

**SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA
(SWZ)**

dla przetargu nieograniczonego na wykonanie robót w ramach zadania pn.: „Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem drogi powiatowej nr 3837W pod linią kolejową - w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice - tunelu drogowego pod linią kolejową wraz z rozbudową i przebudową drogi powiatowej”

**Wymagania PLK S.A.
przy realizacji robót na terenie kolejowym**

Załącznik określa wymagania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przy realizacji robót na terenie kolejowym w ramach zadania pn.: „Budowa skrzyżowania wielopoziomowej linii kolejowej z przejściem drogi powiatowej nr 3837W pod linią kolejową - w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice - tunelu drogowego pod linią kolejową wraz z rozbudową i przebudową drogi powiatowej”.

Zawarte w niniejszych Warunkach postanowienia w żadnej mierze nie naruszają postanowień zawartej Umowy.

§ 1. Wymagania ogólne

Roboty budowlane na terenie kolejowym należy wykonywać zgodnie z Prawem, rozumianym zgodnie z definicją wskazaną w Umowie oraz Regulacjami Zamawiającego. Regulacje Zamawiającego oznaczają obowiązujące: instrukcje, wytyczne, standardy techniczne, dokumenty normatywne, warunki techniczne, zasady i procedury obowiązujące w spółce PLK S.A., których tekst znajduje się na stronie internetowej www.plk-sa.pl w zakładce **Dla klientów i kontrahentów> Akty prawne i przepisy** oraz na platformie zakupowej Zamawiającego <https://platformazakupowa.plk-sa.pl> w zakładce **Regulacje i procedury procesu zakupowego** w katalogu o tej samej nazwie oraz w katalogu **Inne dokumenty odniesienia**.

§ 2. Wymogi dotyczące projektowania – projekt wykonawczy w zakresie telekomunikacji kolejowej i automatyki kolejowej

1. Realizacja zadania inwestycyjnego związanego z budową tunelu drogowego pod linią kolejową nr 3 w km 41,730 w ciągu ulicy Szymanowskiej w Teresinie w zakresie inwestycji realizowanych przez naszą Spółkę występuje w korelacji z projektem inwestycyjnym „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol”, w ramach projektu CEF 2016-PL-TMC-0136-W pn. „Zabudowa systemu ERTMS/ ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T” w zakresie opracowania aplikacji uwzględniającej likwidację przejazdu w aplikacji sterowania urządzeniami srk z poziomu Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Błonie, które może nastąpić po zakończeniu robót oraz po przekazaniu dokumentacji powykonawczej związanych z modernizacją urządzeń srk na st. Ożarów Mazowiecki w ramach realizowanego projektu POLiŚ 5.1-16 pn.: „Poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz”
2. Do umownych obowiązków Wykonawcy należy wykonanie projektów wykonawczych w zakresie branży telekomunikacji kolejowej i automatyki kolejowej uwzględniającej uwarunkowania wynikające z realizacji projektu: „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol”, w ramach projektu CEF 2016-PL-TMC-0136-W pn. „Zabudowa systemu ERTMS/ ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T” oraz wykonanie robót w zakresie:
 - likwidacji zewnętrznych urządzeń przejazdowych na przejeździe kolejowo-drogowym w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice;
 - wyłączenia uzależnienia urządzeń przejazdowych od stanu urządzeń stacyjnych na st. Teresin Niepokalanów poprzez zmianę aplikacji sterującej warstwy podstawowej;
 - aktualizacji stanu odwzorowania na pulpicie nastawczym (monitorach systemu ESTW) nastawni stacyjnej st. Teresin w związku z realizacją inwestycji;
 - aktualizacji kart przebiegu ESTW;
 - dostosowania urządzeń wewnętrznych srk;

