

**Załącznik nr 1 do SIWZ****SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA****(dalej jako „SOPZ”)****I. Informacje ogólne****1. Przedmiot zamówienia**

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie minimum **dwuwariantowej wielobranżowej koncepcji programowo-przestrzennej dla przedsięwzięcia pn. „Rewitalizacja fragmentu linii kolejowej nr 234 z budową przystanku Gdańsk Karczemki wraz z budową infrastruktury towarzyszącej”**

Koncepcja ma stanowić materiał wyjściowy do realizacji przez Zamawiającego projektu polegającego na przygotowanie fragmentu linii kolejowej nr 234 na odcinku Kokoszki – Gdańsk Kiełpinek z budową przystanku Gdańsk Karczemki ,jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I”, realizowanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółkę Akcyjną

Fragment linii kolejowej nr 234, dla którego w ramach Przedmiotu zamówienia ma zostać opracowana Koncepcja, położony jest w województwie pomorskim, na terenie Gminy Miasta Gdańska, w dzielnicy Kokoszki i odgałęzia się od linii kolejowej nr 248 w ok. km 9+518 i biegnie do km 11+030 linii kolejowej nr 234.

Planowany przystanek Gdańsk Karczemki zostanie zlokalizowany pomiędzy przystankiem PKM Gdańsk Kiełpinek, a stacją Gdańsk Kokoszki.

Planowana infrastruktura towarzysząca ograniczona jest ulicami Budowlanych, Nowatorów, Kartuską, Obwodnica Trójmiasta oraz linią kolejową nr 248 - linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej- dalej jako „Linia PKM”.

Obszar, dla którego winna być wykonana Koncepcja, w sposób graficzny przedstawiono w **Załączniku nr 1 do SOPZ**.

Nazwa Przedsięwzięcia wskazana w Umowie, jak i SOPZ, ma jedynie charakter informacyjny – jej ostateczne brzmienie zostanie przedstawione Wykonawcy w trakcie realizacji Przedmiotu zamówienia. Zmiana nazwy Przedsięwzięcia nie stanowi zmiany Umowy.

Przedmiotem zamówienia objęte są również wszelkie inne zadania, których wykonanie w Umowie, SOPZ lub innych dokumentach związanych z realizacją Przedmiotu zamówienia, przypisane zostały Wykonawcy.

2. Cel

Celem Koncepcji jest określenie warunków i zakresu rzeczowego prac (w tym robót budowlanych) w ramach Przedsięwzięcia.

Należy nadmienić, iż PKP PLK aktualnie realizuje projekt pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I” w ramach którego przewidziano modernizację linii kolejowej nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia Główna. Realizacja robót budowlanych na odcinku Somonino - Gdańsk Osowa, w ramach projektu, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, wyłączy możliwość bezpośrednich połączeń kolejowych pomiędzy Gdańskiem a Kartuzami po Linii PKM i dalej po linii kolejowej nr 201 i 229. Realizacja Przedsięwzięcia ma na celu uniknięcie ujemnych skutków realizacji projektu, o których mowa powyżej i stworzenie tzw. „bypassu kartuskiego”:

W ramach „bypassu kartuskiego” PKP PLK zrealizuje inwestycję pn. „Przygotowanie linii kolejowych nr 234 na odcinku Kokoszki – Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła – Gliniec jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I.”, natomiast PKM zrealizuje prace w ramach Przedsięwzięcia, z wyłączeniem budowy infrastruktury towarzyszącej, za budowę której odpowiedzialna będzie Gmina Miasta Gdańska. Łącznie, prace te pozwolą na zrealizowanie trasy objazdowej na czas realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I.

Koncepcja oraz decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji Przedsięwzięcia stanowią będą podstawę m.in. do opracowania projektów budowlanych, pozwolenia na budowę oraz materiałów niezbędnych do wniosku o dofinansowanie dla projektu pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I”, realizowanego przez PKP PLK S.A.

3. Zakres prac objętych Przedmiotem zamówienia

Każdy z elementów Koncepcji, wskazanych w punktach 3.1 – 3.3 poniżej winien zostać opracowany z uwzględnieniem poniższych założeń.

Zamawiający w oparciu o przygotowane przez Wykonawcę materiały wyjściowe (dla każdej z części poniżej) określi zakres rzeczowy każdego z wariantów Koncepcji, jakie mają zostać opracowane przez Wykonawcę.

