PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

Podstawa prawna opracowania:

* art. 31 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zmianami),
* Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz.U. 2004 nr 202 poz. 2072 z późn. zmianami).

Nazwa Zamówienia:

Wykonanie dokumentacji projektowej i realizacja robót budowlanych dla zadania inwestycyjnego pn. **„Modernizacja przystanku osobowego SKM Gdynia Redłowo”**

**Numer zamówienia: SKMMS.214.32a.17**

Adres obiektu budowlanego:

Linia kolejowa nr 250, przystanek osobowy PKP SKM Gdynia Redłowo

**Kod CPV:**

Dział:

45000000-7 Roboty budowlane

71000000-8 Usługi architektoniczne, budowlane, inżynieryjne i kontrolne

Grupa Robót:

45200000-9 Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej lub wodnej

71300000-1 Usługi inżynieryjne

Klasa Robót:

45230000-8 Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, linii komunikacyjnych i elektroenergetycznych, autostrad, dróg, lotnisk i kolei; wyrównywanie terenu

71320000-7 Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania

Kategoria Robót:

45234000-6 Roboty budowlane w zakresie budowy kolei i systemów transportu

45234100-7 Budowa kolei

45234120-3 Roboty w zakresie kolei miejskiej

71322000-1 Usługi inżynierii projektowej w zakresie inżynierii lądowej i wodnej

Zamawiający:

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia,

tel. 058 721 29 11, faks 058 721 29 91

Opracowujący:

Zespól Projektowy powołany przez Zamawiającego.

Zatwierdził:

Zarząd PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

SPIS ZAWARTOŚCI PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

[CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO 6](#_Toc501629317)

[I. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA 6](#_Toc501629318)

[1. Informacje wstępne 6](#_Toc501629319)

[1.1. Przedmiot zamówienia 6](#_Toc501629320)

[1.2. Ogólny zakres prac do wykonania 6](#_Toc501629321)

[1.3. Cele inwestycji 6](#_Toc501629322)

[1.4. Finansowanie 7](#_Toc501629323)

[1.5. Dokumenty powiązane 7](#_Toc501629324)

[1.6. Interpretacja zapisów 8](#_Toc501629325)

[1.7. Wykaz skrótów i objaśnienia pojęć użytych w tekście 8](#_Toc501629326)

[2. Charakterystyczne parametry określające zakres robót budowlanych 10](#_Toc501629327)

[2.1. Warunki ogólne 10](#_Toc501629328)

[2.2. Peron 11](#_Toc501629329)

[2.3. Wiata peronowa 12](#_Toc501629330)

[2.4. Obiekty inżynieryjne 12](#_Toc501629331)

[2.5. Dźwig osobowy 12](#_Toc501629332)

[2.6. Nawierzchnia kolejowa – tory 12](#_Toc501629333)

[2.7. Nawierzchnia kolejowa – rozjazdy 13](#_Toc501629334)

[2.8. Urządzenia przytorowe 13](#_Toc501629335)

[2.9. Podtorze i odwodnienie 13](#_Toc501629336)

[2.10. Skrzyżowania w poziomie szyn 13](#_Toc501629337)

[2.11. Sterowanie ruchem kolejowym 13](#_Toc501629338)

[2.12. Sieć trakcyjna 13](#_Toc501629339)

[2.13. Elektroenergetyka do 1 kV 13](#_Toc501629340)

[2.14. Elektryczne ogrzewanie rozjazdów 14](#_Toc501629341)

[2.15. Telekomunikacja 14](#_Toc501629342)

[2.16. Branża sanitarna 15](#_Toc501629343)

[2.17. Zieleń i Ochrona Środowiska 15](#_Toc501629344)

[2.18. Inne elementy 16](#_Toc501629345)

[3. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia 16](#_Toc501629346)

[3.1. Opis stanu istniejącego 16](#_Toc501629347)

[3.2. Uwarunkowania ogólne, ryzyko i odpowiedzialność 22](#_Toc501629348)

[3.3. Uwarunkowania dla dokumentacji 24](#_Toc501629349)

[3.4. Uwarunkowania dla robót budowlanych 25](#_Toc501629350)

[3.5. Organizacja ruchu kolejowego i drogowego w czasie realizacji robót 27](#_Toc501629351)

[4. Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe 29](#_Toc501629352)

[4.1. Idea 29](#_Toc501629353)

[4.2. Charakterystyka eksploatacyjna po wykonaniu robót 29](#_Toc501629354)

[5. Szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe 30](#_Toc501629355)

[5.1. Właściwości względem konstrukcji i architektury 30](#_Toc501629356)

[5.2. Właściwości względem małej architektury 31](#_Toc501629357)

[5.3. Właściwości względem obiektów inżynieryjnych 31](#_Toc501629358)

[5.4. Właściwości względem dźwigu osobowego 32](#_Toc501629359)

[5.5. Właściwości względem nawierzchni kolejowej 34](#_Toc501629360)

[5.6. Właściwości względem podtorza i odwodnienia 34](#_Toc501629361)

[5.7. Właściwości w zakresie srk 34](#_Toc501629362)

[5.8. Właściwości względem sieci trakcyjnej 34](#_Toc501629363)

[5.9. Właściwości elektroenergetyki nietrakcyjnej 35](#_Toc501629364)

[5.10. Właściwości względem telekomunikacji 36](#_Toc501629365)

[5.11. Właściwości względem urządzeń teletechnicznych 36](#_Toc501629366)

[5.12. Właściwości względem branży sanitarnej 37](#_Toc501629367)

[5.13. Właściwości względem zieleni, ochrony środowiska i utrzymania porządku na peronie 37](#_Toc501629368)

[II. OPIS WYMAGAŃ ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA 39](#_Toc501629369)

[6. Wymagania ogólne 39](#_Toc501629370)

[7. Wymagania dla dokumentacji 40](#_Toc501629371)

[7.1. Przygotowanie dokumentacji 40](#_Toc501629372)

[7.2. Projekt budowlany 44](#_Toc501629373)

[7.3. Akceptacja projektu budowlanego 45](#_Toc501629374)

[7.4. Projekty wykonawcze 45](#_Toc501629375)

[7.5. Przedmiar robót z kosztorysem 46](#_Toc501629376)

[7.6. STWiORB 46](#_Toc501629377)

[7.7. Pozwolenie na budowę 48](#_Toc501629378)

[7.8. Projekt oznakowania peronu i przystanku 48](#_Toc501629379)

[7.9. Inne projekty specjalistyczne 48](#_Toc501629380)

[7.10. Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia 49](#_Toc501629381)

[7.11. Dokumentacja powykonawcza 49](#_Toc501629382)

[8. Wymagania dla robót budowlanych 51](#_Toc501629383)

[8.1. Zaplecze budowy, przygotowanie i zabezpieczenie terenu budowy oraz przygotowanie i organizacja robót 51](#_Toc501629384)

[8.2. Zieleń, gospodarka drzewostanem 54](#_Toc501629385)

[8.3. Mała architektura 54](#_Toc501629386)

[8.4. Architektura i konstrukcja 57](#_Toc501629387)

[8.5. Nawierzchnie i nawierzchnie specjalne 57](#_Toc501629388)

[8.6. Peron 58](#_Toc501629389)

[8.7. SRK 58](#_Toc501629390)

[8.8. Zagospodarowanie terenu po wykonaniu robót 59](#_Toc501629391)

[9. Warunki wykonania i odbioru robót budowlanych 59](#_Toc501629392)

[9.1. Warunki ogólne 59](#_Toc501629393)

[9.2. Roboty rozbiórkowe i gospodarka materiałowa 60](#_Toc501629394)

[9.3. Materiały 60](#_Toc501629395)

[9.4. Sprzęt 62](#_Toc501629396)

[9.5. Transport 62](#_Toc501629397)

[9.6. Ochrona przeciwpożarowa 63](#_Toc501629398)

[9.7. Ochrona środowiska 68](#_Toc501629399)

[9.8. Bezpieczeństwo i higiena pracy 70](#_Toc501629400)

[9.9. Ochrona własności publicznej i prywatnej 71](#_Toc501629401)

[9.10. Ochrona antykorozyjna 72](#_Toc501629402)

[9.11. Kontrola jakości 72](#_Toc501629403)

[9.12. Odbiory 72](#_Toc501629404)

[9.13. Odbiór dokumentacji 74](#_Toc501629405)

[9.14. Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu 74](#_Toc501629406)

[9.15. Odbiór częściowy 74](#_Toc501629407)

[9.16. Odbiór techniczny 75](#_Toc501629408)

[9.17. Odbiór końcowy 75](#_Toc501629409)

[9.18. Odbiór ostateczny 76](#_Toc501629410)

[9.19. Odbiór i przekazanie urządzeń srk do eksploatacji 76](#_Toc501629411)

[9.20. Warunki rozliczania umowy 76](#_Toc501629412)

[9.21. Instruktaż personelu Zamawiającego 77](#_Toc501629413)

[CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO 77](#_Toc501629414)

[10. Informacje o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane 77](#_Toc501629415)

[11. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem oraz związane z wykonaniem zamierzenia budowlanego 78](#_Toc501629416)

[12. Terminy realizacji zamówienia 87](#_Toc501629417)

[ZAŁĄCZNIKI 87](#_Toc501629418)

# CZĘŚĆ OPISOWA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

# OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

# Informacje wstępne

# Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dokumentacji projektowej i innych opracowań oraz realizacja robót budowlanych i instalacyjnych dla zadania inwestycyjnego pn.

**„Modernizacja przystanku osobowego SKM Gdynia Redłowo”**

wraz z wdrożeniem, rozruchem i uruchomieniem urządzeń i systemów, a także przekazanie do eksploatacji i użytkowania obiektów budowlanych, systemów   
i urządzeń zrealizowanych w ramach inwestycji.

# Ogólny zakres prac do wykonania

Ogólny zakres prac obejmuje m.in. następujące czynności:

* wykonanie dokumentacji projektowej,
* uzyskanie dla dokumentacji projektowej wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, warunków, decyzji i pozwoleń, w tym decyzji o pozwoleniu na budowę,
* wykonanie projektów uzupełniających (projekt oznakowania przystanku, projekty specjalistyczne, warsztatowe, itp.),
* wykonanie wszystkich robót budowlanych i instalacyjnych wraz z urządzeniami, budową lub rozbudową systemów, zgodnie z zakresem zamówienia oraz na podstawie opracowanej przez Wykonawcę i zatwierdzonej przez Zamawiającego dokumentacji projektowej i innych opracowań,
* pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie wykonywania robót,
* wykonanie wszystkich niezbędnych robót przygotowawczych potrzebnych do wykonania powierzonego zamówienia, a także wykonania wszelkich czynności wymaganych przepisami prawa budowlanego,
* wdrożenie, rozruch i uruchomienie urządzeń i systemów, a także przekazanie do użytkowania obiektów budowlanych, systemów i urządzeń zrealizowanych w ramach inwestycji, wraz z instruktażem pracowników Zamawiającego,
* wykonanie dokumentacji powykonawczej,
* udzielenie gwarancji na wykonany przedmiot zamówienia na okres wskazany w umowie.

# Cele inwestycji

Celami inwestycji są w szczególności:

* poprawa bezpieczeństwa pasażerów korzystających z transportu zbiorowego,
* poprawa dostępności i jakości usługi świadczonej przez transport zbiorowy,
* przystosowanie infrastruktury przystanku dla potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
* poprawa stanu technicznego infrastruktury przystanku oraz dostosowanie go do obowiązujących standardów, przepisów i norm w zakresie warunków technicznych infrastruktury kolejowej,
* stworzenie przyjaznej, estetycznej przestrzeni dla podróżnych korzystających z przystanku.

# Finansowanie

Zadanie to jest elementem 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”.

Niniejszy Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014 – 2020 (Oś priorytetowa 9 – MOBILNOŚĆ, Działanie 9.2 – Regionalna infrastruktura kolejowa, Podziałanie 9.2.1 – Regionalna infrastruktura kolejowa – Mechanizm ZIT). Inwestycja została wpisana do Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych na lata 2014-2020 (SzOOP Zał 8.5) jako projekt zidentyfikowany przez IZ RPO WP w ramach trybu pozakonkursowego.

# Dokumenty powiązane

Prace stanowiące przedmiot zamówienia WYKONAWCA jest zobowiązany wykonać zgodnie z:

* warunkami umowy,
* niniejszym PFU,
* Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia dotyczącą postępowania przetargowego znak: **SKMMS.214.32a.17** (SIWZ),
* wszelkimi pozyskanymi w trakcie realizacji przedmiotu zamówienia warunkami, uzgodnieniami, decyzjami wydanymi dla zadania inwestycyjnego,
* warunkami technicznymi i zasadami wiedzy technicznej i sztuki budowlanej,
* obowiązującymi normami technicznymi polskimi, europejskimi i branżowymi: PN/EN/ BN;
* obowiązującymi przepisami, w szczególności z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane i ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
* ofertą złożoną przez Wykonawcę w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego znak: **SKMMS.214.32a.17**,
* harmonogramem rzeczowo – finansowym,
* „Zasadami wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020”.

# Interpretacja zapisów

W niniejszym opracowaniu, a także w dokumentach powiązanych z realizacją przedmiotowego zadania inwestycyjnego przyjmuje się następującą interpretację zapisów:

* słowa określające osoby lub strony obejmują też spółki oraz inne osoby prawne, chyba że z tekstu wynika inaczej,
* zapisy określone zwrotami typu „urządzenia powinny”, „system powinien być”, „należy zapewnić, „należy przewidzieć” itp., należy rozumieć, jako warunek konieczny do spełnienia przez Wykonawcę,
* w każdym przypadku, gdy w treści niniejszego PFU w opisie przedmiotu zamówienia występuje odniesienie do norm, europejskich ocen technicznych, aprobat, specyfikacji technicznych i systemów referencji technicznych polskich lub europejskich, o których mowa w art. 30 ust. 1 punkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, Zamawiający dopuszcza rozwiązania równoważne opisywanym,
* w przypadku, gdy zgodnie z treścią niniejszego PFU Zamawiający żąda przedstawienia certyfikatu rozumie się przez to certyfikat wydany przez jednostkę oceniającą zgodność, to jest jednostkę wykonującą działania z zakresu oceny zgodności, w tym kalibrację, testy, certyfikację i kontrolę, akredytowaną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93. Zamawiający akceptuje również certyfikaty wydane przez inne równoważne jednostki oceniające zgodność,
* licencje na programy komputerowe nie mogą ograniczać, ani wyłączać określonego w art. 75 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych uprawnienia Zamawiającego do korzystania z programów komputerowych zgodnie z przeznaczeniem wynikającego z legalnego wejścia w ich posiadanie.

# Wykaz skrótów i objaśnienia pojęć użytych w tekście

W niniejszym opracowaniu przyjmuje się podane określenia dla wymienionych poniżej słów i wyrażeń:

**Centrum Monitoringu** – inwestycja obejmująca utworzenie zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 (poprzez m.in. uzupełnienie i wymianę urządzeń informacji pasażerskiej, monitoringu, urządzeń sieciowych, szaf teletechnicznych itp.) wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej i utworzeniem pomieszczeń zaadaptowanych do nowych funkcji dozoru, monitoringu i informacji pasażerskiej wraz z Dyspozyturą SOK, pomieszczeń biurowych, socjalnych i teletechnicznych

**Dokumentacja powykonawcza** – dokumentacja projektowa z naniesionymi w czasie realizacji zmianami wprowadzonymi przez kierownika budowy, potwierdzonymi przez inspektora nadzoru i zaakceptowanymi przez projektanta oraz rzeczoznawców, obrazująca całość wykonanych robót.

**Dokumentacja projektowa** – projekt budowlany, projekt wykonawczy, przedmiary robót wraz z kosztorysem.

**Dokumentacja Techniczno-Ruchowa (DTR)** – dokument opracowany przez producenta, określający zasady stosowania, montażu, uruchamiania i utrzymania danego urządzenia.

**Dokumentacja uzupełniająca** **do regulaminów technicznych** - umożliwiająca prawidłowe wykonanie robót oraz przekazanie urządzeń do użytkowania.

**Dyspozytura SOK** – istniejące pomieszczenia Dyspozytury SOK wraz ze stanowiskiem monitoringu znajdujące się w budynku Dworca Podmiejskiego Gdynia Główna.

**Dziennik budowy** - opatrzony pieczęcią Organu Architektoniczno-Budowlanego zeszyt z ponumerowanymi stronami, służący do notowania wydarzeń zaistniałych w czasie realizacji zadania budowlanego, rejestrowania dokonanych odbiorów robót, przekazywania poleceń i innej korespondencji technicznej.

**Geodezyjna dokumentacja powykonawcza** – zaktualizowana mapa sytuacyjno – wysokościowa opracowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęta do właściwych jednostek geodezyjno-kartograficznych.

**IZ RPO** – Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego na lata 2014 – 2020.

**KODGiK -** Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.

**Koordynator Wykonawcy** – osoba umocowana przez Wykonawcę do reprezentowania i wyznaczona w Umowie jako upoważniona do kierowania i koordynowania spraw związanych z realizacją Umowy ze strony Wykonawcy.

**Koordynator Zamawiającego** – osoba umocowana przez Zamawiającego do reprezentowania i wyznaczona w Umowie jako upoważniona do kierowania i koordynowania spraw związanych z realizacją Umowy ze strony Zamawiającego.

**Materiały** - wszelkiego rodzaju przedmioty z wyjątkiem urządzeń, które Wykonawca ma dostarczyć w celu wykonania robót.

**Monitoring krawędziowy** – elementy systemu CCTV, służące do obserwacji w sposób ciągły krawędzie peronu.

**Monitoring ogólny** - CCTV – elementy systemu CCTV, służące do obserwacji w sposób ciągły peron, peronów, przejść podziemnych, kładek, wind, automatów biletowych, kasowników, słupków Info-SOS, itp.

**Operat kolaudacyjny** - zbiór wszystkich dokumentów związanych z odnotowanymi zmianami zaistniałymi w czasie realizacji robót, wynikami wykonanych badań, pomiarów, przeprowadzonych prób stwierdzających jakość wykonanych robót oraz zestawienie ilości wykonanych robót i ich rozliczeń stanowiących podstawę do oceny i odbioru końcowego, protokoły odbioru, aprobaty techniczne, deklaracje i certyfikaty zgodności, protokoły pomiarowe, świadectwa kontroli jakości, karty materiałowe i inne.

**PODGiK** – Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.

**PFU** –niniejszy program funkcjonalno-użytkowy.

**PFU Centrum Monitoringu** – program funkcjonalno-użytkowy sporządzony dla celu wyłonienia wykonawcy Centrum Monitoringu.

**Projektant** - uprawniona osoba prawna lub fizyczna będąca autorem dokumentacji projektowej i uprawniona do wprowadzania zmian w dokumentacji.

**PZGiK -** Państwowy zasób geodezyjny i kartograficzny.

**Skrajnia budowli** - linia graniczna wyznaczająca najmniejsze dopuszczalne odległości budowli i urządzeń od osi toru i od górnej powierzchni główki szyny.

**SKM** – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.

**Słupek Info-SOS** – urządzenie umożliwiające pozyskanie informacji pasażerskiej oraz umożliwiające wezwanie pomocy – dwustronna łączność audio między pasażerami znajdującymi się na przystankach SKM, a Centrum Monitoringu lub stanowiskami obsługi megafonowej.

**STWiORB** – Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót, będące elementem przedmiotu zamówienia.

**SZOOP RPO WP 2014 – 2020** – Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych dla Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014 – 2020

**Wykonawca** - osoba fizyczna, osoba prawna albo jednostka organizacyjna nie posiadająca osobowości prawnej, która ubiega się o udzielenie zamówienia lub jej następcy prawni.

**Zespół** – wyznaczony przez Zamawiającego zespół branżystów współpracujący z koordynatorem Zamawiającego i Wykonawcą.

# Charakterystyczne parametry określające zakres robót budowlanych

# Warunki ogólne

* + 1. Roboty budowlane należy wykonać na podstawie opracowanej przez Wykonawcę i zatwierdzonej przez zamawiającego dokumentacji, zgodnie z wymaganiami Prawa budowlanego, wszelkimi innymi przepisami prawa powszechnie obowiązującego, standardami technicznymi, z wykorzystaniem współczesnej wiedzy naukowo-technicznej.
    2. Dokumentację należy sporządzić zgodnie z wymaganiami Prawa budowlanego, wszelkimi innymi przepisami prawa powszechnie obowiązującego oraz zgodnie z wymaganiami Zamawiającego dla dokumentacji, opisanymi w niniejszym PFU.
    3. W dokumentacji należy uwzględnić wymagania projektowe, które będą zgodne z wymaganiami Zamawiającego dla wykonania robót budowlanych oraz dla zastosowania materiałów, instalacji, systemów i urządzeń, opisanymi w niniejszym PFU. Rozwiązania techniczne zaprojektowane w dokumentacji muszą zapewnić osiągnięcie zamierzonych parametrów funkcjonalno-użytkowych.
    4. Podane w niniejszym PFU charakterystyczne parametry m.in. kilometraże, długości, wielkości powierzchni, szerokości, odległości, ilości robót itp. należy przyjąć jako wielkości szacunkowe. Powyższe, Wykonawca winien wziąć pod uwagę przygotowując ofertę i winien wkalkulować w przedstawioną cenę w ofercie.
    5. Rzeczywiste parametry wielkościowe wynikać będą z uszczegółowienia zakresu robót na etapie opracowania dokumentacji przez Wykonawcę.
    6. W przypadku rozbieżności pomiędzy opisem stanu istniejącego, a faktycznym stanem istniejącym dla poszczególnych elementów infrastruktury Wykonawca zobowiązany jest do zaprojektowania i wykonania zakresu robót koniecznego do osiągnięcia zamierzonych parametrów funkcjonalno-użytkowych.
    7. Wykonawca powinien przyjąć, że zakres robót obejmuje również uzyskanie niezbędnych informacji i identyfikację przebiegu kolidującej infrastruktury oraz zaprojektowanie i usunięcie kolizji w przypadku ich wystąpienia.
    8. Obowiązkiem Wykonawcy jest uwzględnienie w cenie ofertowej wszystkich prac związanych z przedmiotowym zamówieniem.
    9. Wszystkie proponowane rozwiązania muszą realizować zasadę uzyskania najlepszego efektu przy racjonalnych nakładach przewidzianych na jego uzyskanie. Należy uwzględniać nie tylko bieżące nakłady inwestycyjne, ale również przyszłe koszty eksploatacji i utrzymania dla Zamawiającego w przewidywanym okresie eksploatacji.
    10. Przy rozwiązaniach innowacyjnych należy mieć na uwadze uwarunkowania wynikające z terminów uzyskiwania niezbędnych uzgodnień.
    11. Obowiązkiem Wykonawcy jest również utrzymanie czystości na peronie oraz właściwe utrzymanie peronu w okresie zimowym przez cały czas prowadzenia robót budowlanych (od momentu przejęcia terenu budowy).

# Peron

* + 1. Należy pozostawić istniejące ścianki peronowe, a także podbudowę. Następnie dokonać wymiany płyt peronowych.
    2. Lokalizacja peronu powinna zostać zachowana. Dopuszcza się niewielką korektę lokalizacji czół peronu.
    3. Nawierzchnię peronu należy rozebrać w całości i wykonać nową. W zakresie zasypki wypełniającej korpus peronu należy zaprojektować i wymienić zasypkę na nową w niezbędnym zakresie, nie mniej jednak niż do głębokości 10 cm pod nową nawierzchnią peronową. Przed ułożeniem nawierzchni należy korpus odpowiednio zagęścić.
    4. Poziom nawierzchni peronu w obrębie podstawy schodów (pierwszego stopnia) należy dostosować do schodów, przy jednoczesnym uwzględnieniu niwelety toru, wysokości peronu i pochylenia nawierzchni na peronie.
    5. Na peronie konieczne jest wykonanie nawierzchni specjalnych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. W ich zakres wchodzą m.in.: ścieżki prowadzenia, pola uwagi, pasy ostrzegające przed zmianą poziomu/pochylenia.

# Wiata peronowa

* + 1. Istniejący obiekt kasowo-handlowy podlega likwidacji. W jego miejsce należy wykonać nowe, pełnowymiarowe zadaszenie peronu.
    2. Konstrukcja zadaszenia (wiaty) nie może ograniczać obserwacji krawędzi peronowych przez drużyny pociągowe.

# Obiekty inżynieryjne

* + 1. Wejście na peron – wiadukt i schody są własnością Miasta Gdyni i nie podlegają działaniom inwestycyjnym. Natomiast wszelkie prace adaptacyjne wynikające z realizacji zadania inwestycyjnego należy uzgodnić z właścicielem obiektu.

# Dźwig osobowy

* + 1. W zakresie zadania należy wykonać dźwig osobowy, skomunikowany z wiaduktem w ciągu ul. Stryjskiej.
    2. Szyb dźwigu zaplanowano po północnej stronie wiaduktu. Należy przewidzieć odpowiednie odsunięcie szybu od krawędzi wiaduktu. Na poziomie wiaduktu wykonać pomost łączący wyjście z szybu na chodnik wiaduktu.
    3. Konstrukcja dźwigu i pomostu musi być samonośna i niezależna od konstrukcji wiaduktu, z dylatacją od wiaduktu.
    4. Należy dokonać adaptacji barierki na wiadukcie w rejonie dźwigu osobowego, aby umożliwić wyjście na chodnik wiaduktu.
    5. Konstrukcja szybu nie może ograniczać widoczności krawędzi peronowej.

# Nawierzchnia kolejowa – tory

* + 1. Należy dokonać wymiany szyn w torach nr 501 i 502 na długości peronu wraz z odcinkami przyległymi do peronu.
    2. Po wykonaniu prac dotyczących krawędzi peronowej należy dokonać podbicia torów nr 501 i 502.

# Nawierzchnia kolejowa – rozjazdy

* + 1. W zakresie zadania nie występują rozjazdy, w związku z tym nie przewiduje się żadnych prac z nimi związanych.

# Urządzenia przytorowe

* + 1. W zakresie zadania nie występuje wykonanie nowych urządzeń przytorowych.

# Podtorze i odwodnienie

* + 1. Nie przewiduje się ingerencji w podtorze.
    2. Istniejący rów z korytek betonowych przy torze nr 501 na długości oczyszczenia podsypki należy oczyścić. Uporządkować należy również skarpę przy rowie.

# Skrzyżowania w poziomie szyn

* + 1. W obszarze inwestycji nie występują skrzyżowania linii kolejowej z drogami i ulicami.

# Sterowanie ruchem kolejowym

* + 1. Zakres inwestycji nie obejmuje prac zmieniających parametry systemu sterowania ruchem kolejowym. Natomiast należy przewidzieć wystąpienia kolizji kablowych, ewentualne przełożenie instalacji, a także demontaże i montaże instalacji i urządzeń srk wynikających z konieczności przeprowadzenia prac torowych (tory, podtorze, rozjazdy). Na czas prac urządzenia należy właściwie zabezpieczyć i utrzymywać w stanie czynnym.

# Sieć trakcyjna

* + 1. Należy dokonać przebudowy sieci trakcyjnej w zakresie wskazanym w punkcie 5.8 niniejszego PFU.

