

Opis przedmiotu zamówienia
„Usługi doradcze i eksperckie
dotyczący oceny rozwiązań proponowanych
w studium wykonalności pt.

„Wykonanie studium wykonalności wraz z opracowaniem wniosków aplikacyjnych o dofinansowanie inwestycji z funduszy UE oraz opracowanie projektów materiałów przetargowych dla realizacji inwestycji w systemie „Projektuj i wybuduj” dotyczących budowy linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii nr 14 i 25 oraz do linii 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP””.

Zamawiający:

Instytucja Kultury „EC1 Łódź Miasto Kultury”,
90-022 Łódź, ul. Targowa 1/3

Adres do korespondencji:

90-365 Łódź, ul. Tymienieckiego 5

telefon: (42) 638-59-53, (42) 638-59-13,

fax: (42) 638-59-58

e-mail: biuro@ec1lodz.pl , www.ec1lodz.pl

Godziny pracy Zamawiającego: 8⁰⁰ - 16⁰⁰ , od poniedziałku do piątku.

1. Informacje wprowadzające

1.1. Transport kolejowy w regionie łódzkim

Obecnie łódzki węzeł kolejowy składa się z linii kolejowych:

- Łódź Fabryczna – Koluszki (nr 17);
- Łódź Kaliska – Skarżysko Kam. – (Dębica) (nr 25);
- (Bednary)/Łowicz – Zgierz – Łódź Kaliska – Kalisz (nr 14 i 15);
- Łódź Widzew – Zgierz – Kutno (nr 16);
- Łódź Chojny – Łódź Widzew (nr 540).

Mimo że sieć kolejowa na terenie województwa łódzkiego jest stosunkowo gęsta w porównaniu ze średnią krajową, to jednak układ linii kolejowych w małym stopniu zaspokaja potrzeby mieszkańców, zwłaszcza w zakresie przewozów pasażerskich.

Węzeł łódzki charakteryzuje jednak duża niespójność, ze względu na rozbitcie układu kolejowego na dwie słabo związane części z dwoma dworcami: Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska. Niespójność łódzkiego węzła kolejowego jest czynnikiem uniemożliwiającym utworzenie systemu krajowych połączeń międzyregionalnych obejmujących region środkowej Polski. Także niemożliwe jest stworzenie efektywnego systemu kolei regionalnej dla województwa łódzkiego w relacjach północ – południe i wschód – zachód. W tym kontekście zrozumiała jest też trudność efektywnego włączenia kolei do wewnętrznej obsługi komunikacyjnej aglomeracji łódzkiej. Taka sytuacja wynika z braku obsługi śródmieścia przez część relacji regionalnych oraz z braku dworca centralnego, mogącego stanowić dogodny węzeł przesiadkowy, zwłaszcza w ruchu międzyregionalnym.

Szczególnie dotkliwa jest nieciągłość linii kolejowej towarzyszącej osi urbanizacji Częstochowa – Piotrków – Łódź – Kutno. Powoduje to zasadniczą nierównowagę na korzyść transportu indywidualnego, dysponującego na tym kierunku drogą krajową nr 1, a docelowo autostradą A1.

Projekt budowy tunelu dla linii średnicowej pod Łodzią, który umożliwiłby rozwiązanie przedstawionych problemów był już analizowany w przeszłości. W latach 60. XX w. dokonano nawet wytyczenia tunelu, który miał przebiegać od przystanku Niciarniana przez nowy dworzec podziemny Fabryczna aż do dworca Kaliska tak, aby umożliwić przejazd pociągów osi wschód – zachód. Dla pociągów relacji północ – południe zaplanowano nową łącznicę od Zarzewa (linia 540) na Stoki (linia 16). Na dwupoziomowym skrzyżowaniu tych linii, na zachód od stacji Widzew, zaplanowano węzeł przesiadkowy. Ze względów finansowych inwestycji nie zrealizowano.