- sporządzenia dokumentacji technicznej niezbędnej do aktualizacji Regulaminu Technicznego Stacji oraz dokumentacji powykonawczej.
3. Uzależnienie stanu aktualnie występujących urządzeń przejazdowych od stanu urządzeń stacyjnych st. Teresin poprzez wdrożenie aplikacji warstwy podstawowej wykonał – Thales Polska Sp. z o.o. (GTS Polska Sp. z o.o.) realizujący system ERTMS/ ETCS. Wyłączenie z uzależnienia stanu urządzeń przejazdowych od stanu urządzeń stacyjnych st. Teresin Niepokalanów, w związku z likwidacją przejazdu, poprzez wdrożenie aktualizacji aplikacji warstwy podstawowej zostanie wykonana staraniem Wykonawcy w ramach niniejszego postępowania przetargowego. Wdrożenie aktualizacji aplikacji na zlecenia Wykonawcy realizuje wytwórca systemu sterowania.
 4. Wyłączenie urządzeń przejazdowych ze sterowania z Lokalnego Centrum Sterowania LCS Błonie zostanie zapewnione w ramach projektu ERTMS/ ETCS.
 5. Wyłączenie sterowania urządzeń przejazdowych z systemu ERTMS/ ETCS na poziomie aplikacji RBC zostanie zapewnione w ramach projektu ERTMS/ ETCS.
 6. Opracowanie i wgranie aplikacji sterującej urządzeniami srk na st. Teresin Niepokalanów z poziomu LCS Błonie nastąpi po zakończeniu prac na st. Ożarów w ramach projektu POLiŚ 5.1-16 pn.: „Poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz” realizowanego przez PLK S.A.,
 7. Przekazanie dokumentacji powykonawczej dla st. Ożarów Mazowiecki planowane jest na koniec września 2023 r. Do tego czasu Wykonawca realizujący roboty budowlane w ramach niniejszego postępowania winien wykonać czynności wskazane w § 2 w punkcie 2 powyżej.
 8. Wykonawca sporządzi projekt wykonawczy w zakresie telekomunikacji kolejowej zawierający dostosowanie stanu urządzeń w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 41,740 linii kolejowej nr 3.
 9. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu dokumenty niezbędne do aktualizacji Regulaminu Technicznego Stacji. Roboty nie będą uznane za gotowe do przejścia, dopóki operat kołaudacyjny i dokumentacja powykonawcza nie zostaną przekazane przez Wykonawcę i pozytywnie zweryfikowane przez Zamawiającego.
 10. Wykonawca jest odpowiedzialny względem Zamawiającego, jeżeli dokumentacja projektowa wykonana przez niego ma wady polegające na niezgodności z Umową, a w szczególności, gdy dokumentacja projektowa:
 - 1) nie ma właściwości, które powinna mieć ze względu na cel oznaczony w Umowie albo wynikający z okoliczności lub jej przeznaczenia;
 - 2) nie ma właściwości, o których istnieniu Wykonawca zapewnił Zamawiającego;
 - 3) nie nadaje się do celu, o którym Zamawiający poinformował Wykonawcę przy zawarciu Umowy, a Wykonawca nie zgłosił zastrzeżeń, co do takiego jej przeznaczenia;
 11. Wykonawca w szczególności odpowiada za poprawność rozwiązań projektowych zgodnie z Prawem i Regulacjami Zamawiającego. Uprawnienia Zamawiającego z tytułu rękojmi za wady tej dokumentacji projektowej wygasają w stosunku do Wykonawcy wraz z wygaśnięciem odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu gwarancji jakości na wykonane obiekty lub roboty wykonane na podstawie tego projektu. Przyjęcie i zaakceptowanie dokumentacji projektowej przez Zamawiającego nie zwalnia Wykonawcy z odpowiedzialności za wady.

§ 3.

Podwykonawcy robót branży telekomunikacji kolejowej i automatyki kolejowej.

1. Postanowienia w zakresie podwykonawstwa wynikające z Umowy pozostają wiążące.
2. Wykonawca zapewni, iż przedmiot umowy o podwykonawstwo w zakresie realizacji robót związanych z infrastrukturą kolejową zostanie wykonany, na co najmniej takim poziomie jakości, jaki wynika z Umowy zawartej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą i będzie odpowiadać stosownym dla tego wykonania wymaganiom określonym w Opisie Przedmiotu Zamówienia.
3. Podwykonawca lub dalszy podwykonawca musi posiadać wiedzę i doświadczenie odpowiadające proporcjonalnie, co najmniej wiedzy i doświadczeniu wymaganym od Wykonawcy w związku z realizacją Umowy, jak też dysponować personelem i sprzętem, gwarantującym prawidłowe wykonanie podzleczonej części Umowy. Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji kwalifikacji podwykonawcy.

§ 4.

Dostęp do terenu budowy na terenie kolejowym.