# Elektroenergetyka do 1 kV

* + 1. Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i wybudowanie oraz modernizacja urządzeń i układów elektroenergetyki do 1 kV, w tym doprowadzenie zasilania nN (przyłączy elektroenergetycznych nN) do wszystkich obiorów wymagających zasilania energią elektryczną.
    2. W związku z rozbudową o obwody dla kolejnych urządzeń i możliwym brakiem rezerwy energetycznej, należy przewidzieć konieczność zwiększenia mocy przyłączeniowej dla przystanku.
    3. Koszty wynikające ze spełnienia warunków technicznych przyłączenia, włącznie z uwzględnieniem miejsca przyłączenia i instalacji licznika, obciążają Wykonawcę i powinny być uwzględnione w cenie ofertowej.
    4. Wykonawca przygotuje wszelkie dokumenty niezbędne do zawarcia nowych umów przyłączeniowych lub aneksowania istniejących. Dotyczy to wszelkich okoliczności wynikających ze zmian w zakresie sieci elektroenergetycznych w obszarze objętym zakresem projektu.
    5. Sterowanie oświetleniem peronu zrealizować poprzez podłączenie do istniejącego systemu na linii kolejowej nr 250, wraz z uwzględnieniem centrum dyspozytorskiego zlokalizowanego w budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej.
    6. Urządzenia elektroenergetyki do 1 kV powinny być włączone do systemu nadzoru na obszarze którego urządzenia te są zlokalizowane.
    7. Wymianie podlegają wszystkie instalacje i urządzenia oświetlenia – włącznie ze słupami i oprawami.
    8. W ramach instalacji należy wykonać 2 komplety gniazd serwisowych (gniazdo 230V i gniazdo 380V), po jednym komplecie rozmieszczone równomiernie pod wiatą.
    9. Wykonawca jest zobowiązany do ścisłej współpracy, zarówno na etapie projektowania jak i realizacji prac, z podmiotem wykonującym inwestycję Centrum Monitoringu. Podmiot ten – w ramach przystanku (peronu) - realizuje dostawę i montaż urządzeń systemu CCTV, SIP, systemu diagnostyki pracy urządzeń, dostawy i wyposażenia szaf teletechnicznych, a także konfigurację i uruchomienie tych urządzeń.
    10. Wykonawca jest zobowiązany umożliwić montaż wyżej wymienionych urządzeń przez inny podmiot, co nie naruszy gwarancji dla konstrukcji wiaty i innych elementów wykonanych w ramach niniejszej inwestycji.
    11. Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia w nowoprojektowanych szafach energetycznych miejsca na moduł diagnostyczny SNMP w standardzie DIN. Wielkość modułu określi wykonawca Centrum Monitoringu.

# Elektryczne ogrzewanie rozjazdów

* + 1. W zakresie zadania nie występują rozjazdy, w związku z tym nie przewiduje się żadnych prac z nimi związanych.

# Telekomunikacja

* + 1. Obowiązkiem Wykonawcy jest wykonanie dróg kablowych w taki sposób aby możliwe było późniejsze bezproblemowe rozprowadzenie okablowania przez Wykonawcę prac związanych z budową Centrum do wszelkich urządzeń teletechnicznych planowanych do zamontowania w obszarze obiektu.
    2. Wykonawca jest zobowiązany do ścisłej współpracy, zarówno na etapie projektowania jak i realizacji prac, z podmiotem wykonującym inwestycję Centrum Monitoringu. Podmiot ten – w ramach przystanku (peronu) - realizuje dostawę i montaż urządzeń systemu CCTV, SIP, systemu diagnostyki pracy urządzeń, dostawy i wyposażenia szaf teletechnicznych, a także konfigurację i uruchomienie tych urządzeń.
    3. Wykonawca jest zobowiązany umożliwić montaż wyżej wymienionych urządzeń przez inny podmiot, co nie naruszy gwarancji dla konstrukcji wiaty i innych elementów wykonanych w ramach niniejszej inwestycji.
    4. Obowiązkiem Wykonawcy jest ponadto demontaż i przekazanie do SKM urządzeń teletechnicznych zgodnie z wymaganiami niniejszego PFU (zegar, wyświetlacze, głośniki).
    5. Obowiązkiem Wykonawcy jest zabezpieczenie szafy zewnętrznej systemów teletechnicznych i utrzymanie jej przez cały okres budowy oraz udostępnianie podmiotowi realizującemu inwestycję Centrum Monitoringu, a docelowo wyczyszczenie i pomalowanie szafy.
    6. Obowiązkiem Wykonawcy jest utrzymanie zasilania energetycznego dla aktywnych elementów światłowodowej sieci szkieletowej SKM.
    7. Obowiązkiem Wykonawcy jest 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.

# Branża sanitarna

* + 1. Istniejące na przystanku instalacje należy rozebrać.
    2. Wykonawca zobowiązany jest wykonać kompleksowe instalacje sanitarne dla całego obiektu (wiata, peron, szyb windowy). Instalacje zaprojektować wg normatywnych przekrojów i zgodnie z pozyskanymi warunkami technicznymi od gestorów sieci.
    3. Koszty wynikające ze spełnienia warunków technicznych przyłączenia wod-kan, włącznie z uwzględnieniem miejsca przyłączenia i instalacji licznika, obciążają wykonawcę i powinny być uwzględnione w cenie ofertowej.
    4. Wykonawca przygotuje wszelkie dokumenty niezbędne do zawarcia nowych umów przyłączeniowych lub aneksowania istniejących.

# Zieleń i Ochrona Środowiska

* + 1. Dla planowanego obszaru inwestycji nie została wykonana inwentaryzacja zieleni. Wykonanie inwentaryzacji oraz określenie zakresu wycinki będzie należało do obowiązków wykonawcy.
    2. Wykonawca będzie zobowiązany do dokonania usunięcia drzew i krzewów w projektowanym zakresie.
    3. Wykonawca winien założyć, że (ze względu na prawdopodobne kolizje oraz braku spełnienia przepisowych odległości) roboty związane z wycinką będą konieczne.
    4. Należy również założyć konieczność dokonania przez Wykonawcę nasadzeń zastępczych lub pokrycia kosztów odszkodowań, wskazanych przez właściwe organy.
    5. Warunki wycinki należy uzgodnić z PKP S.A.

# Inne elementy

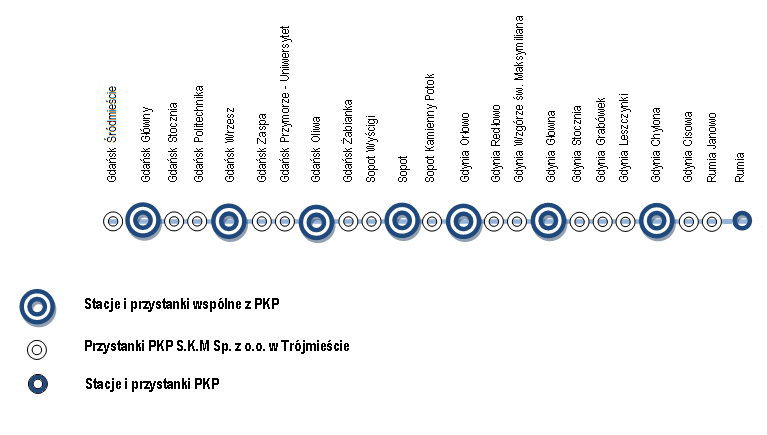
* + 1. Wybudować nowe ogrodzenie od strony toru nr 501 (na odcinku od wiaduktu w kierunku południowym, do granicy z działką nr 175).
    2. W ramach inwestycji należy zlikwidować dzikie przejścia, znajdujące się na terenie przeprowadzanych prac na torze nr 501, kilometr 17,440.
    3. Wykonać elementy małej architektury na peronie wg wymagań zawartych w niniejszym PFU.

# Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

# Opis stanu istniejącego

* + 1. Plan orientacyjny

Linia nr 250 od przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście do Rumi Janowo jest zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Zlokalizowana jest na terenie miast Gdańsk, Sopot, Gdynia i Rumia. Linia nr 250 jest linią pierwszorzędną, dwutorową i zelektryfikowaną o charakterze aglomeracyjnym i przeznaczoną wyłącznie dla realizacji przewozów pasażerskich. Obecna długość linii kolejowej nr 250, w części znajdującej się w zarządzie SKM, tj. od przystanku osobowego Gdańsk Śródmieście do przystanku osobowego Rumia Janowo wynosi 32,652 km. Wszystkie przystanki osobowe SKM na tej linii wyposażone są w perony wyspowe dwukrawędziowe. Długość peronów waha się od 200 m do 254 m.



W oparciu o Decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DZTI-WI-076-24/MK/2013 z dnia 29 listopada 2013r. linia kolejowa nr 250 z mocy przepisu art.25a ust.1 pkt.1 ustawy o transporcie kolejowym linia kolejowa nr 250 jest funkcjonalnie wydzielona z systemu kolei i przeznaczona tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, tak więc nie stosuje się do niej rozdziału 4a ustawy o transporcie kolejowym i nie musi ona spełniać zasadniczych wymagań interoperacyjności stosowanych dla Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).

* + 1. Lokalizacja obiektu

Przystanek SKM Gdynia Redłowo zlokalizowany jest na linii kolejowej nr 250 w km 17,496. Położony jest w obrębie Gminy Gdynia i znajduje się w pobliżu osiedla mieszkaniowego Płyta Redłowska, stadionu KS Bałtyk, osiedla Mały Kack z ogródkami działkowymi. Peron znajduje się na szlaku kolejowym st. Gdynia Orłowo – st. Gdynia Główna.

Inwestycja obejmuje następujące działki:

nr 204/12 (1)[[1]](#footnote-2), obręb Gdynia 0002, karta mapy GD69 (obręb Gdynia 0025 REDŁOWO)1,

nr 44/19 (6), 330/21 (5), 280/23 (4), obręb Gdynia 0002, karta mapy GD70 (obręb Gdynia 0025 REDŁOWO).

Wykonawca jest zobowiązany do realizacji inwestycji we wskazanym obszarze, natomiast w przypadku wykroczenia poza ten obszar będzie zobowiązany do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko i uzyskania niezbędnych decyzji zgodnie z obowiązującymi przepisami, bez narażania Zamawiającego na utratę środków unijnych.

Obszar Projektu znajduje się w obrębie obowiązywania następującego planu miejscowego:

miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Redłowo w Gdyni, teren byłej zajezdni komunikacji miejskiej, uchwalony Uchwałą nr XLI/1315/2002 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 maja 2002 r. (Dziennik Urzędowy Woj. Pomorskiego Nr 49, poz. 1190 z dnia 29 lipca 2002 r.), obejmującego przeważającą część działki nr 4, obręb Redłowo 0025 w Gdyni.

Działki nr 1, 5 i 6 położone są na terenie, dla którego nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Przedmiotowy teren nie jest objęty obowiązkiem sporządzania planu, jak również gmina nie ogłosiła o przystąpieniu do jego sporządzenia.



* + 1. Nawierzchnia torowa, rozjazdy

W obszarze inwestycji znajdują się tory szlakowe. Nawierzchnia torów składa się z szyn S49/49E1 na podkładach strunobetonowych PS-94, z przytwierdzeniem sprężystym SB. Podsypka tłuczniowa posiada grubość w zakresie 30-35 cm i granulację 31,5 – 50.

Nawierzchnia została wymieniona w ramach naprawy głównej w roku 2016.

Obecnie stan podkładów określa się jako dobry, stan szyn jako dostateczny ze względu na zużycie boczne.

* + 1. Podtorze i odwodnienie

Warstwa filtracyjna podtorza o grubości około 15 cm została wykonana z piasku. Pochylenie poprzeczne podtorza wynosi 3% – 5% ze spadkiem od peronu.

Wzdłuż toru nr 501 woda jest odprowadzana do koryta odwodnieniowego, wykonanego z prefabrykatów żelbetowych. Natomiast tor nr 502 nie posiada odwodnienia, jednakże znajduje się on w strefie oddziaływania odwodnienia drenażowego torów PKP PLK S.A. wykonanego w ramach budowy LCS Gdynia.

* + 1. Obiekty inżynieryjne

Dojście do peronu zapewnione jest z wiaduktu w ciągu ul. Stryjskiej poprzez czterobiegowe schody żelbetowe. Prowadzą one na peron i są zlokalizowane po południowej stronie wiaduktu.

Wiadukt wraz ze schodami jest własnością Gminy Gdynia.

* + 1. Obiekty Obsługi Podróżnych - perony.

Peron jest peronem wysokim (0,96 m), wyspowym i dwukrawędziowym o powierzchni wynoszącej ok. 1875 m2. Szerokość peronu do 10,5 m, długość około 210 m.

Peron powstał w roku 1956. Wówczas jego konstrukcję stanowiły elementy prefabrykowane wypełnione masami ziemnymi, a nawierzchnię stanowiła warstwa żużlu.

Obecnie krawędzie peronowe są wykonane z prefabrykowanych ścianek żelbetowych typu „L” oraz płyt krawędziowych o długości 2 m. Nawierzchnia peronu wykonana jest z koski betonowej typu polbruk.

Ostatnie prace inwestycyjne były wykonane w roku 2005. Obecnie znaczne ślady zużycia wykazują płyty peronowe. Posiadają one liczne wykruszenia na powierzchni i ubytki na krawędziach. Ponadto linia krawędzi peronowej jest nierówna ze względu na przesunięcia podłużne poszczególnych płyt.

Ścianki peronowe wykazują ubytki w częściach czołowych peronu. Stan krawędzi peronowych waha się pomiędzy oceną dostateczną, a dobrą. Natomiast krawędzie przytorowe odznaczają się niewielkimi uszkodzenia, głównie na styku sąsiadujących ścianek.

Peron wyposażony jest w obiekt kasowo-handlowy, posiadający niewielkie zadaszenie. Jego stan jest dobry, jednakże zadaszenie to nie spełnia zasadniczych wymagań funkcjonalnych stawianych wiatom peronowym.

Obiekty kasowy i handlowy wykonane są jako murowane i obite blachą aluminiową. Dach zadaszenia o konstrukcji kratowej z elementów rurowych. Dach kryty blachą trapezową.

Powierzchnia pawilonów wynosi 28m2, powierzchnia użytkowa wiaty (zadaszenia łączącego pawilony) to 52m2.

Na peronie brakuje dźwigu osobowego, przez co utrudniony jest dostęp dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.

Na peronie zlokalizowano następujące obiekty małej architektury:

1 gablota podwójna, 1 gablota potrójna, 3 ławki podwójne, 4 kosze,

oraz urządzenia:

1 zegar, 1 automat biletowy, 2 kasowniki biletowe.

* + 1. Sterowanie ruchem kolejowym

W obrębie inwestycji znajdują się urządzenia samoczynnej blokady liniowej wraz z kablami zasilającymi i sygnałowymi oraz urządzenia samoczynnego hamowania pociągów. Nie podlegają one modernizacji w ramach niniejszej inwestycji.

* + 1. Sieć trakcyjna

Tory nr 501 i 502 są zelektryfikowane. Rok budowy 1953, natomiast modernizacja sieci została przeprowadzona w 1987 r.

Sieć trakcyjna jest wywieszona na słupach stalowych posadowionych na fundamentach betonowych wylewanych, na podwieszeniach rurowych, za wyjątkiem lokaty 17-25, gdzie jest podwieszenie teownikowe.

Konstrukcje wsporcze znajdują się odpowiednio na międzytorzu torów SKM/PLK (tory 502/1) i na ławie torowiska SKM (tor 501). Konstrukcje wsporcze nie są umieszczone w peronie.

Sieć trakcyjna typu C-95-2C-C185 obejmuje sekcję L33 (tor 501) i L34 (tor 502).

* + 1. Elektroenergetyka niskiego napięcia

Zasilanie energetyczne przystanku wykonane jest z jednego przyłącza. Na peronie znajduje się kanalizacja energetyczna i instalacja elektryczna zasilająca obiekty kasowo-handlowe, lampy umocowane do zadaszenia i 7 żelbetowych słupów oświetleniowych, a także jeden zegar, kasowniki i automat biletowy.

Obecna moc przyłączeniowa wynosi 25 kW.

W zakresie sterowania oświetleniem i EOR, linia kolejowa nr 250 wyposażona została w system Dimac-Ek. System ten umożliwia sterowanie oświetleniem peronu oraz sterowanie ogrzewaniem rozjazdów. Centrala tego systemu zlokalizowana została w budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej. Natomiast każdy obiekt podłączony do systemu Dimac-Ek (peron, stacja) jest wyposażany indywidualnie w rozdzielnicę sterującą w tym w sterownik służący dwustronnej komunikacji z centralą. W pozostałych przypadkach oświetlenie załączane jest lokalnie poprzez zegar astronomiczny.

Obecnie przystanek nie jest wyposażony w odpowiednie elementy umożliwiające sterowanie z Dworca Podmiejskiego.

Ponadto na obiekcie znajduje się infrastruktura obcych podmiotów.

* + 1. Teletechnika

Peron wyposażony jest w 2 otworową kanalizację kablową, o średnicy otworu 110.

Na środku peronu, obok kasy biletowej znajduje się szafa zewnętrzna systemów teletechnicznych.

W kanalizacji został ułożony jednodomowy światłowód SKM. Jest on częścią szkieletowego połączenia światłowodowego, biegnącego pomiędzy kolejnymi stacjami i przystankami SKM. Główny punkt rozdzielczy stanowi powyższa szafa zewnętrzna systemów teletechnicznych, w której znajdują się panele światłowodowe, z rozszytym światłowodem szkieletowym.

Na peronie zainstalowane są 4 kamery kopułowe, umieszczone na słupach oświetleniowych oraz zamontowane do elementów konstrukcji zadaszenia obiektu kasowo-handlowego. Zasilanie oraz przewody sygnałowe (miedziane) do kamer prowadzone są z szafy zewnętrznych systemów teletechnicznych.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje 1 zegar oraz 10 głośników tubowych, rozmieszczonych na peronie. Okablowanie z systemu SIP jest prowadzone do szafy zewnętrznej systemów teletechnicznych.

Na przystanku Gdynia Redłowo zainstalowane są 3 kasowniki i jeden automat biletowy, przy obiekcie kasowo-handlowym. Automat biletowy jest skomunikowany z centrum w Gdyni Głównej za pomocą GSM.

Ponadto na obiekcie znajduje się infrastruktura obcych podmiotów.

* + 1. Instalacje wodno-kanalizacyjne

W peronie znajduje się kanalizacja deszczowa. Odprowadzona ona jest do studni betonowych (chłonnych) znajdujących się na międzytorzu, przed peronem.

W obiekcie kasowym znajduje się przyłącze wody. Jednak zostało ono wykonane wiele lat temu, ponadto nie zachowała się żadna dokumentacja dla instalacji. Doprowadzona woda może służyć jedynie celom gospodarczym, ze względu na brak informacji dot. jej źródła, woda nie jest zdatna do celów sanitarnych.

Instalacje wodociągowe, podłączone do sieci miejskiej znajdują się na terenach ogródków działkowych zlokalizowanych po prawej stronie toru nr 501.

# Uwarunkowania ogólne, ryzyko i odpowiedzialność

* + 1. Dla celów opracowania oferty i realizacji zadania objętego niniejszym zamówieniem Wykonawca jest zobowiązany uwzględnić ryzyko oraz zagrożenia z niego wynikające. W tym przypadku jest to m.in.:
* ograniczony czas realizacji,
* długi czas pozyskiwania warunków, opinii, uzgodnień, pozwoleń itp.,
* konieczność dostosowania się przez Wykonawcę do zaplanowanych przez Zamawiającego zamknięć torowych,
* prowadzenie prac budowlanych na czynnym obiekcie (przystanek nie może zostać wyłączony z użytkowania w trakcie prowadzenia prac),
* konieczność dokonania szczegółowych oględzin i inwentaryzacji, zmierzających do określenia zakresu robót koniecznych do wykonania w ramach inwestycji,
* ewentualne zmiany, które mogą wystąpić w przepisach lub wystąpiły, a nie są uwzględnione w obecnie użytkowanym obiekcie i muszą być spełnione w wyniku sporządzenia dokumentacji projektowej dla realizowanego przedmiotu zamówienia.

Zmusza to Wykonawcę do szczegółowej staranności przy opracowywaniu oferty, harmonogramu robót oraz zwracania szczególnej uwagi na dokładną koordynacje zadań. Dlatego Zamawiający przed opracowaniem i złożeniem oferty przez Wykonawcę rekomenduje, aby Wykonawca przeprowadził wizję lokalną obiektów stanowiących przedmiot zamówienia. Ponadto, Wykonawca powinien przedsięwziąć wszelkie konieczne kroki zmierzające do wyjaśnienia wątpliwości powstających w trakcie realizacji zadania tak, aby doprowadzić do uniknięcia jakichkolwiek opóźnień. Wszystkie problemy, które mogą stworzyć ryzyko opóźnienia powinny być niezwłocznie przedstawione Zamawiającemu.

* + 1. Wykonawca zobowiązany jest zapewnić Zamawiającemu dostęp do wszystkich bieżących informacji i dokumentów, które mogą posłużyć ocenie postępu prac, wskazać istniejące lub mogące zaistnieć ryzyko.
    2. W okresie realizacji zamówienia Wykonawca jest zobowiązany niezwłocznie zgłaszać Zamawiającemu opóźnienia w realizacji prac wraz z propozycją rozwiązania zaistniałych trudności.
    3. Wykonawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za następstwa realizacji zamówienia w zakresie:
* realizacji i koordynacji wszystkich opracowań projektowych,
* rozwiązań projektowych,
* organizacji, koordynacji i wykonania robót budowlano-montażowych,
* zabezpieczenia interesów Zamawiającego w stosunku do osób trzecich,
* ochrony środowiska,
* warunków bezpieczeństwa i higieny pracy,
* spełnienia wymogów ochrony przeciwpożarowej,
* zabezpieczenia miejsca robót przed dostępem osób trzecich,
* zabezpieczenia terenu robót od następstw związanych z robotami,
* właściwego utrzymania peronu w czystości i w okresie zimowym.
  + 1. Wykonawca w trakcie opracowania dokumentacji jak również podczas realizacji robót budowlanych zobowiązany jest do ścisłej współpracy z przedstawicielami Zamawiającego, a także właściwymi podmiotami, należącymi do Grupy PKP, innymi gestorami sieci technicznych oraz z organami administracji państwowej i samorządowej.

# Uwarunkowania dla dokumentacji

* + 1. Od Wykonawcy wymaga się właściwej koordynacji prac przy realizacji zamówienia,   
       a w szczególności uwzględnienia czasu niezbędnego do pozyskania wymaganych zgód, pozwoleń i decyzji.
    2. Wykonawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za realizację oraz koordynację wszystkich opracowań projektowych.
    3. Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt winien uzyskać wszelkie wymagane warunki techniczne, opinie, uzgodnienia, pozwolenia, zatwierdzenia i inne dokumenty wymagane przepisami szczegółowymi.
    4. Zamawiający wymaga dokumentacji wysokiej jakości, zarówno pod względem merytorycznym jak i edycyjnym. Dokumentacja powinna być opracowana przez Wykonawcę w zakresie niezbędnym do realizacji zadania, poprawnego prowadzenia robót budowlanych oraz nadzoru i odbioru robót przez Zamawiającego.
    5. Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość opracowania dokumentacji, jej kompletność oraz zgodność z wymogami obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. W zakresie rozwiązań technicznych powinna ona uwzględniać przepisy i instrukcje kolejowe Zarządcy linii kolejowej, normy i standardy techniczne obowiązujące w danej branży. Zaprojektowane budowle i urządzenia kolejowe mają być zgodne z wymogami wiedzy i techniki budownictwa kolejowego i standardami techniczno-eksploatacyjnymi dla linii kolejowych.
    6. Projekty winny być uzgodnione na zasadach określonych w Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. Nr 121 z 2003r. poz. 1137 ze zmianą Dz. U. Nr 119 z 2009r. poz. 998) /do uzgodnienia z PP/ - dotyczy to całości projektu budowlanego, a także części wykonawczych branż w których pojawią się elementy określone zgodnie z § 2 ust 1 punkt 9 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia   
       7 czerwca 2010r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. Nr 109 z 2010r. poz. 719), jako urządzenie przeciwpożarowe.
    7. Dokumentacja projektowa winna być kompletna z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć. Dokumentacja winna zawierać wszystkie szczegółowe rozwiązania techniczne, na podstawie których Wykonawca jest w stanie zrealizować całą inwestycję.

# Uwarunkowania dla robót budowlanych

* + 1. W przypadku prowadzenia prac bez wymaganych prawem pozwoleń/decyzji wszelkie konsekwencje z tego tytułu ponosi Wykonawca, włącznie z kosztami kar administracyjnych i opłat, a także kosztem utraty przez Zamawiającego dofinansowania, w tym dofinansowania unijnego.
    2. Wszystkie roboty objęte przedmiotem zamówienia powinny być wykonane zgodnie z warunkami umowy, dokumentacją projektową dla poszczególnych rodzajów robót, branżowymi warunkami technicznymi odbioru, specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót, poleceniami Inspektora Nadzoru Inwestorskiego, warunkami ujętymi w wymaganych decyzjach, uzgodnieniach i zezwoleniach, instrukcjami montaży producentów i przepisami dotyczącymi ochrony środowiska naturalnego oraz zgodnie z przepisami i instrukcjami obowiązującymi w PKP PLK S.A. i PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., a także zgodnie z wszystkimi obowiązującymi przepisami i wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
    3. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za prowadzenie i jakość wykonania wszystkich elementów i rodzajów robót wchodzących w skład zadania.
    4. Wykonawca jest odpowiedzialny za metody prowadzenia robót oraz bezpieczeństwo podczas ich prowadzenia.
    5. Organizacja pracy i dobór sprzętu muszą uwzględniać zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu kolejowego na torach czynnych dla ruchu oraz gwarantować właściwą jakość robót.
    6. Każdorazowo przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne dla identyfikacji uzbrojenia podziemnego. Roboty należy prowadzić z zachowaniem skrajni podziemnej.
    7. Należy przewidzieć takie prowadzenie robót, ażeby nie uszkodzić istniejącej infrastruktury sieciowej – w tym podziemnej – takiej jak kable, kanalizacja bądź urządzenia. W ramach robót przygotowawczych należy odpowiednio ją zabezpieczyć w miejscach kolizji z robotami pod nadzorem uprawnionych przedstawicieli właścicieli infrastruktury.

W koniecznych przypadkach wymagających usunięcia kolizji, koszt usunięcia kolizji z infrastrukturą sieciową obciąża Wykonawcę robót.

W przypadku uszkodzenia istniejącej infrastruktury koszt napraw obciąża Wykonawcę robót.