Każdy z elementów Koncepcji winien składać się z części opisowej (wraz z kosztorysem szacunkowym wykonania) oraz graficznej i zawierać co najmniej następujące elementy:

3.1. Rewitalizacja linii kolejowej nr 234 obejmuje:

a. w pierwszym wariantcie:

Budowę wyjścia z dwóch torów szlakowych z linii kolejowej nr 248, przechodzącego w jeden tor kolejowy (wraz z kompletną infrastrukturą kolejową), w śladzie istniejącego nasypu/wykopu linii kolejowej nr 234, w tym:

i. wbudowanie niezbędnych rozjazdów na linii kolejowej nr 248;

- ii. budowę torów/toru kolejowego od wyjścia z linii kolejowej nr 248 do km 11+030 linii kolejowej nr 234, z uwzględnieniem optymalizacji robót branży SRK na linii kolejowej nr 248;

a'. w drugim wariancie:

Budowę jednego toru kolejowego (wraz z kompletną infrastrukturą kolejową), w śladzie istniejącego nasypu/wykopu linii kolejowej nr 234, w tym:

- i. wbudowanie jednego rozjazdu na odgałęzieniu do toru nr 2 w ok. km 9+518 linii kolejowej nr 248;
- ii. budowę toru kolejowego o długości ok. 1,5 km (od ok. km 9+518 linii kolejowej nr 248 do km 11+030 linii kolejowej nr 234);

dla wszystkich wariantów:

- b.** budowę obiektów inżynierskich, wraz z planowaną lokalizacją i uzasadnieniem ich budowy:
 - i. Przejścia pieszo – jezdne pod torami kolejowymi na wysokości planowanego przystanku Gdańsk Karczemki,
 - ii. oraz Wiaduktu drogowego – przekroczenie piesze i jezdne linii kolejowej nr 234 na przedłużeniu ul. Osiedlowej;
- c.** Dobudowanie zelektryfikowanego toru odstawczego zakończonego kozłem oporowym od strony Gdańska Wrzeszcza umożliwiającą wjazd od strony Kokoszek wraz z rozjazdem pojedynczym zwyczajnym w obrębie posterunku odgałęźnego Kiełpinek/rozjazdami na istniejącym przystanku Gdańsk Kiełpinek.

W wersji alternatywnej w miejsce kozła oporowego, wbudowanie rozjazdu pojedynczego zwyczajnego tak, by umożliwić wjazd na tor odstawczy również od strony Gdańska Wrzeszcza. Zakłada się również budowę dodatkowego peronu jednokrawędziowego / przedłużenie istniejącego peronu przy torze odstawczym. Lokalizacja ww. peronu (przy torze nr 1 czy 2) do analizy w ramach Koncepcji;

W Koncepcji należy przewidzieć dojście z nowoprojektowanego peronu do istniejących peronów;

- d.** Teletechnikę, elektroenergetykę, SRK, w szczególności:
 - i. wybudowanie po jednej stronie toru szlakowego podstawowego kabla światłowodowego od istniejącego kontenera SRK na Linii PKM posterunek odgałęźny Kiełpinek do projektowanego kontenera teletechnicznego na stacji Gdańsk Kokoszki;
 - ii. zabudowę kabla telekomunikacyjnego światłowodowego Z-XOTKtsdD 72J w kanalizacji teletechnicznej w w/w relacji;
 - iii. zabudowę kabla miedzianego XzTKMXpw 35x4x0,8 w w/w relacji;
 - iv. zabudowę urządzeń przytorowych w zakresie ETCS L2 w relacji posterunek odgałęźny Kiełpinek - stacja Gdańsk Kokoszki wraz z nawiązaniem do sieci Linii PKM oraz linii

kolejowej nr 234, będącej w zarządzie PKP PLK, będących źródłem zasilenia danych dla SDIP PKM;

