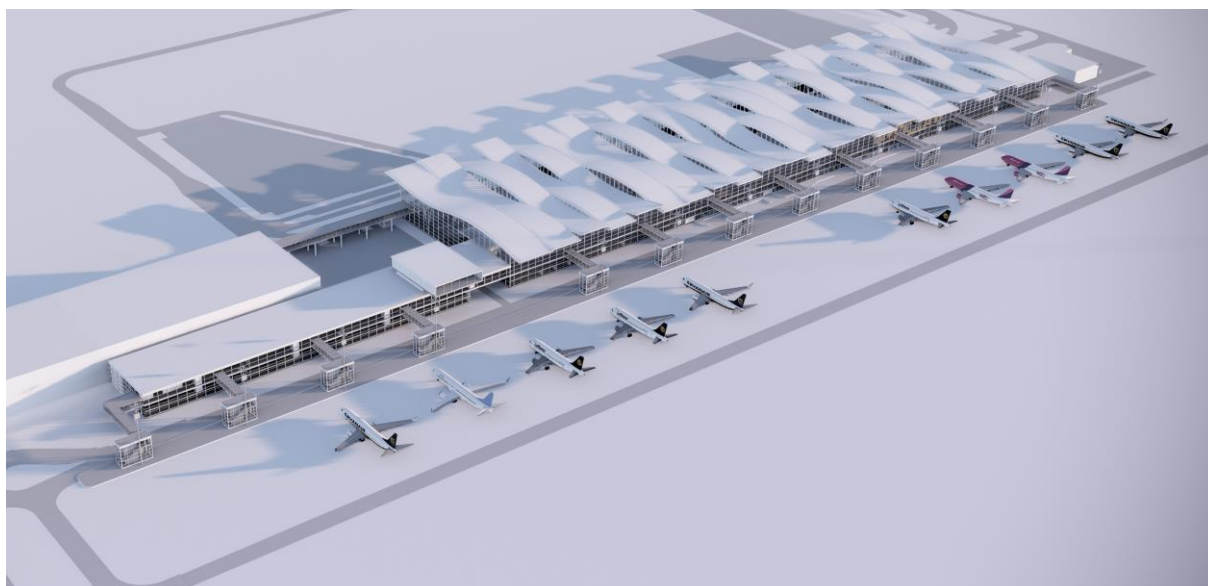


SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ)



I. WSTĘP

Nazwa zamówienia:

„Opracowanie koncepcji architektoniczno-funkcjonalnej oraz dokumentacji projektowej dla przebudowy i rozbudowy Terminala Portu Lotniczego we Wrocławiu oraz innych obiektów na terenie PL Wrocław wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego”

Cel zamówienia:

Głównym celem realizacji zamówienia jest uzyskanie Dokumentacji służącej wykonaniu Inwestycji polegającej na realizacji robót budowlanych umożliwiających powiększenie przepustowości istniejącego terminala poprzez jego przebudowę i rozbudowę realizowaną w etapach.

Równolegle wykonana zostanie dokumentacja pozwalająca na budowę innych obiektów w części lotniczej lotniska oraz ogólnodostępnej niezbędnych do obsługi zwiększonej liczby pasażerów wraz z przystosowaniem zagospodarowania terenu i dróg dojazdowych do terminala.

Jednocześnie w skutku realizacji zamówienia Spółka uzyska dokumenty i analizy ważne dla dalszego rozwoju infrastruktury.

II. PROGNOZA LICZBY PASAŻERÓW

Podstawą do prac koncepcyjnych oraz Dokumentacji projektowych jest prognozowany na najbliższe lata wzrost liczby pasażerów obsługiwanych przez PL Wrocław.

Zamieszczona poniżej prognoza przedstawia dynamiczny rozwój ruchu lotniczego w czasie, a co za tym idzie potrzebę podjęcia szybkich działań w zakresie przystosowania terminala wraz z infrastrukturą do rosnących potrzeb związanych z przepustowością obiektu. Prognoza dotyczy ilości pasażerów do obsługi na lata 2025-2040 w dwóch scenariuszach tj. bazowym oraz optymistycznym.

ROK	LICZBA PASAŻERÓW	
	BAZOWY	OPTYMISTYCZNY
2026	4 901 910	5 663 120
2027	5 097 760	5 946 270
2028	5 311 860	6 142 500
2029	5 513 710	6 345 200
2030	5 723 240	6 554 200
2031	5 917 820	6 770 900
2032	6 119 030	6 994 340
2033	6 327 080	7 225 150
2034	6 542 200	7 463 150
2035	6 764 630	7 709 880
2036	6 967 570	7 925 750
2037	7 176 590	8 147 670
2038	7 391 890	8 375 810
2039	7 613 650	8 610 330
2040	7 842 060	8 851 420

III. ZAKRES DOKUMENTACJI PROJEKTOWYCH

1. TERMINAL I PIRS

(1)

Projekt terminala ma zakładać realizację przebudowy i rozbudowy terminala etapowo. W pierwszym kroku zakłada się przebudowę terminala w zakresie dostosowania części odlotowej do obsługi ilości pasażerów na poziomie 5,5 mln rocznie. Kolejnym etapem będzie rozbudowa terminala zgodnie z wcześniejszymi założeniami po ok. 75 m w kierunku wschodnim i zachodnim o część przylotową i odlotową zwiększając jego przepustowość do ok. 8 mln pasażerów rocznie. Ostatnim etapem będzie rozbudowa terminala o pirs w kierunku zachodnim i wzrost przepustowości do ok. 10 mln pasażerów rocznie.

(2)

W załączeniu do OPZ Zamawiający udostępnia opracowanie dotyczące przebudowy i rozbudowy terminala pn.: „Strategia optymalizacji rozwoju architektonicznego Terminala II PL Wrocław” (**Załącznik nr 1 do OPZ**). Dokument ten należy traktować jako bazę i ideę do opracowania koncepcji oraz ma pokazywać ramy projektu w zakresie przebudowy i rozbudowy terminala oraz budowy parkingu piętrowego. Wykonawca może z tego opracowania skorzystać w różnym stopniu w zależności od własnego pomysłu i koncepcji na realizację inwestycji. Zamawiający ma możliwość i prawo traktowania wskazanego dokumentu jako przykładowego rozwiązania i korzystania z jego propozycji do przyszłej koncepcji jako opcja.

(3)

Projekt wykonawczy przebudowy i rozbudowy terminala w swoim zakresie ma integrować systemy i instalacje występujące w istniejącym terminalu poprzez ich scalenie lub zastosowanie nowych rozwiązań, w tym wymianę istniejących w całym obiekcie.