* + 1. Wykonawca winien również uwzględnić w cenie ofertowej konieczność poniesienia kosztów wynikających z usunięcia kolizji z pozostałą infrastrukturą.
    2. Należy również przewidzieć możliwość ujawnienia w trakcie robót niewybuchów i niewypałów. Sytuacje te nie mogą w żaden sposób wpływać na cenę ofertową.
    3. Organizacja pracy, dobór sprzętu oraz technologii muszą uwzględniać zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłość ruchu pociągów na torach czynnych, zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów korzystających z przystanku SKM oraz muszą zapewniać zminimalizowanie kosztów przewoźnika, zminimalizowanie zakłóceń eksploatacyjnych wynikających z robót, zminimalizowanie uciążliwości przyjętego procesu technologicznego dla środowiska naturalnego i osób znajdujących się w pobliżu terenu budowy, niepogorszenie stanu elementów infrastruktury wskutek wykonywania robót.
    4. Wykonawca urządzi teren budowy w sposób ograniczający do minimum uciążliwości dla osób korzystających z terenów objętych inwestycją, zapleczem budowy oraz terenów przyległych.
    5. Zastosowane rozwiązania techniczne z uwzględnieniem technologii robót wymagają akceptacji Zamawiającego. Przedstawiony zakres rzeczowy robót musi być zgodny z niniejszym programem funkcjonalno-użytkowym i nie może przekraczać wartości podpisanej umowy.
    6. Organizacja robót powinna odpowiadać założeniom przyjętym w harmonogramach robót oraz uwzględniać warunki wynikające z koordynacji robót branżowych oraz prac wykonywanych przez różnych podwykonawców.
    7. Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia i wykonywania tymczasowych konstrukcji, urządzeń, instalacji niezbędnych do zrealizowania przedmiotu zamówienia, utrzymywania ich we właściwym stanie oraz zlikwidowania po ustaniu potrzeby ich dalszego stosowania bez dodatkowych opłat.
    8. Wykonawca jest zobowiązany w maksymalnym stopniu uniezależnić procesy technologiczne od warunków atmosferycznych.
    9. Wszelkie operacje technologiczne należy wykonywać z zachowaniem:
* bezpieczeństwa uczestników procesu budowlanego i ich mienia,
* bezpieczeństwa eksploatacji linii kolejowych,
* bezpieczeństwa pasażerów i osób postronnych w strefie wykonywania robót,
* zabezpieczenia mienia znajdującego się w pobliżu miejsca robót przed zniszczeniem lub uszkodzeniem w wyniku prowadzonych robót.
  + 1. Harmonogram i organizacja robót powinny być zgodne z projektem budowlanym i wykonawczym oraz uwzględniać warunki i ograniczenia wynikające z koordynacji robót pomiędzy wszystkimi branżami, a także pomiędzy Wykonawcą i podwykonawcami robót.
    2. Organizacja robót musi uwzględniać czas przeznaczony na wykonanie prób technicznych, odbiorów częściowych, w tym odbiorów robót zanikających i podlegających zakryciu w okresie realizacji umowy.
    3. Dobór sprzętu do robót przewidzianych w zamówieniu musi gwarantować wymaganą wysoką jakość wykonania robót.
    4. Wykonanie każdego rodzaju robót powinno być odnotowane w dokumentach budowy, dokumentach badań i pomiarów, inwentaryzacji bieżącej w postaci szkiców geodezyjnych oraz w protokołach odbiorów.
    5. Wykonawca zapewni nadzór autorski nad realizacją zgodnie z ustawą Prawo budowlane.
    6. Zamawiający przewiduje ustanowienie Nadzoru Inwestorskiego zgodnie z ustawą Prawo budowlane.

# Organizacja ruchu kolejowego i drogowego w czasie realizacji robót

* + 1. Zamawiający wymaga ponadto od Wykonawcy wykonania robót budowlanych w sposób powodujący jak najmniejsze utrudnienia i zagrożenia w prowadzeniu ruchu kolejowego, zgodnie z zatwierdzonym przez Zamawiającego harmonogramem zamknięć torowych na cały okres prowadzenia robót.

Roboty przez cały okres inwestycji winny być wykonywane z zasadą zachowania czynnego peronu, dostępnego dla pasażerów i czynnego ruchu kolejowego dla obsługi przystanku.

* + 1. Wykonawca zobowiązany jest umożliwić prowadzenie i organizację ruchu pociągów na warunkach określonych w SKM r-1 z zapewnieniem prędkości pociągów po torze czynnym zgodnie z SKM d-1 w sposób bezpieczny. Wykonawca zobowiązany jest umożliwić prowadzenie i organizację ruchu pociągów z zapewnieniem prędkości pociągów po torze czynnym w sposób bezpieczny.
    2. Należy uwzględnić zasady organizacji ruchu kolejowego w czasie wykonywania robót, wynikające ze wszelkich obowiązujących przepisów prawa powszechnie obowiązującego i Regulacji Zamawiającego, a także ustalenia i uzgodnienia z Zamawiającym w tym zakresie.
    3. Zamawiający udzieli całodobowych zamknięć torowych w wymiarze określonym w warunkach umowy, przy zachowaniu zasady, iż jednocześnie może być nieczynny tylko jeden z torów (wraz z krawędzią peronową).
    4. Dopuszcza się także udzielenie tzw. nocnych (w godz.: 23:00 – 3:00) lub weekendowych (od piątku od godz. 23:00 do poniedziałku do godz. 3:00) zamknięć torowych, dla jednej krawędzi peronowej. Wymagają one wcześniejszego uzgodnienia z Zamawiającym.
    5. Zamknięcia torowe zostaną każdorazowo udzielone na pisemny wniosek Wykonawcy. Przed udzieleniem zamknięć jest wymagane opracowanie projektu „Regulaminu Tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót”, który sporządzi Zamawiający na pisemny wniosek Wykonawcy i przy jego udziale.
    6. Wszystkie powyżej wskazane zamknięcia torowe nie obejmują wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej. W przypadku potrzeby wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej Wykonawca we własnym zakresie organizuje i ponosi koszty wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej. Wykonawca wystąpi do właściwego operatora, w terminie zgodnym z obowiązującymi przepisami i instrukcjami danego operatora, o opracowanie Regulaminu wyłączenia napięcia i pracy pod siecią trakcyjną i poniesie koszty z tym związane. Regulamin zostanie opracowany przy udziale Wykonawcy.
    7. Wykonawca musi w maksymalnie efektywny sposób wykorzystywać czas przydzielony na zamknięcia torowe. W trakcie całodobowych zamknięć wymagane jest wykonanie wszelkich prac związanych z przebudową, modernizacją torowiska oraz peronu (krawędzi peronowej wraz z niezbędną częścią korpusu i nawierzchni oraz instalacjami ulegającymi zakryciu - dla udostępnienia podróżnym), a także sieci trakcyjnej - jeżeli jest to konieczne.
    8. Koszty związane z przejazdami pociągów roboczych, jazdami maszyn torowych i pojazdów pomocniczych przy realizacji ww. zamówienia ponosi Wykonawca. Również do niego należy pokrycie kosztów z tytułu opracowania Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla pociągów i maszyn torowych, do i z miejsca robót.
    9. W przypadku pisemnego wystąpienia Wykonawcy o zamknięcia torowe inne niż wskazane w punktach 3.5.4, 3.5.5 i 3.5.6, Wykonawca winien wystąpić o zamknięcia z wyprzedzeniem, co najmniej 105 dni przed terminem obowiązującej zmiany w organizacji ruchu celem wszczęcia procedur dla ich zarządzenia.
    10. Niezachowanie terminu 105 dni powodować będzie, iż zamknięcia udzielone mogą być w trybie operatywnym – w miarę możliwości Zamawiającego, a wszelkie koszty wynikające z ich realizacji obciążać będą Wykonawcę (m.in.: koszty wynikających z zamknięcia toru, wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, zmiany rozkładu jazdy pociągów itp. - zgodnie z cennikiem usług wykonywanych przez pracowników/przedstawicieli przedsiębiorstwa na rzecz obcych podmiotów).
    11. Formalności związane z obiegiem składów dowożących materiały na teren budowy oraz odwozem materiałów starych do miejsca składowania wraz z zamawianiem trasy leżą po stronie Wykonawcy.
    12. W przypadku niedotrzymania z winy Wykonawcy terminów przyznanych zamknięć torowych, które skutkują koniecznością wprowadzenia nieplanowych zamknięć torowych, albo ich wydłużeniem lub w przypadku niepodjęcia przydzielonych zamknięć torowych, Wykonawca zobowiązuje się do zwrotu dla SKM wszelkich kosztów wynikających z wypłaconych przewoźnikom i innym podmiotom gospodarczym kar umownych, odszkodowań i kosztów z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów, a w szczególności wynikających z:
* kar wypłaconych przewoźnikom z tytułu opóźnienia pociągów w stosunku do ogłoszonego rozkładu jazdy pociągów,
* niezachowania parametrów linii kolejowej powodujące wydłużenie czasu jazdy pociągów,
* odszkodowań wypłaconych podróżnym na podstawie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,
* kosztów poniesionych na lądową komunikację zastępczą,
* kosztów druku i kolportażu plakatowego rozkładu jazdy i ulotek informacyjnych dla podróżnych,
* kosztów poniesionych przez przewoźników, wynikających z jazdy wydłużoną „drogą okrężną” (objazdową) lub po torach innego zarządcy w stosunku do ogłoszonego rozkładu jazdy pociągów,
* utraconych przez SKM korzyści, spowodowanych brakiem możliwości sprzedaży trasy, rozumianej jako brak możliwości przejazdu pociągów,
* kosztów wprowadzenia lądowej komunikacji zastępczej, użycia lokomotyw spalinowych jako trakcji zastępczej,
* kosztów związanych z opracowaniem i edycją rozkładów jazdy pociągów.
  + 1. Koszty wynikające z tytułu opóźnień pociągów naliczane będą na podstawie zapisów prowadzonych przez dyspozytora SKM na podstawie not obciążeniowych wystawionych przez Zamawiającego w wysokości wynikającej z noty wewnętrznej wystawionej przez SKM, natomiast koszty wprowadzenia lądowej komunikacji zastępczej naliczane będą według faktur przedłożonych przez przewoźników na Zamawiającego.
    2. W przypadku korzystania z torów stacyjnych na odstawianie maszyn torowych, składów technologicznych, wagonów socjalnych, itp. Wykonawca spisze stosowne umowy z zarządcą infrastruktury.
    3. Wykonawca robót budowlanych ponosi wszelkie koszty związane z zamknięciem torów zarządzanych przez PKP PLK S.A. i opracowaniem „Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” oraz wszelkie opłaty z tytułu np. zmiany organizacji ruchu kolejowego i drogowego w związku z realizacją inwestycji, wyłączenia napięcia, czasowego zajęcia terenu obcego, jak również wszelkie inne koszty związane z prowadzeniem robót.

# Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe

# Idea

* + 1. Istotą całego zamierzenia budowlanego jest osiągnięcie celów wymienionych w punkcie 1.3 niniejszego opracowania. Służyć temu będzie modernizacja infrastruktury kolejowej w ramach zadania pn.

„Modernizacja przystanku osobowego SKM Gdynia Redłowo”.

# Charakterystyka eksploatacyjna po wykonaniu robót

* + 1. Zamierzone parametry funkcjonalno-użytkowe zostaną osiągnięte w wyniku przeprowadzenia robót modernizacyjnych. Efektem będzie wyposażenie obiektu w następującą funkcjonalność:
* zapewnienie dostępu do obiektu (peronu) dla wszystkich poprzez wykonanie dźwigu osobowego,
* zapewnienie bezpieczeństwa podróżnym poprzez wykonanie nowej nawierzchni peronowej,
* poprawa bezpieczeństwa pasażerów poprzez wykonanie dróg kablowych w porozumieniu z Wykonawcą Centrum Monitoringu (kanalizacji teletechnicznej, orurowania, koryt kablowych, przyłączy) dla poprowadzenia okablowania sygnałowego i elektrycznego systemu monitoringu ogólnego i pozostałych systemów instalowanych na peronie,
* poprawa bezpieczeństwa poprzez wymianę oświetlenia wraz z wykonaniem niezbędnych dróg kablowych i instalacji elektrycznych,
* poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym poprzez:

- wykonanie dróg kablowych w porozumieniu z Wykonawcą Centrum Monitoringu (kanalizacji teletechnicznej, orurowania, koryt kablowych, przyłączy) dla poprowadzenia okablowania sygnałowego i elektrycznego systemu monitoringu krawędziowego,

- poprawę widoczności krawędzi peronowej, obserwowanej przez drużynę pociągową,

- wykonanie ogrodzenia wzdłuż terenu kolejowego,

* zapewnienie komfortu m.in. poprzez wykonanie nowej wiaty peronowej chroniącej przed warunkami atmosferycznymi,
* poprawa funkcjonalności użytkowej obiektu (peronu) poprzez:

- wykonanie dróg kablowych w porozumieniu z Wykonawcą Centrum Monitoringu (kanalizacji teletechnicznej, orurowania, koryt kablowych, przyłączy) dla poprowadzenia okablowania sygnałowego i elektrycznego systemu informacji pasażerskiej (informacja audio – wizualna),

- wykonanie elementów informacji pasażerskiej - stałej,

- wykonanie nowej, estetycznej i uporządkowanej małej architektury obejmującej m.in. ławki, kosze, gabloty peronowe, tablice informacyjne, wiatrołapy peronowe,

- wydłużenie okresu przydatności eksploatacyjnej nawierzchni torowej,

- zastosowanie rozwiązań ułatwiających utrzymanie obiektu,

* wyposażenie peronu w elementy umożliwiające samodzielne funkcjonowanie osobom z ograniczoną zdolnością poruszania się: ścieżki prowadzenia, panele dotykowe i tabliczki dotykowe na poręczach.

# Szczegółowe właściwości funkcjonalno-użytkowe

# Właściwości względem konstrukcji i architektury

* + 1. Peron:
* wyspowy, dwukrawędziowy, o spadkach w kierunku osi peronu,
* nowe ścianki czołowe wykonane jako monolityczne lub prefabrykowane;
* odległość czynnej krawędzi peronowej od osi toru 1670 mm (na prostej),
* wysokość krawędzi peronowej 960 mm,
* schody techniczne z barierką, żelbetowe lub stalowe, przy czole peronu,
* balustrady z bramką zabezpieczające oba czoła peronu,
* uzupełnienie ubytków w ściankach peronowych i uszczelnienie materiałem plastycznym styków sąsiadujących ścianek peronowych,
* całą widoczną powierzchnię istniejących ścianek pokryć powłoką uszczelniająco-ochronną, kryjącą do betonu.
  + 1. Wiata peronowa:
* pokrywająca całą szerokość i długość peronu (dopuszcza się brak zadaszenia na końcach peronu, jeżeli w tym miejscu szerokość peronu jest znacznie zmniejszona lub jego krawędź znajduje się w łuku o małym promieniu oraz na obszarze zajętym przez schody prowadzące na wiadukt),
* przykrywająca wejście na peron, jeżeli prowadzi ono z przejścia podziemnego,
* przykrywająca szyb dźwigu osobowego jeżeli prowadzi on do przejścia podziemnego,
* wysokość od poziomu peronu do najniższej warstwy poszycia dachowego od 3,50 m do 4,50 m,
* poszycie dachu (dolna część - podsufitka) przewidziane w płaszczyźnie poziomej lub lekko opadającej od osi peronu w kierunku krawędzi peronowej,
* konstrukcja powinna minimalizować możliwość bytowania i zagnieżdżania ptaków, w pozostałych sytuacjach należy przewidzieć montaż dodatkowych zabezpieczeń – „antyptaki” w postaci ruchomych prętów ze stali nierdzewnej na wspornikach systemowych lub siateczek (nie stosować zabezpieczeń z kolcami),
  + 1. W okolicy nowoprojektowanego szybu dźwigowego należy przewidzieć stworzenie drogi komunikacyjnej prowadzącej w peronu na wiadukt na stronę przeciwną od schodów istniejących. Dopuszczane jest rozwiązanie, że ciąg komunikacyjny rozpocznie się przy istniejących schodach.

# Właściwości względem małej architektury

* + 1. W celu zapewnienia funkcjonalności użytkowej, przystanek należy wyposażyć w następujące obiekty:
* ławki peronowe – minimum 5 szt. na peronie, każda ławka, dwustronna, mogąca łącznie pomieścić minimum 6 osób,
* ławki peronowe w wiatrołapach – ławka jednostronna w każdym wiatrołapie mogąca pomieścić minimum 4 osoby,
* kosze – minimum 8 szt. na peronie, umieszczone przy każdej ławce, dodatkowo w strefie wejściowej peronu,
* wiatrołapy peronowe – minimum 2 szt. o powierzchni min. 8 m­2 każdy,
* nazwy peronowe - dwustronne (podwieszane i na własnych konstrukcjach) – min. 5 szt.,
* gabloty informacyjne na peronie – 3 szt. dwustronne, trzyskrzydłowe,
* fundamenty pod automaty biletowe – 4 szt. o nośności min. 300 kg,
* tablice informacyjne – peron należy wyposażyć w taką ilość tablic informacyjnych, która zapewni dostęp do informacji dla każdego pasażera, z zachowaniem zasad określonych w dokumencie: kod UIC 413 Działania usprawniające podróż koleją.
  + 1. Szczegółowe walory użytkowe i cechy obiektów małej architektury oraz wymagane pozostałe elementy zostały zawarte w rozdziale dot. wymagań Zamawiającego dla robót budowlanych.

# Właściwości względem obiektów inżynieryjnych

* + 1. Zakres inwestycji nie obejmuje modernizacji obiektów inżynieryjnych.

# Właściwości względem dźwigu osobowego

* + 1. Zaplanowany dźwig powinien być dźwigiem osobowym, samoobsługowym, przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich, niewidomych, o udźwigu min 1000 kg/13 osób (z uwzględnieniem standardów projektowania dla wszystkich).
    2. Należy zaprojektować szyb dźwigu gwarantujący ochronę przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zapewniający wymaganą temperaturę pracy dźwigu. Szyb powinien być przeszklony przynajmniej od strony wejść (wykonać ze szkła bezpiecznego). Pozostałe ściany należy wykończyć w zależności od zastosowanej konstrukcji szybu i wykończenia ścian. Drzwi kabiny powinny być przeszklone szkłem bezpiecznym.
    3. Konstrukcja szybu powinna być żelbetowa lub stalowa, przeszklona. Profile konstrukcji stalowej powinny być profilami zamkniętymi wykonanymi ze stali nierdzewnej.
    4. Konstrukcja szybu dźwigu powinna być wykonana z materiałów łatwych do utrzymania czystości, powleczona warstwą antygraffiti i zaprojektowana tak, aby zapewnić łatwy i prosty dostęp do wszystkich jej elementów podczas jej konserwacji, czyszczenia, mycia i sprzątania, wewnątrz i na zewnątrz.
    5. Urządzenie dźwigowe powinno być wykonane z przepisami dozoru technicznego, zarówno pod względem technicznym jak i eksploatacyjnym: wzmocnione progi, system łączności z kabiny, nadszybia i podszybia, doświetlenie progów i drzwi wejściowych, zapewnienie odpowiedniego naświetlenia wewnątrz szybu.
    6. Dźwig powinien posiadać ściany kabiny jak i ramy drzwi, wykonane ze stali nierdzewnej.
    7. Konstrukcja kabiny dźwigu powinna być wykonana z materiałów zaprojektowana tak, aby zapewnić łatwy i prosty dostęp do wszystkich jej elementów podczas jej konserwacji, czyszczenia, mycia i sprzątania, wewnątrz i na zewnątrz.
    8. Kabiny powinny być projektowane jako przelotowe; dopuszczone zostaną kabiny jednostronne w przypadku braku innej możliwości ze względu na warunki lokalne,
    9. Podłoga powinna być wykonana z materiału odpornego na uszkodzenia mechaniczne jak i chemiczne, wandaloodporna, antypoślizgowa np. stal nierdzewna ryflowana o znacznej grubości lub żywiczne posadzki o zwiększonej wytrzymałości.
    10. poręcze na ścianach bocznych powinny być wykonane z rury o przekroju okrągłym z blachy nierdzewnej, szlifowanej.
    11. Pokrywy kaset wezwań oraz przycisków wezwań w kabinie powinny być wykonane z blachy nierdzewnej, szlifowanej, z przyciskami wandaloodpornymi, podświetlane, opisane pismem Braille’a.
    12. Dźwig ma być wyposażony w system łączności głosowej ze wskazanymi przez zamawiającego lokalizacjami przy pomocy przy pomocy urządzenia posiadającego minimum:

- 3 konta SIP  
- 1 port FXS  
- 1 port GSM  
- 1 port LAN  
- 1 port WAN

- zasilanie – 12V DC.

* + 1. Dźwig powinien być wyposażony w urządzenie komunikacyjno-sterujące, umożliwiające włączenie do istniejącego u zamawiającego systemu pracy dźwigów osobowych, umożliwiające pracę w warunkach niezależnych od ruchu pociągów (wysoka odporność na zakłócenia wygenerowane przez pole elektryczne i elektromagnetyczne oraz drgania. Elementy tego wyposażenia powinny umożliwić kontrolę systemu dźwigu i zdalne sterowanie (kontrola przejazdów).
    2. Dźwig ma mieć dodatkowe zabezpieczenie do pracy w niskich temperaturach (podgrzewane progi, podgrzewanie elementów elektronicznych znajdujących się w szafie sterowej, utrzymanie temperatury wewnątrz szybu windowego).
    3. Komunikacja 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.
    4. Dźwigi osobowe powinny być także wyposażone:

a) w system standardowej sygnalizacji i sterowania (w kabinie i na piętrach),

b) w wandaloodporne: oświetlenie, panele sterownicze i przywoławcze,

c) w panele świetlne o niskim poborze energii elektrycznej, wyświetlające komunikaty o przerwach w eksploatacji dźwigu na każdym piętrze, z możliwością zdalnego sterowania i programowania przez dyspozytora SKM i serwis,

d) układ podtrzymania napięcia przy zaniku dopływu energii elektrycznej,

e) automatyczny system powodujący w przypadku zaniku podstawowego źródła zasilania wjazd/zjazd dźwigu na wskazany poziom, otwarcie drzwi, wypuszczenie pasażerów, zablokowanie dalszego ruchu wraz z powiadomieniem centrum,

f) napęd elektryczny, linowy i bez maszynowni,

g) w moduł generujący informację pasażera w kabinie dźwigu,

h) rozmieszczony wewnątrz kabiny jak i na zewnątrz szybu, w miejscach widocznych i dostępnych dla pasażera, zestaw informacji i piktogramów określonych przepisami dozoru technicznego i SKM,

# Właściwości względem nawierzchni kolejowej

* + 1. Wymiana szyn w torze:
* szyny nowe typu 49E1, 350 ht,
* szyny o długości min. 30 m,
* szyny łączone w tor bezstykowy,
* wymiana szyn na długości peronu oraz odcinkach przyległych tj. minimum 50 m od czół peronu,
  + 1. Wymiana nawierzchni kolejowej w torze:
* szyny - warunki jak w punkcie powyżej,
* podbicie toru na długości wymiany szyn.
  + 1. Wymiana rozjazdów:
* nie dotyczy.
  + 1. Nowe przejścia rozjazdowe:
* nie dotyczy.

# Właściwości względem podtorza i odwodnienia

* + 1. Wzmocnienie podtorza
* nie dotyczy.
  + 1. Odwodnienie:
* nie dotyczy.

# Właściwości w zakresie srk

* + 1. Właściwości funkcjonalno-użytkowe urządzeń i systemów srk nie podlegają zmianie w ramach inwestycji. Należy jedynie zabezpieczyć elementy związane z srk (wymiana, demontaż, montaż, sprawdzenie działania i przydatności eksploatacyjnej itp.) ze względu na wymagane prace torowe.

# Właściwości względem sieci trakcyjnej

* + 1. Dla słupów w lokatach wskazanych w poniższej tabeli należy dokonać wymiany konstrukcji wsporczych, podwieszeń, urządzeń naprężających lub odciągów wg zakresu podanego w tabeli:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Lokata | Wymiana | | | | | |
| słupa wraz fundamentem | podwieszeń djp i liny nośnej | podwieszenia liny wzmacniającej | urządzenia naprężającego | Odciągu | Uwagi |
| 1 | 17-25 | V |  | V |  |  |  |
| 7 | 17-23 | V |  |  |  |  |  |
| 8 | 17-21 | V |  |  |  |  |  |
| 10 | 17-19 | V |  |  |  |  |  |
| 24 | 17-20 | V |  |  |  |  |  |
| 25 | 17-22 | V |  |  |  |  |  |
| 26 | 17-24 | V |  |  |  |  |  |
| 27 | 17-26 | V |  |  |  |  |  |

* + 1. Prace należy zaprojektować w oparciu o rozwiązania katalogowe.
    2. Jako fundamenty konstrukcji trakcyjnych należy stosować fundamenty palowe. Fundamenty blokowe dopuszczone mogą być tylko w szczególnych, uzasadnionych przypadkach i przy zgodzie Zamawiającego.
    3. Dla lokat wymiany słupa z fundamentem należy wykonać nową konstrukcję wsporczą w najmniejszej możliwej odległości od istniejącej konstrukcji oraz dokonać przewieszenia i regulacji sieci. Następnie należy zdemontować istniejącą konstrukcję wsporczą bez usuwania zasadniczej części fundamentu z gruntu. Należy natomiast usunąć wystające z fundamentu, niebezpieczne elementy i zabezpieczyć. Głowice fundamentowe likwidowanych słupów rozbić do poziomu -20 cm poniżej ławy torowiska, zasypać tłuczniem. Gruz zutylizować.

# Właściwości elektroenergetyki nietrakcyjnej

* + 1. Wykonawca ma przewidzieć budowę energetycznej kanalizacji kablowej wzdłuż całego peronu dwuotworowej o średnicy 110 mm wraz z niezbędnymi studniami kablowymi.
    2. Należy zamontować oprawy oświetleniowe o stopniu ochrony minimum IP65 i wandaloodporne. Dopuszcza się stosowanie jedynie oświetlenia w technologii LED.
    3. Główny wyłącznik prądu lub pożarowy wyłącznik prądu zgodnie z dokumentacją projektową uzgodnioną z rzeczoznawcą ppoż. dla całego obiektu. Wyłącznik winien być zamontowany w szafce energetycznej.
    4. Zamawiający, w sytuacji zaniku napięcia na przystanku, wymaga zapewnienia dojazdu dźwigu osobowego do przystanku, który zostanie wskazany przez wymagania przeciwpożarowe.
    5. Wykonawca musi doprowadzić zasilanie do projektowanej lokalizacji urządzeń oraz do istniejących urządzeń, w tym: zegarów, gablot, kasowników i automatów biletowych, oświetlenia obiektu, szaf rozdzielczych i teletechnicznych.
    6. Należy zapewnić oświetlenie awaryjne na peronie m.in. 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.
    7. Instalacje i dobór urządzeń należy zaprojektować i wykonać w sposób zgodny z uzyskanymi warunkami przyłączeniowymi.
    8. Należy wykonać lokalną centralę sterującą oświetleniem obiektu. Centralę należy wyposażyć w czujniki zmierzchowe oraz moduł GPS umożliwiający odczyt aktualnego czasu.
    9. System sterowania oświetleniem przystanku należy zrealizować 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 rozdzielnicy. 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.