1. Zamawiający – PLK S.A. przekaze Teren budowy na terenie kolejowym odrębnie od Terenu budowy na terenie Gminy Teresin. Teren budowy na terenie kolejowym zostanie przekazany protokolarnie Wykonawcy najpóźniej w terminie 7 dni od otrzymania pisemnego wniosku od Wykonawcy. Przekazującym Teren budowy na terenie kolejowym jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie ul. Chodakowska 50, 03-816 Warszawa.
2. Przed rozpoczęciem robót Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia swojego personelu z zakresu lokalnych uwarunkowań związanych z robotami torowymi i prowadzonym ruchem pociągów. Przed przystąpieniem przez personel Wykonawcy do wykonywania prac objętych Umową, Zamawiający podejmuje decyzje o formie poinformowania o zagrożeniach (może to być przekazanie materiału lub poprzez wyznaczonego pracownika Zamawiającego).
3. Zamawiający dopuszcza nieodpłatnie udostępnienie terenu kolejowego pod urządzenie zaplecza budowy. Dokumentację urządzenia zaplecza tymczasowego opracowuje Wykonawca we własnym zakresie i przekaze we wniosku o przekazanie terenu budowy.
4. Odpowiedzialność za Teren budowy z chwilą jego przejęcia, ochronę mienia, przestrzeganie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, warunków bezpieczeństwa i higieny pracy, mając szczególnie na względzie wykonywanie robót przy prowadzonym ruchu kolejowym, sprawy ochrony p.poż. ponosi Wykonawca.
5. Wykonawca ponosi wszelkie koszty i obciążenia z tytułu dostępu do Terenu budowy.
6. Jeżeli w związku z realizacją przedmiotu Umowy koniecznym stanie się, aby Zamawiający udostępnił Wykonawcy jakiegokolwiek urządzenia infrastruktury kolejowej na warunkach określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. Z 2017 r., poz. 755), to Wykonawca poniesie wszelkie koszty wynikające z udostępnienia tych urządzeń infrastruktury kolejowej.
7. W celu uniknięcia uszkodzeń infrastruktury podziemnej Wykonawca wykona przekopy kontrolne na swój koszt. Realizacja robót bez dokonania uprzedniej identyfikacji i rozpoznania położenia infrastruktury podziemnej jest niedopuszczalne.
8. Wykonawca zwolni Zamawiającego z wszelkiej odpowiedzialności w związku z wszystkimi odszkodowaniami, stratami i wydatkami (włącznie z opłatami sądowymi i innymi wydatkami prawnymi), wynikłymi z każdego takiego niepotrzebnego lub nieprawidłowego działania (392 k.c.).

9. Podczas realizacji robót Wykonawca będzie utrzymywał Teren budowy w stanie wolnym od wszelkich niepotrzebnych przeszkód, a złom i odpady będą usuwane na bieżąco. Składowane materiały nie mogą wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
10. Wykonawca będzie zapewniał:
 - 1) ogrodzenie, oświetlenie, ochronę i dozór robót (zgodnie z potrzebami), aż do ich ukończenia i odbioru; jeżeli ogrodzenie Terenu budowy lub robót nie jest możliwe, należy oznakować granice terenu oraz zapewnić stały nadzór;
 - 2) wszelkie roboty tymczasowe (włączając drogi, przejścia, osłony i ogrodzenia), które mogą być konieczne, z powodu realizacji przedmiotu Umowy, do użytku i dla ochrony społeczności lokalnej oraz właścicieli i użytkowników przyległego terenu;
 - 3) stałe i bezpieczne odprowadzenie wód gruntowych i opadowych oraz ścieków z całego Terenu budowy.
11. W przypadku odstąpienia od Umowy przez którąkolwiek ze Stron, Wykonawca na żądanie Zamawiającego, przekaże Zamawiającemu dziennik budowy, celem powierzenia dokumentu osobom uprawnionym zgodnie z Prawem budowlanym.

§ 5.

