

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

NA WYKONANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ WIELOBRANŻOWEJ
WRAZ Z UZYSKANIEM POZWOLENIA NA BUDOWĘ DLA INWESTYCJI
„BUDOWA NABRZEŻA CIĘŻKIEGO W PORCIE POLICE”.

Zadanie realizowane w ramach projektu: „Wzmocnienie trwałości sieci kompleksowej poprzez zwiększenie dostępności i efektywności Portu Police” (Facilitating sustainability of the comprehensive network by increasing the availability and efficiency of the Police Seaport) dofinansowanego przez Unię Europejską

SPIS TREŚCI

1.	INFORMACJE OGÓLNE O PRZEDMIOCIE ZAMÓWIENIA	3
2.	LOKALIZACJA INWESTYCJI I OPIS PORTU MORSKIEGO POLICE.....	4
3.	STAN INSTNIEJĄCY	5
3.1.	ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	5
3.2.	KONSTRUKCJA ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA	5
3.3.	BUDOWA GEOLOGICZNA PODŁOŻA	6
3.4.	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	7
4.	ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA ORAZ PLANOWANE INWESTYCJE	7
5.	ZAKRES DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ	8
5.1.	OGÓLNY ZAKRES PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	8
5.2.	WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE ZAKRESU PRZEDSIĘWZIĘCIA.....	9
5.3.	DOKUMENTACJA PROJEKTOWA – WYMAGANIA OGÓLNE	13
5.4.	ZAKRES DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ	14
5.5.	DOKUMENTACJA PROJEKTOWA – WERSJA ELEKTRONICZNA	16
5.6.	WYMAGANIA DODATKOWE	16
6.	MATERIAŁY W POSIADANIU ZAMAWIAJĄCEGO	17
7.	ODBIÓR	17
8.	UWAGI KOŃCOWE	18

1. INFORMACJE OGÓLNE O PRZEDMIOCIE ZAMÓWIENIA

Przedmiotem Zamówienia jest wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych decyzji administracyjnych oraz pozwolenia na budowę dla zadania pn. „Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie Police” polegającego na rozbudowie Terminalu Morskiego w Porcie Morskim Police obejmującej budowę nabrzeża dla statków pełnomorskich oraz zagospodarowanie terenu na zapleczu nabrzeża.

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

Zadanie obejmuje swoim zakresem budowę nabrzeża ciężkiego (uniwersalnego) o długości min. 465 m, na południe od istniejącego Terminalu Morskiego w Porcie Morskim w Policach. Projektowane nabrzeże stanowić winno przedłużenie istniejącego obecnie nabrzeża Terminalu Morskiego i umożliwiać cumowanie statków pełnomorskich, w efekcie czego nastąpi rozszerzenie oferty usługowej Portu poprzez zwiększoną ilość przeładunków oraz dzierżawę na terenach inwestycyjnych. Istniejące nabrzeże ciężkie charakteryzuje się długością ca. 415 m i umożliwia cumowanie maksymalnie dwóch statków o długości do 190 m. Zrealizowana przez Urząd Morski w Szczecinie inwestycja dotycząca pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m powoduje wzrost zapotrzebowania na nabrzeża przeładunkowe dla statków pełnomorskich wraz z zapleczem składowym, a położenie Portu Morskiego Police czyni z niego bardzo atrakcyjną infrastrukturę portową. Realizacja inwestycji winna, poprzez wydłużenie nabrzeża, pozwolić na jednoczesne cumowanie 3 statków o długości 220 m. Zadanie obejmuje również rozplanowanie i zagospodarowanie zaplecza nabrzeża. Zamawiający dysponuje koncepcją programowo-przestrzenną, w ramach której rozważono 2 warianty inwestycji. Wariant I rozważa prowadzenie prac zgodnie z obowiązującym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Wariant II zakłada zmianę zapisów niniejszego planu. Do realizacji, w ramach niniejszego zadania, skierowany jest Wariant I, etap I.

Wariant I zakłada wykonanie następujących elementów:

- Wykonanie nowego nabrzeża ciężkiego o długości ca. 465 m i głębokości technicznej rzędu -12,5 m, które stanowić będzie przedłużenie istniejącego. Nowo projektowane nabrzeże wraz z istniejącym utworzy jedną linię cumowniczą o długości ca. 880 m bez załamania.
- Wykonanie prac czerpalnych na potrzeby uzyskania docelowej głębokości -12,5 m przy nabrzeżu oraz w obrębie obszaru manewrowego dla statków o powierzchni wynikającej z analizy nawigacyjnej.
- Budowę uniwersalnych, otwartych i dogodnych komunikacyjnie placów składowych na zapleczu nabrzeża, umożliwiających składowanie szerokiej gamy towarów. W ramach etapu I, będącego przedmiotem niniejszej inwestycji, zakłada się budowę powierzchni składowych na terenach elementarnych 12 Prt 30 PMP i 12 Prt 36 PI Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
- Wykorzystanie obecnie projektowanych w ramach zadania pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police” układów torowych składających się z torów nr 30, 31 i 32 oraz drogi technologicznej nr 5.
- Budowę dodatkowej drogi dojazdowej do placu składowego od strony południowej za torami nr 30, 31 i 32. Droga będzie stanowić przedłużenie przewidzianej do wykonania w ramach dokumentacji projektowej pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police” drogi nr 5.
- Zlicowanie projektowanych placów składowych z obecnie projektowanym układem torowym oraz drogowym i „wcielenie” niniejszej infrastruktury komunikacyjno-

przeładunkowej do konstrukcji powierzchni składowych, celem utworzenia dogodnego komunikacyjnie, utrzymanego na stałej rzędnej zaplecza nabrzeża.

- Etap I inwestycji, zakładający budowę nabrzeża, placu składowego, układu komunikacyjnego i parkingu dla samochodów ciężarowych, stanowić ma autonomiczną multimodalną infrastrukturę portową.