Koncepcja budowy tunelu pod centrum Łodzi wróciła w latach 90. XX w. w związku z projektem budowy linii dużej prędkości. Najbardziej efektywny z proponowanych wariantów zakładał włączenie Łodzi w sieć linii kolejowych dużych prędkości w ramach projektu „Y” łączącego Warszawę z Poznaniem i Wrocławiem przez

Łódź. Budowa nowej linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, umożliwi utworzenie w centrum Łodzi bardzo dużego węzła intermodalnego dla środkowej Polski. Nowa linia może być dużym generatorem ruchu dla węzła przesiadkowego w centrum Łodzi, o ile wykorzystane zostaną możliwości, jakie stwarzają konwencjonalne linie wychodzące z Łodzi w różnych kierunkach. I odwrotnie, linie te mogą zasilać pasażerami linię dużych prędkości, poprawiając jej rentowność i przyspieszając jej budowę. W 2008 r. rząd RP podjął decyzję o rozpoczęciu prac nad budową Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław.

Także w 2008 r. Urząd Marszałkowski w Łodzi podjął decyzję o rozpoczęciu realizacji projektu „Budowa systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – etap I”. Projekt ten jest pierwszym etapem budowy systemu transportu szynowego obejmującego aglomerację łódzką w powiązaniu z innymi systemami:

- regionalnym w granicach województwa łódzkiego;
- ponadregionalnym, w tym planowanej kolei dużych prędkości;
- tramwajem miejskim oraz regionalnym.

W drugim etapie w latach 2014-2020 system kolei aglomeracyjnej zostanie rozbudowany w oparciu o nowe linie na terenie aglomeracji łódzkiej, w szczególności o linię średnicową Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska. Ponadto zbudowane zostaną kolejne węzły intermodalne zwiększające integralności kolei aglomeracyjnej z systemami transportowymi miast aglomeracji i ponadregionalnymi sieciami transportowymi.

W 2010 r. rozpocznie się także modernizacja linii Łódź Widzew – Łódź Fabryczna wraz z budową nowego dworca podziemnego w miejscu obecnego dworca Fabrycznego. Jest to drugi etap modernizacji linii Warszawa – Łódź. Podjęto też decyzję, że etap ten będzie pierwszym etapem budowy linii dużej prędkości na terenie Łodzi. Od stacji Widzew obecna linia nr 17 będzie zagłębiać się w tunel prowadzący do dworca Fabrycznego. Tunel będzie 4-torowy z jedną parą torów dla linii dużej prędkości. Linia ma być przedłużona w kierunku dworca Kaliskiego (do linii 14 i 15), umożliwiając wyjazd z centrum miasta w kierunku zachodnim i północnym (do linii 16). Linia 4-torowa w tunelu od dworca Fabrycznego do linii nr 14 i 15 jest przedmiotem obecnego studium.

1.2. Programy pokrewne i inne działania finansowane ze środków pomocowych

Projekt budowy tunelu kolejowego średnicowego jest spójny i komplementarny z innymi projektami realizowanymi ze środków unijnych w Polsce, w województwie łódzkim i w mieście Łodzi. Wpisuje się on w strategię rozwoju regionu łódzkiego i plan rozwoju zrównoważonego transportu preferujący transport szynowy i zakładający jego intermodalności z innymi środkami transportu.

1. Budowa linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań

Projekt budowy linii został zaakceptowany decyzją rządową 19 grudnia 2008 r. Obecnie finalizowana jest procedura wyłaniania wykonawcy studium wykonalności. Założono, że inwestycja zostanie zrealizowana najpóźniej do 2020 r. Projekt jest wpisany na listę POLiŚ jako 7.1. - 26.

2. Modernizacja linii Łódź Widzew – Łódź Fabryczna i budowa nowego dworca centralnego w Łodzi

Inwestycja jest finansowana w ramach projektu POLiŚ 7.1. – 24. Realizacja - od 2010 r.