Integracja będzie dotyczyła m.in. następujących elementów:

- a) system CCTV,
- b) system kontroli dostępu,
- c) system sygnalizacji włamania i napadu,
- d) system sygnalizacji alarmu pożaru,
- e) system DSO z funkcją systemu rozgłoszeniowego,
- f) system BMS,
- g) system zarządzający systemami bezpieczeństwa SMS,
- h) sieć strukturalna wraz z urządzeniami aktywnymi sieci LAN,
- i) system przywoławczy (system dla niepełnosprawnych),
- j) sieci hydrantowe zewnętrzne i wewnętrzne,
- k) instalacja tryskaczowa,
- l) instalacja CT i WL,
- m) instalacja centralnego ogrzewania,
- n) instalacja wentylacji i klimatyzacji,
- o) system sterowania oddymianiem i przewietrzaniem,
- p) sieci i instalacje elektryczne,
- q) system wizualnej informacji podróżnych,
- r) sieci sanitarne,
- s) sieci telekomunikacyjne,
- t) instalacja telewizji satelitarnej i reklamowej CATV,
- u) instalacja antenowa dla potrzeb bezpieczeństwa,
- v) oświetlenie awaryjne,
- w) centralny system zegarowy.

(4)

W zakresie dokumentacji geologiczno-hydrologicznej należy opracować nowy **projekt odwodnienia terminala** wraz z monitoringiem wód podziemnych. W związku z rozbudową płaszczyzn lotniskowych oraz rozbudową terminala zostanie w większości zlikwidowany istniejący system odwodnienia terminala wraz z monitoringiem wód podziemnych. W załączeniu do OPZ Zamawiający udostępnia opracowanie w zakresie odwodnienia terminala oraz przyczyn odkształceń terminala jakie zaistniały na etapie jego budowy pn.: „Analiza przyczyn odkształceń terminala pasażerskiego MPL we Wrocławiu. Projekt

odwodnienia terminala.” (**Załącznik nr 2 do OPZ**). Dokument ten pokazuje i określa przyczyny odkształceń terminala na etapie realizacji i późniejszym oraz określa projekt odwodnienia terminala w celu likwidacji dopływu wód podziemnych pod terminal wytwarzając miejscowy lej depresji. Opracowanie to ma posłużyć projektantowi do opracowania nowej dokumentacji dla rozbudowanego terminala w zakresie odwodnienia terminala, monitoringu wód podziemnych oraz skutecznej ochrony terminala przed napływem wód podziemnych.

(5)

Projektant na etapie koncepcji ma przedstawić dwa rozwiązania w zakresie wytwarzania ciepła (CT) oraz chłodu (WL). W załączeniu do OPZ Zamawiający udostępnia opracowane studium przed inwestycyjne dotyczące systemu energetycznego dla terminala po rozbudowie pn.: „Modernizacja systemu energetycznego” (**Załącznik nr 3 do OPZ**). Dokument ten prezentuje rozwiązanie z wykorzystaniem wodoru oraz zastosowaniem urządzeń kogeneracji/trigeneracji. Po stronie Projektanta będzie przedstawienie koncepcji wraz z analizą kosztową oraz efektywnością energetyczną dla zaproponowanych rozwiązań. Dodatkowo należy zaprojektować **instalację PV** o wielkości do 2 MW, która wybudowana zostanie na potrzeby opracowanej instalacji oraz terminala.

(6)

Koncepcja oraz projekt wykonawczy przebudowy terminala ma zawierać dodatkowo rozwiązania **rozbudowy barów** w strefie schengen i non-schengen o antresolę z miejscami dla klientów.

(7)

Projekt wykonawczy rozbudowy terminala w swoim zakresie dodatkowo ma także ująć rozwiązanie zmniejszenia nagrzewania się lub zastosowanie klimatyzacji szklanych klatek schodowych prowadzących pasażerów do gate’ów autobusowych. Rozwiązanie zastosowane (projektowane) w nowych klatkach schodowych dla rozbudowanej części terminala należy zaprojektować również dla istniejących klatek schodowych.

(8)

Koncepcja wraz z projektem ma uwzględniać w swoim zakresie następujące strefy:

1.1. Przebudowa terminala

- a) zabudowa biurowa na poziomie +2 (L2) w strefach pomiędzy istniejącymi wyspami biurowymi, a tarasem widokowym w strefie ogólnodostępnej i zastrzeżonej,
- b) inne pomieszczenia przewidziane do przeniesienia na poziom +2 (L2),
- c) powiększenie/zmiana strefy schengen i non-schengen na poziomie +1(L1) w hali przedodlotowej,
- d) powiększenie centralnego punktu kontroli bezpieczeństwa na poziomie 0 (L0) kosztem powierzchni hali ogólnodostępnej,
- e) ewentualnego wykorzystania powierzchni na mezaninie (M),
- f) pozostałe zmiany stref (poziom 0 (L0), mezanina (M), +1 (L1) i +2 (L2)) wynikające z przystosowanie terminala do obsługi pasażerów odlatujących dla przepustowości ok. 5,5 mln pasażerów rocznie.

1.2. Rozbudowa terminala

- a) strefa ogólnodostępna,
- b) strefa zastrzeżona,
- c) strefa komercyjna i biurowa w obszarze strefy ogólnodostępnej (w tym m.in. sklepy, biura, wypożyczalnia, kantory, kasy, bary, restauracje),
- d) strefa check-in z self chek-inami oraz bag dropami,
- e) strefa kontroli bezpieczeństwa z automatycznymi ciągami w ilości dostosowanej do obsługi zakładanej przepustowości pasażerów oraz uwzględnieniem programu APID,
- f) strefa bagażowni odlotowej (sortownia) wraz z kontrolą bezpieczeństwa i możliwością przesyłania bagaży pomiędzy nową i starą (istniejącą) bagażownią,
- g) strefa odlotów,
- h) strefa komercyjna i biurowa w obszarze strefy odlotowej (w tym m.in. strefa walk-trough, sklepy, bary, restauracje, sklepy bezcłowe),
- i) strefa VIP,
- j) strefa bussines lounge,

- k) strefa GA,
- l) strefa gate'ów (autobusowe, rękawowe i piesze),
- m) strefa schengen i non-schengen wraz z podziałem umożliwiającym zmianę wielkości tych stref,
- n) strefa kontroli paszportowej na odlotach manualna i automatyczna,
- o) strefa przylotów osobna dla pasażerów przylatujących z kierunków schengen i non-schengen,
- p) strefa pasażerów tranzytowych,
- q) strefa kontroli paszportowej na przylotach manualna i automatyczna,
- r) strefa odbioru bagażu,
- s) strefa bagażowni przylotowej wraz z kontrolą celną wybranych rejsów,
- t) strefy dla Straży Granicznej, w tym: biura, pomieszczenia, magazyny, pomieszczenia socjalne,
- u) strefy dla kontroli skarbowo-celnej na odlotach i przylotach, w tym: biura, pomieszczenia, magazyny, pomieszczenia socjalne dla Krajowej Administracji Skarbowej,
- v) strefy dla firm handlingowych, w tym: biura, pomieszczenia, magazyny, pomieszczenia socjalne,
- w) strefa dla służb operacyjnych „wieża operacyjna”,
- x) strefy, urządzenia, systemy i udogodnienia dla osób niepełnosprawnych,
- y) strefy magazynowe,
- z) strefy socjalne,
- aa) strefy techniczne,
- bb) strefy biurowe,
- cc) inne strefy, pomieszczenia i powierzchnie nie wymienione powyżej a niezbędne do prawidłowego funkcjonowania terminala.