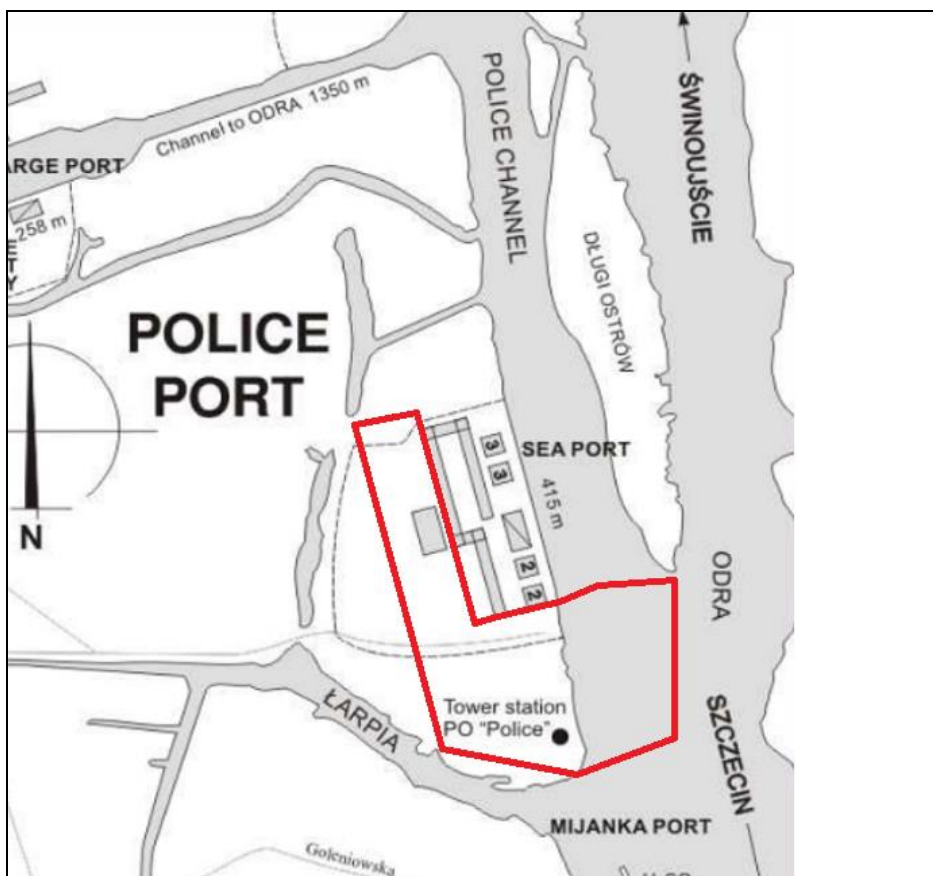
2. LOKALIZACJA INWESTYCJI I OPIS PORTU MORSKIEGO POLICE

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

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

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

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



Rys. 01 Lokalizacja Inwestycji.

Teren objęty inwestycją obejmuje działkę wodną nr 44/50, obręb Police 17, gmina Police, powiat policki, na której zlokalizowane zostanie nabrzeże, oraz szereg działek lądowych położonych w obrębach Police 17 i Police 3, gmina Police, powiat policki, które planuje się przeznaczyć pod budowę placów składowych wraz z niezbędną infrastrukturą zaplecza nabrzeża.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Na terenie inwestycji funkcjonowało pole odkładu urobku dennego z pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin wybudowane w ramach inwestycji pn. „Budowa pól odkładu wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą”.

Pole odkładu służyło do zdeponowania urobku wydobytego z akwenu budowanego terminalu przeładunkowo – magazynowego wykonywanego w ramach inwestycji Polimery Police.

Po odsączeniu i usunięciu urządzeń potrzebnych do odwadniania refulatu, teren został wyrównany i przywrócony do stanu użytkowego z podniesioną rzędną nie niższą niż $\pm 3,0$ m n.p.m. i nie wyższą niż do $\pm 4,5$ m n.p.m. W ramach prac wykonano 3 pola odkładu. Pole P1 napełniane zostało odkładem suchym. W celu uzdatnienia urobku z prac bagrowniczych wykonano 2 pola refulacyjne (P2 oraz P3), które napełniane zostały do odpowiedniej rzędnej, bezpiecznej dla stateczności wałów okalających pola.

W chwili obecnej prace związane z odkładem urobku zostały zakończone.

3.2 KONSTRUKCJA ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA

Zamawiający jest w posiadaniu dokumentacji archiwalnej istniejącego nabrzeża, która zostanie przekazana Wykonawcy dokumentacji projektowej.

Istniejące nabrzeże Portu Morskiego Police składa się z dwóch części:

- Nabrzeże surowca – o długości linii cumowniczej 255,00 m,
- Nabrzeże produktu – o długości linii cumowniczej 150,00 m.

Nabrzeże wykonane zostało jako nabrzeże płytowe – estakadowe typu ciężkiego. Posadowienie nabrzeża stanowią pale rurowe stalowe $\varnothing 508/12,5$ mm o długości ca. 24,0 m i 26,5 m oraz ścianka szczelna typu G-62 o długości 24,0 m.

Nadwodną część konstrukcji nabrzeża stanowią oczepy i podpory żelbetowe wykonane na poszczególnych rzędach pali i ścianie szczelnej oraz belki żelbetowe prefabrykowane typu odwróconego „I”. Belki te ułożone zostały na oczepach i stanowią jednocześnie dolne płyty nośne nabrzeża. Na belkach wykonana została płyta żelbetowa wraz z fundamentami podźwigowymi. Oczep podpory nr 1 nabrzeża połączony został ściągamami stalowymi z oczepem podpory nr 3.

Parametry nabrzeża:

– Głębokość techniczna istn.	-12,5 m
– Rzędna korony nabrzeża	+2,50 m
– Obciążenie użytkowe	20 kN/m ²
– Obciążenie użytkowe za nabrzeżem	30 kN/m ²

3.3 BUDOWA GEOLOGICZNA PODŁOŻA

Zamawiający dysponuje opracowaniami geologicznymi wykonanymi na potrzeby inwestycji pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police” oraz opinią geotechniczną opracowaną na potrzeby koncepcji programowo-przestrzennej dla niniejszego zadania, które przekazane zostaną Wykonawcy prac projektowych. Wykonawca prac zobowiązany jest do wykonania własnej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i wszystkich innych opracowań koniecznych do uzyskania pozwolenia na budowę. Zakres Dokumentacji wskazano w dalszej części OPZ.

W ujęciu ogólnym budowę podłoża opisano poniżej.

Grunty naturalne występujące w podłożu podzielono na **dwie** grupy, wśród których wydzielono **10** warstw geotechnicznych, uwarunkowanych genezą, rodzajem i stanem gruntów:

GRUPA I - słabonośne grunty organiczne;

Warstwa /Ia/ - torfy Or(T), wilgotne, o stopniu rozłożenia, wg. skali von Post`a H5 – H6. Dla gruntów określono moduł ściśliwości pierwotnej $M_{CPT} = 800$ kPa oraz niedrenowaną wytrzymałość na ścinanie $S_u = 20$ kPa, a także spójność efektywną $c' = 3,0$ kPa i efektywny kąt tarcia wewnętrznego $\varphi' = 11,0^\circ$.