# Właściwości względem telekomunikacji

* + 1. Wykonawca ma przewidzieć rozbudowę kanalizacji kablowej pierwotnej wzdłuż całego peronu o dodatkowe 2 otwory o średnicy 110 mm wraz z niezbędnymi studniami.
    2. Zamawiający wymaga zaprojektowania i wykonania minimum dwóch głównych torów kablowych wzdłuż całej długości wiaty, czterech lokalizacji powiązania kanalizacji kablowej z konstrukcją wiaty. Szczegółowe rozwiązania dla kanalizacji i okablowania strukturalnego w trakcie projektowania, należy uzgodnić z Zamawiającym.
    3. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania zasilania i fundamentów pod szafy teletechniczne.
    4. Wykonawca ma przewidzieć poprowadzenie niezależnych dróg kablowych teletechnicznych i energetycznych z istniejącej szafy teletechnicznej co najmniej do następujących obiektów/urządzeń:
* nowoprojektowanej szafy teletechnicznej,
* nowoprojektowanych szaf/punktów dystrybucyjnych,
* urządzeń systemu CCTV,
* urządzeń SIP,
* 4 automatów biletowych,
* 4 kasowników,
* dźwigu osobowego,
* gablot informacyjnych.
  + 1. Wyprowadzenia kabli z kanalizacji i piony kablowe muszą zostać wykonane tak, by nie było do nich dostępu dla osób postronnych.
    2. Studnie należy zabezpieczyć dodatkowymi pokrywami antywłamaniowymi.

# Właściwości względem urządzeń teletechnicznych

* + 1. W celu zapewnienia funkcjonalności użytkowej, przystanek należy wyposażyć w ramach niniejszego zamówienia w następujące urządzenia:
* oświetlenie obiektu (m.in. na wiacie, wolnostojące, ścieżkach dojścia itp.),
* oświetlenie awaryjne
* nowoprojektowane szafy/punkty dystrybucyjne,
* nowoprojektowane szafy rozdzielcze,
* dźwig osobowy.
  + 1. Przystanek zostanie wyposażony w ramach innych działań lub zamówień w następujące urządzenia:
* urządzenia systemu CCTV - minimum 24 sztuki (kamery rozmieszczone zostaną na całym obszarze obiektu),
* urządzenia SIP:

– 4 podwójne wyświetlacze LCD, zlokalizowane w obrębie peronu,

– minimum 12 głośników,

– 2 podwójne zegary w obrębie peronu,

* 4 automaty biletowe (w ramach niniejszego zamówienia należy utrzymać funkcjonowanie, zabezpieczyć, zdemontować i zamontować w nowej lokalizacji 1 istniejący na peronie automat biletowy),
* kasowniki biletowe (w ramach niniejszego zamówienia należy utrzymać funkcjonowanie, zabezpieczyć, zdemontować i zamontować w nowej lokalizacji istniejące na peronie kasowniki biletowe),
  + 1. Do wszystkich nowych i istniejących urządzeń oraz do planowanych pozostałych lokalizacji urządzeń należy wykonać niezależne drogi kablowe teletechniczne i energetyczne.

# Właściwości względem branży sanitarnej

* + 1. Ciąg odwodnieniowy powinien obejmować całą długość peronu.
    2. Na peronie kanalizacja powinna przebiegać w postaci koryta z materiałów systemowych, prefabrykowanych, z rusztem kompozytowym, w centralnej części peronu (w pobliżu osi peronu). W obrębie schodów i podpór wiaduktu odwodnienie należy odpowiednio dostosować. Wielkość koryta należy określić na podstawie obliczeń.
    3. Na peronie należy wykonać instalację wodociągową, o średnicy min. 50 mm, z jednym punktem poboru, w pobliżu jednego z końców wiaty. Punkt poboru w postaci zaworu czerpalnego, nierdzewnego i mrozoodpornego, umieszczonego w studzience zabezpieczonej dodatkowo pokrywą antywłamaniową.
    4. Instalacje poza peronem należy zaprojektować w ilości i wielkości (średnica, przekrój) zgodnie z pozyskanymi warunkami przyłączenia.
    5. Należy wykonać odwodnienie wiaty. Rury spustowe mogą być ukryte w konstrukcji słupów wiaty lub zamontowane do słupów i osłonięte estetyczną obudową.

# Właściwości względem zieleni, ochrony środowiska i utrzymania porządku na peronie

* + 1. Inwentaryzacją drzew i krzewów należy objąć cały obszar inwestycji (obszar dokładnie zostanie zdefiniowany w dokumentacji) oraz tereny przyległe do linii kolejowej.
    2. Usunięciu będą podlegały drzewa i krzewy znajdujące się w kolizji z inwestycją oraz znajdujące się w nieprzepisowych odległościach względem torów i obszaru kolejowego.
    3. Teren w obszarze inwestycji podlega uporządkowaniu.
    4. Teren w tzw. trójkątach przyperonowych należy oczyścić z roślinności, uporządkować i wyrównać, a następnie wysypać klińcem o grubości warstwy min. 15 cm. Należy wykonać niwelację tego terenu, tak aby powierzchnia warstwy klińca licowała z podstawą pryzmy tłuczniowej. Prace należy wykonać na szerokości międzytorza torów nr 501 i 502 oraz na długości nie mniejszej niż 30 m od czół peronowych – w przypadku jeżeli trójkąt przyperonowy jest krótszy niż 30 m to prace wykonać na długości trójkąta.
    5. Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania porządku i czystości na modernizowanym obiekcie przez cały okres trwania robót budowlanych. W zakresie prac porządkowych jest stałe, trwające przez **całą dobę** utrzymanie peronu w porządku i czystości to jest usuwanie stałych odpadów, piasku i wszelkich innych zanieczyszczeń z powierzchni, mycie powierzchni peronu oraz schodów (w razie potrzeby również wysokociśnieniowe), a w okresie opadów śniegu lub marznącego deszczu bądź mżawki usuwanie śliskości, odśnieżanie, usuwanie oblodzeń i błota pośniegowego. Rodzaj i częstotliwość czynności mających na celu zapewnienie właściwego stanu sanitarno – porządkowego winien być dostosowany do specyfiki natężenia ruchu na peronie.
    6. Czynności utrzymania porządku obejmują również:

1. opróżnianie koszy na śmieci oraz stojaków z workami (wraz z zapewnieniem wywozu odpadów),
2. utrzymanie pasów bezpieczeństwa na peronie – dbałość o to aby pasy te były wyraźnie widoczne,
3. utrzymanie wyposażenia peronu – utrzymanie czystości i estetyki automatów biletowych, kasowników biletowych, tablic informacyjnych i gablot, poręczy balustrad i osłon zejść z peronu, słupów oświetleniowych, masztów głośnikowych oraz ławek – usuwanie zanieczyszczeń i zabrudzeń, graffiti i wszelkich ogłoszeń i reklam umieszczanych bez zgody Zamawiającego oraz oczyszczanie za pomocą odpowiedniego środka ekranów dotykowych automatów biletowych,
4. utrzymanie w czystości elementów konstrukcyjnych obiektu (słupy i zadaszenie wiaty, szyb dźwigowy) - czyszczenie i mycie (w razie potrzeby również wysokociśnieniowe).
   * 1. Utrzymanie w czystości dotyczy zarówno istniejących elementów konstrukcji, elewacji i obiektów małej architektury (do czasu ich zdemontowania lub zmodernizowania) jak i nowowybudowanych elementów (do czasu odbioru końcowego robót budowlanych).

# OPIS WYMAGAŃ ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

# Wymagania ogólne

* 1. Przedmiotem niniejszych wymagań ogólnych są warunki dotyczące etapu opracowania dokumentacji projektowej i etapu realizacji.
  2. Wszelkie wystąpienia do podmiotów trzecich należy przekazać w kopii Zamawiającemu. Pozyskane odpowiedzi od podmiotów trzecich każdorazowo będą podlegały weryfikacji przez Zamawiającego i decyzji w zakresie dalszego postępowania. Jeden egzemplarz kompletnej korespondencji z podmiotami trzecimi Wykonawca przekaże Zamawiającemu:
* w ramach etapu projektowego: wraz z pozyskaniem pozwolenia na budowę,
* w ramach realizacji robót: wraz z dokumentacją powykonawczą.
  1. WYKONAWCA jest zobowiązany do opracowania instrukcji obsługi i utrzymania zrealizowanego w ramach inwestycji obiektu i do dokonania przeszkolenia pracowników Zamawiającego w zakresie obsługi obiektu i urządzeń zrealizowanych w ramach inwestycji.
  2. Prowadzone prace będą miały charakter robót budowlanych o wielobranżowym zakresie i wysokim stopniu złożoności. Zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązania i parametry techniczne muszą spełniać wymagania określone w normach oraz obowiązujących przepisach i instrukcjach. Dokumentacja winna zawierać wszelkie uzgodnienia wymagane prawem oraz uzgodnienia niezbędne do przystąpienia i wykonania robót budowlanych.
  3. Dokumentacja powinna obejmować:
* dokumentację projektową tj.: projekt budowlany, projekty wykonawcze, przedmiar robót z kosztorysem, informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
* STWiORB,
* pozwolenie na budowę,
* pozwolenia i decyzje wymagane odrębnymi przepisami prawa oraz umożliwiające realizację inwestycji),
* projekt oznakowania przystanku,
* inne projekty specjalistyczne, niezbędne dla realizacji zadania,
* plan BIOZ,
* dokumentację powykonawczą.
  1. W trakcie realizacji przedmiotu zamówienia Wykonawca ma obowiązek monitorować środki kontroli ryzyka, a w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek niezgodności (nieprawidłowości, zagrożeń) niezwłocznie podejmować działania korygujące i zapobiegawcze. Wykonawca przekaże Zamawiającemu co kwartał raporty z przeprowadzanych kontroli i wdrożonych działań korygujących i zapobiegawczych wraz z określeniem wpływu na harmonogram oraz termin zakończenia Umowy.

# Wymagania dla dokumentacji

# Przygotowanie dokumentacji

* + 1. Na etapie projektowania będą organizowane cykliczne spotkania koordynacyjne. Przewiduje się spotkania z częstotliwością jeden raz na trzy tygodnie. Zamawiający zastrzega sobie prawo do zwiększenia lub zmniejszenia liczby spotkań w zależności od postępu prac i ich intensywności. Spotkania odbywać się będą w siedzibie Zamawiającego. Organizacja spotkań i udział w nich projektantów branżowych jest obowiązkiem Wykonawcy. W zakresie tych obowiązków koordynator z ramienia Wykonawcy ustali i uzyska akceptację Zamawiającego dla daty i godziny spotkania oraz każdorazowo na spotkanie przygotuje prezentację dotyczącą postępu prac nad dokumentem. Obecność koordynatora lub upoważnionego przez niego zastępcy jest obowiązkowa na każdym spotkaniu, ponadto w zależności od omawianego na spotkaniu etapu prac projektowych, w obowiązku Koordynatora z ramienia Wykonawcy jest przybycie na to spotkanie z właściwym branżowym projektantem.
    2. Dokumentacja projektowa musi spełniać wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013 r., poz. 1129, z późn. zm.).

Opracowanie projektu budowlanego powinno być zgodne z wymaganiami rozporządzeń wykonawczych do ustawy Prawo budowlane, zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi i normami oraz zasadami współczesnej wiedzy technicznej.

* + 1. W celu realizacji prac projektowych, wymagane jest posiadanie przez Wykonawcę uprawnień do realizacji prac projektowych oraz niezbędnej wiedzy i doświadczenia oraz posiadanie wystarczającego potencjału ludzkiego i technicznego. Każda część projektu budowlanego winna być opracowana przez właściwego wg specjalizacji uprawnionego projektanta i odpowiednio zweryfikowana przez projektanta sprawdzającego. Wymagane jest, aby branża architektoniczna była opracowana i zweryfikowana przez projektantów posiadających uprawnienia w specjalności architektonicznej.
    2. Wykonawca powinien przeprowadzić szczegółową inwentaryzację - obejmującą wizję lokalną - oraz przeprowadzi niezbędne badania, odkrywki itp. w celu uzyskania wszystkich niezbędnych informacji umożliwiających poprawne i kompletne przygotowanie dokumentacji projektowej. Koszt powyższych prac oraz odpowiedzialność za treść uzyskanych informacji i inne skutki ponosi sam Wykonawca. Wstęp na teren kolejowy zarządzany przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., poza miejscami wyznaczonymi dla dostępu publicznego, dozwolony jest na podstawie upoważnienia wydanego przez Komendę Straży Ochrony Kolei SKM zgodnie z „Regulaminem określającym zasady wstępu oraz przebywania na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.” Natomiast wstęp na teren kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., poza miejscami wyznaczonymi dla dostępu publicznego, dozwolony jest na podstawie upoważnienia wydanego przez Komendę Regionalną Straży Ochrony Kolei PKP PLK S.A. w Gdańsku zgodnie z „Zasadami wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez Polskie Linie Kolejowe Id-21” oraz Wytycznymi Ibh-101. Zezwolenia wydawane przez SKM są nieodpłatne. Zezwolenia PKP PLK Wykonawca powinien pozyskać własnym staraniem i na własny koszt.
    3. Wykonawca pozyska mapy do celów projektowych, dane dotyczące działek ewidencyjnych takie jak wypisy i wyrysy z ewidencji gruntów, wypisy i wyrysy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji. Wykonawca pozyska powyższe materiały własnym staraniem i na własny koszt. Mapy do celów projektowych winny być również opracowane w wersji numerycznej. Na wersji numerycznej należy wykonać dokumentację projektową.
    4. Zakres opracowania mapy sytuacyjno-wysokościowej obejmuje niezbędny obszar dla inwestycji, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie.
    5. Wszelkie czynności i prace geodezyjne, wykonywane w ramach umowy, muszą być wykonywane zgodnie z przepisami prawnymi, obowiązującymi na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.
    6. Zakres opracowania mapy sytuacyjno-wysokościowej obejmuje niezbędny obszar dla inwestycji, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie.
    7. Wykonawca ma obowiązek zgłosić wykonywanie robót geodezyjnych do właściwych terytorialnie KODGiK oraz PODGiK.
    8. Pomiary sytuacyjne i wysokościowe dla obiektów należy wykonać w nawiązaniu do osnowy sytuacyjnej i wysokościowej w układach odniesienia wymaganych w odpowiednich terytorialnie KODGiK oraz PODGiK.
    9. Geodezyjna dokumentacja powykonawcza musi mieć klauzule o przyjęciu do zasobu geodezyjnego, nadane przez właściwe terytorialnie KODGiK i/lub PODGiK oraz opis sporządzony przez uprawnionego geodetę.
    10. Wszelkie zmiany wprowadzone przez Projektanta po akceptacji dokumentacji wymagają ponownej akceptacji Zamawiającego i jeżeli zmiany te dotyczą zakresu uzgodnionego przez rzeczoznawcę – również akceptacji z jego strony.
    11. W trakcie realizacji zadania Wykonawca zobowiązany jest do przedkładania i udostępniania Zamawiającemu informacji związanych z opracowywaną dokumentacją.
    12. Wykonawca na pisemny wniosek otrzyma od Zamawiającego stosowne pełnomocnictwa niezbędne dla realizacji przedmiotu umowy.
    13. Dokumentacja dostarczana Zamawiającemu musi zawierać:
* tytuł dokumentu,
* nazwę projektu,
* adres obiektu budowlanego i numery ewidencyjne działek, na których obiekt jest usytuowany,
* wersję dokumentu,
* datę powstania dokumentu,
* nazwę i adres Wykonawcy,
* oznaczenia wymagane dla projektów realizowanych z funduszy Unii Europejskiej zgodnie z odpowiednimi Wytycznymi RPO WP 2014-2020 (Wytyczne w zakresie informacji i promocji projektów dofinansowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, stanowiące Załącznik nr 11 do Zasad wdrażania RPO WP 2014-2020),
* nazwę i adres Zamawiającego,
* na początku dokumentu spis treści dokumentu,
* pod spisem treści wykaz użytych skrótów i oznaczeń wraz z objaśnieniami,
* nagłówek na każdej stronie dokumentu tekstowego z tytułem dokumentu i numerem wersji,
* stopka na każdej stronie dokumentu z numerem strony oraz liczbą stron kompletnego dokumentu,
* dodatkowo dokumentacja projektowa powinna obejmować:
* zestawienie tabelaryczne warunków, uzgodnień, pozwoleń, opinii, a także stosownie do potrzeb, oświadczeń właściwych jednostek organizacyjnych, załączonych do projektu i wymaganych przepisami,
* na końcu dokumentu spis wykorzystanych norm, przepisów i literatury przywołanej w dokumencie,
* imiona i nazwiska projektantów i sprawdzających wszystkich części projektu wraz z określeniem zakresu ich opracowania, specjalności i numeru posiadanych uprawnień budowlanych oraz podpisy.
  + 1. Każda kolejna wersja dokumentu powstająca w wyniku wprowadzania poprawek powinna być oznaczona kolejnym numerem wersji.
    2. Edycja:
       1. Dokumentacja dostarczana Zamawiającemu winna być opracowane w formie papierowej i w wersji cyfrowej.
       2. Forma i zakres dokumentacji musi być zgodna z obowiązującymi przepisami. Ponadto należy spełnić poniższe warunki:
* wszystkie części opracowania należy sporządzić w czytelnej technice graficznej o jednolitej szacie graficznej dla każdego jego elementu,
* wersję papierową należy oprawić w okładkę formatu A4, w sposób uniemożliwiający dekompletację projektu,
* wielkość arkuszy z rysunkami powinna być zoptymalizowana i złożona do formatu A4; jeżeli zawartość merytoryczna rysunku to umożliwia, należy przygotować rysunki na arkuszach o wysokości strony A4 (H=297mm),
* wszystkie rysunki zawierające plan (sytuacja, rzut poziomy) w dokumentacji powinny być zorientowane w sposób identyczny (dla wszystkich części, tomów) i zawierać legendę dostosowaną do treści danego arkusza,
* dokumentację należy opracować zgodnie z obowiązującymi przepisami, stosując zasady wymiarowania oraz oznaczenia graficzne i literowe określone w Polskich Normach lub inne, objaśnione w legendzie.
  + - 1. Forma papierowa obejmuje następujący nakład:
* projekt budowlany – 6 kompletów (w tym 4 komplety składane do właściwych organów z wnioskami o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę),
* projekt wykonawczy – 4 komplety,
* projekt oznakowania przystanku – 2 komplety,
* przedmiar z kosztorysem – 2 komplety,
* szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych – 2 komplety,
* dokumentacja powykonawcza – 2 komplety,
* inne projekty – 2 komplety.
  + - 1. Wersja cyfrowa (obejmująca wszystkie elementy dokumentacji) winna być przekazana na płycie CD/DVD w 2 egzemplarzach. Pliki elektroniczne na nośniku cyfrowym należy dostarczyć w formie prezentacyjnej PDF oraz w formacie plików edytowalnych powszechnie stosowanych, takich jak \*.doc, \*.xls, \*.dwg, \*.png (dopuszcza się inne formaty plików po akceptacji Zamawiającego). Wersja edytowalna nie dotyczy dokumentów pozyskiwanych przez Wykonawcę w ramach procesu inwestycyjnego, takich jak warunki, uzgodnienia i decyzje wydawane przez inne podmioty, certyfikaty, aprobaty, deklaracje zgodności, itp.

Pliki graficzne typu bitmapa należy zapisać w cyfrowych formatach graficznych bezstratnych.

Materiały sporządzone w formacie PDF winny umożliwiać kopiowanie, drukowanie lub wydzielenie zawartości dla dostępu, zaś w formatach edytowalnych nie powinny posiadać zabezpieczeń przed edycją. Niedopuszczalne jest przygotowanie plików prezentacyjnych PDF w postaci obrazów graficznych powstałych ze skanów stron papierowych. Natomiast tak przygotowana wersja PDF winna zawierać skany podpisów odpowiadające wersji papierowej.

* + - 1. Dokumentację wskazaną w powyższych punktach należy przekazać Zamawiającemu we wskazanym wyżej nakładzie po akceptacji dokumentacji przez Zamawiającego. Wersję dokumentacji przedstawianej do akceptacji Zamawiającego, należy przygotować w jednym egzemplarzu obejmującym wersję papierową i cyfrową PDF na nośniku CD/DVD.

# Projekt budowlany

* + 1. Projekt budowlany winien opisywać w sposób jednoznaczny wykonanie robót budowlanych. W dokumentacji należy uwzględnić wszelkie zależności z istniejącymi i projektowanymi sieciami oraz przedstawić sposób usunięcia kolizji.
    2. Dla projektu budowlanego należy pozyskać wszelkie decyzje i uzgodnienia, a w tym rzeczoznawcy ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych, umożliwiające uzyskanie decyzji o zatwierdzeniu dokumentacji i pozwoleniu na budowę.
    3. Jeżeli wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę dla obszaru inwestycji znajduje się w kompetencjach więcej niż jednego organu należy dokonać odpowiedniego podziału projektu budowlanego na oddzielne opracowania.
    4. W ramach projektu budowlanego Wykonawca zobowiązany jest opracować następujące elementy:
       1. Oświadczenia projektantów i sprawdzających, o których mowa w ustawie Prawo budowlane, zawierające klauzulę, że projekt budowlany jest zgodny z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej i kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.
       2. Projekt zagospodarowania terenu, sporządzony na aktualnej mapie do celów projektowych, obejmujący m.in.:
* czytelne określenie granic i nr działek oraz granic obszaru inwestycji,
* usytuowanie, obrys i układy istniejących i projektowanych obiektów budowlanych, sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków,
* czytelne oznaczenie sieci uzbrojenia terenu, istniejących i projektowanych – w tym hydrantów zewnętrznych,
* układ komunikacyjny i układ zieleni,
* wskazanie charakterystycznych elementów, wymiarów, rzędnych i wzajemnych odległości obiektów, w nawiązaniu do istniejącej i projektowanej zabudowy terenów sąsiednich.
  + - 1. Inwentaryzacja obiektu (terenu, budowli, uzbrojenia terenu) w zakresie niezbędnym dla opracowania projektu budowlanego.
      2. Ekspertyza techniczna o możliwości przebudowy.
      3. Zbiór (wraz z czytelnym zestawieniem) wszystkich niezbędnych warunków opinii, uzgodnień, pozwoleń i innych dokumentów, wymaganych przepisami szczególnymi.
      4. Projekt architektoniczno-budowlany wraz z warunkami geotechnicznymi posadowienia obiektów budowlanych, zawierający opis techniczny i część rysunkową wynikającą z projektowanego zakresu przebudowy.
      5. Informacja dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

# Akceptacja projektu budowlanego

* + 1. 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.

# Projekty wykonawcze

* + 1. Projekty wykonawcze powinny być uzupełnieniem i uszczegółowieniem projektu budowlanego oraz zawierać szczegółowe informacje i rozwiązania techniczne dotyczące robót budowlanych.
    2. Projekty wykonawcze powinny uwzględniać niezbędne fazowanie, technologię i plan robót.
    3. Projekty wykonawcze należy przygotować w oddzielnych tomach (częściach) zawierających branże (specjalizacje) budowlane. Daną specjalizację budowlaną można również podzielić na kolejne części, jeżeli służy to czytelności projektu i usprawnieniu późniejszego wykonania robót budowlanych, np. poprzez podział na poszczególne obiekty. Poszczególne branże muszą zachowywać spójność rozwiązań i zapewniać spełnienie wszystkich wymagań technicznych i technologicznych.
    4. Uwzględnione powinny zostać również wymagania organizacyjne, które wynikają ze specyfiki kolei, w tym przede wszystkim możliwości dotyczące zamknięć torowych i ograniczeń prędkości oraz organizacji robót budowlanych przy założeniu stałego i bezpiecznego użytkowania peronu oraz dojść do peronu przez podróżnych.
    5. Opracowania te będą stanowiły podstawę do oszacowania ilości poszczególnych asortymentów robót.
    6. Projekt wykonawczy winien zawierać m.in.:
       1. rysunki, opisy, obliczenia, plany sytuacyjne i sytuacyjno-wysokościowe, profile i przekroje podłużne, przekroje poprzeczne,
       2. ogólny, czytelny plan obiektu zawierający takie elementy jak:
* rozmieszczenie małej architektury (ławki, kosze, gabloty informacyjne, nazwy peronowe, tablice, ścieżki prowadzenia, panele dotykowe i inne),
* rozmieszczenie urządzeń (dźwig osobowy, automat biletowy, kasownik, kamera, głośnik, wyświetlacz, słupek sos/info, oprawa oświetleniowa itp.),
* urządzenia innych firm i podmiotów, wchodzące w zakres przebudowy.

# Przedmiar robót z kosztorysem

* + 1. Kosztorys należy opracować na podstawie zatwierdzonego projektu wykonawczego.
    2. Powinien składać się z:
* zbiorczego zestawienia kosztów,
* tabeli elementów scalonych,
* kalkulacji uproszczonej (zawierającej nr pozycji, opis robót, ilość robót, cenę jednostkową, wartość).
  + 1. Wymagania funkcjonalne dla kosztorysu:
* poszczególne pozycje powinny być tak zdefiniowane, aby umożliwiały dokonanie rozliczeń częściowych,
* pozycje powinny być określone jako elementy całościowe lub takie, dla których możliwe jest ustalenie procentowego zaawansowania robót,
* poszczególne pozycje powinny odnosić się do konkretnego obiektu lub jego funkcjonalnej, możliwej do wydzielenia części,
* elementy sieci technicznych powinny być jednoznacznie identyfikowalne,
* dopuszczalne jest definiowanie poszczególnych pozycji (rozliczeniowych), które obejmują materiał wraz z jego prawidłowym i docelowym wbudowaniem,
* dla urządzeń dana pozycja musi obejmować urządzenie (z podzespołami, wyposażeniem, itp.), jego montaż/zainstalowanie oraz sprawdzenie i uruchomienie funkcjonalne.