Wykonawstwo

1. Wykonawca wykona następujące roboty w zakresie sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej objęte Umową oraz wskazane w § 1 niniejszych Wymagań.
2. W następstwie ustaleń z GTS/Thales zamknięcie przejazdu kolejowo-drogowego w zakresie wyłączenia z eksploatacji urządzeń przejazdowych musi nastąpić najpóźniej w dniu 30.09.2023 r. Powyższe warunkuje zachowanie postanowień z GTS/Thales w zakresie wykonania aplikacji sterujących urządzeniami srk na st. Teresin przez GTS/Thales. W innym przypadku Wykonawca musi przewidzieć konieczność aktualizacji aplikacji sterowania ruchem kolejowym, w tym z poziomu LCS oraz aplikacji systemu RBC w ramach niniejszej Umowy.
3. W miejscu budowy tunelu drogowego Wykonawca przewidzi odtworzenie nawierzchni kolejowej i wyceni te roboty w ofercie z użyciem materiałów nowych.
4. Żadna ważna operacja jakiegokolwiek rodzaju na infrastrukturze kolejowej, a zwłaszcza przecięcie lub zamknięcie istniejących torów kolejowych, ingerencja w urządzenia sterowania ruchem kolejowym nie może zostać przeprowadzona bez pisemnego powiadomienia i pozwolenia Zamawiającego. Wykonawca winien w odpowiednim czasie – co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem takich robót – złożyć wniosek na piśmie o zamiarze wykonania tego typu czynności w celu umożliwienia mu przygotowania odpowiedniego nadzoru i podjęcia właściwych środków bezpieczeństwa.
5. Zabudowane wyroby budowlane, materiały niebędące wyrobami budowlanymi, urządzenia i technologie, dla których taki wymóg został postawiony zgodnie z obowiązującą u Zamawiającego procedurą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem „Dopuszczanie elementów podsystemów i technologii przeznaczonych do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” (SMS-PW-17) muszą posiadać dopuszczenie do stosowania na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przed przystąpieniem do zabudowy danego wyrobu budowlanego, materiału niebędącego wyrobem budowlanym, urządzenia i technologii Wykonawca musi posiadać i przedstawić Zamawiającemu ww. Dopuszczenie.
6. Przed przystąpieniem do odbiorów Wykonawca dostarczy Zamawiającemu – PLK S.A. dokumentację powykonawczą dotyczącą infrastruktury kolejowej o wystarczającej szczegółowości, aby Zamawiający mógł w szczególności: eksploatować, konserwować,

rozbierać, składać, regulować i naprawiać urządzenia i infrastrukturę. Roboty nie będą uważane za ukończone dla celów ich przejścia zgodnie z treścią § 25 Odbiory, aż Zamawiający otrzyma wszystkie ostateczne dokumenty wymagane do prowadzenia eksploatacji tych urządzeń. Dokumenty te podlegają odbiorom wraz z robotami.

7. Przed przystąpieniem do wykonywania robót, cały personel Wykonawcy, powinien zostać przeszkolony przez Zakład Linii Kolejowych w Warszawie w zakresie zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia podczas pracy na terenach kolejowych. Koszty szkolenia ponosi Wykonawca.
8. Z chwilą przekazania Wykonawcy Terenu budowy na terenie kolejowym, Wykonawca wyznacza koordynatora ds. Bezpieczeństwa i higieny pracy.
9. Wyznaczenie koordynatora do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy zostanie odnotowane w protokole przekazania Terenu budowy lub odpowiednio w innym dokumencie.

§ 6.

Procedury bezpieczeństwa przy prowadzeniu robót na terenie kolejowym.

1. Wykonawca będzie:
 - 1) przestrzegał wszystkich mających zastosowanie przepisów bezpieczeństwa, w tym Regulacji Zamawiającego PLK S.A. zamieszczonych na stronie internetowej Zamawiającego, i przedłoży do akceptacji Zamawiającemu plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ) nie później niż w ciągu 7 dni przed datą przekazania Terenu budowy na terenie kolejowym, co nie zwalnia z obowiązku posiadania przez Wykonawcę BIOZ na budowie;
 - 2) Przedstawi Zamawiającemu, 7 dni przed przejęciem Terenu Budowy na terenie kolejowym, Plan monitorowania środków kontroli ryzyka dotyczący etapu Robót, opracowany zgodnie z wymogami Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. W sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 320/11 z 17 listopada 2012 r.). Powyższy plan musi określać harmonogram działań Wykonawcy w zakresie wewnętrznego nadzoru nad bezpiecznym prowadzeniem robót budowlanych (z uwzględnieniem ich oddziaływania na ruch kolejowy prowadzony po torach czynnych) oraz osoby odpowiedzialne za sprawowanie tego nadzoru. Plan powinien być zgodny z Wytocznymi opracowania i realizacji Planu monitorowania, które zamieszczone są na stronie internetowej Zamawiającego www.plk-sa.pl;
 - 3) W trakcie realizacji przedmiotu zamówienia monitorować środki kontroli ryzyka na podstawie planu, o którym mowa w ustępie powyżej, a w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek niezgodności (nieprawidłowości, zagrożeń) niezwłocznie podejmować działania korygujące i zapobiegawcze. Wykonawca przekaże Zamawiającemu co kwartał (zaś jeżeli projekt trwa krócej niż rok - co miesiąc) raporty z realizacji planu monitorowania, w tym z przeprowadzanych kontroli oraz wdrożonych działań korygujących i zapobiegawczych wraz z określeniem ich wpływu na harmonogram oraz termin zakończenia umowy;
 - 4) Zapobiegał wszelkim związanym z realizacją robót zagrożeniom dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego po torach czynnych (jeżeli dotyczy), w tym:
 - a) planował realizację robót – opracuje zgodnie z Ir-19 Harmonogram zamknięć torowych obejmujący fazowanie robót i obostrzeń w prowadzeniu ruchu kolejowego.
 - b) organizował Roboty w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
 - c) wygradzał międzytorze lub stosował system ostrzegania (optyczne, akustyczne lub łączone - automatyczne lub półautomatyczne) na maszynach roboczych każdorazowo w