Warstwa /Ib/ - namuły Or(Nm), wilgotne/mokre, miękkoplastyczne, o uogólnionym wskaźniku konsystencji $I_c = 0,30$ i stopniu plastyczności $I_L = 0,70$. Dla gruntów określono moduł ściśliwości pierwotnej $M_{CPT} = 900$ kPa oraz niedrenowaną wytrzymałość na ścinanie $S_u = 14$ kPa, a także spójność efektywną $c' = 2,5$ kPa i efektywny kąt tarcia wewnętrznego $\varphi' = 10,0^\circ$.

Warstwa /Ic/ - namuły i namuły gliniaste Or(Nm, Nmg), wilgotne, plastyczne na pograniczu miękkoplastycznych, o uogólnionym wskaźniku konsystencji $I_c = 0,50$ i stopniu plastyczności $I_L = 0,50$. Dla gruntów określono moduł ściśliwości pierwotnej $M_{CPT} = 1700$ kPa oraz niedrenowaną wytrzymałość na ścinanie $S_u = 24$ kPa, a także spójność efektywną $c' = 3,5$ kPa i efektywny kąt tarcia wewnętrznego $\varphi' = 12,0^\circ$.

Warstwa /Id/ - namuły i namuły piaszczyste Or(Nm, Nmp), wilgotne/mokre, twardoplastyczne, o uogólnionym wskaźniku konsystencji $I_c = 0,75$ i $I_L = 0,25$. Dla gruntów określono moduł ściśliwości pierwotnej $M_{CPT} = 7500$ kPa oraz niedrenowaną wytrzymałość na ścinanie $S_u = 79$ kPa, a także $c' = 7,0$ kPa i $\varphi' = 18,5^\circ$.

GRUPA II – reprezentowana przez aluwialne piaski różnofrakcyjne;

Warstwa /IIa/ - humusowe piaski średnie (HMSa) oraz piaski średnie z domieszką namułu (or(nm)MSa), nawodnione, luźne na pograniczu średnio zagęszczonych o uśrednionym stopniu zagęszczenia $I_D = 35$ [%]. Parametry geotechniczne gruntów obniżono o 5 – 10%, z uwagi na zawartość części organicznych.

Warstwa /IIb/ - piaski średnie (MSa), nawodnione, średnio zagęszczone o uśrednionym stopniu zagęszczenia $I_D = 48$ [%],

Warstwa /IIc/ - piaski średnie (MSa), nawodnione, średnio zagęszczone o uśrednionym stopniu zagęszczenia $I_D = 60$ [%],

Warstwa /IId/ - piaski średnie (MSa), nawodnione, zagęszczone o uśrednionym stopniu zagęszczenia $I_D = 75$ [%],

Warstwa /IIe/ - piaski drobne (FSa), nawodnione, średnio zagęszczone o uśrednionym stopniu zagęszczenia $I_D = 45$ [%],

Warstwa /IIf/ - piaski drobne (FSa), nawodnione, średnio zagęszczone na pograniczu zagęszczonych o uśrednionym stopniu zagęszczenia $I_D = 65$ [%].

3.4 MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

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

Inwestycja położona będzie na następujących terenach elementarnych:

- teren elementarny 12 Prt 30 PM,P - przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu są tereny portowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów,
- teren elementarny 12 Prt 36 PI - przeznaczeniem terenu zgodnie z zapisami planu są tereny infrastruktury portowej.

4. ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA ORAZ PLANOWANE INWESTYCJE

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

- Modernizacją toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m,
- Budową kompleksu chemicznego „Polimery Police”,
- Budową Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina wraz z przeprawą tunelową pod Odrą,
- Budową Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej (SKM),
- Budową nowych torów (LK 437) zapewniających bezpośredni dojazd do Portu w Policach.

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

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

Budowa kompleksu chemicznego „Polimery Police” przez Grupę Azoty, w którego zakres wchodzi m.in. budowa Terminalu Przetładunkowo-Magazynowego (gazoportu). Jest to jeden z największych obecnie projektów w branży chemicznej w całej Europie Centralnej. Budżet przedsięwzięcia wynosi

ok. 1,8 mld dolarów. Rezultatem końcowym tej inwestycji będzie powstanie na terenie Zakładów Chemicznych w Policach nowoczesnego kompleksu infrastrukturalnego umożliwiającego produkcję blisko pół miliona ton polipropylenu rocznie.

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

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

5. ZAKRES DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

5.1. OGÓLNY ZAKRES PRZEDSIĘWZIĘCIA

Zamawiający dysponuje koncepcją programowo-przestrzenną opracowaną dla niniejszego zadania, w ramach której wykonano również opinię geotechniczną oraz Analizę Nawigacyjną, która została zatwierdzona przez Urząd Morski w Szczecinie. Zamawiający wskazuje, że Wykonawca dokumentacji projektowej winien wykonać prace zgodnie z opracowaną Analizą Nawigacyjną oraz postanowieniem o jej zatwierdzeniu wydanym przez Urząd Morski w Szczecinie. Zamawiający wskazuje, że **do realizacji niniejszego zadania przyjął opisany w koncepcji wariant I, etap I inwestycji. Jednocześnie zastrzega się, że przedstawione w koncepcji rozwiązania planistyczne, konstrukcyjne i inne stanowią jedynie wstępną wytyczną dla Wykonawcy prac projektowych, a ostateczny zakres, rozwiązania, rozplanowanie portu i pozostałe, zostaną przyjęte po analizie dokumentacji przez Wykonawcę oraz po uzgodnieniu z Zamawiającym.**

Co do zasady, zakres zadania zgodnie ze wskazanym w koncepcji wariantem I, etapem I, obejmuje zaprojektowanie, wykonanie wszystkich koniecznych dla realizacji zadania opracowań i uzyskanie wszelkich niezbędnych decyzji administracyjnych, z pozwoleniem na budowę włącznie, dla następujących elementów:

- wykonanie nowego nabrzeża ciężkiego o długości ca. 465 m i głębokości technicznej rzędu -12,5 m, które stanowić będzie przedłużenie istniejącego. Nowo projektowane nabrzeże wraz z istniejącym utworzy jedną linię cumowniczą o długości ca. 880 m bez załamania;
- wykonanie prac czerpalnych na potrzeby uzyskania docelowej głębokości -12,5 m przy nabrzeżu oraz w obrębie obszaru manewrowego dla statków o powierzchni wynikającej z Analizy Nawigacyjnej;
- budowa uniwersalnych, otwartych i dogodnych komunikacyjnie placów składowych na zapleczu nabrzeża, umożliwiających składowanie szerokiej gamy towarów. W ramach etapu I, będącego przedmiotem niniejszej inwestycji zakłada się budowę powierzchni składowych na terenach elementarnych 12 Prt 30 PM,P i 12 Prt 36 PI Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego;
- wykorzystanie obecnie projektowanych w ramach zadania pn. „*Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy*

linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police” układów torowych składających się z torów nr 30, 31 i 32 oraz drogi technologicznej nr 5;

- budowa dodatkowej drogi dojazdowej do placu składowego od strony południowej za torami nr 30, 31 i 32. Droga będzie stanowić przedłużenie przewidzianej do wykonania w ramach dokumentacji projektowej pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police” drogi nr 5;
- Zlicowanie projektowanych placów składowych z obecnie projektowanym układem torowym oraz drogowym i „wcielenie” niniejszej infrastruktury komunikacyjno-przeładunkowej do konstrukcji powierzchni składowych, celem utworzenia dogodnego komunikacyjnie, utrzymanego na stałej rzędnej zaplecza nabrzeża;
- Etap I inwestycji zakładający budowę nabrzeża, placu składowego, układu komunikacyjnego oraz parkingu dla samochodów ciężarowych, stanowić ma autonomiczną multimodalną infrastrukturę portową;
- Do obowiązków Wykonawcy należy również uzyskanie wszystkich pozwoleń wodnoprawnych, związanych zarówno z wykonaniem urządzeń, jak i korzystaniem z wód i usługami wodnymi niezbędnymi do prawidłowego funkcjonowania projektowanego nabrzeża. Obowiązki te dotyczą również ewentualnej zmiany obowiązujących pozwoleń, jeśli planowana inwestycja będzie powodowała kolizje w tym zakresie.

5.2. WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE ZAKRESU PRZEDSIĘWZIĘCIA

NABRZEŻE CIĘŻKIE

Podstawowe parametry techniczne nabrzeża:

– typ nabrzeża:	nabrzeże przeładunkowe
– długość linii cumowniczej:	~465,0m
– głębokość techniczna / dopuszczalna:	12,5m / 13,5m
– rzędna korony:	+2,50m(A)
– przyjęte obciążenia technologiczne (użytkowe):	
– dopuszczalne obciążenie płyty nabrzeża:	50kN/m ² .
– dopuszczalne obciążenie ścieżki cumowniczej :	10kN/m ²

Maksymalne jednostki mogące być obsługiwane przy nabrzeżu:

– maksymalna długość całkowita statku:	230 m,
– maksymalna szerokość statku:	32,3 m,
– zanurzenie:	11,0 m.

Wyposażenie nabrzeża:

- Pachoły cumownicze ZL90 (90 t) z żeliwa sferoidalnego EN-GJS-400-18 na każdej sekcji nabrzeża;
- Odbojnice punktowe rozmieszczone co ok. 16 m – rozstaw odbojnic dostosować do jednostek maksymalnych oraz barek. Zastosować odbojnice modułowe z panelem przednim dostosowane do energii dobijania $E = 700 \text{ kNm}$;
- Drabinki ratownicze co min 50 m;
- Stojaki ze sprzętem ratowniczym;
- Oświetlenie nawigacyjne zgodne z opracowaną na etapie projektu budowlanego Analizą Nawigacyjną;
- Odwodnienie liniowe;
- Oświetlenie nabrzeża;

- Punkty pomiaru przemieszczeń po 1 szt. na każdej z sekcji nabrzeża w postaci reperów stalowych (stal nierdzewna) lub mosiężnych;
- Studnie rewizyjne;
- Krawężniki;
- Znaki żeglugowe zgodne z opracowaną na etapie projektu budowlanego Analizą Nawigacyjną.

PLACE SKŁADOWE

W ramach projektowanych prac planuje się wykonanie nowych, uniwersalnych placów składowych na zapleczu projektowanego nabrzeża, dla których obciążenie dopuszczalne wynosić będzie 100 kN/m².

Założeniem zadania jest zapewnienie jak największej elastyczności w zakresie typu ładunków, jakie mogą być na nim składowane. Projekt winien zakładać wykonanie placu składowego umożliwiającego w zasadzie dowolne jego zagospodarowanie. Użytkownik placu będzie mógł, w zależności od aktualnych potrzeb, dowolnie kształtować układ komunikacyjny wewnątrz placu, stawiać obiekty kubaturowe w postaci magazynów, wiat itp., ustalać miejsca składowania danego materiału i wyznaczać przestrzenie przeznaczone na postój pojazdów. Główny ciąg komunikacyjny, umożliwiający wjazd na place składowe poprowadzony będzie po śladzie drogi nr 5, projektowanej w ramach zadania pn. *„Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”*. Z uwagi na zakładaną dużą różnorodność przeładowywanych przy nabrzeżu i składowanych na placu materiałów należy zaprojektować wykonanie uniwersalnych powierzchni placów składowych. Ze względu na niekorzystne warunki gruntowe należy dobrać optymalną konstrukcję wzmocnienia podłoża celem wykonania nawierzchni o obciążeniu dopuszczalnym 100 kN/m² na całej powierzchni placu.

Zakłada się, że obsługa kolejowa zapewniona zostanie z torów nr 30, 31 i 32 projektowanych obecnie w ramach zadania pn. *„Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”*. Komunikacja drogowa (dojazd do placu) odbywać się będzie poprzez, projektowany w ramach wskazanego wyżej zadania, przejazd drogowy od strony północnej oraz poprzez konieczny do zaprojektowania w ramach niniejszej dokumentacji przejazd za torami nr 30, 31 i 32 od strony południowej. Przejazd ten będzie bezkolizyjny.