# STWiORB

* + 1. Do obowiązków Wykonawcy należeć będzie opracowanie kompletnej specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
    2. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót mają zawierać następujące informacje:
* Część ogólną obejmującą:
* nazwę nadaną zamówieniu przez Zamawiającego,
* przedmiot i zakres robót budowlanych,
* wyszczególnienie i opis prac towarzyszących i robót tymczasowych,
* informacje o terenie budowy zawierające wszystkie niezbędne dane istotne z punktu widzenia: organizacji robót budowlanych, zabezpieczenia interesów osób trzecich, ochrony środowiska, warunków bezpieczeństwa pracy, zaplecza dla potrzeb Wykonawcy, warunków dotyczących organizacji ruchu (w tym opis prowadzenia prac w sposób umożliwiający bezpieczne i zgodne z przepisami eksploatowanie peronu), ogrodzenia, zabezpieczenia chodników i jezdni,
* w zależności od zakresu robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia – nazwy i kody: grup robót, klas robót, kategorii robót,
* określenia podstawowe, zawierające definicje pojęć i określeń nigdzie wcześniej niezdefiniowanych, a wymagających zdefiniowania w celu jednoznacznego rozumienia zapisów dokumentacji projektowej i Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót,
* Wymagania materiałowe dotyczące właściwości wyrobów budowlanych oraz niezbędne wymagania związane z ich przechowywaniem, transportem, warunkami dostawy, składowaniem i kontrolą jakości – poszczególne wymagania odnosi się do postanowień norm,
* Wymagania sprzętowe dotyczące sprzętu i maszyn niezbędnych lub zalecanych do wykonania robót budowlanych zgodnie z założoną jakością,
* Wymagania transportowe dotyczące środków transportu niezbędnych przy założonej technologii robót,
* Wymagania wykonawstwa robót dotyczące wykonania robót budowlanych z podaniem sposobu wykończenia poszczególnych elementów, tolerancji wymiarowych, szczegółów technologicznych oraz niezbędne informacje dotyczące odcinków robót budowlanych, przerw i ograniczeń, a także wymagania specjalne. Dokumenty odniesienia będące postawą do wykonania robót budowlanych, w tym wszystkie elementy dokumentacji projektowej, normy, aprobaty techniczne oraz inne dokumenty i ustalenia techniczne,
* Wymagania kontroli badań i odbiorów dotyczące działań związanych z kontrolą, badaniami oraz odbiorem wyrobów i robót budowlanych w nawiązaniu do dokumentów odniesienia,
* Wymagania przedmiarowo-obmiarowe dotyczące przedmiaru robót i obmiaru robót,
* Opis odbiorów robót dotyczących sposobu odbiorów robót budowlanych częściowych i końcowego,
* Opis sposobu rozliczeń robót,
* Dokumenty odniesienia będące podstawą do wykonania robót budowlanych, w tym wszystkie elementy dokumentacji projektowej, normy, aprobaty techniczne oraz inne dokumenty i ustalenia techniczne.
  + 1. Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót ma zawierać wszystkie wymagania, które są niezbędne do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót.

# Pozwolenie na budowę

* + 1. Do obowiązków Wykonawcy należeć będzie złożenie do właściwego organu (lub organów) administracji architektoniczno-budowlanej kompletnego, poprawnego pod względem formalnym wniosku o pozwolenie na budowę.
    2. W przypadku zgłaszania uwag przez organ, Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym zobowiązany jest uzupełnić lub wprowadzić zmiany do dokumentacji.

# Projekt oznakowania peronu i przystanku

* + 1. Projekt oznakowania powinien zawierać m.in.:
* plan rozmieszczenia tablic oznakowań pionowych wraz z typem informacji, jaka powinna się znaleźć na każdej z tablic (dobór piktogramów na tablicach),
* oznaczenia poziome (typ i lokalizację oznaczeń dla osób niewidomych i niedowidzących – tutaj należy również uwzględnić lokalizacje oznaczeń takich jak panele dotykowe, oznakowania na poręczach itp.),
* detale w zakresie prezentacji informacji i piktogramów (uwzględnienie rozmieszczenia piktogramów i napisów, ich wielkości czy wzajemnych odległości pomiędzy nimi).

# Inne projekty specjalistyczne

* + 1. Wykonawca zrealizuje wszelkie niezbędne projekty takie jak:

projekt robót przygotowawczych, projekt organizacji i technologii robót, projekt organizacji ruchu drogowego lub/i pieszego na czas zamknięcia przejazdów kolejowych i przejść przez tory oraz dojść do peronu, projekty zabezpieczenia kolizji z urządzeniami infrastruktury podziemnej, opracowania służące Wykonawcy do prowadzenia robót, opracowania służące Zamawiającemu do kontroli robót i odbiorów, itp.

Winny one posiadać wszelkie wymagane uzgodnienia wraz z ich zatwierdzeniem.

* + 1. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dokumentację niezbędną do przeprowadzenia przez Zamawiającego procesu oceny ryzyka związanego z realizacją zadania – zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r.)
    2. Wykonawca będzie zobowiązany do udziału w procesie oceny przeprowadzanej przez Zamawiającego w zakresie realizowanego zamówienia.
    3. Ustala się jednolity termin dostarczenia niezbędnych materiałów do aktualizacji Regulaminu technicznego posterunku uzgodnionych z branżowym inspektorem nadzoru, na co najmniej 4 tygodni przed zakończeniem inwestycji lub określonego etapu robót (odbioru technicznego obiektu lub określonej części wynikającego z fazowania robót). Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia niezbędnych materiałów do aktualizacji Regulaminu technicznego posterunku ruchu na co najmniej 4 tygodni przed zakończeniem inwestycji.

Wykonawca dostarczy Zamawiającemu niezbędne materiały do aktualizacji Regulaminu technicznego posterunku ruchu, w terminie na co najmniej 4 tygodnie przed zakończeniem inwestycji.

# Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

* + 1. Plan BIOZ winien być sporządzony zgodnie z zapisami Ustawy Prawo Budowlane oraz przepisami wykonawczymi, a w szczególności z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r., w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. nr 120, poz. 1126).
    2. Plan BIOZ winien uwzględnić, że roboty budowlane będą odbywać w warunkach utrzymania ruchu kolejowego i stałej obsługi pasażerów na peronie.
    3. Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia powinien uwzględniać warunki bezpiecznej pracy na czynnych torach, w szczególności warunki bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów obok (wzdłuż) miejsca robót na sąsiednim torze z możliwymi ograniczeniami w rejonie obiektów inżynieryjnych i innych miejscach, wymagających takiego ograniczenia, na torach zamkniętych oraz warunki bezpieczeństwa pracy na liniach zelektryfikowanych.
    4. Ostrzeganie przed nadjeżdżającymi pociągami należy wykonywać metodami zapewniającymi największy stopień bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa ruchu pociągów dla danego rodzaju robót.
    5. Plan bioz należy sporządzić przed przystąpieniem do robót budowlanych. Wykonawca przekaże plan BIOZ Zamawiającemu najpóźniej w dniu przekazania placu budowy.

# Dokumentacja powykonawcza

* + 1. Wykonawca opracuje dokumentację powykonawczą obejmującą cały zakres zrealizowanych robót.
    2. Dokumentacja powykonawcza powinna być sporządzona zgodnie z wymogami Prawa budowlanego i obejmować:
* oświadczenia kierownika budowy i kierowników robót, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2 lit. „a”, lit. „b” ustawy Prawo Budowlane,
* oświadczenie kierownika budowy o doprowadzeniu do należytego stanu i porządku terenu budowy – a także, w razie korzystania, - drogi, ulicy, sąsiedniej nieruchomości, budynku lub lokalu,
* wykaz zmian nieistotnych w stosunku do dokumentacji projektowej,
* dokumentację projektową zawierającą zaktualizowane opisy, rysunki, schematy, plany budowlane, plany sytuacyjne wszystkich branż,
* inwentaryzację geodezyjną powykonawczą przyjętą do zasobów geodezyjno-kartograficznych,
* szkice polowe,
* szkice tyczenia i kontroli położenia obiektu budowlanego - dla robót zanikających w trakcie budowy.
* protokoły badań i sprawdzeń,
* protokoły odbiorów technicznych, odbiorów robót zanikających, częściowych i końcowych,
* protokoły pomiarowe,
* świadectwa kontroli jakości robót i materiałów,
* karty materiałowe wraz z ich wykazem,
* dziennik budowy,
* zaświadczenia właściwych jednostek i organów wymagane przepisami i dokumentacją projektową,
* niezbędne deklaracje zgodności, atesty, itp.,
* deklaracje zgodności z typem, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, certyfikaty zgodności typu i certyfikaty zgodności z typem, wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
* spis urządzeń wraz z podanymi nr fabrycznymi,
* instrukcje obsługi i eksploatacji,
* inne dokumenty związane z realizacją robót.
  + 1. Geodezyjna dokumentacja powykonawcza.
       1. Wykonawca zapewni obsługę geodezyjną w toku budowy przez uprawnionego geodetę na etapach:
* sporządzania dokumentacji projektowej,
* realizacji – tyczenie, pomiary kontrolne, pomiary odbiorowe na etapie robót zanikających i ulegających zakryciu,
* inwentaryzacji powykonawczej obiektu lub elementów obiektu i sporządzania dokumentacji powykonawczej.
  + - 1. Wykonawca dokona zgłoszenia prac geodezyjnych we właściwych terenowo ośrodkach dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej. Zgłoszenia i uzyskane wytyczne Wykonawca zobowiązany jest przedstawić Zamawiającemu.
      2. Ostateczny odbiór geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej może nastąpić po zatwierdzeniu przez właściwe ośrodki dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.
      3. Wykonawca przekaże do Zamawiającego określoną przez Zamawiającego liczbę oklauzulowanych egzemplarzy zamówionej dokumentacji oraz informację dotyczącą stanu osnowy geodezyjnej (w tym wykaz zniszczonych i odtworzonych punków osnowy).
    1. Szczegółową formę wykonania i skompletowania dokumentacji powykonawczej należy uzgodnić z Zamawiającym.
    2. Koszt sporządzenia dokumentacji powykonawczej należy uwzględnić w cenie ofertowej.

# Wymagania dla robót budowlanych

# Zaplecze budowy, przygotowanie i zabezpieczenie terenu budowy oraz przygotowanie i organizacja robót

* + 1. WYKONAWCA jest zobowiązany do wypełnienia obowiązków i poniesienia kosztów wynikających z wszelkich warunków technicznych wydanych do dokumentacji projektowej oraz uzgodnień do dokumentacji projektowej, a także decyzji wydanych dla niniejszej inwestycji (w zakresie wymogów dot. realizacji i ukończenia inwestycji), a nałożonych na Zamawiającego, Inwestora lub Wykonawcę.
    2. WYKONAWCA jest zobowiązany do wypełnienia formalności wynikających z konieczności zapewnienia nadzoru ze strony organów, instytucji oraz firm, o których mowa powyżej.
    3. WYKONAWCA jest zobowiązany do poinformowania odpowiednich organów, instytucji oraz firm, o przystąpieniu do prac zgodnie z warunkami i uzgodnieniami zawartymi w dokumentacji projektowej, decyzji o pozwoleniu na budowę i przepisach prawa.
    4. WYKONAWCA jest zobowiązany do wypełnienia formalności i poniesienia kosztów wynikających z konieczności zawarcia stosownych porozumień lub umów z odpowiednimi organami, instytucjami i firmami w celu zajęcia pasa gruntu niezbędnego do realizacji inwestycji oraz w celu dokonania przełączeń (usunięcia, wybudowania lub przebudowania) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej, a także w celu czasowego korzystania z nieruchomości w przypadku konieczności urządzenia tymczasowych objazdów.
    5. WYKONAWCA jest zobowiązany do dokonania (z udziałem przedstawicieli Zamawiającego, zarządców/właścicieli nieruchomości i dróg) inwentaryzacji dróg, tras dostępu, po których będzie się odbywał ruch maszyn i pojazdów budowlanych, oraz inwentaryzacji urządzeń obcych na placu pudowy jak i w jego otoczeniu, których stan może ulec pogorszeniu w wyniku prowadzenia robót, a także inwentaryzacji obiektów budowlanych na terenach znajdujących się w zasięgu oddziaływania budowy, a których stan może ulec pogorszeniu w wyniku prowadzenia robót.
    6. Zamawiający wymaga, aby w trakcie całego okresu realizacji zamówienia Wykonawca odpowiadał – włącznie z poniesieniem kosztów zużytej energii – za dostarczenie energii elektrycznej na potrzeby oświetlenia przystanku (peron, dojście do peronu), działania automatu biletowego i kasowników, włącznie z wykonaniem tymczasowej instalacji jeżeli będzie to konieczne.
    7. Zamawiający wymaga, aby w trakcie całego okresu realizacji zamówienia Wykonawca zapewnił działanie i dostępność automatu biletowego i kasowników, poprzez każdorazowe umieszczanie ich w kolejnych miejscach tymczasowych, wynikających z postępu robót. Powyższe dotyczy również tablicy z informacją o taryfie.
    8. Zamawiający wymaga, aby w trakcie całego okresu realizacji zamówienia przystanek (peron) był czynny i dostępny dla podróżnych.
    9. Zamawiający wymaga, aby w trakcie całego okresu realizacji zamówienia na przystanku (peronie) możliwa była odprawa pociągów.
    10. Dopuszcza się, aby niedostępna dla podróżnych była jedna krawędź peronu, przy torze zamkniętym, w okresie całodobowych zamknięć torowych.
    11. Wykonawca urządzi teren budowy w sposób ograniczający do minimum uciążliwości dla osób korzystających z terenów objętych inwestycją, zapleczem budowy oraz terenów przyległych.
    12. Miejscem tymczasowego składowania materiałów, postoju maszyn i zaplecza socjalno-technicznego będzie plac budowy lub wyznaczone i zaakceptowane przez Zamawiającego miejsce.
    13. Wykonawca zapewnia we własnym zakresie i na własny koszt urządzenie zaplecza budowy i dostawę mediów (energia elektryczna, woda itp.).
    14. Ponadto, w przypadku lokalizacji zaplecza poza placem budowy, Wykonawca winien uzyskać tytuł prawny na czasowe korzystanie z nieruchomości.
    15. Wykonawca zapewni dozór maszyn we własnym zakresie i na własny koszt.
    16. Nadzór nad mieniem na terenie kolejowym (teren budowy przekazany po uzyskaniu pozwolenia na budowę) należy do Wykonawcy.
    17. Na etapie realizacji robót budowlanych będą organizowane cykliczne spotkania koordynacyjne. Przewiduje się spotkania z częstotliwością jeden raz w tygodniu. Zamawiający zastrzega sobie prawo do zwiększenia lub zmniejszenia liczby spotkań w zależności od postępu prac i ich intensywności. Wykonawca zapewni udział w spotkaniach koordynatora, kierownika budowy i kierowników robót.
    18. Zamawiający w terminie określonym w umowie przekaże Wykonawcy teren budowy.
    19. W okresie realizacji zamówienia Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia, przechowywania i zabezpieczania wszystkich wymaganych Prawem budowlanym dokumentów budowy oraz dokumentacji w zakresie ochrony środowiska, w tym przede wszystkim:
* dziennika postępu robót, który jest wymaganym dokumentem obowiązującym Zamawiającego i Wykonawcę w okresie od przekazania Wykonawcy placu budowy do końca okresu gwarancyjnego. Sprawy prowadzenia dziennika budowy i dokonywania w nim zapisów, reguluje ustawa z dnia 7 lipca 1994 r Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2010 Nr 243 poz. 1623, z późn. zm.),
* dokumentów badań i oznaczeń laboratoryjnych - dzienniki laboratoryjne, deklaracje zgodności lub certyfikaty zgodności wyrobów, orzeczenia o jakości wyrobów, recepty robocze i kontrolne wyniki badań Wykonawcy będą gromadzone w formie uzgodnionej z Inżynierem. Dokumenty te stanowią załączniki do odbioru Robót. Winny być udostępnione na każde życzenie Zamawiającego,
* pozostałych dokumentów budowy: atestów jakościowych wbudowanych elementów konstrukcyjnych, dokumentów pomiarów cech geometrycznych, protokołów przekazania Terenu Budowy, umów cywilno-prawnych z osobami trzecimi, protokołów odbioru robót, protokołów z narad i ustaleń, korespondencji na budowie, geodezyjnej inwentaryzacji robót zanikających, informacji dotyczącej stanu osnowy geodezyjnej (w tym wykaz zniszczonych i od-tworzonych punktów osnowy), decyzji administracyjnych w zakresie ochrony środowiska oraz dokumentów związanych z prowadzeniem prawidłowej gospodarki odpadami.
  + 1. Dokumenty budowy będą przechowywane na Terenie Budowy w miejscu odpowiednio zabezpieczonym. Zaginięcie któregokolwiek z dokumentów budowy spowoduje jego natychmiastowe odtworzenie w formie przewidzianej prawem. Wszystkie dokumenty budowy i dokumenty w zakresie ochrony środowiska będą zawsze dostępne i przedstawiane do wglądu na życzenie Inżyniera i Zamawiającego.
    2. Przed przystąpieniem do robót Wykonawca ma obowiązek dokonać, a następnie przekazać Zamawiającemu, inwentaryzację punktów osnowy geodezyjnej występujących na obszarze robót.
    3. Wykonawca jest odpowiedzialny za obsługę geodezyjną inwestycji, między innymi: dokładne wytyczenie w planie i wyznaczenie wysokości wszystkich obiektów i elementów robót, w tym osi głównych i reperów zgodnie z wymiarami i rzędnymi określonymi w dokumentacji wykonawczej lub przekazanymi na piśmie przez Inżyniera. Błędy popełnione przez Wykonawcę w wytyczeniu i wyznaczaniu robót zostaną usunięte przez Wykonawcę w ramach ryczałtowej kwoty kontraktowej oraz bez przedłużenia czasu na ukończenie przedmiotu zamówienia.
    4. W przypadku uszkodzenia, zniszczenia lub konieczności przeniesienia kolejowych znaków geodezyjnych podczas robót budowlanych lub innych, Wykonawca zobowiązany jest w porozumieniu z Zamawiającym i w uzgodnieniu z Biurem Nieruchomości i Geodezji Kolejowej do wznowienia lub przeniesienia zniszczonych znaków na własny koszt, a w przypadku znaków osnowy państwowej powinien powiadomić o tym fakcie właściwego terenowo Starostę i dokonać wymaganych odtworzeni na własny koszt.

Wymagane jest zachowanie parametrów dokładnościowych oraz założeń przyjętych przy zakładaniu pierwotnej osnowy.

* + 1. Wykonawca zobowiązany jest przed wbudowaniem materiałów uzyskać od Zamawiającego zatwierdzenie zastosowanych materiałów, przedstawiając próbki oraz dokumenty wymagane przepisami prawa i dokumentacją projektową oraz wymaganiami niniejszego PFU. Zamawiający zatwierdzi lub odmówi zatwierdzenia zastosowania materiału w ciągu 10 dni roboczych od daty przedłożenia kompletu próbek i dokumentów przez Wykonawcę.

# Zieleń, gospodarka drzewostanem

* + 1. Wykonawca, w przypadku konieczności, jest zobowiązany do pozyskania stosownych zgód, decyzji i usunięcia drzew i krzewów kolidujących z realizowaną inwestycją.
    2. Usunięciu podlegają wszystkie drzewa i krzewy, wraz z karpami po wycinkach, kolidujące z inwestycją, znajdujące się w nieprzepisowych odległościach od terenu kolejowego i skrajnego toru, lub których usunięcie wynika z wydanych warunków, uzgodnień i decyzji.
    3. Drzewa, które nie podlegają wycince, a które znajdują się w obszarze oddziaływania robót i placu budowy należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami.
    4. Należy uwzględnić konieczność wprowadzenia nowych nasadzeń, jeżeli będzie ona wynikała z wydanych uzgodnień i decyzji lub działań odszkodowawczych.
    5. Nowe nasadzenia – jeżeli będą wymagane przez powyższe uwarunkowania – powinny uwzględniać uwarunkowania siedliskowe, architektury krajobrazu, ochrony zabytków, wymogów bezpieczeństwa oraz warunków technicznych.
    6. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy dokonać usunięcia i odwiezienia na odkład humusu. Humus powinien być przechowywany w odpowiedni sposób przez okres budowy i wykorzystany w końcowym etapie budowy np. do rekultywacji terenu. Ewentualny, pozostały nadmiar humusu należy zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
    7. Na terenach wykonanych, przebudowanych skarp, terenach po wycince itp. należy zapewnić brakującą ilości humusu, niezbędną do zagospodarowania terenów zielonych i skarp.
    8. Wykonane, przebudowane skarpy należy obsiać trawą lub wykonać darniowanie. Czynności należy wykonywać we właściwych porach roku.
    9. Torowisko (międzytorze) w obszarze inwestycji podlega całkowitemu usunięciu roślinności i humusu. Teren należy uporządkować, a międzytorze wypełnić tłuczniem lub klińcem – dla tego zastosowania dopuszcza się tłuczeń staroużyteczny, który został oczyszczony i przesiany.

# Mała architektura

* + 1. Zamawiający wymaga wykonania paneli dotykowych z informacją dla osób niewidomych wraz z opracowaniem treści. Powyższe należy uzgodnić z Polskim Związkiem Niewidomych. Formę montażu należy uzgodnić z Zamawiającym na etapie projektowania. Dodatkowo należy wyposażyć poręcze schodów w tabliczki opisane alfabetem Braille’a.
    2. Zamawiający wymaga wykonania na schodach prowadnic dla rowerów. Rozwiązanie techniczne należy uzgodnić z Zamawiającym.
    3. Wykonawca wykona wszystkie elementy małej architektury (ławki, kosze na śmieci, wiatrołapy peronowe, gabloty informacyjne, tablice informacyjne, itp.) oraz elewacje. Elementy małej architektury muszą wykazywać się estetyką projektu, wysoka jakością wykonania i trwałością, w tym odpornością na warunki atmosferyczne.
    4. Obiekty małej architektury umieszczane na peronie powinny być trwale związane z podłożem poprzez wykonanie fundamentu przykrytego warstwą nawierzchni. Dopuszcza się również trwałe i estetyczne przymocowanie do innych konstrukcji posiadających własne fundamenty.
    5. Gablota peronowa powinna być wykonana jako trzyskrzydłowa oraz dwustronna, o konstrukcji aluminiowej, z profili zamkniętych, z uszczelkami uniemożliwiającymi dostanie się kurzu do środka. Szkło w skrzydłach gabloty musi spełniać wymogi szkła bezpiecznego. Każde skrzydło winno umożliwiać umieszczenie plakatu o wielkości A0.
    6. Wymaga się, aby część (lub wszystkie) ławek peronowych były wyposażone w oparcia i podłokietniki. Siedziska ławek muszą być wykonane z drewna egzotycznego o wyższej odporności na warunki atmosferyczne. Dopuszcza się zastosowanie wysokiej jakości i odporności mechanicznej tworzywa sztuczne.
    7. Kosze na śmieci winny być umieszczone w strefach wejściowych na peron oraz w pobliżu ławek. Muszą charakteryzować się łatwością opróżniania i utrzymania czystości.
    8. Wiatrołapy peronowe powinny być wykonane jako wygrodzone ściankami z minimum trzech stron strefy na peronie. Materiał ścianek musi być lity (ma stanowić ochronę dla podróżnych). Ścianki o wysokości min 2,20 m powinny mieć przezierność (przeszklenie) min 60% swojej powierzchni. Konstrukcja wykonana z profili zamkniętych aluminiowych. Dopuszczalne jest zastosowanie stali nierdzewnej po akceptacji składu chemicznego przez Zamawiającego. W każdym wiatrołapie należy przewidzieć ławkę peronową i kosz.
    9. Tablice informacyjne obejmują między innymi:
* tablice z nazwą peronową,
* tablice ostrzegawcze przed wyjściem (zakazu przejścia),
* tablice ostrzegawcze o napięciu w sieci trakcyjnej,
* tablice z nr toru,
* tablice informujące o sieci połączeń,
* tablice z piktogramami informacyjnymi i wszelkimi oznaczeniami kierunkowymi.
  + 1. Wykonawca opracuje wzór i treść zamieszczaną na tablicach przy uzgodnieniu Zamawiającego. Należy również oprzeć się na zasadach zawartych w Katalogu oznakowań pionowych Zamawiającego. Następstwo informacji powinno odpowiadać ciągowi prowadzenia pasażera po obiekcie.
    2. Tablice z nazwą peronową należy wykonać w formach wolnostojących konstrukcji lub/i w formach podwieszanych do wiaty peronowej. Do wykonania należy użyć blach aluminiowych lub stali nierdzewnej po akceptacji składu chemicznego przez Zamawiającego. Konstrukcja nośna – profile zamknięte.
    3. Do wykonania elewacji powinno się przyjąć średnio lub wielkogabarytowe płytki gresowe, kamienne (okładziny z kamienia naturalnego) lub beton architektoniczny.
    4. Wykonawca zobowiązuje się uzgodnić materiały wykończeniowe i rozwiązania detali architektonicznych z Zamawiającym.
    5. Wykonawca wykona projekty, uzgodni je z Zamawiającym, dostarczy oraz zamontuje na obszarze inwestycji:

1. Jedną tablicę informacyjną niezwłocznie po przekazaniu placu budowy. Tablicę, po zakończeniu robót, należy zdemontować w całości oraz przekazać Zamawiającemu.

Tablica informacyjna o wymiarach 3m szerokość x 2m wysokość – projekt, wykonanie oraz montaż na obszarze przystanku, tablica wykonana z grubego PCV pokrytego nadrukiem UV z grafiką (odporna na warunki atmosferyczne, pokryta powłoką antygraffiti), z treścią wg zaakceptowanego projektu, na metalowym stelażu, umocowana w gruncie. Profile stalowe - stal klasy S235 lub wyższa. Umiejscowienie na przystanku należy uzgodnić z Zamawiającym

1. Jedną tablicę pamiątkową na końcowym etapie budowy.

Tablica pamiątkowa o wymiarach 1,2m szerokość x 0,8m wysokość – projekt, wykonanie oraz montaż na obszarze przystanku, tablica wykonana z grubego PCV pokrytego nadrukiem UV z grafiką (odporna na warunki atmosferyczne, pokryta powłoką antygraffiti) z treścią wg zaakceptowanego projektu, na metalowym stelażu, umocowana na obiekcie. Umiejscowienie na przystanku należy uzgodnić z Zamawiającym.

Powyższe naniesienia informacyjne zostaną wykonane w wymaganym rozmiarze z tytułem projektu, wymaganymi logotypami Unii Europejskiej z odwołaniem słownym do Unii Europejskiej oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Programu Operacyjnego, Beneficjenta. Informacje zawarte na tablicach informacyjnych/pamiątkowych muszą być zgodne z Wytycznymi w zakresie informacji i promocji projektów dofinansowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014 – 2020 oraz Księgą identyfikacji wizualnej. Montaż tablic leży po stronie Wykonawcy. Każdorazowo materiały należy dostarczyć do siedziby Zamawiającego. Projekty muszą być zaakceptowane przez Zamawiającego oraz przez IZ.