W zakresie rozbudowy terminala zawiera się także przebudowa istniejącego terminala w zakresie zmiany przeznaczenia i wykorzystania pomieszczeń, stref oraz obszarów, które zlokalizowane będą w nowych częściach rozbudowywanego terminala, a także przebudowę prowadzącą do połączenia części rozbudowanych z częścią istniejącą w celu ich integracji, zapewnienia funkcjonalności i optymalizacji w zakresie eksploatacji i użytkowania oraz organizacji przepływu pasażerów, bagażów, towarów i pracowników.

Projekt ma zapewniać standard obsługi pasażerów zgodnie z Airport Development Reference Manual – The International Air Transport Association (ADRM IATA) edycja 10 i późniejsze.

(9)

W części przebudowywanej i rozbudowywanej terminala oraz pirsie należy zastosować rozwiązania prowadzące do oszczędności energii, wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych oraz rozwiązania „prośrodowiskowe”. W projektowaniu należy uwzględnić aktualne przepisy dla obiektów użyteczności publicznej. W pracach koncepcyjnych oraz projektowych uwzględnić należy zasady zrównoważonego rozwoju i strategii wynikających z założeń polityki tzw. „Zielonego Ładu” (Fit for 55), a w tym w szczególności uwzględnić przepisy dotyczące „dyrektywy budynkowej” (EPBD) w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Rozwiązania zastosowane w części przebudowywanej i rozbudowywanej terminala należy również zastosować w istniejącym terminalu w ramach możliwych do zastosowania rozwiązań i przewidzieć je do realizacji w czasie przebudowy i rozbudowy. Niniejsze działania mają prowadzić do zmniejszenia zużycia energii, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Wykonawca wykona **analizę przebudowy i rozbudowy terminala oraz części istniejącej pod kątem poprawy efektywności energetycznej obiektu** przy zastosowaniu proponowanych rozwiązań prowadzących do oszczędności energetycznej. Analiza winna przedstawić poprawę efektywności energetycznej obiektu w odniesieniu do przewidywanych nakładów finansowych koniecznych na jej wdrożenie.

2. PARKING WIELOPOZIOMOWY

Wykonawca sporządzi projekt parkingu wielopoziomowego zlokalizowanego przy terminalu po stronie zachodniej. Parking pod względem wysokości dostosowany do wysokości terminala oraz pirsu, 5-cio poziomowy, mieszczący ok. 1.600 miejsc parkingowych. Parking połączony z terminalem pomostem.

3. BUDYNEK DO ŁADOWANIA POJAZDÓW OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Wykonawca sporządzi projekt budynku do ładowania pojazdów obsługi naziemnej po stronie lotniczej lotniska, zlokalizowany w okolicy płyty postojowej.

W ramach projektowanego obiektu należy uwzględnić m.in.:

- a) wewnątrz budynku co najmniej 8 stanowisk dla pojazdów wyposażonych w m.in. akumulatory trakcyjne, w związku z czym podłoże będzie wykonane jako tzw. misa do zabezpieczenia ewentualnego przedostania się substancji szkodliwych w przypadku uszkodzenia akumulatorów,
- b) osobne pomieszczenia dla transformatora, rozdzielni średniego napięcia i rozdzielni niskiego napięcia,
- c) na zewnątrz perony i miejsca do ładowania pojazdów do obsługi naziemnej i dystrybucje, kanalizację i linię DC/AC do zasilania poprzez układ satelit,
- d) wykonanie na zewnątrz co najmniej 8 stanowisk ładowania sprzętu handlingowego (wózki, taśmy, samochody itp.) oraz inne pojazdy obsługi naziemnej,
- e) wykonanie na zewnątrz peronów z 6 stanowiskami do ładowania i dystrybucji energii DC dla autobusów elektrycznych o łącznej mocy ok. 360kW,
- f) wykonanie na zewnątrz jednego podwójnego miejsca ładowania dla pojazdów typu pushback o mocy ok. 180kW,
- g) wykonanie zespołu ładowarek typu wallbox 11-22 kW AC o sumarycznej mocy ok. 154 kW (pikowo zwiększenie do max. ok. 308 kW).

Dodatkowo należy zaprojektować **instalację PV** dla potrzeb budynku do ładowania pojazdów obsługi naziemnej oraz potrzeb zasilania statków powietrznych dla instalacji 14 zasilaczy 90 kVA poprzez podstawę ST9. Instalacja PV o wielkości do ok. 2 MV ma być wykonana na gruncie wraz z infrastrukturą towarzyszącą tj. podstacji z falownikami DC/AC, transformatorami i linią SN wraz z kanalizacją energetyczną.

4. ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZED TERMINALEM

Wykonawca sporządzi projekt dróg dojazdowych do terminala, terenu zlokalizowanego przed terminalem oraz parkingów naziemnych lub piętrowych.

Zadanie obejmuje koncepcję oraz projekt optymalizacji dojazdu do terminala, bramek wjazdowych do strefy Kiss&Fly oraz wyjazdowych, ewentualnej przebudowy istniejących parkingów oraz ich rozbudowy, a także lokalizację dodatkowych parkingów piętrowych. W załączeniu do OPZ Zamawiający udostępnia opracowanie dotyczące koncepcji przebudowy i rozbudowy układu komunikacyjnego przed terminalem pn.: „Koncepcja przebudowy układu komunikacyjnego Terminala II PL Wrocław” (**Załącznik nr 4 do OPZ**). Dokument ten należy traktować jako bazę i ideę do opracowania koncepcji. Wykonawca może z tego opracowania skorzystać w różnym stopniu w zależności od własnego pomysłu i koncepcji na realizację zadania. Zamawiający ma możliwość i prawo traktowania wskazanego dokumentu jako przykładowego rozwiązania i korzystania z jego propozycji do przyszłej koncepcji jako opcja.

Dodatkowo projekt ma uwzględniać zadanie chodnika łączącego terminal z hotelem „Hampton by Hilton”. W koncepcji oraz projekcie parkingów należy uwzględnić przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie dotyczącym budynku terminala części rozbudowywanej oraz istniejącej. Przewidzieć i zaprojektować lub przeprojektować istniejące miejsca postojowe przeznaczone pod stanowiska do ładowania z opcją zasilania ich ze źródeł odnawialnych.

5. BRAMA WJAZDOWA NA LOTNISKO

Wykonawca sporządzi projekt przebudowy bramy wjazdowej na lotnisko zlokalizowanej przy ul. Skarżyńskiego. W ramach projektu przewiduje się budowę budynku do obsługi wjazdu i wyjazdu na lotnisko oraz przebudowy bramy wjazdowej i wyjazdowej.