Niezależnie od przyjętej technologii, place i wyznaczone pasy drogowe należy zaprojektować przy uwzględnieniu następujących założeń:

- cała nawierzchnia placów składowych winna przenosić obciążenie użytkowe rzędu 100 kN/m². Obciążenie dopuszczalne należy uzgodnić ostatecznie z Inwestorem;
- obszary stanowiące place manipulacyjno-składowe zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie bocznic kolejowych dostosować do obsługi urządzeń przeładowniczych o nacisku min. 450 kN/oś;
- szerokość wyznaczonych pasów drogowych na placach składowych winna wynosić min. 16,0 m;
- nawierzchnie placów należy zaprojektować z uwzględnieniem niezbędnych spadków podłużnych i poprzecznych, nawiązanych do systemu odwodnienia liniowego celem sprawnego odprowadzania wód opadowych;
- place składowe należy wyposażyć w maszty oświetleniowe zabezpieczone za pomocą barier ochronnych z rur stalowych (tzw. odbojów, wykonanych ze stali wysokiej wytrzymałości, pokrytej warstwą tworzywa sztucznego w kolorze żółtym z czarnymi paskami);
- wokół placów należy wykonać bariery ochronne sprężyste w kolorze, malowane w czarno – żółte pasy;
- wyznaczyć strefę parkingu operacyjnego dla min. 20 samochodów ciężarowych.

UWAGA:

Wskazane w koncepcji programowo przestrzennej zagospodarowanie zaplecza nabrzeża nie stanowi sztywnej wytycznej dla Wykonawcy dokumentacji projektowej. Przedstawione w części graficznej koncepcji zagospodarowanie placów składowych ma charakter wyłącznie poglądowy i jest jedną z bardzo wielu konfiguracji, jakie Inwestor bądź Użytkownik placu, mając na uwadze wspomnianą wyżej dowolność, będzie mógł zastosować. Wykonawca dokumentacji projektowej, w zakresie placów składowych, ma za zadanie zaprojektowanie nawierzchni, ciągów komunikacyjnych itp. wraz z podbudową i ewentualnym wzmocnieniem podłoża. Zakres prac projektowych nie obejmuje żadnych obiektów kubaturowych.

KOMUNIKACJA DROGOWA

W ramach prac projektowych uwzględnić należy zlicowanie powierzchni drogi nr 5, projektowanej w ramach zadania pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”, z powierzchnią projektowanych placów i wcielenie jej w ich konstrukcję. Główny ciąg komunikacyjny, umożliwiający dojazd do powierzchni składowych, projektuje się wykonać po śladzie drogi nr 5. Wjazd na plac składowy nr 1 (etap I) będzie możliwy bezpośrednio z drogi nr 5 poprzez przejazd drogowy na torach nr 30, 31 i 32 od strony północnej oraz poprzez projektowany w ramach tego zadania przejazd za torami nr 30, 31 i 32 od strony południowej.

Uniwersalna pod kątem możliwości składowania materiałów powierzchnia placu umożliwiać będzie Zamawiającemu lub Użytkownikom poszczególnych placów dowolność w manipulowaniu parametrami i układem wewnętrznych ciągów komunikacyjnych.

TORY KOLEJOWE

W ramach niniejszego zadania nie przewiduje się projektowania żadnych elementów układu kolejowego. Zakłada się, że na potrzeby obsługi projektowanych placów składowych wykorzystane zostaną tory nr 30, 31 i 32 projektowane w ramach zadania pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”. Układ kolejowy składający się z wyżej wymienionych 3 torów stanowić będzie jedyny układ kolejowy przewidziany do obsługi powierzchni składowych w ramach pierwszego etapu inwestycji. Projektowane nawierzchnie składowe należy zlicować ze wskazanymi, zaprojektowanymi w ramach odrębnego zadania, torami kolejowymi. Zamawiający przekaże Wykonawcy dokumentację projektową dla zadania pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”.

SIEĆ WODNO-KANALIZACYJNA

Dokumentacja projektowa w niniejszym zakresie winna uwzględniać:

- odwodnienie nowopowstałych placów składowych,
- odwodnienie ulic i parkingów,
- zasilanie w wodę i odbiór ścieków socjalno-bytowych ze statków.

Do odwodnienia każdego placu składowego zastosowano ciągi odwodnienia liniowego. Każdy plac będzie posiadał niezależny system odwodnienia wyposażony w układ podczyszczania składający się z osadnika i separatora substancji ropopochodnych. Następnie wody opadowe po podczyszczeniu będą odprowadzane projektowanym wylotem do akwenu.

Odwodnienie powierzchniowe projektowanych placów będzie realizowane dzięki układowi spadków poprzecznych oraz podłużnych nawierzchni, kierujących wody opadowe do projektowanych ciągów odwodnienia liniowego.

Odwodnienie dróg dojazdowych realizowane będzie poprzez wpusty drogowe zlokalizowane przy krawężniach jezdni. Odwodnienie parkingów poprzez ciągi odwodnienia liniowego lub wpusty drogowe. Wody opadowe z dróg dojazdowych będą odprowadzane razem z wodami opadowymi z sąsiednich placów. Natomiast wody opadowe z parkingów będą odprowadzane do układu obsługującego nabrzeże i plac kontenerowy z pierwszego etapu.

Docelowo wody opadowe i roztopowe z terenu placów będą odprowadzane kolektorami zbiorczymi i wylotami do akwenu. Wyloty będą wykonane jako betonowe prefabrykowane lub stalowe zamontowane w nabrzeżach. Zabezpieczone klapami przeciwcofkowymi.

SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA I TELETECHNICZNA

W ramach dokumentacji projektowej przewidzieć należy wykonanie instalacji elektroenergetycznej służącej do oświetlenia placów składowych, dróg, nabrzeża i pozostałej infrastruktury. Moc elektryczna zostanie zapewniona z istniejącej sieci SN-15kV. Na przedmiotowym obszarze przewiduje się posadowienie stacji transformatorowych, kompaktowych, kontenerowych 15/0,4kV celem zasilania odbiorców końcowych.

Oświetlenie terenu zrealizowane z masztów oświetleniowych o wys. ok. 20m. Natężenie oświetlenia Placów składowych - 50lx, równomierność 0,5. Oświetlenie dróg i parkingów ze słupów 10m. Oświetlenie LED. Należy przewidzieć, o ile będzie to możliwe, dodatkowe zasilanie z odnawialnych źródeł energii np. paneli solarnych.

Zaprojektować należy również monitoring wizyjny zrealizowany w oparciu o kamery IP. Sieć światłowodowa prowadzona w kanalizacji teletechnicznej. Zestawy kamer na każdym z masztów oświetleniowych.

UWAGA:

Zamawiający rozważa wykonanie systemu zasilania elektrycznego statków z lądu podczas postoju w porcie w postaci dwóch kompletnych punktów zasilania typu Cold Ironing składających się m.in. z żurawia z kablami i gniazdami, elementów zasilania umieszczonych w obudowie kontenerowej typu Shore Box (transformator, przetwornica, rozdzielnica, automatyka), okablowania pomiędzy żurawiem, a kontenerem.