# Architektura i konstrukcja

* + 1. Wiata peronowa powinna być wykonana jako konstrukcja stalowa. Nie dopuszcza się spawania elementów wiaty na budowie. Elementy ustroju nośnego wykonane z profili zamkniętych. W przypadku zastosowania profili otwartych należy zastosować obudowy - w postaci paneli o możliwości łatwego demontażu dla celów serwisowych. Wszystkie elementy stalowe muszą być ocynkowane ogniowo (metodą zanurzeniową) lub ocynkowane metodą natryskową z minimalną warstwą powłoki 80 mikrometrów i spełniającą wymagania normy ISO 1461:2011. Wszystkie widoczne elementy należy zabezpieczyć antykorozyjnie lakierami z całkowitą minimalną warstwą powłoki 160 mikrometrów.
    2. Przęsła konstrukcji wiaty podparte na pojedynczych słupach. Dwusłupowa wiata jest dopuszczalna w strefie wejścia na peron prowadzącego z przejścia podziemnego, kładki itp. W pozostałej części peronu wiatę dwusłupową Zamawiający może zaakceptować w przypadku szerokich peronów (o szerokości ponad 8,5 m) o prostej geometrii, pod warunkiem wykazania przez Wykonawcę, iż dla przystanku zostanie zapewniona prawidłowa widoczność.
    3. Pokrycie wiaty z arkuszy blachy łączonych na rąbek stojący, grubość blachy min. 0,6 mm. Wykończenie wiaty – podsufitka z blachy ażurowej (perforowanej), wykonanej jako modułowa (kasetony) o odpowiednio dobranej sztywności i gabarytach, umożliwiających funkcjonalny demontaż i montaż dla celów konserwacyjnych wiaty i instalacji. Materiały wykonane z aluminium lub stali nierdzewnej (wówczas wymagana akceptacja składu chemicznego przez Zamawiającego). Należy również wykonać obudowę poszycia wiaty. Pomiędzy poszyciem a podsufitką należy zastosować izolację ograniczającą możliwość kondensowania się pary wodnej i jej skraplania się na peron.
    4. Przestrzeń peronu pod wiatą należy doświetlić światłem naturalnym, poprzez wykonanie części poszycia wiaty z materiałów przeziernych, w formie zintegrowanej z pozostałą częścią zadaszenia. Należy zastosować szkło bezpieczne, hartowane, laminowane. Powierzchnia przezierna powinna wynosić 25-30 % powierzchni wiaty.
    5. Konstrukcja wiaty, podsufitka i inne elementy osłonowe muszą umożliwiać łatwy dostęp do ciągów kablowych i ciągów sanitarnych oraz urządzeń teletechnicznych umieszczonych w i na wiacie. W konstrukcji wiaty należy przewidzieć otwory rewizyjne, włazy serwisowe itp. dla instalacji.
    6. Konstrukcja wiaty i jej pokrycie muszą zapewnić dostęp dla obsługi serwisowej i utrzymania obiektu, w tym zapewnić właściwą nośność powierzchni połaciowych dla ludzi i sprzętu.

# Nawierzchnie i nawierzchnie specjalne

* + 1. Nawierzchnia peronu – wykonana z betonowych, prefabrykowanych (wibroprasowanych) elementów drobnowymiarowych o grubości min. 8cm, o wymiarach np. 10x20 cm Elementy powinny być wykonane bez frezów i posiadać antypoślizgową nawierzchnię.
    2. Ścieżki prowadzenia – wykonane z elementów betonowych o wymiarach 40x40 cm. Powinny posiadać podłużne ryfle, strukturą odbiegające od sąsiednich powierzchni (nawierzchni peronu, faktury płyty peronowej, w tym ostrzegawczego pasa dotykowego itp.).
    3. Pola uwagi - wykonane z elementów betonowych o szerokości 40x40 cm. Ryfel powinien być wypukły o innej fakturze niż elementy pozostałe.
    4. Ostrzegawcza linia wizualna – o szerokości 20 cm, w kolorze żółtym, kontrastująca z kolorem płyty peronowej, wykonana jako barwiona w masie, o wymiarach np. 20x20 cm.
    5. Ostrzegawczy pas dotykowy – wykonany o szerokości 40 cm. Znaki wypukłe w formie ściętego stożka lub sfery kuli, rozmieszczone w układzie siatki prostokątnej. Pas wykonany będzie jako:

- element prefabrykowanej płyty peronowej,

- prefabrykowane płytki o wymiarach 40x40 cm (w obszarach np. pry wejściu na schody, do windy, itp.).

# Peron

* + 1. Korpus peronu, po pracach rozbiórkowych należy uzupełnić nowym kruszywem na głębokość min. 10 cm pod nową nawierzchnią. Rodzaj materiału należy zastosować zgodnie z przepisami i doprowadzić do normatywnego stopnia zagęszczenia Is>=1,0.
    2. Ścianki peronowe czołowe posadowione na fundamencie z betonu min. C30/37. Łączenia kolejnych ścianek peronowych należy uszczelnić kitem, masą plastyczną, taśmą elastyczną lub w inny, podobny sposób. Uzupełnić ubytki w ściankach peronowych i uszczelnić materiałem plastycznym styków sąsiadujących ścianek peronowych. Całą widoczną powierzchnię istniejących ścianek pokryć powłoką uszczelniająco-ochronną, kryjącą do betonu.
    3. Krawędzie peronowe od góry wykończone prefabrykowanym elementem gzymsowym – oczepem. Elementy gzymsowe, posiadające ryfel wypukły, wykonane z betonu klasy minimum C35/45 z powłoką antyadhezyjną, winny charakteryzować się klasami ekspozycji XD3, XF4. Przy czołach peronu należy zastosować elementy narożnikowe.

# SRK

* + 1. Zakres inwestycji nie obejmuje modernizacji systemu sterowania ruchem kolejowym.

# Zagospodarowanie terenu po wykonaniu robót

* + 1. Wszystkie miejsca czasowego składowania materiałów oraz zaplecze budowy powinny być po zakończeniu robót doprowadzone przez Wykonawcę do ich pierwotnego stanu wraz z rekultywacją terenów po zlikwidowanej lub przebudowanej infrastrukturze.
    2. Po wykonaniu robót należy uporządkować teren w miejscach prowadzonych prac   
       w maksymalnym stopniu przywracając stan sprzed rozpoczęcia robót.
    3. Zagospodarowanie terenu winno obejmować wszelkie niezbędne prace wynikające z przepisów, uzyskanych decyzji administracyjnych, Polskich Norm, zasad wiedzy technicznej i sztuki budowlanej.

# Warunki wykonania i odbioru robót budowlanych

# Warunki ogólne

* + 1. W obrębie istniejących kabli i urządzeń podziemnych roboty należy wykonywać ręcznie. W razie wątpliwości co do lokalizacji urządzeń podziemnych należy wykonać próbne przekopy lub określić ich położenie przy pomocy specjalistycznych urządzeń pomiarowych w obecności właściciela urządzeń.
    2. Dostarczane elementy instalacyjne, urządzenia i podzespoły muszą być przystosowanych do pracy ciągłej tj. 24 godziny na dobę.
    3. Wszystkie użyte materiały instalacyjne, elementy, komponenty i urządzenia (wraz z podzespołami) wykorzystane do realizacji zamówienia powinny być nowe tj. nie używane w innych projektach, wolne od wad materiałowych oraz wykończeniowych z zachowaniem prawidłowego montażu (certyfikowani instalatorzy), wyprodukowane z zastosowaniem najnowocześniejszych rozwiązań. Powinny również pochodzić z bieżącej produkcji, tj. być wyprodukowane nie później niż 12 miesięcy przed terminem dostawy. Wraz z dostawą sprzętu Zamawiający będzie wymagał dostarczenia dokumentu wydanego przez producenta poświadczającego datę produkcji.
    4. Oferowany system okablowania strukturalnego winien obejmować kompletne rozwiązania dla techniki miedzianej, światłowodowej, telekomunikacyjnej, elektroenergetycznej oraz szafy aparaturowe z wyposażeniem (panele krosowe, organizatory, przełącznice światłowodowe, gniazda, wtyki, adaptery, krosownice i komponenty elektroniczne, itp.).
    5. Wszystkie elementy okablowania strukturalnego muszą być oznaczone nazwą lub znakiem firmowym tego samego producenta okablowania i pochodzić z jednolitej oferty reprezentującej kompletny system (jednorodność komponentów). Nie dopuszcza się instalowania w torze transmisyjnym elementów od różnych producentów.
    6. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca zapewnił kompatybilność systemów i urządzeń z istniejącymi systemami na linii nr 250 SKM.
    7. Wszystkie użyte materiały budowlane i wykończeniowe wykorzystane do realizacji zamówienia powinny być nowe tj. nie używane w innych projektach, wolne od wad materiałowych oraz wykończeniowych.

# Roboty rozbiórkowe i gospodarka materiałowa

* + 1. Materiały, instalacje i urządzenia pochodzące z demontażu i rozbiórki należy – jeżeli nie określono inaczej – zutylizować lub zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
    2. Sposób postępowania z wybranymi środkami trwałymi i przedmiotami, podlegającymi przekazaniu Zamawiającemu oraz podmiotom trzecim, został zawarty w innych dokumentach kontraktowych (warunkach umowy).
    3. Środki trwałe i przedmioty, podlegające przekazaniu należy zabezpieczyć i przechowywać w wyznaczonych miejscach składowania materiałów z odzysku. Sposób ich dostarczenia zostaną uzgodnione z Zamawiającym na etapie przekazywania placu budowy.
    4. Wykonawca zobowiązany jest do posiadania stosownych decyzji, pozwoleń i zezwoleń w zakresie gospodarki odpadami, zwłaszcza w zakresie wytwarzania tych grup odpadów, które powstawać będą w wyniku robót budowlanych, będących przedmiotem zamówienia. Odpady powstałe w wyniku prac związanych z realizacją zadania, a niezagospodarowane przez Zamawiającego (i nie przekazane do innych podmiotów), zostaną poddane odzyskowi, recyklingowi lub unieszkodliwieniu przez Wykonawcę na jego koszt, zgodnie z ustawą o odpadach, a protokoły z utylizacji materiałów przekazane Zamawiającemu.

# Materiały

* + 1. Wymagania dotyczące wyrobów budowlanych określa Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych. Ustawa określa zasady wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych, zasady kontroli wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu oraz zasady działania organów administracji publicznej w tej dziedzinie.
    2. Materiały powinny spełniać wymogi art. 10 ustawy Prawo budowlane co oznacza, że Wykonawca będzie posiadał dokumenty potwierdzające, że zostały one wprowadzone do obrotu zgodnie z regulacjami ustawy o wyrobach budowlanych i posiadają wymagane parametry.
    3. Wyrób budowlany nadaje się do stosowania w trakcie wykonywania robót budowlanych, jeżeli jest:
* oznakowany CE, co oznacza, że dokonano oceny jego zgodności z normą zharmonizowaną albo europejską aprobatą techniczną bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uznaną przez Komisję Europejską za zgodną z wymaganiami podstawowymi, albo
* umieszczony w określonym przez Komisję Europejską wykazie wyrobów mających niewielkie znaczenie dla zdrowia i bezpieczeństwa, dla których producent wydał deklarację zgodności z uznanymi regułami sztuki budowlanej, albo
* oznakowany znakiem budowlanym, którego wzór określa załącznik nr 1 do Ustawy o wyrobach budowlanych, wprowadzony do obrotu legalnie w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, nieobjęty zakresem przedmiotowym norm zharmonizowanych lub wytycznych do europejskich aprobat technicznych Europejskiej Organizacji do spraw Aprobat Technicznych (EOTA), jeżeli jego właściwości użytkowe umożliwiają spełnienie wymagań podstawowych przez obiekty budowlane zaprojektowane i budowane w sposób określony w odrębnych przepisach, w tym przepisach techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej.
  + 1. Wyroby budowlane, jeżeli wynika to z przepisów, muszą być dopuszczone do stosowania na kolei. Ponadto muszą być zgodne z przepisami wewnętrznymi (instrukcjami i wytycznymi) Zamawiającego lub gestora sieci.
    2. Wyroby budowlane, stosowane w trakcie wykonywania robót budowlanych, mają spełniać wymagania polskich przepisów, a Wykonawca dostarczy Zamawiającemu przed zabudową dokumenty potwierdzające, że zostały one wprowadzone do obrotu, zgodnie z regulacjami ustawy o wyrobach budowlanych i posiadają wymagane parametry.
    3. Jakiekolwiek wyroby budowlane, które nie spełniają wymagań określonych w ustawie o wyrobach budowlanych, będą odrzucone.
    4. Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość zastosowanych materiałów.
    5. Wszystkie użyte do wykonania przedmiotu zamówienia materiały i wyroby budowlane powinny być zgodne z dokumentacją projektową i wyłącznie nowe, chyba że:
* w niniejszym PFU wskazano inaczej,
* usunięcie zaistniałych kolizji nie wymaga zastosowania nowych materiałów (w przypadku wskazania braku takiej konieczności przez właściciela kolizyjnej infrastruktury lub gestora sieci technicznej).

Materiał nowy oznacza materiał nieużywany i nieregenerowany. Dotyczy to również materiałów sypkich takich jak kruszywa, zasypki.

* + 1. Materiały należy dostarczyć na budowę w stanie nieuszkodzonym.
    2. Dostarczone na miejsce budowy materiały należy sprawdzić pod względem kompletności i zgodności z danymi producenta w zakresie m.in. transportu i składowania.
    3. Składowanie materiałów na placu budowy i ich zabezpieczenie leży po stronie Wykonawcy.
    4. Wykonawca zabezpiecza wszelkie materiały i urządzenia niezbędne do realizacji zadania, a dostawa materiałów i urządzeń jest na koszt Wykonawcy robót.
    5. Wszystkie materiały przeznaczone do wbudowania w trakcie wykonywania robót powinny być jednorodne. Dany materiał powinien pochodzić w całości dla całego obszaru inwestycji od jednego producenta i dostawcy.
    6. Materiały powinny być wykonane zgodnie z warunkami technicznymi wykonania i odbioru poszczególnych materiałów, istniejącymi normami, świadectwami dopuszczenia do eksploatacji, aprobatami technicznymi, świadectwami jakości.
    7. Akceptacja materiałów będzie następowała w formie zatwierdzonej karty materiałowej: Do karty powinny być dołączone dokumenty wskazane w niniejszym PFU.
    8. Transportowanie i składowanie materiałów powinno się odbywać zgodnie z wymaganiami producenta.
    9. Materiały szkodliwe dla otoczenia – Wykonawca nie może użyć materiałów, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia. Zabrania się użycia materiałów wywołujących szkodliwe promieniowania o stężeniu większym od dopuszczalnego**.**

# Sprzęt

* + 1. Wykonawca jest zobowiązany do używania jedynie takiego sprzętu, który nie spowoduje niekorzystnego wpływu na jakość wykonywanych robót. Liczba i wydajność sprzętu powinny gwarantować przeprowadzenie robót zgodnie z zasadami określonymi w dokumentacji projektowej. Sprzęt powinien być zgodny z normami ochrony środowiska i przepisami dotyczącymi jego użytkowania.
    2. W obrębie istniejących kabli i urządzeń podziemnych należy wykonać próbne przekopy kontrolne lub określić trasę kabla specjalistycznym urządzeniem pomiarowym w porozumieniu z właścicielem/gestorem sieci i urządzeń.

# Transport

* + 1. Wykonawcajest zobowiązany do stosowania jedynie takich środków transportu, które nie wpłyną niekorzystnie na jakość wykonywanych robót i właściwości przewożonych materiałów i urządzeń. Liczba środków transportu powinna zapewnić prowadzenie robót zgodnie z zasadami określonymi w dokumentacji projektowej.
    2. Materiały i urządzenia powinny być przywożone na budowę odpowiednimi środkami transportu i zabezpieczone przez uszkodzeniem.
    3. Materiały i urządzenia na i z budowy powinny być przewożone zgodnie z przepisami bhp i ruchu drogowego, obowiązującymi w Polsce.
    4. Użyte środki transportu jak i umieszczenie na nich ładunków nie może zagrażać bezpieczeństwu innych użytkowników tras komunikacyjnych, po których te środki będą się poruszać.
    5. Transport wewnętrzny na budowie z miejsca składowania do miejsca montażu winien odbywać się ręcznie lub przy użyciu środków transportu oraz zgodnie z wymaganiami przepisów bhp obowiązującymi w Polsce i w uzgodnieniu z Zamawiającym.
    6. Sposób załadowania i wyładowania materiałów i urządzeń na środki transportowe, a także warunki samego transportu powinny odpowiadać wymaganiom producenta tych materiałów i urządzeń.
    7. Koszty transportu materiałów i urządzeń, załadunek, magazynowanie i wyładunek obciążają Wykonawcę.
    8. Za ewentualne szkody osób trzecich wynikłe z transportu materiałów i urządzeń odpowiedzialność ponosi Wykonawca.
    9. Wykonawca będzie usuwał na bieżąco, na własny koszt, wszelkie uszkodzenia   
       i zanieczyszczenia dróg publicznych, wewnętrznych, dojazdów do terenu budowy oraz linii kolejowej powstałe w trakcie prowadzenia robót.
    10. Wykonawca będzie stosować się do ustawowych ograniczeń nacisków osi na drogach publicznych oraz dozwolonych nacisków kolejowych przy transporcie wyrobów i wyposażenia na i z terenu budowy. Wykonawca uzyska wszelkie niezbędne zezwolenia i uzgodnienia od właściwych władz, co do przewozu nietypowych wagowo ładunków (ponadnormatywnych) i o każdym takim przewozie będzie powiadamiał Inżyniera Zamawiającego i inspektora. Zamawiający może polecić, aby pojazdy niespełniające tych warunków zostały usunięte z terenu budowy.
    11. Pojazdy powodujące nadmierne obciążenie osiowe nie będą dopuszczone na świeżo ukończony fragment budowy w obrębie placu budowy i Wykonawca będzie odpowiadał za naprawę wszelkich uszkodzeń spowodowanych przez te pojazdy.

# Ochrona przeciwpożarowa

* + 1. Podstawowe wymagania i obowiązki dla Wykonawcy robót, dotyczące ochrony przeciwpożarowej, a w tym odnoszące się do bezpiecznego wykonywania prac niebezpiecznych pod względem pożarowym określone zostały w:
* Ustawie o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 roku (jt. Dz. U. z 2016 r. poz. 191 ze zmianami ),
* Rozporządzeniu 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) – zwanym dalej MSWiA
  + 1. W przypadku prowadzenia na terenie zarządzanym przez PKP SKM w Gdyni prac niebezpiecznych pod względem pożarowym, należy zachować szczególne środki ostrożności.
    2. Ochrona przeciwpożarowa polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem poprzez:
* zapobieganie powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia,
* zapewnienie sił i środków do zwalczania pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia,
* prowadzenia działań ratowniczych.
  + 1. Pod pojęciem prac niebezpiecznych pod względem pożarowym należy rozumieć wszelkie prace nieprzewidziane technologią lub prowadzone poza wyznaczonym do tego celu miejscami, a w szczególności prace remontowo-budowlane obejmujące:
* prace z otwartym ogniem, podczas których występuje iskrzenie lub nagrzewanie np. podgrzewanie instalacji, urządzeń itp.,
* spawanie i cięcie gazowe lub elektryczne,
* cięcie i szlifowanie przy pomocy przecinaków ściernicowych,
* wszelkie prace związane ze stosowaniem gazów, cieczy wytwarzaniem pyłów, przy których mogą powstawać mieszaniny wybuchowe.
  + 1. Każdorazowo przed wykonaniem prac niebezpiecznych pod względem pożarowym należy poprzedzić je odpowiednimi przygotowaniami, mającymi na celu zapewnienie i nienaruszenia wymaganego bezpieczeństwa pożarowego uwzględniając zagrożenia, rodzaj materiałów, specyfikację realizowanych prac, miejsca ich wykonania i bezpośredniego sąsiedztwa oraz terenu przyległego określonego zgodnie z § 2 ust. 1 punkt 8 MSWiA. Niezbędnej jest także uwzględnienie innych aktualnych warunków wpływających na sposób przygotowania, wykonywana i zabezpieczania prac, a w tym np. użytkowanie części obiektu lub terenu prac przez ich stałych użytkowników, podróżnych, klientów itp.
    2. Wyłączną odpowiedzialność za wymagane warunki przeciwpożarowe w związku i w zakresie wykonywanych robót przy uwzględnieniu występujących aktualnie uwarunkowań, specyfiki obiektu lub terenu, a w tym w zakresie składowania oraz przechowywania wszelkich materiałów, ponosi Wykonawca.
    3. Bezpośredni nadzór nad niebezpieczeństwem przeciwpożarowym i higieną pracy sprawuje w imieniu Wykonawcy, osoba wskazana/wytypowana przez Wykonawcę., a w tym odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót) oraz mistrz budowy, inżynier/kierownik projektu, osoba reprezentująca, koordynator, stosowanie do zakresu obowiązków.
    4. Przed przystąpieniem do prac Wykonawca jest zobowiązany do właściwej organizacji placu budowy, dobrania i przygotowania odpowiedniej technologii prowadzenia robót budowlanych uwzględniając specyfikę obiektu/terenu oraz jego otoczenia (uwarunkowania techniczno-budowlane, instalacyjne i technologiczne), zapewniając wymagane bezpieczeństwo przeciwpożarowe. W razie zaistnienia potrzeby udzielić odpowiedniego instruktażu lub wstrzymać wykonywanie robót.
    5. Przed rozpoczęciem prac niebezpiecznych pod względem pożarowym, mogących powodować bezpośrednie niebezpieczeństwo powstania pożaru lub wybuchu, Wykonawca robót:
* ocenia zagrożenie pożarowe w miejscu, w którym prace będą wykonywane,
* ustala rodzaj przedsięwzięć mających na celu niedopuszczenie do powstania i rozprzestrzeniania się pożaru lub wybuchu – w razie potrzeby konsultuje je z inżynierem projektu,
* wskazuje osoby odpowiedzialne za odpowiednie przygotowanie miejsca pracy, za przebieg oraz zabezpieczenie miejsca po zakończeniu pracy,
* zapewnienie wykonywania prac wyłącznie przez osoby do tego upoważnione, posiadające odpowiednie kwalifikacje,
* zaznajamia osoby wykonujące prace z zagrożeniami pożarowymi występującymi w rejonie wykonywania prac oraz z przedsięwzięciami mającymi na celu niedopuszczenie do powstania pożaru lub wybuchu.
  + 1. Przy wykonywaniu w/w prac niebezpiecznych pod względem pożarowym należy:
* zabezpieczyć przed zapaleniem materiały palne występujące w miejscu wykonywania prac oraz w rejonach przyległych, w tym również elementy konstrukcji budynku i znajdujące się w nim instalacje techniczne,
* prowadzić prace niebezpieczne pod względem pożarowym w pomieszczeniach lub przy urządzeniach zagrożonych wybuchem lub w pomieszczeniach, w których wcześniej wykonywano inne prace związane z użyciem łatwopalnych cieczy lub palnych gazów, jedynie wtedy, gdy stężenie par cieczy lub gazów w mieszaninie z powietrzem w miejscu wykonywania prac nie przekracza 10% ich dolnej granicy wybuchowości,
* obowiązuje kategoryczny zakaz wykonywania prac niebezpiecznych pod względem pożarowym jednocześnie z innymi czynnościami, przy których używa się materiałów niebezpiecznych pożarowo (np. łatwopalnych cieczy lub palnych gazów),
* mieć w miejscu wykonywania prac sprzęt umożliwiający likwidację wszelkich źródeł pożaru,
* niezwłocznie likwidować potencjalne źródła zagrożeń i zakrzewi,
* po zakończeniu prac poddać przynajmniej trzykrotnej kontroli miejsce, w którym prace były wykonywane oraz rejony przyległe,
* używać do wykonywania prac wyłącznie sprzętu sprawnego technicznie i zabezpieczonego przed możliwością wywołania pożaru.
  + 1. Osoby odpowiedzialne za zabezpieczenie miejsca pracy należy wyznaczyć imiennie.
    2. Pracownicy wykonujący prace niebezpieczne pod względem pożarowym mogą przystąpić do nich dopiero po otrzymaniu pisemnego (formalnie – ustnego) zezwolenia.
    3. Do pracy można dopuścić jedynie osoby przeszkolone o wymaganych kwalifikacjach i umiejętnościach. Bezwzględnie poinstruować pracowników w zakresie postępowania na wypadek powstania pożaru lub innego zagrożenia w zakresie ewakuacji osób z pomieszczeń lub terenu potencjalnie zagrożonego. Pracownicy winni być także wyposażeni w odpowiednią odzież roboczą i ochronną. Prace należy prowadzić zgodnie z zasadami bezpieczeństwa przeciwpożarowego, bezpieczeństwa i higieny pracy, wiedzą techniczną i zasadami sztuki budowlanej. Wykorzystywany sprzęt i urządzenia powinny być sprawne technicznie i wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem.
    4. Budowa powinna być wyposażona w odpowiedni sprawny sprzęt gaśniczy, a w tym w gaśnice i inny podręczny sprzęt dostosowany do stosowanej technologii, zagrożeń i specyfiki otoczenia. Powinny być także odpowiednio wytyczone, oznaczone drogi i ciągi komunikacyjne oraz drogi ewakuacyjne. Również powinien być zapewniony dojazd pożarowy. W widocznym i znanym wszystkim miejscu należy wywiesić tablice informacyjną z wykazem numerów telefonów odpowiednich służb, a w tym ustawowo powołanych do niesienia pomocy w razie zagrożenia. Sprzęt przeciwpożarowy może być wykorzystywany jedynie zgodnie z jego przeznaczeniem do likwidacji zagrożeń pożarowych.
    5. Wykonawca odpowiada także za wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.
    6. Podstawowe wymagania przy przechowywaniu materiałów niebezpiecznych pożarowo:
* przechowywać materiały niebezpieczne pożarowo w sposób uniemożliwiający powstanie pożaru lub wybuchu w następstwie procesu składowania lub wskutek wzajemnego oddziaływania. Wszelkie czynności związane z przechowywaniem, wykorzystaniem i transportem materiałów niebezpiecznych pod względem pożarowym (m.in. cieczy palnych o temperaturze zapłonu poniżej 55oC) powinny być wykonywane w sposób bezpieczny;
* ilość cieczy niebezpiecznych pod względem pożarowym znajdującej się na stanowisku pracy nie powinna przekraczać dobowego zapotrzebowania. Zapas cieczy powinien być przechowywany w oddzielnym miejscu w sposób uniemożliwiający powstanie pożaru lub wybuchu w następstwie procesu składowania lub wskutek wzajemnego oddziaływania;
* w jednej strefie pożarowej może znajdować się najwyżej 10 litrów cieczy o temperaturze zapłonu do 21oC oraz najwyżej 50 litrów cieczy o temperaturze zapłonu od 21oC do 55oC. Pozostała ilość cieczy palnych powinna znajdować się w odpowiednim magazynie;
* ciecze palne o temperaturze zapłonu poniżej 55oC należy przechowywać w pojemnikach wykonanych z materiałów, co najmniej trudno zapalnych, odprowadzających ładunki elektryczności statycznej, wyposażonych w szczelne zamknięcia oraz zabezpieczonych przed ewentualnym stłuczeniem;
* wszystkie elementy konstrukcyjne potencjalnego magazynku materiałów niebezpiecznych pod względem pożarowym powinny być wykonane z materiałów niepalnych, a samo pomieszczenie powinno być wentylowane. Magazyn powinien być odpowiednio oznakowany znakami ochrony przeciwpożarowej zgodnie z PN-N-01256/01:1992, a w nim i wokół niego powinna być wyznaczona strefa zakazu stosowania ognia otwartego i palenia tytoniu. W magazynie powinny być wyznaczone pomieszczenia zagrożone wybuchem, ewentualnie strefy zagrożenia wybuchem;
* ciecze łatwo zapalne powinny być przechowywane wyłącznie w opakowaniach oryginalnych, przelewania ręcznego należy unikać lub ograniczyć do bardzo małych ilości. W razie rozlania cieczy – miejsce rozlania należy natychmiast posypać substancją sorbcyjną, a nasiąknięty sorbent usunąć z obiektu;
* przy stosowaniu w pomieszczeniach cieczy o temperaturze zapłonu do 21oC należy zapewnić skuteczną wentylację;
* przy użytkowaniu cieczy palnych do czyszczenia, a także przy malowaniu ścian pomieszczeń farbami z zastosowaniem rozpuszczalników palnych, należy wprowadzić zakaz używania ognia otwartego, narzędzi iskrzących i palenia tytoniu w tych pomieszczeniach;
* butle przeznaczone do przechowywania i transportu gazów palnych oznacza się zgodnie z Polskimi Normami;
* butle z gazami palnymi należy przechowywać w pomieszczeniach przeznaczonych wyłącznie do tego celu;
* w jednym pomieszczeniu mogą być magazynowane:
* butle z gazami palnymi oraz z gazami niepalnymi, nietrującymi, z wyjątkiem gazów utleniających,
* butle opróżnione z butlami napełnionymi gazem palnym, pod warunkiem ich oddzielnego ustawienia;
* butle z gazami palnymi, pełne lub opróżnione, posiadające stopy, należy ustawiać jednowarstwowo w pozycji pionowej, segregując je według zawartości;
* butle z gazami palnymi nieposiadające stóp należy magazynować w drewnianych ramach w pozycji poziomej; dopuszcza się układanie butli w stosy o wysokości do 1,5 m;
* butle należy zabezpieczyć przed upadkiem, stosując bariery, przegrody lub inne środki ochronne, a zawory butli zabezpieczyć kołpakami;
* butle do gazów technicznych powinny być wyposażone w odpowiednią armaturę i osprzęt (zawory, reduktory z manometrami) oraz dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami o dozorze technicznym;
* transport butli na terenie budowy powinien odbywać się na wózkach lub koszach specjalnie do tego przeznaczonych.
  + 1. Wszystkie podmioty czasowo wynajmujące budynki, pomieszczenia, powierzchnie użytkowe lub wykonujące w nich pracę i na terenie zarządzanym przez SKM otrzymują za potwierdzeniem (integralną część umowy) kopię „Instrukcji technologiczno-ruchowej w zakresie ochrony przeciwpożarowej i bezpieczeństwa pożarowego PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. 81-002 Gdynia ul. Morska 350A” lub specjalnie przygotowany w odpowiednim zakresie wyciąg z ww. instrukcji, wraz z listą poprzedzoną oświadczeniem do podpisania przez Wykonawcę (podanie nazwy inwestycji/przedsięwzięcia, Wykonawcy wraz z oświadczeniem „Oświadczam, że zapoznałem się z instrukcją i zobowiązuję się, że będzie ona przestrzegana przez mnie oraz podległych mi pracowników” – podpisane przez wszystkich kierowników robót i Inspektorów Nadzoru). Instrukcje lub wyciągi wraz z podpisanymi listami zapoznania się (kopie), powinny być przechowywane w wynajmowanych pomieszczeniach/terenach i udostępniane do wglądu wraz z instrukcją/wyciągiem służbom kontrolnym SKM. Oryginał podpisanych list zapoznania się winny zostać przekazanie zwrotnie do SKM, po czym zostaną wpięte do obowiązującej umowy. Treść instrukcji, w razie potrzeby, winna być udostępniona służbom ratowniczym (w tym PSP), w celu ułatwienia przeprowadzenia działań.