miejscu pracy tych maszyn lub urządzeń, których sposób użytkowania lub zasięg części ruchomych może przekroczyć skrajnię toru czynnego,

- d) wdrażał przewidziane dla Wykonawcy środki kontroli ryzyka wynikające z przeprowadzonej przez Zamawiającego analizy ryzyka – w przypadku związanej z realizacją robót konieczności udzielenia długotrwałego zamknięcia torowego i prowadzenia w tym czasie ruchu kolejowego po sąsiednim torze czynnym zgodnie z postanowieniami „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych” Ir-19 i opracowanym Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów w czasie budowy,
 - e) uczestniczył w opracowaniu Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz zgłaszał wyznaczonemu pracownikowi Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie Sekcji Eksploatacji Warszawa Zachód wszelkie zmiany do opracowanego Regulaminu tymczasowego, kiedykolwiek jego zapisy dot. Fazowania robót staną się niespójne z faktycznym postępem robót,
 - f) własnym kosztem i staraniem spowoduje opracowanie przez PKP Energetyka S.A. Regulaminu Wyłączenia Napięcia dla poszczególnych faz robót budowlanych, czynności pomiarowych i odbiorowych, łącznie z poniesieniem kosztów ich sporządzenia (PKP Energetyka S.A. i PLK S.A. to odrębne podmioty prawa handlowego),
 - g) niezwłocznie zgłaszał dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu przyległego do szlaku objętego robotami wszelkie zdarzenia (poważne wypadki, wypadki i incydenty) w ruchu kolejowym zaistniałe w związku z realizacją robót,
 - h) poddawał się działaniom audytowym i kontrolnym w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dokonywanym przez upoważnionych pracowników Zamawiającego, a także realizował wydane przez nich zalecenia (włącznie z obowiązkiem wstrzymania robót) oraz usuwał stwierdzone niezgodności i nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego prowadzonego po torach czynnych (jeżeli dotyczy),
 - i) każdorazowo przed przekazaniem do eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym, które zostały zmodyfikowane lub nowo zabudowane w ramach realizacji robót, dostarczał Zamawiającemu, z odpowiednim wyprzedzeniem, wszelką dokumentację techniczną tych urządzeń tak, aby możliwe było wprowadzenie stosownych zmian do obowiązujących u Zamawiającego regulaminów technicznych oraz przygotowanie pracowników Zamawiającego do obsługi nowych lub zmodyfikowanych urządzeń.
2. Personel Wykonawcy musi spełniać wymagania i warunki (w tym określone w Regulacjach Zamawiającego) umożliwiające pracę na czynnych torach linii kolejowych.
 3. Wykonawca zobowiązany jest przestrzegać i stosować „Zasady bezpieczeństwa pracy obowiązujące na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych lbh-105”,
 4. Warunkiem dopuszczenia personelu Wykonawcy do realizacji prac objętych Umową jest uzyskanie dokumentu uprawniającego do wstępu na obszar kolejowy wydanego na podstawie „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A – Id-21”.
 5. Wszystkie wymogi bezpieczeństwa wskazane dla personelu Wykonawcy, dotyczą również personelu podwykonawców (i dalszych podwykonawców).

§ 7.