Technologia zasilania statków energią elektryczną z lądu („cold ironing”) opiera się na podawaniu energii elektrycznej z lądu na jednostkę pływającą poprzez odpowiedni układ transformatorowo-przekształtnikowy i zdefiniowany w normie IEC/ISO/IEEE 80005-1 kabel, zawierający w sobie trójfazowy przewód przekazujący energię oraz przewód do przesyłu cyfrowych danych (niezbędny celem synchronizacji instalacji statkowej z lądową oraz przekazywania informacji podczas funkcjonowania połączenia statek-ląd). Kabel ten może być podawany na statek (gniazdo po stronie statku) za pomocą specjalnego żurawika bądź wózka, może być również podawany ze statku na ląd i tam podłączany do stosownego przyłącza („skrzynki”) na nabrzeżu.

Systemy zasilania elektrycznego statków podczas postoju w porcie wpłyną korzystnie na środowisko poprzez znaczące ograniczenie emisji spalin, wibracji i hałasu.

Wykonawca winien uwzględnić w Ofercie wykonanie wyżej opisanego systemu zasilania statków z lądu.

SYSTEM ZARZĄDZANIA CYKLEM ŻYCIA NABRZEŻA

Wykonawca dokumentacji projektowej zobowiązany jest do przygotowania modelu informacji o obiekcie budowlanym w technologii BIM (Building Information Modeling/management). Celem środowiska BIM jest tworzenie, edytowanie i korzystanie z cyfrowego modelu obiektu budowlanego, jak również wskazanie metody realizacji inwestycji budowlanej w oparciu o model cyfrowy. Najważniejszym elementem BIM jest efektywne zarządzanie oraz wymiana informacji o inwestycji pomiędzy wszystkimi stronami zaangażowanymi na każdym etapie cyklu życia projektu.

Celem wdrożenia standardów BIM w powyższym projekcie będzie wdrożenie rozwiązań cyfrowych podnoszących jakość zarządzania danymi w procesie projektowym oraz realizacji i utrzymania inwestycji. Metodyka BIM winna zostać zastosowana w niniejszym projekcie dla następujących zadań:

- zarządzanie cyklem życia nabrzeża;
- stworzenia wielobranżowego modelu BIM, wszystkich nowoprojektowanych elementów w ramach projektu, m.in. konstrukcji hydrotechnicznych, nawierzchni, sieci, uzbrojenia terenu, wyposażenia i innych, z wyjątkiem prac rozbiórkowych;
- generowania dokumentacji 2D na podstawie opracowanych modeli BIM, uwzględniających specyfikę obiektów branżowych.

Podstawowym celem zastosowania technologii BIM jest zastosowanie platformy do zarządzania zintegrowaną informacją cyfrową w zakresie cyklu życia inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem śledzenia śladu węglowego. W powyższym zakresie Wykonawca Dokumentacji projektowej winien uwzględnić, opisane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej C373/1 – Zawiadomienie Komisji. Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021 – 2027 (2021/C 373/01).

Wykonawca Dokumentacji projektowej na etapie sporządzania projektu budowlanego winien dokonać analizy stosowanych przy pracach budowlanych technologii, materiałów budowlanych, procesów utylizacyjnych itp. pod kątem emisji CO₂. Wykonawca winien zoptymalizować projektowaną konstrukcję obiektu, jak i wskazać technologię jego wykonania, które winny ograniczać emisję CO₂. Następnie, w oparciu np. o technologię BIM, przypisać odpowiednie atrybuty związane z wydzielaniem się dwutlenku węgla dla poszczególnych elementów konstrukcji (uwzględniając zarówno materiały budowlane jak i technologię wykonania). Tak stworzony model będzie umożliwił oszacowanie ilości CO₂ przedostającego się do atmosfery i będzie stanowić podstawę systemu monitorowania cyklu życia nabrzeża, umożliwiając wprowadzanie kolejnych informacji o obiekcie budowlanym dotyczących np. jego napraw i remontów na zasadzie opisanej powyżej.

Model należy wykonać w oparciu o normy dotyczące technologii BIM, cyklu życia nabrzeża np. ISO 19650, EN 15643, EN 15978, EN 15804, EN 16757 lub równoważne.

Głównymi celami dodatkowymi wdrożonego systemu będą:

- zastosowanie modelu BIM przy koordynacji międzybranżowej i uzyskanie poprawnie skoordynowanego projektu bez kolizji, zgodnego z wymaganiami;
- standaryzacja procesu realizacji założeń BIM w cyklu życia całego projektu;
- inne, wyznaczone przez Zamawiającego.

BETON NISKOEMISYJNY

W ramach niniejszej inwestycji należy, zarówno na etapie wykonywania Dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót, jak i samych robót budowlanych, przewidzieć zastosowanie cementów niskoemisyjnych, dla których okazana zostanie właściwa deklaracja świadcząca o obniżonej zawartości CO₂ w porównaniu do cementów z danej grupy (CEM I – CEM V) o minimum 20%.

5.3. DOKUMENTACJA PROJEKTOWA – WYMAGANIA OGÓLNE

- Dokumentacja projektowa – kosztorysowa będzie spełniać wszystkie wymagania ustawy Prawo Zamówień Publicznych oraz jej aktów wykonawczych;