- v. zabudowę urządzeń SRK wraz z dostosowaniem i powiązaniem do istniejących urządzeń i systemów na Linii PKM (wewnętrznych i zewnętrznych) – w tym blokady liniowej z licznikową nie zajętością szlaku, posterunek odgałęźny Kiełpinek– stacja Gdańsk Kokoszki;
- vi. wybudowanie po drugiej stronie toru, redundantnego kabla światłowodowego Z-XOTKtsd 36J wraz z kablem miedzianym lokalizacyjnym XzTKMXpw 2x2x0,8 w relacji od istniejącego kontenera SRK na Linii PKM posterunek odgałęźny Kiełpinek do projektowanego kontenera teletechnicznego na stacji Gdańsk Kokoszki;
- vii. na trasie kabla światłowodowego podstawowego od istniejącego kontenera SRK na Linii PKM posterunek odgałęźny Kiełpinek do projektowanego kontenera teletechnicznego na stacji Gdańsk Kokoszki ułożyć dodatkowo 4 rury rezerwowe typu RHDPe fi 40, każda z innym wyróżnikiem;
- viii. na trasie kabla światłowodowego redundantnego od istniejącego kontenera SRK na Linii PKM posterunek odgałęźny Kiełpinek do projektowanego kontenera teletechnicznego na stacji Gdańsk Kokoszki ułożyć dodatkowo 3 rury rezerwowe typu RHDPe fi 40, każda z innym wyróżnikiem;
- e. Odwodnienie w zakresie niezbędnym dla prawidłowego funkcjonowania zaprojektowanych elementów oraz jeżeli zajdzie taka potrzeba, odwodnienie (przejęcie wody) z sąsiednich terenów PKP PLK, wynikające z grawitacyjnego spływu wody ze szlaku od stacji Gdańsk Kokoszki do styku inwestycji PKM i PKP PLK;
- f. Trasy sieci uzbrojenia terenu, w tym sieci elektryczne, teletechniczne, wodociągowe, kanalizacyjne, odwodnieniowe wraz z koniecznymi przyłączami i rozwiązaniami ewentualnych kolizji (minimum wytyczne opisowe, w przypadku wyjścia planowanej lub przebudowywanej w ramach rozwiązania kolizji infrastruktury, poza obszar wyznaczony w Załączniku nr 1);
- g. za wyjątkiem ogólnych kosztorysów, które będą opracowywane w ramach Koncepcji, Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia wstępnego kosztorysu do projektowanego zakresu robót dotyczącego przebudowy i dostosowania istniejących urządzeń i systemów SRK.

3.2. Przystanek Gdańsk Karczemki obejmujący:

- a. Budowę nowego przystanku Gdańsk Karczemki z jednym peronem jednokrawędziowym o długości ok. 150 m, wyposażonym w wiaty wraz z niezbędną infrastrukturą;
- b. Architekturę i konstrukcję przystanku w standardzie przystanków PKP PLK wraz m.in. z wyposażeniem oraz elementami małej architektury, oświetleniem, odwodnieniem, przyłączem wodno-kanalizacyjnym, zasilaniem elektroenergetycznym, systemy informacji pasażerskiej i bezpieczeństwa (minimum wytyczne opisowe, w przypadku wyjścia planowanej lub

przebudowywanej w ramach rozwiązania kolizji infrastruktury, poza obszar wyznaczony w Załączniku nr 1);

- c. Zieleń projektowaną;
- d. Trzy wizualizacje przystanku: 2 przystanku – widok z różnych stron + 1 z szerszej perspektywy, pokazującą lokalizację przystanku w odniesieniu do otoczenia, nałożoną na zdjęcie z lotu ptaka;
- e. Koncepcję architektoniczną wiaty „Czerwonej wstążki” wraz z iluminacją;
- f. Przekroje w miejscach charakterystycznych;
- g. Trasy sieci uzbrojenia terenu, w tym sieci elektryczne, teletechniczne, wodociągowe, kanalizacyjne, odwodnieniowe wraz z koniecznymi przyłączami i rozwiązaniami ewentualnych kolizji (minimum wytyczne opisowe, w przypadku wyjścia planowanej lub przebudowywanej w ramach rozwiązania kolizji infrastruktury, poza obszar wyznaczony w Załączniku nr 1).

Ponadto w zakresie pkt. 3.1 i 3.2 należy przewidzieć dla wybranego wariantu, możliwość realizacji etapowej, zakładającej brak realizacji przystanku Gdańsk Karczemki w pierwszym etapie (to jest możliwość jego późniejszego zrealizowania).

Zaproponowane rozwiązania projektowe muszą uwzględniać przyszłą ewentualną elektryfikację infrastruktury kolejowej objętej Koncepcją, w szczególności w zakresie parametrów projektowanych obiektów inżynierskich.

3.3. Infrastruktura towarzysząca:

Koncepcja, w tym zakresie, winna być wykonana zgodnie z wytycznymi uzyskanymi od jednostek Gminy Miasta Gdańska (wskazanymi w części II pkt 4 SOPZ).