Materiały i urządzenia z demontażu oraz gospodarka odpadami

1. Strony mają obowiązek stosowania i przestrzegania zapisów „Instrukcji kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3” (www.plk-sa.pl).
2. Strony mają obowiązek stosowania i przestrzegania „Instrukcji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczącej gospodarki odpadami dla Wykonawców Is-3” (www.plk-sa.pl).
3. Przed rozpoczęciem Robót Strony przeprowadzą przegląd obiektów i dokonają kwalifikacji materiałów i urządzeń przewidzianych do demontażu, który Wykonawca zobowiązany będzie przeprowadzić. Materiały i urządzenia z demontażu nieprzydatne Zamawiającemu stają się własnością Wykonawcy.
4. Wykonawca zobowiązany jest ponieść wszelkie koszty związane z demontażem, segregacją, magazynowaniem, przeładunkiem i transportem wszelkich materiałów i urządzeń do miejsca wskazanego przez Zamawiającego, tj. Sekcja Eksploatacji Warszawa Zachód ul. Parowcowa 20. niezależnie od tego jak Zamawiający zamierza wykorzystać przydatne mu materiały i urządzenia.
5. Materiały i urządzenia z demontażu przydatne Zamawiającemu stanowią, zgodnie z Instrukcją kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3, materiały do ponownego użytku.
6. Wykonawca jest wytwórcą odpadów, w tym odpadów o których mowa w ust. 8, i jest obowiązany do prowadzenia gospodarki wytworzonymi przez siebie odpadami w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy (w tym również odbudowy, rozbudowy, nadbudowy, przebudowy), montażu, rozbiórki, remontu obiektów oraz czyszczenia zbiorników lub urządzeń oraz sprzątnięcia, konserwacji i napraw zgodnie z definicją wytwórcy odpadów w rozumieniu Ustawy o odpadach, za wyjątkiem odpadów z konstrukcji, przedmiotów i wyrobów stalowych i metali kolorowych, które utraciły pierwotną wartość użytkową, których wytwórcą jest Zamawiający.
7. Wykonawca przygotowuje i przekazuje Zamawiającemu w terminie zgodnym z Instrukcją Is-3 informację o wytworzonych odpadach i sposobie zagospodarowania odpadów zgodnie z obowiązującymi Regulacjami Zamawiającego. Informacja powinna być przygotowana zgodnie z Prawem i przekazana do Zamawiającego w terminie do 10 Dni przed dniem zgłoszeniem przez Wykonawcę gotowości do dokonania ostatniego odbioru robót budowlanych (w przypadku wszystkich umów) oraz dodatkowo (w przypadku umów trwających ponad 1 rok kalendarzowy) do dnia 20 marca kolejnego roku kalendarzowego.
8. Koszty gospodarowania odpadami, w tym koszty magazynowania, transportu oraz koszty zagospodarowania (przetworzenia) odpadów, których wytwórcą jest Wykonawca, są ponoszone przez Wykonawcę.
9. Wykonawca jako wytwórca odpadów niebezpiecznych ponosi odpowiedzialność zgodnie z Ustawą o odpadach do chwili przekazania odpadów niebezpiecznych do ostatecznego procesu odzysku lub ostatecznego procesu unieszkodliwienia przez posiadacza odpadów prowadzącego taki proces. Powyższe nie dotyczy pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.
10. Wykonawca, który jest wytwórcą odpadów, zobowiązany jest do:
 - 1) regularnego uprzątnięcia odpadów z Terenu budowy i przekazywania uprawnionym podmiotom,
 - 2) przedkładania na żądanie Zamawiającego dokumentów ewidencji odpadów, a w przypadku odpadów niebezpiecznych dodatkowo do przedkładania umów/oświadczeń z podmiotami posiadającymi zezwolenie na przetwarzanie odpadów, w szczególności odpadów w postaci zużytych drewnianych podkładów kolejowych, tj. Odpadów o kodzie 17 02 04*, w procesie ostatecznego odzysku (oznacza proces R1-R11, zgodnie z załącznikiem nr 1 do Ustawy o odpadach, a także proces przygotowania do ponownego użycia) lub w procesie

ostatecznego unieszkodliwiania (oznacza proces D1-D12, zgodnie z załącznikiem nr 2 do Ustawy o odpadach).

11. Powyższe wymagania w zakresie gospodarki odpadami i materiałami oraz urządzeniami z demontażu obowiązują również wszystkich Podwykonawców (i dalszych podwykonawców).