5.1. Budynek do obsługi wjazdu powinien posiadać m.in.:

- a) pomieszczenie do kontroli bezpieczeństwa,
- b) pomieszczenie socjalne,
- c) doprowadzenie mediów do budynku,
- d) toalety,
- e) magazynek,
- f) pomieszczenie wydawania przepustek,
- g) kontrolę dostępu,
- h) osobne wejście, kołowrót z kontrolą dostępu, służę zabezpieczająca przed podaniem przedmiotów zabronionych,
- i) poczekalnię ok. 12 m²,
- j) kamery (kontrola dostępu, kontrola bezpieczeństwa, wejście, wyjście),
- k) dodatkowe drzwi dla kierowców przed kontrolą bezpieczeństwa,
- l) zadaszenie przed wejściem do budynku dla osób oczekujących na wejście.

5.2. Bramy wjazdowe i wyjazdowe powinny posiadać m.in.:

- a) zadaszenie całego wjazdu,
- b) oświetlenie zadaszenia oraz oświetlenie od dołu,
- c) kamery do kontroli górnych płaszczyzn aut ciężarowych,
- d) służę wjazdową,
- e) wejście do służy tylko z budynku,
- f) po obu stronach wjazdu schody na podest służący do kontroli pojazdów ciężarowych z góry.

IV. WYMAGANIA SZCZEGÓŁOWE W ZAKRESIE PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

(1)

Przedmiot zamówienia obejmuje prace koncepcyjne, przedprojektowe oraz projektowe wraz z wykonaniem kompletnej dokumentacji projektowej, w tym w szczególności:

1. Projekty koncepcyjne dla pełnego zakresu zadania wraz z wizualizacjami.
2. Mapy do celów projektowych – aktualizacja map do celów projektowych na obszarze przeznaczonym pod inwestycję.
3. Dokumentacja geotechniczna i hydrologiczna – ustalenie warunków geotechnicznych i hydrologicznych posadowienia projektowanej inwestycji, w tym: projekt odwodnienia terminala.
4. Inwentaryzacja konstrukcji istniejącego terminala, infrastruktury terminala oraz inwentaryzacja uzbrojenia terenu – wykonanie inwentaryzacji obiektu istniejącego terminala wraz z inwentaryzacją systemów, sieci i instalacji oraz terenów zewnętrznych w celu wykonania dokumentacji przebudowy i rozbudowy terminala przy wykonaniu ewentualnych odkrywek, pomiarów i sprawdzeń oraz wykonaniu finalnej dokumentacji w formie 3D całego terminala.
5. Uzyskanie warunków technicznych na dostawę mediów dla projektowanych obiektów oraz warunków odprowadzania ścieków sanitarnych.
6. Analizy przepustowości dla przebudowy i rozbudowy terminala, w tym dla każdego wariantu koncepcji oraz finalnej i zatwierdzonej koncepcji powinny zostać przedstawione za pomocą komputerowego modelu symulacji przepływu pasażerów odlatujących i przylatujących.
7. Decyzje środowiskowe lub inne niezbędne dokumenty w zakresie zgód środowiskowych w ramach potrzeb i wymogów na budowę obiektów objętych inwestycją oprócz budowy terminala, pirsu i parkingu piętrowego dla których uzyskana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Nr WOOŚ.420.36.2021.BZ.24 z dnia 05 czerwca 2023 r., która wraz z raportem stanowi załącznik do OPZ (Załącznik nr 5 do OPZ).
8. Decyzje wodno-prawne w ramach potrzeb dla projektowanych obiektów.
9. Projekty budowlane wraz z uzyskaniem decyzji pozwoleń na budowę.
10. Pełnobrańzowe projekty wykonawcze dla projektowanych obiektów.

11. Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych dla wszystkich branż i obiektów realizowanych w ramach inwestycji.
12. Scenariusze pożarowe dla każdego etapu przebudowy i rozbudowy terminala.
13. Operaty akustyczne dla przebudowy i rozbudowy terminala.
14. Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ).
15. Kosztorysy inwestorskie i przedmiary dla każdego z projektowanych obiektów.
16. Uzyskanie wszelkich innych, niewymienionych niezbędnych dokumentów, w tym: zgód, pozwoleń i opinii, włącznie z uzyskaniem wszystkich niezbędnych ostatecznych decyzji administracyjnych umożliwiających realizację przedmiotu zamówienia.
17. Wytyczne projektowe dla przyszłych najemców poszczególnych stref i powierzchni komercyjnych, w formie odrębnego dokumentu dla każdego lokalu, określających w sposób opisowy i graficzny dedykowaną infrastrukturę (w tym dostawę mediów) oraz zakres prac aranżacyjnych pozostających po stronie najemców w zakresie branży: architektonicznej, konstrukcyjnej, instalacji sanitarnych (wodno-kanalizacyjnej, ciepła i chłodu, wentylacji mechanicznej), elektrycznej, teletechnicznej oraz ochrony przeciwpożarowej i możliwych prac do realizacji w ramach wydanych decyzji i uzgodnień administracyjnych.
18. Makieta – projektant po zatwierdzeniu koncepcji architektoniczno-funkcjonalnej wykona makietę uwzględniającą terminal po rozbudowie, pirs, parking wielopoziomowy, płytę postojową dla samolotów zlokalizowaną przy terminalu i pirsie wraz z modelami samolotów, hotel przed terminalem wraz z jego zagospodarowaniem terenu oraz zagospodarowanie terenu przed terminalem wraz z drogami dojazdowymi w skali ok. 1:200 – 1:500.
19. Plan prowadzenia prac budowlanych – opracowanie prowadzenia prac budowlanych oraz ich fazowania na etapie przebudowy i rozbudowy w celu zapewnienia nieprzerwanego funkcjonowania terminala oraz operacyjnego jego wykorzystania, uzgodnienie z Zamawiającym planu realizacji poszczególnych etapów i ich zakresów w czasie.
20. Opracowanie dokumentacji projektowej w metodyce BIM oraz wykonanie modeli BIM dla istniejącej części terminala na podstawie sporządzonej inwentaryzacji.

(2)

Wszystkie wykonane dokumenty należy przekazać Zamawiającemu w postaci papierowej i elektronicznej. W przypadku wersji papierowej w ilości 3 szt., a w przypadku wersji elektronicznej w formie PDF oraz edytowalnej otwartej (w tym DWG). Modele BIM Wykonawca prześle Zamawiającemu w formacie natywnym, jak i otwartym (IFC2x3).

(3)

Dokumentacja projektowa dla przebudowy i rozbudowy terminala oraz innych obiektów powinna zostać wykonana właściwie i zgodnie z zasadami projektowania, z przepisami, wiedzą inżynierską z zastosowaniem najlepszych praktyk, technologii i rozwiązań funkcjonalnych z zakresu projektowania lotniczych terminali pasażerskich.

Dokumentacja projektowa powinna być opracowana dla poszczególnych etapów realizacji przebudowy i rozbudowy terminala oraz poszczególnych obiektów, w tym:

- a) przebudowa terminala,
- b) rozbudowa terminala w kierunku wschodnim (przyloty),
- c) rozbudowa terminala w kierunku zachodnim (odloty),
- d) parking wielopoziomowy,
- e) zagospodarowanie terenu przed terminalem (drogi dojazdowe, parkingi),
- f) budynek do ładowania pojazdów obsługi naziemnej,
- g) brama wjazdowa na lotnisko.