3. Modernizacja połączenia Łódź – Opoczno (linia CMK) oraz modernizacja linii CMK do parametrów dużej prędkości

Oba projekty są przewidziane w Master Planie dla kolei w Polsce i możliwe do realizacji do 2020 r. Inwestycja ta umożliwi utworzenie wraz z nową linią dużej prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań sieci dużych prędkości obejmującej aglomerację liczącą razem ponad 12 mln mieszkańców. Po jej ukończeniu wzrośnie rola Łodzi jako ważnego centrum przesiadkowego.

4. Modernizacja korytarza północ - południe (Kutno – Łódź – Piotrków)

Przedsięwzięcie to ma kluczowe znaczenie dla obsługi regionalnej i ponadregionalnej środkowo-polskiego pasma osadniczego od Górnego Śląska przez Łódź do Kujaw. Najslabsze ogniwo tego korytarza znajduje się w regionie łódzkim. Dla nadania temu korytarzowi odpowiednich parametrów eksploatacyjnych konieczne jest:

- modernizacja obecnej linii Zgierz – Kutno lub budowa nowej krótszej linii kategorii IV-M (prędkość maksymalna 200 km/h) na wschód od obecnej (oba warianty przewidziano w Master Planie);
- budowa nowej linii Piotrków – Łódź kategorii IV-M (prędkość maksymalna 200 km/h), obecnie w sferze koncepcji;
- budowa linii średnicowej przez centrum Łodzi wraz tunelem i dworcem centralnym.

5. Modernizacja lub rewitalizacja obecnych linii do Łowicza i Kalisza

Rewitalizacja linii z Łodzi do Łowicza znajduje się obecnie w fazie projektowej i będzie sfinansowana ze środków RPO. Modernizacja linii do Kalisza dla ruchu regionalnego i towarowego jest projektem rezerwowym w obecnym programie POliŚ.

6. Budowa linii kolejowej do Portu Lotniczego im. Wł. Reymonta

Przedsięwzięcie to znajduje się w fazie projektowej i powinno być ukończone do 2012 r. Szczególnego znaczenia połączenie to nabierze po wybudowaniu linii średnicowej przez Łódź. Na stacji w porcie lotniczym możliwe jest kończenie relacji także pociągów międzyregionalnych.

7. Rewitalizacja EC-1 i jej adaptacja na cele kulturalno-artystyczne (otoczenie dworca Łódź Fabryczna).

Przewidziana jest też rewitalizacja śródmiejskiego obszaru Łodzi położonego w obrębie ulic Targowa - Tuwima – Kilińskiego (otoczenie dworca Łódź Fabryczna). Realizacja inwestycji w latach 2010 - 2012r.

1.3 Cel budowy tunelu średnicowego

1.3.1 Ogólny cel budowy tunelu średnicowego

Wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach ogółem stanowi jeden z priorytetów w strategii rozwoju Unii Europejskiej. Jednym z najważniejszych celów polityki transportowej jest budowa nowoczesnej infrastruktury kolejowej.

Przedmiotowa inwestycja wraz z innymi planowanymi inwestycjami opisanymi w pkt 1.2. niniejszego OPZ w istotny sposób pogłębi i przyspieszy proces integracji przestrzennej i gospodarczej aglomeracji łódzkiej i województwa łódzkiego, minimalizując zagrożenia oraz optymalizując wykorzystanie istniejących szans:

- umożliwi efektywną obsługę regionu łódzkiego pociągami dużej prędkości;
- pozwoli na utworzenie ponadregionalnego węzła intermodalnego, zwiększając efektywność inwestycji w kolej dużej prędkości;
- umożliwi wykorzystanie kolei dla obsługi aglomeracji łódzkiej, tym samym podwyższy efektywność inwestycji już zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji finansowanych, także ze środków unijnych, poprzez wzrost wykorzystania zmodernizowanych linii przez pociągi aglomeracyjne;
- umożliwi wyższą dostępność rynków pracy i edukacji Łodzi dla mieszkańców aglomeracji i będzie szansą na bezpośrednie przyspieszenie lokalnych zmian strukturalnych;
- pozwoli na zrównoważony rozwój aglomeracji łódzkiej, poprawi warunki ekologiczne, umożliwi wyprowadzenie uciążliwego przemysłu i usług na obszary podmiejskie oraz rozwój atrakcyjnych lokalizacji dla nowych inwestycji;
- polepszenia dostępu do kultury wokół dworcowej Specjalnej Strefy Sztuki, Specjalnej Strefy Kultury, Centrum Festiwalowe i inne dla mieszkańców regionu.

1.3.2. Bezpośredni cel budowy tunelu średnicowego

Projekt ma strategiczny charakter ze względu na znaczną liczbę przewożonych pasażerów i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym SRK: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej”, trzecim celem horyzontalnym NSRO: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski” oraz celem głównym POIiŚ: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”. Realizacja projektu wpłynie na osiągnięcie wskaźników POIiŚ, a także SRK i NSRO w zakresie przewozów pasażerów transportem publicznym.

Bezpośrednimi celami projektu będzie budowa tunelu kolejowego dla linii średnicowej:

- dla zapewnienia przejazdu przez Łódź pociągami dużej prędkości linii Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań;
- połączenia linii nr 17 Łódź Fabryczna – Łódź Widzew z linią kaliską (linie nr 14 i 15) dla pociągów aglomeracyjnych, regionalnych i międzyregionalnych;
- integracji dworców i przystanków na obszarze aglomeracji łódzkiej.

1.3.3. Prace nad dokumentacją budowy tunelu średnicowego

Aktualnie na zlecenie EC1 Łódź – Miasto Kultury, PKP PLK S.A. oraz Miasta Łodzi prace przygotowawcze nad dokumentacją budowy tunelu średnicowego wykonuje Konsorcjum Firm : **SENER Sp.z o.o., SENER**

INGENIERIA Y SISTEMAS S.A., PwC Polska Sp.z o.o. , zwanej w dalszej części Konsorcjum, które na mocy Umowy z dnia 11 marca 2010r. zobowiązane jest do wykonania następujących prac::

1. Opracowanie studium wykonalności wg zasad obowiązujących dla projektów realizowanych w ramach POIiŚ i wskazanie optymalnego rozwiązania spełniającego możliwości finansowe zamawiającego i kryteria finansowo-ekonomiczne. Konsorcjum winno dokonać identyfikacji i wyboru optymalnego zakresu i optymalnych rozwiązań budowy kolejowego tunelu średnicowego w kontekście prognoz ruchu i przyszłych potrzeb eksploatacyjnych oraz taboru.
2. Opracowanie koncepcji koordynacyjnej, skróconej wersji studium wykonalności.
3. Sporządzenie raportu z wykonanych badań geologicznych oraz z wykonanej kwerendy archeologicznej.
4. Sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
5. Przygotowanie wniosków o uzyskanie decyzji środowiskowych wraz z niezbędnymi załącznikami.
6. Opracowanie dokumentacji przetargowej na budowę tunelu w systemie „Projektuj i buduj”.
7. Przygotowanie wniosku o dofinansowanie budowy tunelu z unijnych środków pomocowych.
8. Przekazanie wniosków ze studium instytucjom i realizatorom zajmującym się projektowaniem multimodalnego węzła Dworca Fabrycznego.
9. Koordynacja projektów będących przedmiotem zamówienia z projektem podziemnego dworca Łódź Fabryczna.
10. Koordynacja projektów będących przedmiotem zamówienia z projektem KDP.
11. Uzyskanie spójności całości dokumentacji tunelu średnicowego i KDP z innymi projektami realizowanymi w obszarze łódzkiego węzła kolejowego, zapewniającej włączenie przedmiotowej inwestycji w strukturę komunikacji aglomeracyjnej, regionalnej i krajowej, z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań urbanistycznych.
12. Propozycja zagospodarowania części podziemnej obszarów nad linią tunelu średnicowego pomiędzy ulicami Sienkiewicza-Kilińskiego oraz pomiędzy pl. Hallera – al. Włókniarzy
13. Analiza wykorzystania tunelu do doprowadzenia infrastruktury miejskiej w tym sieci elektroenergetycznej o napięciu 110kV.
14. Określenie zakresu niezbędnych zmian infrastruktury miejskiej w związku z pracami wynikającymi z kwestii przedmiotu zamówienia.