§ 8.

Personel Wykonawcy

Kierownictwo Wykonawcy będzie posiadać wymagane uprawnienia do wykonywania powierzonych mu funkcji. W skład personelu Wykonawcy będą wchodzić osoby, które muszą spełniać warunki umożliwiające pracę w czynnych urządzeniach srk na podstawie upoważnienia do samodzielnego prowadzenia robót w czynnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, zgodnie z instrukcją Ie-5 (E-11).

§ 9.

Inspekcja przez Personel Zamawiającego

1. Personel Zamawiającego, (w tym uprawnieni pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie)
 - 1) będzie miał pełny dostęp do wszystkich części Terenu budowy i do wszystkich miejsc, z których są uzyskiwane materiały naturalne, oraz
 - 2) podczas pozyskiwania, wytwarzania i budowy (na Terenie budowy i gdziekolwiek indziej), będzie uprawniony do badania, inspekcji, pomiarów i dokonywania prób materiałów i wykonawstwa, oraz do sprawdzania postępu wytwarzania urządzeń oraz pozyskiwania i wyrobu materiałów.
2. Wykonawca zapewni personelowi Zamawiającego pełną możliwość wykonywania tych czynności, włącznie z zapewnieniem dostępu, urządzeń, pozwoleń i wyposażenia bezpieczeństwa. Żadna taka czynność nie zwolni Wykonawcy z jakiegokolwiek zobowiązania lub odpowiedzialności.
3. Wykonawca powiadomi Zamawiającego, w każdej sytuacji, gdy jakkolwiek praca będzie gotowa i zanim będzie przykryta, umieszczona poza polem widzenia lub opakowana do przechowywania lub transportu. W takiej sytuacji Zamawiający, albo bez uzasadnionej zwłoki przeprowadzi te badania, inspekcje, pomiary lub próby, albo bezzwłocznie powiadomi Wykonawcę, że Zamawiający nie wymaga wykonania takich czynności. Jeżeli Wykonawca zaniedba powiadomienia Zamawiającego, to na żądanie i w czasie wymaganym przez Zamawiającego, odkryje on taką pracę, a następnie przywróci ją na swój koszt do poprzedniego stanu.

§ 9.

Wymagania związane z organizacją ruchu pociągów

1. Dla prac i robót wymagających zamknięć torowych Wykonawca zgłosi i uzyska przedmiotowe zamknięcia. Zamknięcia torowe będą wynikały z **Harmonogramu zamknięć torowych**. Tryb udzielania zamknięć torowych wynika z Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19, stanowiących Załącznik do Zarządzenia Nr 35/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lipca 2015 r., lub w przypadku ich zmiany z dokumentu je nowelizującego.
2. W zakresie wszystkich kwestii dotyczących udzielenia zamknięć torowych i wykonywania robót w trakcie tych zamknięć Wykonawca będzie postępował zgodnie z wytycznymi określonymi w *Opisie przedmiotu zamówienia*.