Ponadto należy przewidzieć w minimum dwóch wariantach:

- a. drogę dojazdową do nowo projektowanego przystanku Gdańsk Karczemki ze ścieżką rowerową, chodnikiem i oświetleniem wraz z parkingiem park&ride oraz inną infrastrukturą obsługi podróżnych (zatoka autobusowa, zatoka kiss&ride, parking rowerowy itp.);
- b. ciągi pieszo-rowerowe wraz z oświetleniem i ewentualnym wygrodzieniem od linii kolejowej, zapewniające mieszkańcom osiedli położonych przy przedmiotowym fragmencie linii kolejowej nr 234, najkrótsze, dogodne dojście do istniejących przystanków Gdańsk Kiełpinek i Gdańsk Kokoszki oraz do terenów rekreacyjnych przy zbiorniku retencyjnym Kiełpinek.

Dla każdego z wariantów (jak również poszczególnych elementów koncepcji) należy przewidzieć możliwość etapowania prac:

- i. Prace związane z odbudową linii kolejowej nr 234 na odcinku Kokoszki – Gdańsk Kiełpinek w zakresie minimalnym i niezbędnym do uruchomienia tego odcinka linii jako trasy objazdowej;
- ii. Pozostałe prace np. budowa przystanku Gdańsk Karczemki, dodatkowego toru i peronu na przystanku Gdańsk Kiełpinek, infrastruktury drogowej itp.

3.4. W ramach Przedmiotu zamówienia Wykonawca zobowiązany jest również do wykonania/sporządzenia:

- a. Inwentaryzacji stanu istniejącego linii kolejowej nr 234 na odcinku ok. 1,5 km tj. od ok. km 9+518 linii kolejowej nr 248 (Linia PKM) do ok. km 11+030 linii kolejowej nr 234;
- b. Ustalenia (określenia) Geotechnicznych warunków posadowienia, obejmujących wszystkie dokumentacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 463), odpowiednio do przyjętej kategorii geotechnicznej i warunków gruntowych. Należy uwzględnić zagrożenia ruchami masowymi, określone w Rejestrze osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska (PIG-PIB, Oddział Geologii Morza w Gdańsku 2011). Wymagany zakres obszarowy badań podłoża gruntowego obejmuje linię kolejową nr 234 na odcinku ok. 1,5 km tj. od ok. km 9+518 linii kolejowej nr 248 (Linia PKM) do km 11+030 linii kolejowej nr 234 wraz z przystankiem Gdańsk Karczemki dla każdego wariantu. Zakres dokumentacji (projekt geotechniczny) powinien obejmować m.in. rozwiązania projektowe zabezpieczenia skarp (z uwzględnieniem ewentualnego drenażu) z obliczeniami stateczności dla etapu budowy i eksploatacji, w szczególności w obszarze zagrożonym ruchami masowymi oraz w przypadku występowania gruntów o niewystarczającej nośności i/lub nadmiernej odkształcalności (np. gruntów organicznych) rozwiązania wzmocnienia podłoża z obliczeniami stanów granicznych nośności i użytkowalności. Szczegółowość dokumentacji (łącznie z badaniami) powinna odpowiadać fazie projektu budowlanego;
- c. Ustalenia (określenia) Geotechnicznych warunków posadowienia, obejmujących wszystkie dokumentacje wymagane Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 463), odpowiednio do przyjętej kategorii geotechnicznej i warunków gruntowych dla projektowanej infrastruktury towarzyszącej (opisanej w pkt. 3.3.). W zależności od przyjętego rozwiązania i lokalizacji zakres dokumentacji (projekt geotechniczny) powinien obejmować m.in. ewentualne rozwiązania projektowe zabezpieczenia skarp z obliczeniami stateczności dla etapu budowy i eksploatacji oraz w przypadku występowania gruntów o niewystarczającej nośności i/lub nadmiernej odkształcalności (np. gruntów organicznych) rozwiązania wzmocnienia podłoża z obliczeniami stanów granicznych nośności i użytkowalności. Szczegółowość dokumentacji (łącznie z badaniami) powinna odpowiadać fazie projektu budowlanego i powinna stanowić odrębną dokumentację (w odniesieniu do części opisanej w p. 3.4.b).
- d. Dokumentacji hydrogeologicznej zgodnie z wymaganiami aktualnych przepisów prawa;
- e. Analizy terenowo – prawnej, obejmującej w szczególności stan własności oraz plany zagospodarowania przestrzennego obszaru na którym ma być realizowane Przedsięwzięcie dla przedstawionych wariantów Koncepcji,