Zakłada się uzyskanie dla poszczególnych etapów i obiektów odrębnych decyzji pozwolenia na budowę, jednak Zamawiający dopuszcza zmiany i możliwość uzyskiwania łącznych decyzji pozwolenia na budowę.

(4)

Projekt będzie realizowany z zastosowaniem metodologii BIM (Building Information Modeling) opisanej w Wymaganiach Informacyjnych Zamawiającego (EIR) stanowiących załącznik do OPZ (**Załącznik nr 6 do OPZ**).

(5)

Zamówienie obejmuje także udział Wykonawcy we wszystkich procedurach wyboru wykonawców robót budowlanych, procedurach odwoławczych i kontrolnych – szczegóły w tym zakresie zawiera Załącznik 5.1. do SWZ.

Wszystkie sporządzone dokumentacje projektowe (w tym dokumentacje zmieniane, modyfikowane) stanowią będą opis przedmiotu zamówienia w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego na roboty budowlane. Wykonawca jest zobowiązany i odpowiedzialny za sporządzenie i odpowiednio modyfikację dokumentacji projektowej z zastosowaniem zasad sporządzenia opisu przedmiotu zamówienia wyrażonych w przepisach PZP.

(6)

Zamówienie obejmuje pełnienie nadzoru autorskiego dla każdego przedsięwzięcia budowlanego realizowanego na podstawie każdej z dokumentacji projektowej (w tym dokumentacji zamiennych, uzupełnionych i modyfikowanych) wykonanych w ramach niniejszego zamówienia – szczegóły w tym zakresie zawiera Załącznik 5.1. do SWZ.

V. SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE WYMAGANYCH KONCEPCJI

Założeniem jest etapowanie przebudowy i rozbudowy istniejącego już obiektu terminala (Terminal II), stosownie do potrzeb determinowanych przede wszystkim rozwojem ruchu lotniczego, wnioskami z dotychczasowej eksploatacji obiektu oraz innymi uwarunkowaniami i założeniami zaprezentowanymi w niniejszym dokumencie. Zakłada się w związku z powyższym następujące etapy przebudowy i rozbudowy terminala, które mają zostać przedstawione w koncepcji:

1. Pierwszy etap (**E1**) dotyczy przebudowy wewnątrz terminala i przystosowania go do przepustowości na poziomie ok. 5,5 mln pasażerów, w szczególności uwzględniając część przeznaczoną do obsługi odlotów przy założeniu podziału pasażerów na odlatujących do strefy schengen i non-schengen.
2. Drugi etap (**E2**) to rozbudowa terminala do przepustowości ok. 8 mln pasażerów w zakresie części przeznaczonej do obsługi odlotów i przylotów, w nawiązaniu do założeń co do rozbudowy terminala rozbudowa nastąpi w kierunku zachodnim i wschodnim po ok. 75 m o część odlotową i przylotową, która determinuje bezpośrednio ramy rozwoju przestrzennego obiektu.
3. Trzeci etap (**E3**) to rozbudowa Terminala II o odpowiednio dostosowany pirs w kierunku zachodnim zapewniający przepustowość do ok. 10 mln pasażerów, przystosowany do istniejącej infrastruktury płyty postojowej.

Realizowana w ramach udzielonego zamówienia dokumentacja obejmie przygotowanie strategii optymalizacji rozwoju architektonicznego opracowanej w dwóch wariantach (ścieżkach alternatywnych). Każda strategia (oba warianty strategii) zawierać będzie wszystkie wskazane powyżej, zakładane przez PLW S.A. etapy rozwoju architektonicznego obiektu, a jednocześnie w obu strategiach etapy te muszą być ze sobą ściśle powiązane funkcjonalnie i uzupełniać się. Obie strategie powinny być dodatkowo przedstawione (jako całość) w dwóch wariantach w zależności od ruchu pasażerskiego, zgodnie z prognozą ruchu na lata 2026-2040 stanowiącą część do niniejszego szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia.

Reasumując powyższe, realizacja obejmowała będzie dwie kompletne strategie (alternatywne), z których każda ma być przedstawiona w dwóch wariantach (z uwzględnieniem skutków dla architektury wynikających z przekazanej prognozy ruchu).

4. Realizacja koncepcji będzie podzielona na cztery części, które będą zawierały następujący zakres prac:

4.1. Koncepcja bryłowo-urbanistyczna – część 1

Stworzenie i zatwierdzenie koncepcji bryłowo-urbanistycznej strategii przebudowy i rozbudowy, w tym:

- a) koncepcja zagospodarowania terenu,
- b) koncepcja dróg komunikacyjnych,
- c) koncepcja rozbudowy terminala – elewacje terminala, dach,
- d) koncepcja budowy pirsu – elewacje pirsu, dach,

- e) koncepcja budowy parkingu wielopoziomowego wraz z złącznikiem z terminalem
- f) parkingów naziemnych oraz ewentualnych innych parkingów wielopoziomowych,
- g) koncepcja budowy wieży dla struktur operacyjnych (w ramach rozbudowy terminala) – elewacja wieży, dach,
- h) koncepcja budynku technicznego – elewacja budynku technicznego, dach,
- i) koncepcja budynku do ładowania pojazdów obsługi naziemnej po stronie airside – elewacja budynku do ładowania, dach,
- j) koncepcja bramy wjazdowej na lotnisko,
- k) koncepcja zadaszenia chodnika łączącego terminal z hotelem,
- l) koncepcja farm fotowoltaicznych,
- m) wizualizacja obiektów.

Przedstawienie dokumentów Zamawiającemu, analiza, uwagi, zmiany.
Zatwierdzenie koncepcji bryłowo-urbanistycznej.

Wytworzona dokumentacja:

- n) koncepcja zagospodarowania terenu,
- o) koncepcja obsługi komunikacyjnej,
- p) rysunki elewacji obiektów (terminal, pirs, parking wielopoziomowy, wieża, budynek techniczny, budynek do ładowania, brama wjazdowa) (elewacja frontowa i tylna, elewacje boczne, dach),
- q) wizualizacja obiektów, od strony landside i airside oraz z lotu ptaka,
- r) koncepcja instalacji PV.

4.2. Wstępna koncepcja funkcjonalna – część 2

Stworzenie i prezentacja wstępnej koncepcji układu funkcjonalnego na bazie koncepcji bryłowo-urbanistycznej, w tym:

- a) wstępna koncepcja układu funkcjonalnego przebudowy – rzuty poziomu L0, M, L1 i poziomu L2,
- b) wstępna koncepcja układu funkcjonalnego rozbudowy, w kierunku wschodnim i zachodnim – rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2,
- c) wstępna koncepcja układu funkcjonalnego budowy pirsu – rzuty poziomów L0, M i L1.

Przedstawienie dokumentów Zamawiającemu, analiza, uwagi, zmiany.
Zatwierdzenie wstępnej koncepcji funkcjonalnej.