3. Roboty realizowane będą przy odbywającym się ruchu pociągów z prędkością $V = 100 \text{ km/h}$ po torze sąsiednim do miejsca robót oraz przy czynnej infrastrukturze na Terenie budowy. Przy realizacji robót Wykonawca założy etapowanie robót, które uwzględnione zostaną w trakcie udzielonych zamknięć torowych i przy opracowaniu Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie prowadzenia robót budowlanych.
4. W celu zapewnienia niezbędnej ilości czynnych krawędzi peronowych do obsługi podróżnych Wykonawca dokona budowy na czas robót peron tymczasowy.
5. W celu zmniejszenia utrudnień w prowadzeniu ruchu pociągów na linii kolejowej nr 3, zgodnie z Protokołem z dnia 02.07.2020 r. z określenia zakresu robót sieciowych (Załącznik nr 6) w trakcie wykonywania robót budowlanych w km 41,740, uwzględniono w dokumentacji projektowej następujące uwarunkowania:
 - na czas realizacji robót w torze nr 1, pomiędzy rozjazdem Rz nr 3, a słupem lokata 41/31 zostaną wstawione izolatory dzielcze, w linii nośnej i 2-ch przewodach jezdnych, powyższe umożliwi prowadzenie robót przy wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej nad torem stacyjnym nr 1 bez konieczności wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej nad torem szlakowym nr 1 Błonie – Teresin.
 - po robotach izolatory dzielcze należy wymontować z sieci, w związku z powyższym należy przewidzieć wymianę przewodów jezdnych i liny nośnej w torze nr 1 od słupa lokata 41/1 do słupa lokata 41/37 na długości sekcji 751 mb (zlikwidowanie przecięcia przewodów jezdnych i liny nośnej).Powyższe działanie pozwoli na prowadzenie robót bez konieczności zamknięcia torów szlakowych dla prowadzenia ruchu pociągów, za wyjątkiem czasu niezbędnego dla dokonania zmian, tj. zabudowy izolatorów dzielczych oraz odtworzenie sieci po usunięciu izolatorów dzielczych z układu zasilania po zakończeniu robót – wówczas niezbędne będzie równoczesne zamknięcie toru stacyjnego st. Teresin i toru szlakowego Błonie - Teresin
6. Roboty związane z zabudową i demontażem izolatorów dzielczych oraz odtworzeniem sieci trakcyjnej Wykonawca wyceni w ofercie.
7. Wymagania bezpieczeństwa pracy podczas jazdy pociągów z prędkością 100 km/h obok miejsca robót zostaną określone na podstawie: Algorytmu wyboru sposobu zabezpieczenia miejsca robót opisanego w §8 Id-18 „Wytycznych zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością $V \geq 100 \text{ km/h}$ ” z uwzględnieniem Instrukcji Ibh-105 „Zasad bezpieczeństwa pracy obowiązujących na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych”.
8. Przy zamknięciu toru stacyjnego nr 1 st. Teresin od Wykonawcy wymaga się wykonania i późniejszego demontażu peronu tymczasowego dla potrzeb usprawnienia komunikacji pasażerskiej i minimalizacji utrudnień jazdy pociągów osobowych, realizacja prac została podzielona na etapy z uwzględnieniem wybudowania peronu tymczasowego na torze nr 1 (jako poszerzenie istniejącego peronu nr 2), z wykonaniem krawędzi czynnej dla toru nr 2. Dla zachowania bezpieczeństwa robót i bezpieczeństwa ruchu kolejowego wykonanie powyższych robót planowane jest z uwzględnieniem zamknięć torowych, w czasie przerw technologicznych.
9. Na wniosek wykonawcy zostaną udzielone zamknięcia torowe zgodnie z *Zasadami organizacji i udzielania zamknięć torowych Id-21*:
 - całodobowe zgodnie z etapowaniem robót w obrębie st. Teresin przy minimalizacji udzielenia zamknięć torowych całodobowych dla torów szlakowych;
 - godzinowe wyłącznie w porze nocnej w czasie trwania tzw. przerwy technologicznej, np. pod potrzeby pogrążania i wyciąganiem ścianek szczelnych z tory sąsiedniego do toru

wyłączonego z eksploatacji i zdemontowanego na czas robót, montażu i demontażu peronu tymczasowego (itp.),

10. Budowę peronu tymczasowego na czas robot i demontaż peronu Wykonawca wyceni i ujmie w cenie ofertowej Robót.
11. Powyższe rozwiązania zostały przyjęte w Projekcie Regulaminu tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów na czas wykonywania robót nr IZ01ES.602.111.2022 SD z 22.08.2022 r. zatwierdzonym w dniu 22.09.2022 r. uzgodnionym z pionem eksploatacji w IZ Warszawa. Aktualizacja Regulaminu nastąpi z udziałem Wykonawcy na podstawie opracowanego i uzgodnionego przez Zamawiającego Harmonogramu zamknięć torowych.

§ 10.

Etapy

Na potrzeby opracowania projektu Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów przyjęto następujące etapy realizacji robot – zgodnie z Rysunek nr 1 i Rysunek nr 2.

W załączeniu:

Rysunek nr 1 – Etap I Robót

Rysunek nr 2 – Etap II Robót

Rysunek nr 3 – schemat drogowy (torowy)

Rysunek nr 4 – schemat sieciowy sekcjonowania sieci trakcyjnej

Rysunek nr 5 – schemat srk

Załącznik nr 6 - Protokół z dnia 02.07.2020 r. z określenia zakresu robót sieciowych

Załącznik nr 7 – Metryka przejazdowa – przejazd km 41,740 lk3

Załącznik nr 8 – Protokół likwidacji przejazdu

Załącznik nr 9 – Protokół z dn. 23.06.2020 r.