- f. Wykazu działek ewidencyjnych obszaru objętego Przedsięwzięciem dla przedstawionych wariantów Koncepcji;
- g. Przedstawienia wykazu niezbędnych dokumentów do pozyskania w celu włączenia nowoprojektowanego odcinka linii do sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK,
- h. Zbiorczego zestawienia szacunkowych kosztów realizacji wszystkich elementów związanych z realizacją Przedsięwzięcia dla przedstawionych wariantów z rozbiem na etapy (od przygotowania dokumentacji projektowej do uzyskania wszelkich dopuszczeń do eksploatacji), w tym również opłaty odszkodowawcze za usunięcie drzew i krzewów kolidujących z realizacją Przedsięwzięcia, w podziale na część kolejową oraz infrastrukturę towarzyszącą, zgodnie z podziałem obszarowym wskazanym w **Załączniku nr 1**;
- i. Harmonogramu realizacji Przedsięwzięcia zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym;
- j. Zestawienia propozycji podstawowych rozwiązań technicznych oraz materiałowych do zastosowania przy realizacji Przedsięwzięcia, w szczególności dotyczących odwodnienia terenu oraz konstrukcji i posadowienia nasypu kolejowego;
- k. Uwarunkowań i opisu do studium wykonalności oraz do wniosku o dofinansowanie w podziale na część kolejową oraz infrastrukturę towarzyszącą;
- l. Wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej dla wybranego wariantu – dla zakresu ujętego w pkt 3.1. i 3.2. (linia kolejowa wraz z przystankiem Gdańsk Karczemki);
- m. Wskazanie i wycenę elementów, które z uwagi na włączenie linii kolejowej nr 234 w linię kolejową nr 248 będą podlegały rozbiórce lub przebudowie, a które zostały wykonane w ramach budowy linii kolejowej nr 248 (z uwagi na trwałość przedsięwzięcia pn. Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej”);
- n. Rozwiązanie projektowe kolizji z projektowaną linią kablową 2x110 kV – Energa Operator S.A. – posiadającą decyzję o pozwoleniu na budowę nr 502/2018/ RB z dnia 13.08.2018 r. wydanej przez Wojewodę Pomorskiego;
- o. Analizę warunków planistycznych i analizę instytucjonalną (opis stanu aktualnego podmiotów obsługujących projekt, sprecyzować, w jaki sposób projekt będzie zarządzany, przedstawić zakres obowiązków i odpowiedzialności poszczególnych podmiotów) w części kolejowej.
- p. Zakres prac w branży geodezyjnej został szczegółowo opisany w **Załączniku nr 7**.

3.5 Zakres środowiskowy

Planowane Przedsięwzięcie w zakresie obejmującym rewitalizację linii kolejowej nr 234 wraz z przystankiem Gdańsk Karczemki (zakres ujęty w części I. pkt 3.1. i 3.2.) jest sklasyfikowane jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 58 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71) i wymaga uzyskania decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach – przed uzyskaniem decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Stosownie do powyższego Wykonawca w ramach Przedmiotu zamówienia zobowiązany jest do:

- a. Wykonania inwentaryzacji przyrodniczej wzdłuż rewitalizowanej linii kolejowej nr 234, na odcinku o długości ok. 1,1 km przy czym powinna ona zawierać wszystkie elementy, o których mowa w art. 66 ust. 1 ustawy 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 (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm., dalej jako „**Ustawa OOS**”);
 - b. Sporządzenia materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz ze wszystkimi niezbędnymi załącznikami, o których mowa w art. 74 Ustawy OOS, w tym w szczególności:
 - i. Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia o zawartości zgodnej z art. 62a Ustawy OOS ;
 - ii. Kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane Przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać Przedsięwzięcie;
 - iii. Mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane Przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać Przedsięwzięcie;
 - iv. Wypis z rejestru gruntów lub inny dokument pozwalający na ustalenie stron postępowania;
 - c. Złożenie w imieniu Zamawiającego, do właściwego organu, wniosku i uzyskanie ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przed złożeniem Wykonawca przekaze Zamawiającemu projekt wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do zaopiniowania;
 - d. W przypadku nałożenia przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko - opracowanie Raportu o oddziaływaniu na środowisko, o zawartości zgodnej z:
 - i. art. 66 Ustawy OOS,;
 - ii. postanowieniem nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określającym zakres raportu;
- Przed złożeniem do właściwego organu Wykonawca przekaze Zamawiającemu Raport do zaopiniowania.
- e. Niezwłoczne przygotowanie wyjaśnień, informacji, analiz oraz wprowadzenie poprawek do dokumentacji, zgodnie z wezwaniami organu wydającego ww. decyzję oraz złożenie w terminie określonym w wezwaniu, do czasu uzyskania decyzji ostatecznej;