Wytworzone dokumenty:

- d) wstępne rzuty poziomów L0, M, L1 i L2 dla przebudowy terminala,
- e) wstępne rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2 dla rozbudowy terminala,
- f) wstępne rzuty poziomów L0, M i L1 dla budowy pirsu,
- g) wstępne schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu pasażerów (odloty i przyloty),
- h) wstępny schemat funkcjonalny z oznaczonymi ścieżkami przejścia załóg,
- i) wstępny schemat funkcjonalny z oznaczonymi ścieżkami przejścia personelu,
- j) wstępny schemat funkcjonalny z oznaczonymi ścieżkami przepływu ruchu transferowego,
- k) wstępne schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu bagażu (odloty, przyloty, ponadgabaryt),
- l) wstępne schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami dostarczania towarów,
- m) wstępne przekroje poprzeczne i podłużne obiektów (w miejscach charakterystycznych),
- n) standardy powierzchni zgodnie z wymogami IATA (edycja 10/2016 i kolejne) oraz program funkcjonalno-użytkowy dla powierzchni nie objętych wymogami IATA, w tym podział funkcji Aviation i Non-Aviation w całych obiektach w ramach planowanej przebudowy i rozbudowy terminala oraz budowy pirsu,
- o) program funkcjonalno-użytkowy dla powierzchni komercyjnych,
- p) wstępna wizualizacja wewnętrzna obiektów w charakterystycznych obszarach/strefach,
- q) zestawienie powierzchni użytkowych dla poszczególnych kondygnacji obiektów w podziale na przyjęte rozwiązania funkcjonalne, w tym m.in. strefy operacyjne, komercyjne, część ogólnodostępną i zastrzeżoną, strefę schengen i non-schengen,
- r) analiza przepustowości (prognoza ruchu PLW do roku 2040),

- s) modele BIM koncepcji funkcjonalnej.

4.3. Koncepcja funkcjonalna – wariant bazowy I-A – część 3

Stworzenie i zatwierdzenie koncepcji układu funkcjonalnego na bazie przedstawionej wstępnej koncepcji układu funkcjonalnego dla ruchu pasażerskiego w opcji bazowej w procesie analizy, uwag, zmian Zamawiającego wraz z Wykonawcą.

Wytworzone dokumenty:

- a) rzuty poziomów L0, M, L1 i L2 dla przebudowy terminala,
- b) rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2 dla rozbudowy terminala,
- c) rzuty poziomów L0, M i L1 dla budowy pirsu,
- d) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu pasażerów (odloty i przyloty),
- e) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia załóg,
- f) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia personelu,
- g) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu ruchu transferowego,
- h) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu bagażu (odloty, przyloty, ponadgabaryt),
- i) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami dostarczania towarów,
- j) przekroje poprzeczne i podłużne obiektów (w miejscach charakterystycznych),
- k) analiza przepustowości dla wariantu bazowego (prognoza ruchu PLW do roku 2040),
- l) wizualizacja wewnętrzna obiektów w charakterystycznych obszarach/strefach,
- m) zestawienie powierzchni użytkowych dla poszczególnych kondygnacji obiektów w podziale na przyjęte rozwiązania funkcjonalne, w tym m.in. strefy operacyjne, komercyjne, część ogólnodostępną i zastrzeżoną, strefę schengen i non-schengen,
- n) modele BIM koncepcji funkcjonalnej.

4.4. Koncepcja funkcjonalna alternatywna – wariant bazowy II-A – część 3

Stworzenie i zatwierdzenie alternatywnej koncepcji układu funkcjonalnego na bazie przedstawionej wstępnej koncepcji układu funkcjonalnego dla ruchu pasażerskiego w opcji bazowej w procesie analizy, uwag, zmian Zamawiającego wraz z Projektantem.

Wytworzone dokumenty:

- a) rzuty poziomów L0, M, L1 i L2 dla przebudowy terminala,
- b) rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2 dla rozbudowy terminala,
- c) rzuty poziomów L0, M i L1 dla budowy pirsu,
- d) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu pasażerów (odloty i przyloty),
- e) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia załóg,
- f) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia personelu,
- g) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu ruchu transferowego,
- h) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu bagażu (odloty, przyloty, ponadgabaryt),
- i) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami dostarczania towarów,
- j) przekroje poprzeczne i podłużne obiektów (w miejscach charakterystycznych),
- k) analiza przepustowości dla wariantu bazowego (prognoza ruchu PLW do roku 2040),
- l) wizualizacja wewnętrzna obiektów w charakterystycznych obszarach/strefach,
- m) zestawienie powierzchni użytkowych dla poszczególnych kondygnacji obiektów w podziale na przyjęte rozwiązania funkcjonalne, w tym m.in. strefy operacyjne, komercyjne, część ogólnodostępną i zastrzeżoną, strefę schengen i non-schengen,
- n) modele BIM koncepcji funkcjonalnej.

4.5. Koncepcja funkcjonalna w wariacie optymistycznym – wariant optymistyczny I-B – część 3

Stworzenie i zatwierdzenie koncepcji układu funkcjonalnego na bazie stworzonej koncepcji układu funkcjonalnego dla ruchu pasażerskiego w opcji bazowej, przy założeniu prognozy ruchu pasażerskiego w opcji optymistycznej, w procesie analizy, uwag, zmian Zamawiającego wraz z Projektantem.

Wytworzone dokumenty:

- a) rzuty poziomów L0, M, L1 i L2 dla przebudowy terminala,
- b) rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2 dla rozbudowy terminala,
- c) rzuty poziomów L0, M i L1 dla budowy pirsu,
- d) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu pasażerów (odloty i przyloty),
- e) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia załóg,
- f) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia personelu,
- g) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu ruchu transferowego,
- h) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływami bagażu (odloty, przyloty, ponadgabaryt),
- i) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami dostarczania towarów,
- j) przekroje poprzeczne i podłużne obiektów (w miejscach charakterystycznych),
- k) analiza przepustowości dla wariantu bazowego (prognoza ruchu PLW do roku 2040),
- l) wizualizacja wewnętrzna obiektów w charakterystycznych obszarach/strefach,
- m) zestawienie powierzchni użytkowych dla poszczególnych kondygnacji obiektów w podziale na przyjęte rozwiązania funkcjonalne, w tym m.in. strefy operacyjne, komercyjne, część ogólnodostępną i zastrzeżoną, strefę schengen i non-schengen,
- n) modele BIM koncepcji funkcjonalnej.

4.6. Koncepcja funkcjonalna alternatywna w wariacie optymistycznym – wariant optymistyczny II-B – część 3

Stworzenie i zatwierdzenie alternatywnej koncepcji układu funkcjonalnego na bazie stworzonej alternatywnej koncepcji układu funkcjonalnego dla ruchu pasażerskiego w opcji bazowej, przy założeniu prognozy ruchu pasażerskiego w opcji optymistycznej, w procesie analizy, uwag, zmian Zamawiającego wraz z Projektantem.