# Ochrona środowiska

* + 1. Należy podejmować wszelkie niezbędne działania w celu zachowania przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na Placu Budowy oraz na terenach przyległych do Placu Budowy. Należy unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób trzecich, własności społecznej i innej, wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych podczas lub w następstwie wykonywania robót.
    2. Stosując się do tych wymagań, należy mieć szczególny wzgląd na:
* lokalizację zapleczy budowy (baz, warsztatów, magazynów, składowisk, placów postojowych maszyn budowlanych) oraz dróg dojazdowych - w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, po zakończeniu prac - porządkowanie terenu;
* zachowanie środków ostrożności oraz zabezpieczenie terenu przed możliwością powstania pożaru, zanieczyszczeń powietrza pyłami i gazami, zanieczyszczeń zbiorników wodnych i cieków substancjami ropopochodnymi lub toksycznymi;
* zabezpieczenie miejsc wyznaczonych do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie placu budowy, poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy;
* przy wyjazdach z budowy na drogę publiczną utwardzoną, należy zapewnić stanowiska do czyszczenia kół pojazdów.
  + 1. Należy przygotować odpowiednią do zakresu i rozmieszczenia robót liczbę obiektów i urządzeń zaplecza budowy, które generalnie należy zlokalizować poza obszarami włączonymi lub projektowanymi do włączenia do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, poza pozostałymi obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz. U. 2009 Nr 151 poz. 1220, z późn. zm.), w bezpiecznej odległości od cieków i zbiorników wodnych oraz zgodnie z warunkami określonymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i postanowieniu uzgadniającym realizację przedsięwzięcia na podstawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, o ile decyzja, postanowienie zostały wydane. Za szkody powstałe na skutek działań Wykonawcy w terenie przyległym lub w istniejącej infrastrukturze odpowiadać będzie Wykonawca.
    2. Z zajęcia pod ewentualne zaplecze budowy należy wykluczyć następujące rejony:
* odcinki leśne z uwagi na hałas, zwiększoną dewastację terenu i możliwość zniszczenia roślinności;
* obszary blisko zabudowy mieszkaniowej z uwagi na hałas, zapylenie;
* tereny położone w pobliżu rzek, cieków wodnych i systemów melioracyjnych oraz obszary podmokłe, z uwagi na potencjalne zagrożenie zanieczyszczeniem wód powierzchniowych,
* obszary o słabej izolacji wód podziemnych na terenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP), strefy ochronne ujęć wód oraz obszary zalewowe rzek.   
  W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy na terenie GZWP lub w pobliżu strefy ochrony ujęć wód należy zastosować dodatkowe zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego.
  + 1. Zaplecze najkorzystniej należy lokalizować na stacjach, przystankach i bocznicach nieużytkowanych lub o ograniczonym zakresie użytkowania, nieużytkach, terenach z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, najlepiej bez skupisk zieleni wysokiej.
    2. Przy organizacji zaplecza w przypadku występowania zieleni wysokiej, drzewa i krzewy należy zabezpieczyć osłonami ochronnymi.
    3. Przy organizacji zaplecza budowy należy zapewnić:
* organizowanie robót w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
* ogrzewanie elektryczne budynków zaplecza budowy przeznaczonych na pobyt ludzi;
* przygotowanie pomieszczeń sanitarnych dla zaplecza budowy, przy uwzględnieniu braku możliwości czasowego podłączenia do istniejącej sieci wodno-kanalizacyjnej poprzez wyposażenie go w przenośne sanitariaty, regularnie opróżniane lub odprowadzanie ścieków bytowych do tymczasowych zbiorników bezodpływowych, a następnie ich wywożenie do oczyszczalni ścieków,
* zapewnienie pojemników na odpady stałe,
* zapewnienie w rejonie aktualnie prowadzonych robót przenośnych toalet oraz kontenerów umożliwiających segregację odpadów,
* tankowanie maszyn i urządzeń paliwem płynnym na przewidywanym placu postoju maszyn na zapleczu budowy, w sposób nie dopuszczający do skażenia gruntu lub cieków wodnych (należy wykorzystywać istniejące stacje paliw w sąsiedztwie).
  + 1. Magazyny, składy i bazy transportowe należy wyposażyć w sprawne urządzenia gospodarki wodno-ściekowej.
    2. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni za pośrednictwem uprawnionych podmiotów.
    3. Konieczne obniżenie poziomu wód podziemnych związane z wykonywaniem wykopów nie może zakłócać stosunków wodnych. Nie należy powodować trwałych zmian lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.
    4. Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.

# Bezpieczeństwo i higiena pracy

* + 1. Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegać przepisów prawa powszechnie obowiązującego oraz regulacji Zamawiającego dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy. W szczególności Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby personel nie wykonywał pracy w nieprzepisowych warunkach sanitarnych i socjalnych.
    2. Wykonawca będzie wykonywać wszelkie prace zgodnie z opracowanym planem bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Wykonawca zapewni i będzie utrzymywał wszelkie urządzenia zabezpieczające i sprzęt zabezpieczający oraz wyposaży zespoły robocze w odpowiednią odzież do pracy w warunkach niebezpiecznych dla zdrowia.

* + 1. Wykonawca ma obowiązek zapewnienia odpowiednich warunków dla ochrony życia i zdrowia osób zatrudnionych na budowie oraz dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.
    2. Uznaje się, że wszelkie koszty, związane z wypełnieniem wymagań określonych powyżej, uwzględnione są w cenie ofertowej.

# Ochrona własności publicznej i prywatnej

* + 1. Wykonawca odpowiada za ochronę instalacji i urządzeń na powierzchni ziemi i instalacji podziemnych, takich jak rurociągi, kable itp. Wykonawca zapewni właściwe oznaczenie i zabezpieczenie przed uszkodzeniem tych instalacji i urządzeń w czasie trwania budowy. Wykonawca zobowiązany jest umieścić w swoim harmonogramie rezerwę czasową dla wszelkiego rodzaju robót, które mają być wykonane w zakresie przełożenia instalacji i urządzeń podziemnych i powiadomić Zamawiającego, władze lokalne oraz instytucje obsługujące urządzenia podziemne o zamiarze rozpoczęcia robót. Wykonawca również zapewni wykonanie odpowiednich sprawdzeń, badań i pomiarów dla przekładanych instalacji i urządzeń, a wymaganych przez przepisy i warunki instytucji obsługujących powyższą infrastrukturę.
    2. Przed przystąpieniem do robót Wykonawca uzyska oświadczenie wszystkich właścicieli infrastruktury podziemnej i nadziemnej (wszelkiego rodzaju sieci i przyłączy) o naniesieniu jej w treść geodezyjnej dokumentacji stanowiącej podstawę do projektowania oraz podejmie wszelkie niezbędne kroki, mające na celu zabezpieczenie jej przed uszkodzeniem w czasie realizacji robót. O fakcie przypadkowego uszkodzenia tych instalacji Wykonawca bezzwłocznie powiadomi Zamawiającego i zainteresowane władze oraz będzie z nimi współpracował, dostarczając wszelkiej pomocy potrzebnej przy dokonywaniu napraw. Wykonawca będzie odpowiadać za wszelkie spowodowane przez jego działania uszkodzenia instalacji podziemnych i na powierzchni ziemi oraz poniesie wszelkie koszty naprawy skutków tych uszkodzeń.
    3. Wykonawca zapewni w trakcie realizacji robót dostęp i dojazd na posesje, do lokalnych przedsiębiorstw oraz obiektów użyteczności publicznej (np. jednostki ratownictwa medycznego, szpitale, szkoły, jednostki straży pożarnej, itp.) oraz uzgodni z właścicielem nieruchomości sposób ich wykonania.
    4. Jeżeli teren budowy przylega do terenów z zabudową mieszkaniową, Wykonawca będzie realizować roboty w sposób powodujący minimalne niedogodności dla mieszkańców. Wykonawca odpowiada za wszelkie uszkodzenia zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie budowy, spowodowane jego działalnością.
    5. Zamawiający będzie na bieżąco informowany o wszystkich umowach zawartych pomiędzy Wykonawcą a właścicielami nieruchomości, dotyczących korzystania z własności i dróg wewnętrznych. Jednakże Zamawiający nie będzie ingerował w takie porozumienia, o ile nie będą one sprzeczne z postanowieniami zawartymi w warunkach kontraktowych (Umowy).
    6. Koszty powyższych umów, a także wszelkie koszty następstw szkód spowodowanych uszkodzeniem zabudowy mieszkaniowej poniesie Wykonawca. Koszty te nie mogą stanowić podstawy do dochodzenia roszczeń ze strony Wykonawcy, w szczególności w zakresie zmiany kwoty kontraktu lub przedłużenia na realizacje zamówienia.
    7. Za zgodą Zamawiającego, Wykonawca będzie dokonywać uzgodnień projektów dotyczących infrastruktury technicznej niezwiązanej z przedmiotem zamówienia, a przebiegającej w obszarze odcinka linii kolejowej objętego niniejszym zamówieniem, jeżeli zwrócą się o to inwestorzy tej infrastruktury.

# Ochrona antykorozyjna

* + 1. Powłoki antykorozyjne należy wykonać według obowiązujących warunków technicznych oraz norm regulujących wymagania w zakresie wytwarzania i grubości zabezpieczenia antykorozyjnego, z zapewnieniem właściwych warunków otoczenia w trakcie ich wykonywania (punkt rosy, minimalna temperatura powietrza, minimalna temperatura zabezpieczanych elementów).

# Kontrola jakości

* + 1. Sprawdzenie jakości wykonanych robót należy do obowiązków Wykonawcy i powinno być przeprowadzone zgodnie z Instrukcjami montażu producenta oraz Warunkami Technicznymi Odbioru.
    2. Wykonawca jest zobowiązany do stałej i systematycznej kontroli prowadzonych robót.
    3. Zamawiający przewiduje bieżącą kontrolę wykonywanych robót budowlanych.
    4. Kontrolę będą wykonywać przedstawiciele Zamawiającego oraz Inspektorzy Nadzoru Inwestorskiego.

# Odbiory

* + 1. Zamawiający definiuje następujące rodzaje odbiorów:
* odbiory dokumentacji,
* odbiory robót zanikających i ulegających zakryciu,
* odbiory częściowe,
* odbiory techniczne,
* odbiór końcowy,
* odbiór ostateczny (pogwarancyjny),
* odbiór i przekazanie urządzeń srk do eksploatacji.
  + 1. Wykonawca w harmonogramie robót uwzględni czas na dokonywanie odbiorów. Odbiór jest to ocena prac i robót wykonanych przez Wykonawcę. Odbiór robót może nastąpić tylko w przypadku pozytywnego wyniku przeprowadzonych prób i pomiarów jak również wykonania prac zgodnie z dokumentacją projektową, normami, przepisami i instrukcjami. Z czynności wszystkich odbiorów będą sporządzane protokoły, zawierające wszelkie ustalenia dokonane w toku odbioru.
    2. Zasady przeprowadzania odbiorów:
       1. Odbiór dokumentacji przeprowadza Zespół powoływany przez Zamawiającego.
       2. Odbiory robót zanikających i ulegających zakryciu oraz odbiory częściowe przeprowadza Inspektor Nadzoru Inwestorskiego i przedstawiciele Zamawiającego.
       3. Odbiór techniczny, końcowy i ostateczny przeprowadza komisja powoływana przez Zamawiającego.
       4. W celu umożliwienia wykonania odbiorów częściowych, technicznych, końcowego i ostatecznego (pogwarancyjnego) Wykonawca dostarcza całą aparaturę, sprzęt, przyrządy, siłę roboczą, wykwalifikowany personel kierowniczy, dokumenty i inne informacje, energię elektryczną, paliwo jakie są potrzebne do przeprowadzenia ww. czynności.
       5. Odbiorom podlegają urządzenia, obiekty, budowle, teren budowy oraz najbliższe otoczenie terenu budowy.
       6. Celem odbioru jest sprawdzenie czy urządzenia, obiekty lub elementy spełniają wymagania techniczne i inne wymagania określone w dokumentach będących podstawą wykonania robót.
       7. Podczas odbioru określa się zakres i kompletność wykonanych prac, ich jakość i przydatność techniczną oraz terminowość wykonania. Ocenia się wpływ wykonanych robót na przyległe elementy infrastruktury i ewentualne ich uszkodzenia, uprzątnięcie miejsca robót oraz sposób postępowania w przypadku wystąpienia usterek.
       8. Szczególnemu sprawdzeniu podlegają urządzenia, elementy i obiekty mające wpływ na ochronę środowiska.
       9. Przed odbiorem końcowym Wykonawca dostarczy Zamawiającemu następujące dokumenty (oryginały):
* dokumentację powykonawczą (w tym geodezyjną inwentaryzację powykonawczą, przyjętą do właściwych terenowo zasobów geodezyjno-kartograficznych),
* dziennik budowy,
* oświadczenie kierownika budowy o zgodności wykonania obiektu budowlanego   
  z projektem budowlanym i warunkami pozwolenia na budowę oraz przepisami   
  o doprowadzeniu do należytego stanu i porządku terenu budowy, a także - w razie korzystania - drogi, ulicy, sąsiedniej nieruchomości, budynku lub lokalu,
* gwarancje, instrukcje użytkownika, DTR, klucze, itp.,
* operat kolaudacyjny, w tym:
* protokoły odbiorów częściowych,
* protokoły przekazania do eksploatacji,
* potwierdzenie, zgodnie z odrębnymi przepisami, odbioru wykonanych przyłączy,
* protokoły pomiarowe i świadectwa kontroli jakości,
* aprobaty techniczne, deklaracje zgodności,
* certyfikaty na znak bezpieczeństwa „B” (jeśli wyrób był objęty obowiązkiem certyfikacji na znak bezpieczeństwa) lub certyfikaty zgodności z Polską Normą (Aprobatą Techniczną),
* wyniki pomiarów kontrolnych oraz badań i oznaczeń laboratoryjnych,
* deklaracje zgodności lub certyfikaty zgodności wbudowanych materiałów,
* wyniki badań i pomiarów załączonych do dokumentów odbioru.

# Odbiór dokumentacji

Odbiór dokumentacji polega każdorazowo przede wszystkim na merytorycznej, a następnie ilościowej ocenie danego rodzaju dokumentacji. Po pozytywnej weryfikacji, dokumentacja podlega przyjęciu przez Zamawiającego.

# Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu

* + 1. Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu polega na finalnej ocenie jakości wykonywanych robót oraz ilości tych robót, które w dalszym procesie realizacji ulegną zakryciu.
    2. Do obowiązków Wykonawcy należy informowanie Inspektora Nadzoru Inwestorskiego o terminie wykonania robót zanikających i podlegających zakryciu co najmniej na 5 dni roboczych przed tym terminem (wpis do dziennika budowy i powiadomienie Inspektora Nadzoru Inwestorskiego).
    3. Jeżeli Wykonawca nie powiadomi o terminie wykonania powyższych robót Inspektora Nadzoru Inwestorskiego, będzie zobowiązany odkryć roboty lub wykonać otwory niezbędne do zbadania robót, a następnie przywrócić roboty do stanu poprzedniego, na swój koszt.
    4. Wykonawca winien przekazać dokumentację pozwalającą dokonać oceny jakościowej i ilościowej wykonanych robót do sprawdzenia w okresie umożliwiającym dokonanie kontroli.

# Odbiór częściowy

* + 1. Odbiór częściowy polega na ocenie jakości i ilości wykonanych części robót. Odbioru częściowego robót dokonuje się dla zakresu lub w terminach określonych w warunkach umowy.
    2. Podczas odbioru częściowego określa się również zgodność robót z dokumentacją projektową, umową, warunkami technicznymi, normami i przepisami. W zależności od umownych ustaleń możliwe jest określenie podczas odbioru częściowego przydatności obiektu lub części obiektu do podjęcia eksploatacji.
    3. Ocena jakości części robót bądź oddanie części obiektu do eksploatacji nie oznacza rozpoczęcia biegu okresu gwarancji dla odebranego elementu – okres gwarancji rozpoczyna się z dniem bezusterkowego odbioru końcowego dla całości zadania inwestycyjnego.
    4. Odbiory częściowe przeprowadzane są, gdy Wykonawca ubiega się o zapłatę za częściowo wykonane roboty. Ilość oraz częstotliwość odbiorów częściowych, skutkujących możliwością wystawienia faktury oraz maksymalną kwotę możliwą do zafakturowania w ramach odbiorów częściowych przez Wykonawcę, regulują zapisy umowy.

# Odbiór techniczny

* + 1. Zasady przeprowadzenia odbioru technicznego są identyczne jak dla odbioru częściowego. Przeprowadzenie odbioru technicznego oraz podpisanie protokołu odbioru technicznego nie skutkuje jednak wystawieniem faktury za wykonane roboty. Można go przeprowadzić w przypadku, gdy:
* przed przystąpieniem do kolejnej fazy robót zachodzi potrzeba określenia jakości i ilości robót zakrywanych,
* zachodzi potrzeba oceny jakości zmontowanego elementu lub urządzenia przed jego podłączeniem,
* możliwa do zafakturowania kwota została wyczerpana, natomiast ze względu na postęp prac jest korzystne sprawdzenie i ocena danego elementu lub odcinka robót,
* konieczne było zamknięcie czynnego toru.
  + 1. Do odbioru technicznego należy przedstawić do oceny niezbędne pomiary i wyniki badań.

# Odbiór końcowy

* + 1. Odbiór końcowy polega na finalnej ocenie rzeczywistego wykonania robót.
    2. Odbiorem końcowym obejmuje się całość robót zgodnie z zawartą umową.Określa się wtedy:
* ilość i jakość robót,
* zgodność robót z dokumentacją projektową, umową, warunkami technicznymi, normami i przepisami,
* kompletność dokumentacji powykonawczej,
* przydatność obiektu do użytkowania,
* tryb postępowania w przypadku wystąpienia usterek, przy uwzględnieniu warunków umowy,
* zgodność z warunkami ochrony przeciwpożarowej,
* wymagania dotyczące właściwej eksploatacji i utrzymania obiektu w celu dochowania warunków gwarancji.
  + 1. Przy odbiorze końcowym dokonuje się również częściowego (w zależności od wyników odbioru) zwolnienia zabezpieczenia realizacji umowy.

# Odbiór ostateczny

Odbiór ostateczny przeprowadza się przed zakończeniem okresu gwarancji, określonego w umowie, w celu:

* oceny wykonanych robót związanych z usunięciem wad zaistniałych w okresie gwarancji i rękojmi,
* usunięcia ew. wad zaistniałych w okresie gwarancji i rękojmi,
* całkowitego (w zależności od wyników odbioru ostatecznego) zwolnienia zabezpieczenia realizacji umowy.

# Odbiór i przekazanie urządzeń srk do eksploatacji

* + 1. Odbiór urządzeń sterowania ruchem kolejowym jest dokonywany jako odbiór całości systemu srk wraz z urządzeniami.
    2. Odbiór i przekazanie urządzeń srk do eksploatacji podlega również odbiorowi końcowemu, wraz z całością zadania inwestycyjnego.
    3. Przed rozpoczęciem odbioru i przekazaniem urządzeń srk do eksploatacji konieczne jest dokonanie odbiorów wewnętrznych, prób i sprawdzeń, jako przygotowanie do odbioru.

# Warunki rozliczania umowy

* + 1. Kontrakt na realizację zadania ma charakter ryczałtowy.

Oczekuje się, że cele opisane niniejszym PFU zostaną osiągnięte, a zapłata dla Wykonawcy będzie wynagrodzeniem ryczałtowym.

* + 1. W trakcie okresu realizacji kontraktu przewidziane jest dokonywanie płatności częściowych na podstawie faktur wystawianych z częstotliwością nie większą niż 1 raz w miesiącu kalendarzowym.
    2. Nie przewiduje się dokonania płatności częściowych dla wykonania dokumentacji projektowej, powykonawczej oraz wszystkich innych dokumentacji, a także dla czynności wynikających z pozyskaniem warunków, uzgodnień i decyzji.
    3. Faktura częściowa będzie wystawiana na podstawie protokołu odbioru częściowego.
    4. Integralną część protokołu odbioru częściowego stanowić będzie tabela obmiarowa.
    5. Tabela obmiarowa służy do określania okresowego zaawansowania rzeczowo-finansowego robót tzn. stanowi ona jedynie narzędzie do dokonywania okresowych rozliczeń i płatności.
    6. Tabelę obmiarów należy prowadzić w sposób ciągły. Jest to dokument pozwalający na określenie faktycznego postępu robót.
    7. Tabela obmiarowa będzie zgodna – co do pozycji i przydzielonych kwot – z kosztorysem opracowanym wg zasad określonych w niniejszym PFU.
    8. Rozliczenie częściowe będzie dopuszczalne jedynie dla pozycji kosztorysu opracowanych wg zasad określonych w niniejszym PFU.
    9. Płatności w ramach odbiorów częściowych będą dokonywane jedynie do kwoty wskazanej w warunkach umowy – określonej przez wielkość procentu od ceny ofertowej złożonej przez Wykonawcę.
    10. Pozostała kwota zostanie wypłacona po odbiorze końcowym przy zachowaniu zasad wskazanych w warunkach umowy.

# Instruktaż personelu Zamawiającego

* + 1. Wykonawca przeprowadzi instruktaż dla personelu Zamawiającego z obsługi i utrzymania wszystkich nowych urządzeń, w zakresie objętym dokumentacją techniczno-ruchową producenta (DTR) i objętych projektem wykonawczym. Program i czas instruktażu winien określić Wykonawca. Osoby, którym należy udzielić instruktażu, wskaże Zamawiający.
    2. Zamawiającemu należy przekazać co najmniej jeden komplet dokumentacji instruktażowej, zawierającej imienny wykaz osób, którym Wykonawca udzielił instruktażu.
    3. Przyjmuje się, że cena ofertowa obejmuje również koszt instruktażu.

# CZĘŚĆ INFORMACYJNA PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

# Informacje o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane

* 1. Zamawiający oświadcza, że w przypadku realizacji robót budowalnych na obszarze kolejowym objętym umową zawartą z PKP S.A. Nr D55-KPN-91/02 z dnia 30.12.2002r. (Umowa oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowej oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania linią kolejową) dysponuje prawem do nieruchomości na cele budowlane.
  2. Każdorazowo, na wniosek Wykonawcy i po przedłożeniu formularza oświadczenia stwierdzającego prawo do dysponowania nieruchomością (określoną wg powyższego punktu) na cele budowlane, Zamawiający po weryfikacji danych przekaż Wykonawcy dane oświadczenie.
  3. W sytuacji, gdy realizacja inwestycji wykroczy poza w/w obszar, prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane Wykonawca jest zobowiązany pozyskać w uzgodnieniu z Zamawiającym, na podstawie oświadczeń o prawie do dysponowania nieruchomością/ami na cele budowlane uzyskane od innych podmiotów.

# Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem oraz związane z wykonaniem zamierzenia budowlanego

* 1. Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu. Należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, normami, standardami obowiązującymi w Polsce oraz instrukcjami, warunkami technicznymi obowiązującymi w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., z których część została wymieniona poniżej.
  2. Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i – o ile warunki umowy nie wskazują inaczej – warunkami technicznymi obowiązującymi w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o.
  3. Wykonawca zobowiązany jest znać wszystkie powszechnie obowiązujące źródła prawa, w tym akty prawa miejscowego oraz inne przepisy, regulaminy i wytyczne, które są w jakikolwiek sposób związane z wykonywanymi robotami i będzie w pełni odpowiedzialny za przestrzeganie tych postanowień podczas prowadzenia robót.
  4. Gdziekolwiek w dokumentach kontraktowych powołane są konkretne normy i przepisy, które spełniać mają wyroby, sprzęt i inne towary oraz wykonane i zbadane roboty, będą obowiązywać postanowienia najnowszego wydania lub poprawionego wydania powołanych norm i przepisów, o ile w warunkach Kontraktu nie postanowiono inaczej. W przypadku, gdy powołane normy i przepisy są państwowe lub odnoszą się do konkretnego kraju lub regionu, mogą być również stosowane inne odpowiednie normy zapewniające równy lub wyższy poziom wykonania niż powołane normy lub przepisy, pod warunkiem ich sprawdzenia i pisemnego zatwierdzenia przez Zamawiającego. Różnice pomiędzy powołanymi normami, a ich proponowanymi zamiennikami muszą być dokładnie opisane przez Wykonawcę i przedłożone Inżynierowi do zatwierdzenia.
  5. W każdym przypadku, kiedy w SIWZ przywoływane są Polskie Normy, należy je uznać za przykładowe i Zamawiający dopuszcza stosowanie Norm Zharmonizowanych zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2004 nr 19 poz. 177, z późn. zm.).
  6. Przedstawiony wykaz aktów prawnych nie stanowi katalogu zamkniętego. Wykaz aktów prawa nie wyłącza konieczności przestrzegania innych niewymienionych poniżej przepisów, o ile w trakcie realizacji zamówienia będą one miały zastosowanie, bez możliwości dochodzenia roszczeń ze strony Wykonawcy odnoszących się do powyższego obowiązku, w szczególności w zakresie zmiany kwoty kontraktu bądź też przedłużenia czasu realizacji. Poniższy wykaz nie wyłącza konieczności przestrzegania przepisów, które wejdą w życie po dniu składania ofert.
  7. Wykonawca jest zobowiązany śledzić zmiany przepisów prawa i warunków technicznych Zamawiającego. Należy wykonywać obowiązki wynikające z norm prawnych warunkujących i określających realizację przedmiotu zamówienia, zgodnie z wymaganiami i warunkami technicznymi Zamawiającego.
  8. Wykonawca będzie przestrzegać praw patentowych i autorskich oraz będzie w pełni odpowiedzialny za wypełnienie wszelkich wymagań prawnych odnośnie znaków firmowych, nazw lub innych chronionych praw w odniesieniu do sprzętu, wyrobów lub urządzeń użytych lub związanych z wykonywaniem robót i w sposób ciągły będzie informować Zamawiającego o swoich działaniach, przedstawiając kopie zezwoleń i inne odnośne dokumenty. Wszelkie straty, koszty postępowania, obciążenia i wydatki wynikłe lub związane z naruszeniem jakichkolwiek praw patentowych pokryje Wykonawca w ramach kwoty kontraktu.
  9. Akty prawne

1. Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz.U. z 2005 r.,   
   nr 240, poz. 2027, z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jednolity Dz.U.   
   z 2006 r., nr 90, poz. 631, z późn. zm.)
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2010 r., nr 243, poz. 1623   
   z późn. zm.)
4. Ustawa z dn. 26 kwietnia 2001r. o zasadach uznawania nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych (Dz.U. nr 87, poz. 954, z późn. zm.)
5. Ustawa z dn. 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2008 r., nr 25, poz. 150, z późn. zm.)
6. Ustawa z dn. 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jedn. Dz.U. z 2010, nr 185, poz. 1243, z późn. zm.)
7. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy   
   o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz.U. nr 100, poz. 1085, z późn. zm.)
8. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz.U. z 2010 r.,   
   nr 138, poz. 935, z późn. zm.)
9. Ustawa z dnia 12 września 2002 r., o normalizacji (Dz.U. nr 169, poz.1386, z późn. zm.)
10. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. nr 80, poz. 717, z późn. zm.)
11. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r., o transporcie kolejowym. (tekst jednolity Dz.U. z 2007 r., nr 16, poz. 94, z późn. zm.)
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2010 r.,   
    nr 113, poz. 759, z późn. zm.)
13. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. nr 92, poz. 880, z późn. zm.)
14. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. nr 92, poz. 881, z późn. zm.)
15. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. nr 199, poz. 1227, z późn. zm.)
16. Ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 roku (Dz. U. Nr 178 z 2009 r. poz.1380 z późn. zm)
17. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r.,   
    w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno–kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz.U. nr 25, poz. 133)
18. Zarządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 12 marca 1996r. w sprawie dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia, wydzielanych przez materiały budowlane, urządzenia i elementy wyposażenia w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi (M.P. nr 19, poz. 231)
19. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tekst jednolity Dz.U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650)
20. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.   
    z 1998 r., nr 151, poz. 987)
21. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 marca 1999 r. w sprawie standardów technicznych dotyczących geodezji, kartografii oraz krajowego systemu informacji   
    o terenie (Dz.U. nr 30, poz. 297)
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz.U. nr 138, poz. 1554)
23. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. nr 75, poz. 690, z późn. zm.)
24. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r., w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia (Dz.U. nr 108, poz. 953, z późn. zm.)
25. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie najwyższych dopuszczalnych stężeń i natężeń czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy (Dz.U. nr 217, poz. 1833, z późn. zm.)
26. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 grudnia 2002r. w sprawie upoważnienia organów   
    i jednostek do uznawania kwalifikacji w zawodach regulowanych (Dz.U. nr 237, poz. 2007, z późn. zm.)
27. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. nr 47, poz. 401)
28. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r., w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. nr 120, poz. 1126)
29. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie wzorów: wniosku   
    o pozwolenie na budowę, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane i decyzji o pozwoleniu na budowę (Dz.U. nr 120, poz. 1127, z późn. zm.)
30. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. nr 0, poz. 462, z późn. zm.)
31. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego (Dz.U. nr 120, poz. 1134)
32. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego   
    i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)
33. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz.U. nr 192, poz. 1883)
34. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 02 września 2009 r. w sprawie kontroli wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu (Dz.U. nr 144, poz. 1182)
35. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 maja 2004 r. w sprawie próbek wyrobów budowlanych wprowadzonych do obrotu (Dz.U. nr 130, poz. 1387)
36. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. nr 130, poz. 1389)
37. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r., w sprawie szkolenia   
    w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. nr 180, poz. 1860, z późn. zm.)
38. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie sposobu prowadzenia Krajowego Wykazu Zakwestionowanych Wyrobów Budowlanych (Dz.U. nr 180, poz. 1861)
39. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 11 sierpnia 2004r. w sprawie systemów oceny zgodności, wymagań, jakie powinny spełniać notyfikowane jednostki uczestniczące w ocenie zgodności oraz sposobu oznaczania wyrobów budowlanych oznakowaniem CE (Dz.U. nr 195, poz. 2011)
40. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. nr 198, poz. 2041, z późn. zm.)
41. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (…) (Dz.U. z 2011 r., nr 223, poz. 1333, z późn. zm.)
42. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 2 września 2004 r.   
    w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (tekst jednolity Dz.U. z 2013r. poz. 1129)
43. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie wykazu jednostek organizacyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej upoważnionych do wydawania europejskich aprobat technicznych oraz wykazu wytycznych do europejskich aprobat technicznych (M.P. nr 48, poz. 829)
44. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2004 r. w sprawie europejskich aprobat technicznych oraz polskich jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (Dz.U. nr 237, poz. 2375)
45. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (Dz.U. nr 249, poz. 2497)
46. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 257, poz. 2573, z późn. zm.)
47. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. nr 172, poz. 1444, z późn. zm.)
48. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie wzorów dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. nr 30, poz. 213)
49. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. nr 83, poz. 578, z późn. zm.)
50. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz.U. nr 57, poz. 388)
51. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U. nr 89, poz. 593)
52. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 7 sierpnia 2008r. w sprawie 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, poz. 955 z późn. zm.)
53. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 października 2008 r. w sprawie opłat za korzystanie ze środowiska (Dz.U. nr 196, poz. 1217)
54. Decyzja nr 62 Ministra Infrastruktury z dn. 26 września 2005r. w sprawie ustalenia terenów przez które przebiegają linie kolejowe jako terenów zamkniętych (Dz.Urz. MI nr 11, poz. 72, z późn. zm.)
55. 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)
56. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. Nr 124 z 2009 r. poz. 1030)
57. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. Nr 121 z 2003 r. poz. 1137 ze zmianą Dz. U. Nr 119 z 2009 r. poz. 998)
58. Instrukcje techniczne Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii
59. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 kwietnia 2012 r. w sprawie oznakowania opakowań substancji niebezpiecznych i mieszanin niebezpiecznych oraz niektórych mieszanin Dz.U. 2012 nr 0 poz. 445 z póź. Zmianami.
60. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wykazu wyrobów służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego lub ochronie zdrowia i życia oraz mienia, a także zasad wydawania dopuszczenia tych wyrobów do użytkowania Dz.U. 2007 nr 143 poz. 1002 ze zmianami.
    1. Normy
61. PN-EN 12368 Urządzenia do sterowania ruchem drogowym – Sygnalizatory
62. PN-EN 50121-4 Zastosowania kolejowe – Kompatybilność elektromagnetyczna – Część 4: Emisja   
    i odporność urządzeń sterowania ruchem kolejowym i urządzeń telekomunikacyjnych
63. PN-EN 50122-1:2002 Zastosowania kolejowe - Urządzenia stacjonarne – Część 1: Środki ochrony dotyczące bezpieczeństwa elektrycznego i uziemień
64. PN-EN 50124-2:2007 Zastosowania kolejowe - Koordynacja izolacji - Część 2: Przepięcia   
    i ochrona przeciwprzepięciowa
65. PN-EN 50125-3:2003 (U) Zastosowania kolejowe - Warunki środowiskowe stawiane urządzeniom - Część 3: Wyposażenie dla sygnalizacji i telekomunikacji
66. PN-EN 55022 i PN-EN 50081-2 dotyczące zakłóceń wywoływanych przez urządzenia.
67. PN-EN 61000-4 (IEC 61000-4) i PN-EN 50082-2 Parametry kompatybilności elektromagnetycznej
68. PN-EN ISO 9001:2009 Systemy zarządzania jakością – Wymagania
69. PN-EN ISO 14001:2005 Systemy zarządzania środowiskowego – Wymagania i wytyczne stosowania
70. PN-IEC 60364-1:2000 Instalacje energetyczne w obiektach budowlanych. Zakres, przedmiot   
    i wymagania podstawowe
71. PN-IEC 60364-4-41:2000 Instalacje energetyczne w obiektach budowlanych. Ochrona dla zapewnienia bezpieczeństwa. Ochrona przeciwporażeniowa
72. PN-K-02057:1969 Koleje normalnotorowe. Skrajnie budowli
73. PN-68/N-02320 Barwy sygnałów świetlnych – Wymagania ogólne i metody pomiaru
74. PN-86/E-04606/03 Wyroby elektrotechniczne - Próby środowiskowe – Próba Fc – Wibracje (sinusoidalne).
75. PN-86/E-06600 „Automatyka i pomiary przemysłowe. Kompatybilność elektromagnetyczna urządzeń. Ogólne wymagania i badania"
76. PN-92/E-01200 „Symbole graficzne ogólne stosowane w elektryce”
77. PN-92/E-04605/02 Wyroby elektrotechniczne. Próby środowiskowe. Próba Eb – udary wielokrotne.
78. PN-92/E-05009/02 - Instalacje elektryczne w obiektach budowlanych – terminologia
79. PN-92/E-05009/41 - Instalacje elektryczne w obiektach budowlanych. Ochrona zapewniająca bezpieczeństwo, Ochrona przeciwporażeniowa
80. PN-92/E-08106 Stopnie ochrony zapewniane przez obudowy (kod IP)
81. PN SEP-E-004 Elektroenergetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe Projektowanie i budowa
82. BN-88/9315-11 Sterowanie ruchem kolejowym. Symbole graficzne i oznaczenia literowo-cyfrowe
83. PN-EN 60068-2-1:2009 Badania środowiskowe - Część 2-1: Próby - Próby A: Zimno;
84. PN-EN 60068-2-2:2007 Badania środowiskowe - Część 2-2: Próby - Próba B: Suche gorąco;
85. PN-EN 54-1:1998 Systemy sygnalizacji pożarowej – Wprowadzenie
86. PN-EN 54-2:2002 Systemy sygnalizacji pożarowej – Część 2: Centrale sygnalizacji pożarowej;
87. PN-EN 54-4:2001 Systemy sygnalizacji pożarowej – Część 4: Zasilacze;
88. PN-EN 54-12:2005 Systemy sygnalizacji pożarowej – Część 12: Czujki dymu – Czujki liniowe działające z wykorzystaniem wiązki światła przechodzącego;
89. PN-EN 54-11:2004 Systemy sygnalizacji pożarowej – Część 11: Ręczne ostrzegacze pożarowe;
90. WBO CNBOP:2006 Wymagania, metody badań i kryteria oceny: Stałe urządzenia gaśnicze – Aerozolowe Generatory Gaśnicze;
91. PN-EN 54-3:2003 Systemy sygnalizacji pożarowej – Część 3: Pożarowe urządzenia alarmowe – Sygnalizatory akustyczne;
92. PN-EN 54-21:2006 Systemy sygnalizacji pożarowej – Część 21: Urządzenia do transmisji sygnałów alarmowych i uszkodzeniowych;
93. PN-T-45002 Telekomunikacyjne linie przewodowe. Skrzyżowania z liniami kolejowymi. Wymagania ogólne.
94. PN-T-83101:1996 Urządzenia zasilające w telekomunikacji. Określenia, wymagania i badania.
95. PN-T-90320:1992 Telekomunikacyjne kable stacyjne i zakończeniowe małej częstotliwości   
    o izolacji i powłoce polwinitowej. Ogólne wymagania i badania.
96. PN-T-90321:1992 Telekomunikacyjne kable stacyjne małej częstotliwości o izolacji i powłoce polwinitowej.
97. PN-T-90322:1992 Telekomunikacyjne kable zakończeniowe małej częstotliwości o izolacji   
    i powłoce polwinitowej, ekranowane.
98. PN-T-90335:1992 Telekomunikacyjne kable miejscowe z wiązkami czwórkowymi, pęczkowe,   
    o izolacji polietylenowej, o powłoce polietylenowej z zaporą przeciwwilgociową, wypełnione -- Ogólne wymagania i badania.
99. PN-B-19501:1997 Prefabrykaty z betonu -- Prefabrykaty żelbetowe dla telekomunikacji.
100. PN-ETS 300 010-1:1999 Transmisja i zwielokrotnienie (TM) -- Automatyczna przełącznica cyfrowa -- Przepływność przełączania 64 i n x 64 kbit/s – Porty dostępu 2048 kbit/s -- Funkcje i parametry części zasadniczej urządzenia.
101. PN-EN 124:2000 Zwieńczenia wpustów i studzienek kanalizacyjnych do nawierzchni dla ruchu pieszego i kołowego -- Zasady konstrukcji, badania typu, znakowanie, sterowanie jakością.
102. PN-EN 79100:2001 Kable i przewody elektryczne -- Pakowanie, przechowywanie i transport.
103. PN-EN 187000:2001 Ogólne wymagania -- Kable światłowodowe.
104. PN-EN 50126:2002 Zastosowania kolejowe. Specyfikowanie i wykazywanie Nieuszkadzalności, Gotowości, Obsługiwalności i Bezpieczeństwa (RAMS). Część 1: Wymagania podstawowe   
     i procesy ogólnego przeznaczenia.
105. PN-EN 50128 Zastosowania kolejowe. Łączność sygnalizacja i systemy sterowania. Programy dla kolejowych systemów sterowania i zabezpieczenia.
106. PN-EN 50129 Zastosowania kolejowe. Systemy łączności, przetwarzania danych i sterowania ruchem. Elektroniczne systemy sterowania ruchem związane z bezpieczeństwem.
107. PN-EN 50130-5:2002 Systemy alarmowe – Część 5: Próby środowiskowe.
108. PN-EN 50132 Seria norm dotyczących systemów alarmowych. Systemy dozorowe CCTV stosowane w zabezpieczeniach.
109. PN-EN 50289-1 Kable telekomunikacyjne -- Metody badań.
110. PN-EN 50290-1 Kable telekomunikacyjne.
111. PN-EN 60068 Seria norm dotyczących badań środowiskowych.
112. PN-EN 60529:2003 Stopnie ochrony zapewnianej przez obudowy (Kod IP).
113. PN-EN 60793 Seria norm dotyczących wymagań na włókna światłowodowe.
114. PN-EN 60794-1 Kable światłowodowe. Wymagania wspólne.
115. PN-EN 60794-3 Kable światłowodowe -- Część 3: Wymagania szczegółowe -- Kable do stosowania na zewnątrz pomieszczeń.
116. PN-HD 60364-5-54:2010 Instalacje elektryczne niskiego napięcia -- Część 5-54: Dobór i montaż wyposażenia elektrycznego -- Uziemienia, przewody ochronne i przewody połączeń ochronnych.
117. PN-EN 61386-24:2010 Systemy rur instalacyjnych do prowadzenia przewodów -- Część 24: Wymagania szczegółowe --Systemy rur instalacyjnych układanych w ziemi.
118. BN-69/9378-30 Telekomunikacyjne sieci kablowe miejscowe. Wsporniki kablowe.
119. BN-72/3233-13 Telekomunikacyjne linie kablowe. Opaski oznaczeniowe.
120. BN-73/3233-02 Telekomunikacyjne sieci kablowe miejscowe. Wietrznik do pokryw.
121. BN-73/3233-03 Ramy i oprawy pokryw.
122. BN-73/8984-01 Telekomunikacyjne sieci kablowe miejscowe. Studnie kablowe. Klasyfikacja   
     i wymiary.
123. BN-85/8984-01 Telekomunikacyjne sieci kablowe miejscowe. Studnie kablowe. Klasyfikacja   
     i wymiary.
124. BN-89/8984-17/03 Telekomunikacyjne sieci miejscowe. Linie kablowe. Ogólne wymagania   
     i badania.
125. ZN-96/TP S.A.-002T Telekomunikacyjne linie kablowe dalekosiężne. Linie optotelekomunikacyjne. Ogólne wymagania i badania.
126. ZN-96/TP S.A.-004T Telekomunikacyjne linie przewodowe. Zbliżenia i skrzyżowania linii telekomunikacyjnych z innymi obiektami uzbrojenia terenowego. Ogólne wymagania i badania.
127. ZN-96/TP S.A.-005T Telekomunikacyjne linie kablowe. Kable optotelekomunikacyjne jednodomowe dalekosiężne. Wymagania i badania.
128. ZN-96/TP S.A.-006T Telekomunikacyjne linie kablowe dalekosiężne. Linie optotelekomunikacyjne. Złącza spajane światłowodów jednodomowych. Wymagania i badania.
129. ZN-96/TPSA-007/T Telekomunikacyjne linie kablowe dalekosiężne. Linie optotelekomunikacyjne. Złączki światłowodowe i kable stacyjne. Wymagania i badania.
130. ZN-96/TPSA-009/T Telekomunikacyjne linie kablowe dalekosiężne. Linie optotelekomunikacyjne. Przełącznice światłowodowe. Wymagania i badania.
131. ZN-96/TPSA-012/T Telekomunikacyjne linie kablowe. Kanalizacja kablowa pierwotna. Wymagania   
     i badania.
132. ZN-96/TPSA-013/T Telekomunikacyjne linie kablowe. Kanalizacja wtórna i rurociągi kablowe. Wymagania i badania.
133. ZN-96/TPSA-017/T Telekomunikacyjna kanalizacja kablowa. Rury kanalizacji wtórnej i rurociągu kablowego (RHDPE). Wymagania i badania.
134. ZN-96/TPSA-024/T Telekomunikacyjna kanalizacja kablowa. Zasobnik złączowy. Wymagania badania.
135. ZN-96/TPSA-032/T Telekomunikacyjne sieci miejscowe. Łączówki i głowice kablowe. Wymagania   
     i badania.
136. ZN-96/TPSA-033/T Telekomunikacyjne sieci miejscowe. Obudowy zakończeń kablowych. Wymagania i badania.
137. ZN-96/TPSA-034/T Telekomunikacyjne sieci miejscowe. Łączówki i zespoły łączówkowe przełącznicowe. Ogólne wymagania i badania.
138. ZN-96/TPSA-038/T Telekomunikacyjne sieci miejscowe. Przełącznica cyfrowa symetryczna 2Mbs. Wymagania i badania.
139. PN-EN 61663-1:2002 (U) Ochrona odgromowa. Linie telekomunikacyjne. Część 1. Instalacje światłowodowe
140. PN-EN 61663-2:2002 (U) Ochrona odgromowa. Linie telekomunikacyjne. Część 2. Linie wykonywane przewodami metalowymi
141. ITU-I G.650 Definition and test methods for the relevant parameters of single-mode fibres.
142. ITU-I G.652 Characteristics of a single-mode optical fibre and cable.
143. ITU-I G.803 Architecture of transport networks based on the synchronous digital hierarchy (SDH).
144. PN-EN 1610:2002 Budowa i badania przewodów kanalizacyjnych
145. PN-EN 124:2000 Zwieńczenia studzienek i wpustów kanalizacyjnych do nawierzchni dla ruchu pieszego i kołowego – zasady konstrukcji, badania typu, znakowanie, sterowanie jakością.
146. PN-EN 1402:2000 Systemy przewodowe z tworzyw sztucznych.
147. PN-92/B-10729 Studzienki kanalizacyjne.
148. BN-86/8971-08 Prefabrykaty budowlane z betonu. Kręgi betonowe i żelbetowe.
149. PN-H-74051-2 Włazy kanałowe klasy B, C, D.
150. PN-86/b-02480 Grunty budowlane. Określenia, symbole, podział i opis gruntów.
151. PN-B-10736:1999 Roboty ziemne. Wykopy otwarte dla przewodów kanalizacyjnych.
152. PN-B-10144-Posadzki z betonu . Wymagania i badania techniczne.
153. PN -B-06250 - Beton zwykły.
154. PN-B-06251 - Roboty betonowe i żelbetowe. Wymagania techniczne,
155. PN-B-19701 - Cement. Cementy powszechnego użytku. Skład, wymagania i ocena zgodności.
156. PN-B-32250 Materiały budowlane. Woda do betonu i zapraw.
157. PN-EN 87 Płytki i płyty ceramiczne ścienne i podłogowe. Definicje, klasyfikacja, właściwości   
     i znakowanie.
158. PN-EN 1322 Kleje do płytek. Definicje i terminologia.
159. PN-B-10260 Izolacje bitumiczne. Wymagania i badania przy odbiorze.
160. PN-B-24000 Dyspersyjna masa asfaltowo-kauczukowa.
161. PN-B-24006 Masa asfaltowo-kauczukowa.
162. PN-B-24620 Lepiki, masy i roztwory asfaltowe stosowane na zimno.
163. PN -EN 12274-1:2002 U Cienkie warstwy na zimno - Metody badań - Część l: Pobieranie próbek do ekstrakcji lepiszcza.
164. PN-EN 26927 Budownictwo. Wyroby do uszczelniania. Kity. Terminologia.
165. PN-90/B-14501 Zaprawy budowlane zwykłe.
166. PN-EN 934-2:2002 Domieszki do betonu, zaprawy i zaczynu - Część 2: Domieszki do betonu, zaprawy i zaczynu. Definicje, wymagania, zgodność, znakowanie i etykietowanie.
167. PN-B-32250 Materiały budowlane. Woda do betonu i zapraw.
168. PN-87/B-01100 Kruszywa mineralne - Kruszywa skalne - Podział, nazwy i określenia
169. PN-78/B-01101 Kruszywa sztuczne - Podział, nazwy i określenia.
170. PN-EN 13139:2003 Kruszywa do zapraw.
171. PN-EN 197-1:2002 Cement-Część l: Skład, wymagania i kryteria zgodności dotyczące cementów powszechnego użytku.
172. PN-EN 197-2:2002 Cement- Część 2: Ocena zgodności.
173. PN-90/B-30010 Cement portlandzki biały.
174. PN-81/B-30003 Cement marki 15.
175. PN-B-19705:1998 Cement specjalny Cement portlandzki siarczanodporny.
176. PN-EN 9 34-6:2002 Domieszki do betonu- zaprawy i zaczynu - Część 6: Pobieranie próbek, kontrola zgodności i ocena zgodności.
177. PN-EN 480-12:1999 Domieszki do betonu, zaprawy i zaczynu. Metody badań. Oznaczanie zawartości alkaliów w domieszkach.
178. PN- PN-EN 1008:2004 Woda zarobowa do betonu. Specyfikacja pobierania próbek, badania   
     i ocena przydatności wody zarobowej do betonu, w tym wody odzyskanej z procesów produkcji betonu
179. PN-EN 932-1:1999 - Badania podstawowych właściwości kruszyw. Metody pobierania próbek.
180. PN-EN 933-3:1999 -Badania podstawowych właściwości kruszyw. Procedura i terminologia uproszczonego opisu petrograficznego.
181. PN-EN 933-10:2002 -Badania geometrycznych właściwości kruszyw. Część 10: Ocena zawartości drobnych cząstek. Uziarnienie wypełniaczy (przesiewanie w strumieniu powietrza).
182. PN-EN 1838 :2005 Zastosowania oświetlenia Oświetlenie awaryjne.
183. PN-EN 50172:2005Systemy awaryjnego oświetlenia ewakuacyjnego
184. PN-EN 60598-2-22 Oprawy oświetleniowe. Część 2-22: Wymagania szczegółowe – Oprawy oświetleniowe do oświetlenia awaryjnego
185. PN-N-01256-1:1992 Znaki bezpieczeństwa. Ochrona przeciwpożarowa.
186. PN-N-01256-2:1992 Znaki bezpieczeństwa. Ewakuacja.
187. PN-EN ISO 7010:2012 Symbole graficzne -- Barwy bezpieczeństwa i znaki bezpieczeństwa
188. PN-N-01256-5:1998 Znaki bezpieczeństwa. Zasady umieszczania znaków bezpieczeństwa na drogach ewakuacyjnych i drogach pożarowych
189. PN-EN 13501-1:2008 Klasyfikacja ogniowa wyrobów budowlanych i elementów budynków – część 1: Klasyfikacja na podstawie badań reakcji na ogień.

Podane w niniejszym opracowaniu normy mają jedynie charakter informacyjny, Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązań równoważnych.

* 1. Inne dokumenty, przepisy, instrukcje

1. REGULAMIN określający zasady wstępu oraz przebywania na obszarze kolejowym i w pojazdach kolejowych PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
2. Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21 .
3. Instrukcja SKM d-1 WARUNKI TECHNICZNE utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych.
4. Instrukcja SKM d-2 WARUNKI TECHNICZNE dla kolejowych obiektów inżynieryjnych.
5. Instrukcja SKM d-3 WARUNKI TECHNICZNE utrzymania podtorza kolejowego.

# Terminy realizacji zamówienia

Terminy realizacji zamówienia i jego poszczególnych części oraz zakończenie i rozliczenie całości przedmiotu umowy wskazano w warunkach umowy.

# ZAŁĄCZNIKI

1. Załącznik nr 1: mapa ewidencyjna gruntów i budynków.
2. Załącznik nr 2: mapa do celów informacyjnych.
3. Załącznik nr 3: Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ-Gd-WOO.4210.34.2016.KLP.4 z dnia 30 listopada 2016 r.) w sprawie umorzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia 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”.
4. Załącznik nr 4: dokumentacja fotograficzna.

1. W nawiasach umieszczono nowe nr działek oraz obrębów, zgodnie z nomenklaturą wprowadzoną przez Miasto Gdynia. Numery działek umieszczone w nawiasach odpowiadają numerom wskazanym na mapach ewidencji gruntów, stanowiących Załącznik nr 1 do niniejszego opracowania. [↑](#footnote-ref-2)