- f. Przygotowanie wniosku i uzyskanie zaświadczenia organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 (dla zakresu ujętego w części I. pkt 3.1. i 3.2 SOPZ);
- g. Przygotowanie wniosku i uzyskanie deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną (dla zakresu ujętego w części I. pkt 3.1. i 3.2 SOPZ);
- h. Wymagania dotyczące ilości egzemplarzy dokumentacji środowiskowej:
 - i. Materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – 3 egz. drukowane + 2 egz. w wersji elektronicznej;
 - ii. Raport o oddziaływaniu na środowisko, w tym streszczenie w języku niespecjalistycznym jako odrębny zeszyt – 4 egzemplarze drukowane + 2 egz. w wersji elektronicznej;
 - iii. Wniosek o uzyskanie zaświadczenia organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 – 2 egz. w wersji drukowanej + 2 egz. w wersji elektronicznej;
 - iv. Wniosek o uzyskanie deklaracji organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną – 2 egz. w wersji drukowanej + 2 egz. w wersji elektronicznej.

II. Wymagania dotyczące realizacji Przedmiotu zamówienia:

- 1. Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia wizji lokalnej w terenie.
- 2. Planowana w ramach Przedsięwzięcia inwestycja znajduje się na terenach osuwiskowych. Należy to uwzględnić w procesie projektowania w ramach geotechnicznych warunków posadowienia. Należy przeanalizować wpływ osuwiska na linię kolejową nr 234 oraz planowany przystanek Gdańsk Karczemki i przedstawić zabezpieczenia konieczne do zastosowania przy realizacji i eksploatacji, zgodnie z częścią I. pkt 3.4. ppkt b) SOPZ.
- 3. Koncepcję należy wykonać w oparciu o obowiązujące przepisy prawa krajowego i europejskiego, normy dotyczące projektowania, warunki techniczne oraz zgodnie z innymi wymaganiami Zamawiającego określonymi w Umowie.
- 4. Koncepcję należy wykonać w oparciu o materiały wyjściowe opracowane przez nw. jednostki:
 - a. Biuro Rozwoju Gdańska – pismo nr BRG/ZTKW_1779/KRA/2018 z dnia 17.09.2018 r. stanowiące **Załącznik nr 2** do SOPZ;
 - b. Gdańską Infrastrukturę Wodociągowo-Kanalizacyjną – pismo nr TO/400-544/2018/PW/2583/KN z dnia 13.09.2018 r., stanowiące **Załącznik nr 3** do SOPZ oraz pismo nr TO/400-544/2018/2019/PW/170/KN z dnia 21.01.2019 r., stanowiące **Załącznik nr 3a** do SOPZ;
 - c. Gdański Zarządu Dróg i Zieleni – pismo nr GZDiZ-ZL-402-37(110)-201-JR z dnia 14.09.2018 r., stanowiące **Załącznik nr 4** do SOPZ;

- d. Gdańskie Wody Sp. z o.o. – pismo nr TU-3136/2018/PD z dnia 11.09.2018 r., stanowiące **Załącznik nr 5** do SOPZ oraz pismo TU-87/2018/ES z dnia 21.01.2019 r., stanowiące **Załącznik nr 5a** do SOPZ.

Powyższy wymóg należy uwzględnić jedynie dla tych wytycznych ww. jednostek, które dotyczą obszaru terytorialnego objętego Koncepcją, określonego w Załączniku nr 1 do SOPZ.

5. W Koncepcji należy uwzględnić także „informacje dotyczące założeń realizacji tzw. trasy objazdowej w zakresie linii 234” PKP PLK S.A. z dnia 22.01.2019 r., stanowiące **Załącznik nr 6** do SOPZ. Wykonawca zobowiązany jest do bieżącej aktualizacji niniejszych informacji, w ramach współpracy z PKP PLK, o której mowa w pkt. 8.a. poniżej.
6. Badania podłoża gruntowego, o których mowa w części I. pkt 3.4. ppkt b) SOPZ, należy wykonać zgodnie z „Wytycznymi badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej Igo-1” PKP PLK S.A., Warszawa 2016, w standardzie jak dla budowy nowych odcinków linii kolejowych. „Program badań geotechnicznych” (przed realizacją) oraz „Projekt robót geologicznych” (przed złożeniem do urzędu) należy przedłożyć Zamawiającemu celem akceptacji. Należy udokumentować fotograficznie każdy badany punkt.
7. Do opracowania Koncepcji Wykonawca uzyska na własny koszt warunki gestorów i zarządców infrastruktury, przeprowadzi wywiady branżowe.
8. Koordynacja i ścisła bieżąca współpraca:

Rozwiązania projektowe opracowane przez Wykonawcę powinny umożliwić dowiązanie do grup torowych oraz do zmienionych warunków otoczenia przewidzianych do realizacji lub realizowanych w ramach odrębnych zadań takich jak, w szczególności:

- a. Inwestycja na odcinku linii kolejowej nr 234, realizowanej w ramach kontraktu pn.: „Przygotowanie linii kolejowych nr 234 na odcinku Kokoszki – Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła – Glinch jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I.”” przez PKP PLK (Inwestor),
- b. Inwestycja realizowana przez PKM pn. Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” Faza III – elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga – faza projektowa – projektant Biuro Projektów Komunikacyjnych sp. z o.o. w Poznaniu,
- c. Energa - Operator S.A. (Inwestor) „Budowa dwutorowej linii kablowej 2x110 kV wraz z kanalizacjami teletechnicznymi relacji Kokoszki – GPZ Brętowo”,
- d. „Program wdrożenia na obszarze województwa pomorskiego wspólnego dla wszystkich organizatorów i przewoźników transportu systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej”, wdrażanym przez INNO Baltica Sp. z o.o.,

Nadto Wykonawca zobowiązany jest do bieżącego tj. nie dłużej niż w terminie 7 dni roboczych opiniowanie dokumentacji technicznej inwestorów zewnętrznych, którzy w trakcie trwania umowy, wystąpią do PKM z wnioskiem o uzgodnienie przedsięwzięcia przechodzącego przez tereny PKM objęte umową oraz współpraca i realizacja uzgodnień z zespołem uzgadniania dokumentacji projektowej,

9. Koncepcja powinna zawierać w szczególności:

- a. Analizę warunków geotechnicznych (geotechniczne warunki posadowienia jak dla projektu budowlanego oraz dokumentację hydrogeologiczną),
- b. Lokalizację wariantów,
- c. Parametry techniczne projektowanej linii kolejowej,
- d. Koncepcję układów torowych,
- e. Koncepcję urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- f. Koncepcję przystanku,
- g. Koncepcję układów drogowych wraz z założeniem konstrukcji nawierzchni;
- h. Koncepcję budowy obiektów inżynierskich,
- i. Systemy informacji pasażerskiej i bezpieczeństwa, powiązanie z systemami PKP PLK i PKM;
- j. Opis robót ziemnych, bilans mas ziemnych (geodezja i geotechnika).

10. W związku z uzyskaniem końcowego certyfikatu WE dla podsystemu Infrastruktura dla linii kolejowej nr 248, certyfikatów WE dla podsystemu Sterowanie oraz uzyskaniem dopuszczenia podsystemu Infrastruktura do eksploatacji dla linii kolejowej nr 248, koncepcję programowo-przestrzenną dla rewitalizowanej linii kolejowej nr 234 wraz z przystankiem Gdańsk Karczemki należy opracować w sposób umożliwiający wykonanie projektu budowlanego i wykonawczego zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- a. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu Infrastruktura systemu kolei w UE,
- b. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- c. TSI dla podsystemu Energia - Rozporządzenie 1302/2014 – z uwagi na planowaną elektryfikację linii 248,
- d. TSI dla podsystemu Sterowanie – Decyzja 2012/88/UE.

11. Dokumentacja wykonana zgodnie z SOPZ powinna być sporządzona w języku polskim zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i sztuką budowlaną, w sposób zapewniający jej czytelność, a także odpowiadać wymaganiom technicznym niezbędnym do złożenia w sposób prawidłowy

zamówienia publicznego i oferty na zamówienie dla realizacji zadania inwestycyjnego i modernizacyjnego w pełnym zakresie oraz w sposób nadający się do eksploatacji i bez wad. Powinna być opatrzona klauzulą o kompletności i przydatności z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Należy uwzględnić odpowiednie oznakowanie dokumentów, wynikające ze współfinansowania inwestycji ze środków unijnych.