Wytworzone dokumenty:

- a) rzuty poziomów L0, M, L1 i L2 dla przebudowy terminala,
- b) rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2 dla rozbudowy terminala,
- c) rzuty poziomów L0, M i L1 dla budowy pirsu,
- d) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu pasażerów (odloty i przyloty),
- e) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia załóg,
- f) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia personelu,
- g) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu ruchu transferowego,
- h) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływami bagażu (odloty, przyloty, ponadgabaryt),
- i) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami dostarczania towarów,
- j) przekroje poprzeczne i podłużne obiektów (w miejscach charakterystycznych),
- k) analiza przepustowości dla wariantu bazowego (prognoza ruchu PLW do roku 2040),
- l) wizualizacja wewnętrzna obiektów w charakterystycznych obszarach/strefach,
- m) zestawienie powierzchni użytkowych dla poszczególnych kondygnacji obiektów w podziale na przyjęte rozwiązania funkcjonalne, w tym m.in. strefy operacyjne, komercyjne, część ogólnodostępną i zastrzeżoną, strefę schengen i non-schengen,
- n) modele BIM koncepcji funkcjonalnej.

4.7. Koncepcja architektoniczno-funkcjonalna – część 4

Stworzenie i zatwierdzenie finalnej koncepcji architektoniczno-funkcjonalnej na podstawie wcześniejszych koncepcji, przyjętej prognozy ruchu pasażerskiego, układu funkcjonalnego dla ruchu pasażerskiego i obsługi bagażów w procesie analizy, uwag, zmian Zamawiającego wraz z Projektantem.

Wytworzone dokumenty:

- a) rzuty poziomów L0, M, L1 i L2 dla przebudowy terminala,
- b) rzuty poziomów U1, L0, M, L1 i L2 dla rozbudowy terminala,
- c) rzuty poziomów L0, M i L1 dla budowy pirsu,
- d) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu pasażerów (odloty i przyloty),
- e) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia załóg,

- f) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przejścia personelu,
- g) schemat funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływu ruchu transferowego,
- h) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami przepływami bagażu (odloty, przyloty, ponadgabaryt),
- i) schematy funkcjonalne z oznaczonymi ścieżkami dostarczania towarów,
- j) przekroje poprzeczne i podłużne obiektów (w miejscach charakterystycznych),
- k) analiza przepustowości dla wariantu bazowego (prognoza ruchu PLW do roku 2040),
- l) wizualizacja wewnętrzna obiektów w charakterystycznych obszarach/strefach,
- m) zestawienie powierzchni użytkowych dla poszczególnych kondygnacji obiektów w podziale na przyjęte rozwiązania funkcjonalne, w tym m.in. strefy operacyjne, komercyjne, część ogólnodostępną i zastrzeżoną, strefę schengen i non-schengen,
- n) modele BIM koncepcji funkcjonalnej.

4.8. Założenia do wykonywanej dokumentacji koncepcji

- a) w przypadku gdy kolejne fazy oraz etapy spowodują potrzebę zmiany wcześniej wytworzonej dokumentacji (w tym rysunki, szkice, schematy, opracowania itp.) zostanie ona dostosowana i poprawiona w niezbędnym zakresie,
- b) w proponowanych alternatywnych strategiach należy zaprezentować dwa rozwiązania technologiczne w zakresie rozwiązań energetycznych oraz produkcji ciepła i chłodu,
- c) finalnie zatwierdzona koncepcja architektoniczno-funkcjonalna może zawierać zaprezentowane rozwiązania z różnych części koncepcji,
- d) na poszczególnych rzutach będą określone nazwy poszczególnych pomieszczeń, stref i obszarów wraz z podaniem powierzchni,
- e) wszystkie rysunki, rzuty, schematy mają mieć zaznaczony podział na strefę ogólnodostępną i zastrzeżoną oraz podział na strefę schengen i non-schengen,
- f) wszystkie schematy funkcjonalne będą jednocześnie uwzględniały:
 - podział na powierzchnię projektowaną,
 - podział na powierzchnię podlegającą przebudowie,
 - podział na powierzchnię nie podlegającą ingerencji,
 - podział na ruch schengen i non-schengen,
 - podział na ruch i dostawy w zakresie cła (clony i nieclony),
 - podział na część ogólnodostępną i zastrzeżoną,
 - wydzielenie powierzchni przeznaczonej na kontrolę bezpieczeństwa osób i bagażu,
 - wydzielenie powierzchni komercyjnych,
 - wydzielenie powierzchni dla obsługi pasażerów VIP, Bussines Lounge,
 - wydzielenie powierzchni dla obsługi pasażerów GA,
 - wydzielenie powierzchni magazynowych, technicznych i socjalnych,
 - wydzielenie powierzchni dla potrzeb SG i KAS,
 - wydzielenie powierzchni dla potrzeb firm handlingowych.
- g) elewacje, rzuty kondygnacji, przekroje oraz schematy funkcjonalne wykonane będą w skali niezbędnej do czytelnego zilustrowania zagadnienia.

Finalna dokumentacja zostanie przekazana w formie papierowej i elektronicznej.

W przypadku formy papierowej formaty (skala) poszczególnych rysunków mają pozwalać na swobodny odczyt zwartych tam informacji oraz ukazywać w sposób czytelny zilustrowane zagadnienie oraz treść. Dokumentacja w formie papierowej przekazana zostanie w trzech egzemplarzach.

Wersja elektroniczna będzie obejmować wszystkie dokumenty odpowiednio w formacie *.dwg, *.doc, *.xlxs, *.pdf, ifc i inne (w tym nienarzucone formaty natywne dla modeli BIM) tj. w formie edytowalnej i nie edytowalnej.

Na podstawie przekazanych wariantów Zamawiający podejmie decyzje, które rozwiązanie zatwierdzi z ewentualnym uwzględnieniem rozwiązań z innych wariantów. Na podstawie tej decyzji Projektant stworzy finalną koncepcję architektoniczno-funkcjonalną.

VI. INFORMACJA DODATKOWA DOTYCZĄCA TERMINÓW

Termin wykonania zamówienia oraz szczegółowe terminy dotyczące wykonania poszczególnych zakresów zamówienia (dokumentów i decyzji) zawiera SWZ.

Orientacyjny harmonogram pełnienia nadzoru autorskiego:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. przebudowa terminala: | XI.2025 – VI.2026 |
| 2. budowa budynku do ładowania pojazdów obsługi naziemnej | IX.2026 – III.2027 |
| 3. budowa bramy wjazdowej na lotnisko: | XI.2025 – III.2026 |
| 4. rozbudowa terminala: | I.2027 – III.2029 |
| 5. zagospodarowanie terenu: | I.2027 – III.2029 |
| 6. budowa parkingu wielopoziomowego: | X.2027 – III.2028 |

- harmonogram ma charakter pomocniczy, zawiera wyłącznie założenia aktualne na dzień publikacji, przedstawione w harmonogramie terminy mogą ulec zmianie.