2. Cel przedmiotu zamówienia:

Celem przedmiotu zamówienia jest pozyskanie fachowych i kompetentnych opinii dla oceny rozwiązań technicznych, ekonomicznych, prognostycznych i prawnych proponowanych przez Konsorcjum w toku realizacji prac, o których mowa w pkt 1.3.3.

Zadaniem Wykonawcy jest zapewnienie Zamawiającemu fachowego doradztwa w toku wykonywania przez Zamawiającego nadzoru nad prawidłowością realizacji prac przez Konsorcjum.

3. Założenia i elementy ryzyka

3.1 Dostępność danych

Zamawiający zapewnia Wykonawcy do wglądu dokumenty i materiały znajdujące się w posiadaniu Zamawiającego.

Wykonawcę obciąża obowiązek pozyskiwania własnym kosztem i własnym staraniem dokumentów i materiałów niezbędnych do prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia, znajdujących się w posiadaniu osób trzecich.

3.2. Metody weryfikacji

Wykonawca odpowiada za dobór i prawidłowe zastosowanie metod weryfikacji materiałów opracowanych przez Konsorcjum.

3.3. Kompleksowość opracowania

Wykonawca odpowiada za wszechstronną i kompleksową analizę całości dokumentacji podlegającą ocenie. Wykonawca w szczególności odpowiada za analizę rozwiązań kolizji występujących pomiędzy poszczególnymi zagadnieniami branżowymi. Szczególnej uwagi Wykonawcy wymaga analiza spójności całości dokumentacji.

3.4. Obszary problemowe

W trakcie realizacji umowy wystąpić mogą dodatkowe utrudnienia wynikające z ryzyk związanych z następującymi zagadnieniami:

- 1) Techniczna złożoność projektu.
- 2) Złożoność projektu pod kątem formuły organizacyjno-prawnej i finansowej,
- 3) Projekt dotyczy budowy nowej linii kolejowej w tunelu.
- 4) Mogą wystąpić opóźnienia ze strony Konsorcjum w dostarczaniu materiału do analizy
- 5) Występowanie zasadniczych rozbieżności pomiędzy opiniami i analizami Konsorcjum, a opiniami i analizami Wykonawcy,
- 6) W wyniku konsultacji społecznych lub wymagań innych instytucji wystąpi konieczność zmiany wcześniej zaakceptowanych przez Zamawiającego założeń i/lub opracowań lub przygotowania dodatkowych analiz nie wyspecyfikowanych w OPZ dla SW,
- 7) Przeszkody prawne realizacji projektu, możliwe zmiany prawa zarówno krajowego jak i prawa Wspólnoty Europejskiej. Brak rozwiązań prawnych adekwatnych do skali projektu oraz jego założeń.
- 8) Zastosowanie rozwiązań technicznych i technologii niestosowanych jeszcze na kolejach polskich;

Jako środek kontrolowania ryzyka, Wykonawca powinien przedsięwziąć wszelkie konieczne kroki zmierzające do wyjaśnienia wątpliwości powstających w trakcie realizacji kontraktu tak, aby doprowadzić do uniknięcia jakichkolwiek zawinionych opóźnień. Wszelkie problemy, które mogą stworzyć ryzyko opóźnień, powinny być sygnalizowane Zamawiającemu, a propozycje ich rozwiązania powinny być przedstawione Zamawiającemu do akceptacji.