12. W okresie realizacji Umowy, na wniosek Zamawiającego, Wykonawca będzie przedkładał Zamawiającemu co miesiąc w terminie do 5 dnia roboczego następnego miesiąca raport z postępu prac sporządzony w języku polskim. Raport należy złożyć w jednym egzemplarzu w formie papierowej oraz w formie elektronicznej na CD (wersja edytowalna i pdf).
13. Wykonawca winien organizować na wezwanie PKM spotkanie podsumowujące z udziałem koordynatora projektu oraz w ustaleniu roboczym z PKM projektantów poszczególnych branż – w przypadku gdy nie ma projektanta na miejscu, ma być zapewniona wideokonferencja. Wykonawca ma obowiązek sporządzenia i dostarczenia (w terminie do 2 dni roboczych) do Zamawiającego notatki ze spotkania w formie elektronicznej na adres wskazany przez Zamawiającego. W przypadku zgłoszenia uwag do notatki przez Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany jest do ich wprowadzenia lub odniesienia się do nich w terminie 5 dni roboczych.
14. Wykonawca zobowiązany jest przekazywać Zamawiającemu opracowania robocze, powstające w trakcie procesu projektowania, będące Przedmiotem zamówienia, w ilości 2 egz. w wersji drukowanej oraz 1 w wersji elektronicznej
15. Wykonawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu kompletne, ostateczne opracowania będące Przedmiotem zamówienia (za wyjątkiem dokumentacji środowiskowej, której ilość określono w części I. pkt 3.5. h) w ilości 5 egz. w wersji drukowanej oraz 3 w wersji elektronicznej wraz z oświadczeniami o:
 - a. kompletności opracowań w zakresie niezbędnym do realizacji celu,
 - b. przygotowaniu opracowań w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć,
 - c. zgodności opracowań z Umową, obowiązującymi przepisami prawa, zasadami wiedzy technicznej i normami,
 - d. przysługujących Wykonawcy do opracowania, będącego Przedmiotem zamówienia, wyłącznych i nieograniczonych praw autorskich (osobistych i majątkowych),
 - e. braku obciążenia praw do opracowania będącego Przedmiotem zamówienia, jakimkolwiek roszczeniami i prawami osób trzecich,
 - f. wykonaniu Koncepcji zgodnie z TSI Infrastruktura, PRM, Sterowanie;

III. Materiały udostępnione po podpisaniu Umowy:

1. Standardy techniczne i warunki obowiązujące u Zamawiającego;
2. Dokumentacja powykonawcza w wersji elektronicznej dla przedsięwzięcia pn. Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” w zakresie niezbędnym w celu opracowania Koncepcji, w tym rozwiązania Awarii powstałej po ulewnych deszczach w lipcu 2016 r.;
3. Projekt budowlany i Projekt Wykonawczy sieci trakcyjnej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej” w wersji elektronicznej w zakresie niezbędnym w celu opracowania Koncepcji;
4. Wykaz i kopie uzgodnień Zamawiającego dot. usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu i innych elementów infrastruktury przez inwestorów zewnętrznych na terenie zamkniętym Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, objętych niniejszym Przedmiotem zamówienia;
5. Inwentaryzacja dendrologiczna drzew i krzewów na odcinku kolejowym przedmiotowego zakresu, luty 2019 r.;

Powyższe materiały nie stanowią wyłącznej podstawy do sporządzenia Koncepcji, stanowią jedynie materiały wyjściowe, które Wykonawca winien wykorzystać, uzupełniając je (pozyskanymi na własny koszt i własnym staraniem, w ramach ceny ofertowej) dodatkowymi materiałami w postaci warunków technicznych, opinii, uzgodnień itd.

IV. ZAŁĄCZNIKI

Zał. 1 Graficzne przedstawienie obszaru, dla którego ma zostać zrealizowana Koncepcja

Zał. 2 Kopia pisma Biura Rozwoju Gdańska – nr BRG/ZTKW_1779/KRA/2018 z dnia 17.09.2018 r.,

Zał. 3 Kopia pisma Gdańskiej Infrastruktury Wodociągowo-Kanalizacyjnej – nr TO/400-544/2018/PW/2583/KN z dnia 13.09.2018 r.,

Zał. 3a Kopia pisma Gdańskiej Infrastruktury Wodociągowo-Kanalizacyjnej nr TO/400-544/2018/2019/PW/170/KN z dnia 21.01.2019 r.,

Zał. 4 Kopia pisma Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni – nr GZDiZ-ZL-402-37(110)-201-JR z dnia 14.09.2018 r.,

Zał. 5 Kopia pisma Gdańskich Wód Sp. z o.o. – nr TU-3136/2018/PD z dnia 11.09.2018 r.,

Zał. 5a Kopia pisma Gdańskich Wód Sp. z o.o. – nr TU-87/2018/ES z dnia 21.01.2019 r.,

Zał. 6 Informacje dotyczące założeń realizacji tzw. trasy objazdowej w zakresie linii 234 z dnia 22.01.2019 r.

Zał. 7 Branża geodezyjna i kartograficzna.

Opracowanie: Zespół ds. Elektryfikacji PKM