- Roboty powinny być tak zaprojektowane, aby odpowiadały pod każdym względem najnowszym, aktualnym zasadom sztuki budowlanej oraz praktykom inżynierskim;
- Należy spełnić wymagania niezawodności tak, aby sieci, obiekty, urządzenia i wyposażenie zapewniały długotrwałą niezawodną eksploatację przy niskich kosztach obsługi;
- Należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie łatwego dostępu w celu inspekcji, konserwacji i napraw;
- Koszty wszelkich niezbędnych opracowań, wynikających z obowiązujących przepisów prawa a nie wyszczególnionych w zakresie dokumentacji projektowej w pkt. 5.4 oraz koszty wszelkich niezbędnych uzgodnień, map, decyzji administracyjnych itp. koniecznych dla wykonania zamówienia, ponosi Wykonawca.
- Przed podpisaniem protokołu zdawczo-odbiorczego poszczególnego etapu prac projektowych objętych Przedmiotem Umowy, Wykonawca przekazuje Zamawiającemu za pokwitowaniem opracowane dokumenty objęte danym etapem. W ciągu 14 dni Zamawiający ma możliwość wniesienia uwag. W przypadku wniesienia uwag Zamawiający przekazuje je na piśmie Wykonawcy wraz z podaniem terminu na dokonanie poprawek. Po wprowadzeniu wymaganych przez Zamawiającego zmian zastosowanie ma procedura odbiorowa opisana powyżej, z zastrzeżeniem 7 dni na wniesienie uwag przez Zamawiającego.
- Zamawiający zastrzega sobie prawo wglądu do prac zamówionych w trakcie ich sporządzania.
- Na wniosek Zamawiającego Wykonawca zobowiązany jest do udzielania wszelkich wyjaśnień i odpowiedzi na pytania dotyczące treści opracowanych dokumentów w trakcie przeprowadzanego przez Zamawiającego postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na wybór Wykonawcy Robót. Szczegółowe decyzje projektowe w sprawie wyjaśniania zgłoszonych wątpliwości dotyczących dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych (STWIORB), jak i ewentualne uzupełnianie szczegółów dokumentacji projektowej w trakcie trwania procedury przetargowej na wybór Wykonawcy robót budowlanych, Wykonawca będzie podejmował w formie pisemnej oraz faxem lub e-mailem, w terminie niezbędnym dla zapewnienia ciągłości procedury przetargowej, nie dłuższym jednak niż 3 dni robocze, o ile Strony nie ustalą inaczej.
- Wykonawca w Ofercie uwzględni konieczność uzyskania szeregu decyzji, pozwoleń, zezwoleń, opinii etc. warunkujących uzyskanie efektu realizacyjnego inwestycji. W ramach opracowań dodatkowych Wykonawca uwzględni koszty wszelkich badań, inwentaryzacji oraz innych niezbędnych opracowań warunkujących uzyskanie efektu realizacyjnego inwestycji.

5.4. ZAKRES DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ

Niezależnie od wskazanego niżej zakresu prac, Wykonawca zobowiązany jest do wykonania wszelkich niezbędnych opracowań wynikających z obowiązujących przepisów prawa, a nie wyszczególnionych w zakresie Dokumentacji projektowej, jak również wykonania lub uzyskania wszelkich niezbędnych uzgodnień, map, prac przedprojektowych, decyzji administracyjnych itp. koniecznych dla ich wykonania. Koszty tych prac ponosi Wykonawca. Wskazany niżej zakres traktować należy jako wytyczne w zakresie najważniejszych elementów, jakie należy wykonać lub uzyskać w ramach objętych niniejszym zadaniem prac, które mogą nie obejmować pełnego zakresu robót koniecznych dla ich wykonania.

Zakres projektów budowlanych, technicznych oraz wykonawczych musi obejmować wszystkie elementy wskazane w ppkt. 5.1, 5.2 i 5.3.

1. Mapa do celów projektowych - Wtórnik numeryczny (dwg lub jeśli on nie istnieje to raster) wraz z kopią karty rejestracyjnej. Podkład powinien być zarejestrowany w Miejskim Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Szczecinie oraz posiadać wszelkie niezbędne uzgodnienia. Skala 1:500 dla projektu budowlanego. Zakres mapy musi być ujęty z odpowiednim zapasem umożliwiającym prawidłowe rozwiązanie problemu, zarówno jeśli

chodzi o rozwiązania projektowe oraz niezbędne przebudowy kolidujących sieci i urządzeń. Mapę należy wykonać z opisem siatki współrzędnych co 200 m. Repery i punkty osnowy sytuacyjnej dla celów budowy winny być trwale zabezpieczone poza strefą robót. Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania mapy do celów projektowych na teren objęty zakresem inwestycji – 2 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.

2. Pełna dokumentacja geologiczno-inżynierska wraz z decyzjami administracyjnymi zatwierdzającymi projekt robót geologicznych i dokumentację geologiczno-inżynierską - Wykonawca sporządzi kompletną dokumentację geologiczno-inżynierską z analizą próbek gruntu oraz agresywności wód gruntowych. Wykonawca uzyska wszelkie niezbędne uzgodnienia i decyzje administracyjne – 2 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
3. Badania osadów dennych z prac czerpalnych pod kątem ich zanieczyszczenia.
4. Inwentaryzacja zieleni wraz z decyzją o pozwoleniu na wycinkę – Wykonawca zobowiązany jest do wykonania szczegółowej inwentaryzacji drzew i zieleni na całym obszarze inwestycji wraz z przygotowaniem wniosku oraz uzyskaniem pozwolenia na wycinkę oraz wszystkich innych pozwoleń, odstępstw, derogacji itp. w zakresie wycinki drzew i krzewów, o ile będzie to konieczne – 2 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
5. Wniosek o wydanie oraz uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji – Wykonawca sporządzi Kartę informacyjną przedsięwzięcia i/lub raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawy z dnia 3 października 2008 r. (Dz. U. 2021, poz. 247) o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem wszelkich zmian do ww. ustawy wraz z przygotowaniem, złożeniem wniosku i uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – 2 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
6. Decyzja o pozwoleniu na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na obszarach morskich RP – Wykonawca sporządzi wniosek do właściwego Ministra oraz uzyska pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na obszarach morskich RP – 2 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
7. Pozwolenie wodnoprawne – Wykonawca wykona operat wodnoprawny zgodnie z obowiązującym Prawem Wodnym wraz z przygotowaniem, złożeniem wniosku i uzyskaniem pozwolenia wodnoprawnego – 2 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
8. Pozwolenie na budowę.
9. Uzyskanie wszystkich niezbędnych opinii, uzgodnień, pozwoleń, decyzji i sprawdzeń rozwiązań projektowych w zakresie wynikającym z przepisów.
10. Projekt budowlany - Komplet Projektów budowlanych. Zakres zgodny z ustawą Prawo budowlane (Dz.U. 2021. poz. 2351) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U.2020 poz. 1609), a także z ustawą Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 1129 z późn. zm.) – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
11. Projekt techniczny - Komplet Projektów technicznych. Zakres zawierający jako minimum: uzupełnienie i uszczegółowienie projektu budowlanego w zakresie i stopniu dokładności niezbędnym do realizacji robót budowlanych oraz weryfikacji szczegółowych rozwiązań projektowych przez Zamawiającego. Forma zgodna z Projektem Budowlanym a także z ustawą Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 1129 z późn. zm.) – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
12. Projekt wykonawczy – Komplet projektów wykonawczych wszystkich branż – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.

