalacjami: wodociągową, kanalizacji sanitarnej, elektryczną, teletechniczną; powierzchnia zabudowy ok. 50 m<sup>2</sup>;
  - zaprojektowanie osłon (zadaszeń) przed warunkami atmosferycznymi na peronach dla podróżnych;
  - wykonanie ogrodzenia peronu przy torze nr 501;
8. Projektowane dźwigi osobowe dla korzystających z usług Spółki – w ramach realizacji Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Dostęp dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się” (TSI PRM) powinny posiadać następujące parametry: udźwig min. 630 kg lub 8 osób, urządzenie musi spełniać obowiązujące przepisy (dyrektywę 95/16/WE, normę EN81-1 i przepisy krajowe w tym Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 08.12.2005 r.- Dz.U.05.263.2198), a ponadto posiadać prędkość do 1m/s, wysokość podnoszenia – odpowiednio dla każdego peronu, ilość przystanków – szt. 2, rozmieszczone jednostronnie, drzwi kabinowe i szybowe należy wykonać z szybą ze szkła bezpiecznego w ramie ze stali nierdzewnej, kabina przelotowa, tylna ściana przeszklona, z poręczami dla osób niepełnosprawnych ze stali nierdzewnej - spełnia normę EN81-70 - o wymiarach szer. 1100 mm, głęb. 1400 mm, wys. 2000 mm. W przypadku peronów na przystanku Gdańsk Śródmieście należy przewidzieć możliwość uruchomienia trzeciego przystanku – pośredniego – ze względu na planowane przez Gminę Miasta Gdańska utworzenie ciągu komunikacji pieszej w postaci „kładki” nad peronem, poniżej konstrukcji wiaduktu w ciągu Al. Armii Krajowej;
9. Dokonanie niezbędnych zmian w dokumentacji projektowej PKP PLK S.A. wskazanej w punkcie III.5.

## V. Forma dokumentacji:

1. W skład opracowania wchodzi:
  - wizualizacja (plan, rysunki 3D, przekroje itp.) elementów architektonicznych i zagospodarowania przestrzennego wraz z jej prezentacją multimedialną; **zatwierdzona wizualizacja przez Inwestora będzie podstawą do dalszej realizacji dokumentacji;**
  - katalog oznaczeń i informacji na peronie, spełniających zasady „Accessible design” (Projektowania dla wszystkich);
  - projekt budowlany zawierający inwentaryzację stanu istniejącego;
  - projekt wykonawczy;
  - przedmiar robót;
  - kosztorys inwestorski zawierający: wartość kosztorysową, tabelę elementów scalonych, zestawienia materiałowe, sprzętowe, robocizny, kosztorys uproszczony, kalkulacje szczegółowe;
  - specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych;
2. Dokumentacja projektowa zawierająca część opisową i rysunkową, wykonana z podziałem na branże, m. in.:
  - torową;
  - srk;
  - łączności pociągowej radiowej;
  - łączności przewodowej;
  - architektoniczną;
  - konstrukcyjną;
  - budowlaną;

- telekomunikacyjną z systemem wizualnej i akustycznej odprawy podróżnych i monitoringiem;
  - sanitarną;
  - elektryczną wraz z uszynieniem obiektów;
  - trakcyjną;
  - sposobu usunięcia kolizji;
3. Ilość kompletów dokumentacji projektowej – 6 kompletów z podpisami projektantów. Wersja elektroniczna przekazana na płycie DVD w formatach zapisu – PDF oraz pierwotnym;
  4. Opracowanie wykonane w czytelnej formie drukowanej o jednolitej szacie graficznej dla każdego jego elementu oraz oprawione w okładkę formatu A-4;
  5. Wykonanie dokumentacji powinno być kompletne. Wykonawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za realizację oraz koordynację wszystkich opracowań projektowych.

#### **VI. Zadaniem wykonawcy opracowania będzie:**

1. Sporządzenie dokumentacji projektowej zgodnie z powyższymi punktami oraz z innymi warunkami, które wynikną w toku procesu projektowego;
2. Uzyskanie wszelkich uzgodnień, opinii i pozwoleń umożliwiających wykonać kompletną dokumentację, m. in.: decyzji lokalizacyjnej, opinii Konserwatora Zabytków, pozwolenia wodno-prawnego, decyzji zezwalającej na wycinkę drzew i krzewów;
3. Złożenie kompletnego, poprawnego pod względem formalnym wniosku o pozwolenie na budowę wymagane przez przepisy Prawa Budowlanego dla inwestycji, której dotyczy przedmiotowa dokumentacja projektowa i uzyskanie stosownego pozwolenia na budowę;
4. Opracowanie materiałów przetargowych (projekt wykonawczy, przedmiar robót, STWiORB, kosztorys inwestorski) dla wyłonienia wykonawcy robót budowlanych, a także udział merytoryczny w postępowaniu przetargowym (w szczególności współpraca z Zamawiającym przy udzielaniu odpowiedzi na pytania Wykonawców dot. dokumentacji projektowej).

#### **VII. Etapy realizacji przedmiotu zamówienia:**

1. Opracowanie wizualizacji i katalogu oznaczeń i informacji na peronie;
2. Opracowanie projektu budowlanego;
3. Złożenie kompletnego, poprawnego pod względem formalnym wniosku o pozwolenie na budowę;
4. Opracowanie projektu wykonawczego;
5. Opracowanie pozostałych materiałów przetargowych dla wyłonienia wykonawcy robót budowlanych;
6. Odbiór końcowy dokumentacji, rozliczenie i zakończenie przedmiotu umowy.

#### **VIII. Inne wymagania:**

Przedstawione założenia nie zwalniają Wykonawcy z obowiązku ich weryfikacji. Wykonawca powinien przeprowadzić wizję lokalną w celu uzyskania wszystkich niezbędnych informacji dla poprawnego i kompletnego przygotowania dokumentacji.

Przyjęta technologia budowy powinna umożliwić realizację robót budowlanych przy minimalizacji utrudnień ruchowych (ograniczenie ilości zamknięć torowych).

Decyzję o potrzebie i zakresie dokumentacji geotechnicznej niezbędnej do wykonania przedmiotu zamówienia podejmie Wykonawca wraz z poniesieniem kosztów przeprowadzenia odpowiednich badań.

Wykonawca otrzyma od Zamawiającego stosowne pełnomocnictwa.