VII. PRZEWIDYWANE ZAMÓWIENIE UZUPEŁNIAJĄCE

Zamawiający przewiduje udzielenie zamówienia o którym mowa w art. 388 pkt. 2 lit. c PZP oznacza to, że Zamawiający może udzielić zamówienia w trybie z wolnej ręki dotychczasowemu wykonawcy usług (wybranemu w przedmiotowym postępowaniu) polegającego na powtórzeniu podobnych usług, zgodnych z przedmiotem niniejszego zamówienia.

1. Zakres usług:

- 1) Przedmiotem przewidywanego zamówienia uzupełniającego będzie świadczenie przez Wykonawcę usługi polegającej na sporządzeniu dokumentacji projektowej budowy Pirsu (w tym projektu budowlanego, projektu wykonawczego, STWIORB, kosztorysu inwestorskiego i przedmiarów), uzyskania niezbędnych decyzji, zgód i uzgodnień oraz świadczenia nadzoru autorskiego nad realizowaną robót budowlanych na podstawie tej dokumentacji.
- 2) W zamówieniu ujęte zostaną czynności służące należytemu wykonywaniu zamówienia, w tym aktualizacje lub sporządzenie nowych analiz w zakresie w jakim sporządzone w ramach zlecenia podstawowego dokumenty wymagają wznowienia/aktualizacji lub uzupełnienia w tym rozwinięcia.

2. Warunki udzielenia zamówienia:

- 1) Utrzymanie standardu jakości wyznaczonego zamówieniem podstawowym z zachowaniem spójności i kompatybilności dokumentacji oraz obiektu.
- 2) Utrzymanie podstawowych zobowiązań w zakresie organizacji świadczenia, w tym częściowe odbiory i płatność w częściach.
- 3) Zastosowanie obowiązku zatrudnienia na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy PZP, co najmniej wobec osób które będą wykonywać prace biurowe o charakterze materialno-technicznym i administracyjnym związane z realizacją zamówienia, których czynności zostaną wskazane w zaproszeniu.
- 4) Zachowanie standardów dotyczących uprawnień i doświadczenia wobec Personelu Kluczowego Wykonawcy (co najmniej projektantów) w zakresie dostosowanym do wielkości i potrzeb zamówienia uzupełniającego oraz standardów wykonania nadzoru autorskiego analogicznych do wymaganych w zleceniu podstawowym z dostosowaniem do potrzeb zamówienia uzupełniającego.
- 5) Osiągnięcie konsensusu w postaci umowy.

VIII. ZAŁĄCZNIKI:

1. Załącznik nr 1 – „Strategia optymalizacji rozwoju architektonicznego Terminala II PL Wrocław”
2. Załącznik nr 2 – „Analiza przyczyn odkształceń terminala pasażerskiego MPL we Wrocławiu. Projekt odwodnienia terminala”
3. Załącznik nr 3 – „Modernizacja systemu energetycznego”
4. Załącznik nr 4 – „Koncepcja przebudowy układu komunikacyjnego Terminala II PL Wrocław”

5. Załącznik nr 5 – Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Nr WOOS.420.36.2021.BZ.24 z dnia 05 czerwca 2023 r. wraz z raportem
6. Załącznik nr 6 – „Wymagania Informacyjne Zamawiającego (EIR)”

Załączniki 1-6 udostępnione są do pobrania pod linkiem:

https://airportwroclaw-my.sharepoint.com/:f/g/personal/p_marcinkowski_airport_wroclaw_pl/EgYoj_qGILtLgHCuuTwGxYAB6thESn4mcXHNqW2EN0HMIw?e=IGM21d

Jednocześnie udostępnienie wykonawcom dokumentacji jw. w celu przygotowania ofert, nie przenosi na wykonawców majątkowych praw autorskich, tym samym zakazuje się korzystania z udostępnionych materiałów w innych celach niż przygotowanie ofert, w tym szczególnie ich rozpowszechniania.

IX. UWAGA:

(1)

Dokumentacja pn.: „Dokumentacja powykonawcza terminala”, której charakter jest poufny, zostanie przekazana/udostępniona Wykonawcy wybranemu w postępowaniu niezwłocznie po zawarciu umowy w sprawie zamówienia publicznego (chyba, że Wykonawca wystąpił o dostęp do dokumentacji w toku postępowania na poniżej określonych zasadach).

Zamawiający udostępni/prześle dokumentację jw. Wykonawcom /Uczestnikom postępowania ubiegającym się o zamówienie na zasadach określonych w ogłoszeniu o zamówieniu w sposób następujący:

Na podstawie art. 133 ust. 3 PZP, w związku z poufnym charakterem informacji w zakresie „Dokumentacji powykonawczej terminala” (istniejącego terminala PL Wrocław przy ul Granicznej 190 we Wrocławiu), do której dostęp nie jest konieczny do złożenia oferty w przedmiotowym postępowaniu (dokumentacja stanowi informację dodatkową, o którą wykonawca może ale nie musi wystąpić), Zamawiający określa następujące zasady dostępu do tej informacji oraz wymagania związane z ochroną ich poufnego charakteru:

- Wykonawca zainteresowany uzyskaniem dokumentacji w zakresie jw. zobowiązany jest do wystąpienia z wnioskiem o udostępnienie tej dokumentacji wyłącznie w ścieżce korespondencji z Zamawiającym określonej w SWZ rozdział 9 cz. 9.6 tj. przez Platformę JOSEPHINE (zakładka „Wiadomości”). Wnioski przekazane w inny sposób pozostaną bez odpowiedzi;
- Zamawiający prześle wnioskującemu link umożliwiający pobranie dokumentacji jw. (lub załączniki) w drodze korespondencji zwrotnej przez Platformę bez zbędnej zwłoki. Przyjmuje się, że korespondencja zwrotna powinna nastąpić w terminie 3 dni roboczych od uzyskania wniosku o dostęp do dokumentacji. Wnioski o dostęp można składać najpóźniej do 3 dni roboczych przed upływem terminu wyznaczonego na składanie ofert. Wnioski złożone po tym terminie pozostaną bez odpowiedzi.
- Wykonawca zobowiązany jest do ograniczenia i ewidencjonowania dostępu do uzyskanej dokumentacji w ramach swojej organizacji oraz zabezpieczenia pobranych plików dokumentów przed ich eksploracją przez osoby niepowołane lub niezewidencjonowane. Zakazuje się udostępniania, upubliczniania i rozpowszechniania uzyskanych dokumentów oraz ich części.

Zamawiający informuje, że utworzy ewidencję osób i podmiotów którym udostępniono dokumentację jw. na podstawie danych zawartych w złożonych wnioskach oraz danych rejestrowych wprowadzonych na Platformę w celu przekazania wniosku. W wypadku stwierdzenia naruszeń wymaganych zasad ochrony poufnego charakteru dokumentów lub innych incydentów, w tym o charakterze terrorystycznym, ewidencja w całości lub części może zostać przekazana m.in. odpowiednim służbom lub organom – stosownie do zdarzenia.