13. Przedmiar robót - Przedmiar robót opracowany w zakresie zgodnym z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót oraz programu funkcjonalno - użytkowego (Dz.U.2021 poz. 2454) – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
14. Kosztorisy inwestorskie oraz zbiorcze zestawienie kosztów dla całego przedsięwzięcia - zakres zgodny z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno - użytkowym (Dz.U. 2021, poz. 2458) – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
15. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót - Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych opracowane w zakresie zgodnym z ustawą Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 1129 z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót oraz programu funkcjonalno - użytkowego (Dz.U.2021 poz. 2454). STWiORB mają być zgodne z warunkami kontraktowymi i podlegają uzgodnieniu z Zamawiającym – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.
16. Harmonogram realizacji robót budowlanych - Wykonawca opracuje harmonogram realizacji robót budowlanych w zakresie zgodnym z opracowaną Dokumentacją projektową. Harmonogram będzie uwzględniał etapowanie robót – 4 egz. + 1 wersja elektroniczna na zewnętrznym nośniku danych.

5.5. DOKUMENTACJA PROJEKTOWA – WERSJA ELEKTRONICZNA

Postać elektroniczną Przedmiotu Zamówienia należy dostarczyć Zamawiającemu na zewnętrznym nośniku danych w wersji zgodnej z niniejszymi wytycznymi.

Dokumentacja klasyczna (papierowa) i elektroniczna (rastrowa i wektorowa) powinny być identyczne pod względem merytorycznym. Dokumentacja rastrowa powstaje w wyniku przetwarzania materiałów oryginalnych tak papierowych, jak i wektorowych.

Nazwy plików powinny umożliwić wstępną merytoryczną identyfikację zawartości bez konieczności ich otwierania – strukturę należy uzgodnić z Zamawiającym.

Dokumentacja graficzna w postaci wektorowej powinna zostać dostarczona w plikach *.dwg zawierających konfigurację wydruków wraz z określeniem wykorzystywanych warstw i przypisane im pliki *.ctb. Część rysunkową należy przekazać również w postaci plików nieaktywnych w formatach *.tif, *.jpg(kolor), *.pdf powstałych jako konwersja z oryginalnych plików wektorowych.

5.6. WYMAGANIA DODATKOWE

- Wykonawca opracuje projekt zgodnie z najlepszymi zasadami wiedzy inżynierskiej;
- każdy projekt branżowy musi być uzgodniony z Zamawiającym oraz posiadać komplet uzgodnień międzybranżowych projektantów;
- Dokumentacja projektowa powinna zawierać pełny zakres niezbędnych uzgodnień, opinii, jeżeli wymagają tego obowiązujące przepisy;
- przed podpisaniem protokołu odbioru Dokumentacji projektowej, Wykonawca przekaze Zamawiającemu za pokwitowaniem opracowane dokumenty objęte Przedmiotem Zamówienia. W ciągu 14 dni Zamawiający ma możliwość wniesienia uwag. W przypadku

wniesienia uwag Zamawiający przekazuje je na piśmie Wykonawcy wraz z podaniem terminu na dokonanie poprawek;

- roboty powinny być tak zaprojektowane, aby odpowiadały pod każdym względem najnowszym, aktualnym praktykom inżynierskim;
- należy spełnić wymagania niezawodności tak, aby sieci, obiekty, urządzenia i wyposażenie zapewniały długotrwałą niezawodną eksploatację przy niskich kosztach obsługi;
- Wykonawca zobowiązany jest do organizowania i dokumentowania (w formie notatki, protokołu) okresowych spotkań (co 21 dni) z Zamawiającym w celu :
 - przedstawienia sprawozdania z zaawansowania prac projektowych w formie pisemnej dla każdego spotkania;
 - przedstawienia problemów wymagających rozstrzygnięcia lub przedstawienia rozwiązań wariantowych wymagających wyboru.
- Wykonawca oznaczy Dokumentację informacją o dofinansowaniu unijnym według wzoru dostarczonego przez Zamawiającego.

6. MATERIAŁY W POSIADANIU ZAMAWIAJĄCEGO

Zamawiający jest w posiadaniu następujących materiałów:

1. cykliczne sondáže dna,
2. Koncepcja programowo – przestrzenna oraz projekt budowlany dla inwestycji pn. *„Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”*;
3. dokumentacja geologiczna dla zadania pn. *„Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”*;
4. dokumentacja techniczna istniejącego nabrzeża;
5. Koncepcja programowo-przestrzenna dla zadania pn. *„Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie Police”*;
6. Analiza Nawigacyjna dla budowy nabrzeża Ciężkiego w Policach w ramach zadania pn. Koncepcja programowo – przestrzenna *„Budowa nabrzeża Ciężkiego w Porcie Police”*;
7. opinia geotechniczna wykonana w ramach koncepcji programowo – przestrzennej dla zadania pn. *„Budowa nabrzeża Ciężkiego w Porcie Police”*.

7. ODBIÓR

1. Wykonawca przedłoży Zamawiającemu (elektronicznie lub papierowo w 1 egzemplarzu) w terminie określonym Umową jej Przedmiot.
2. Zamawiający zgłosi uwagi do przedstawionej Dokumentacji w terminie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych licząc od dnia dostarczenia przez Wykonawcę tejże Dokumentacji, które to uwagi, jeżeli nie stoją w sprzeczności z Umową, przepisami prawa lub zasadami wiedzy technicznej, Wykonawca musi uwzględnić.
3. Wykonawca w terminie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych przedłoży ponownie Przedmiot Umowy z wprowadzonymi korektami i uzyska akceptację Zamawiającego;
4. W razie zaistnienia takiej konieczności, procedurę zgłaszania i uwzględniania uwag do przekazanej Dokumentacji powtarza się.
5. Dokumentem potwierdzającym akceptację odbioru Przedmiotu Umowy przez Zamawiającego będzie stosowny protokół odbioru.

6. Dokumentację uwzględniającą uwagi Zamawiającego należy sporządzić i przekazać w 3 egzemplarzach w wersji papierowej i 1 egzemplarzu w wersji elektronicznej na zewnętrznym nośniku danych (w formacie .pdf oraz w wersjach edytowalnych).
7. W przypadku konieczności wykonania innych dodatkowych analiz, badań lub ekspertyz wynikłych w trakcie prac koncepcyjnych, Wykonawca przeprowadzi je we własnym zakresie.

8. UWAGI KOŃCOWE

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