4. Szczegółowe zadania dla Wykonawcy przedmiotu zamówienia

4.1. Określenie przedmiotu zamówienia

Przedmiotem zamówienia są usługi doradcze i eksperckie dotyczące oceny rozwiązań proponowanych w Studium Wykonalności pod tytułem : „Wykonanie studium wykonalności wraz z opracowaniem wniosków aplikacyjnych o dofinansowanie inwestycji z funduszy UE oraz opracowanie projektów materiałów przetargowych dla realizacji inwestycji w systemie „Projektuj i wybuduj” dotyczących budowy linii kolejowej na odcinku od dworca Łódź Fabryczna w kierunku dworca Łódź Kaliska do linii nr 14 i 25 oraz do linii 15, której głównym elementem jest tunel średnicowy z podziemnymi przystankami oraz tunel KDP

Wykonawca w procesie realizacji zamówienia będzie pełnił rolę niezależnego eksperta oceniającego i weryfikującego pod względem merytorycznym i formalnym całość dokumentacji przekazywanej przez Konsorcjum w trakcie realizacji umowy łączącej Konsorcjum z Zamawiającym.

W ramach przedmiotu zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do szczegółowej analizy i weryfikacji następujących prac wykonanych przez Konsorcjum:

1. Wykonanie wstępnych badań geologicznych niezbędnych dla określenia optymalnego przebiegu tunelu i jego głębokości oraz przygotowanie materiałów wyjściowych do opracowania dokumentacji, analiza infrastruktury i kwerenda archeologiczna.
2. Wykonanie prognoz społeczno-gospodarczych i analiz rynku usług transportowych.
3. Wykonanie analiz ruchowo-marketingowych.
4. Wytrasowanie przebiegu tunelu.
5. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa.
6. Zagadnienia techniczne budowy elementów tunelu wraz z oszacowaniem kosztów.
7. Zagadnienia prawne, analizy kosztów i korzyści (CBA), wybór opcji.
8. Analiza i ocena techniczna, ekonomiczna i finansowa wybranej opcji budowy.
9. Analizy środowiskowe.
10. Przekazanie Studium wykonalności.
11. Przygotowanie dokumentów dla realizacji inwestycji.
12. Procedura odbioru produktu finalnego.

Zamawiający przekaze Wykonawcy dokumentację stanowiącą podstawę zlecenia Konsorcjum wykonania wyżej wymienionych prac., zawierającą szczegółowy opis zagadnień, których wyniki analiz będą poddane ocenie Wykonawcy.

W ramach wykonania przedmiotu zamówienia Wykonawca dokona oceny rozwiązań proponowanych przez Konsorcjum w następujący sposób:

- sporządzanie pisemnych raportów zawierających kompleksową ocenę dokumentacji wykonanej i przekazanej przez Konsorcjum,
- sporządzanie pisemnych opinii i wyjaśnień na pytania Zamawiającego związanej z weryfikacją i oceną materiałów roboczych przekazywanych przez Konsorcjum,
- uczestnictwo na żądanie Zamawiającego we wszelkich spotkaniach związanych z realizacją prac zleconych Konsorcjum i udzielanie ich w trakcie ustnych konsultacji i opinii związanych z rozwiązaniami proponowanymi przez Konsorcjum,

4.2. Szczegółowe wytyczne realizacji zamówienia

Dla wykonania w pełni przedmiotu zamówienia, Wykonawca zobowiązany jest współdziałać z Zamawiającym i pozostawać w stałym kontakcie z Zamawiającym przy realizacji całego zadania.

Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z dysponentami infrastruktury kolejowej tj. spółkami PKP PLK S.A., PKP S.A., w zakresie niezbędnym dla prawidłowej oceny rozwiązań zagadnień układów torowych oraz innych zagadnień branżowych, zapewniających właściwą funkcjonalność.

Wykonawca jest zobowiązany do weryfikacji pozyskanych danych poprzez uzyskanie nowych informacji oraz przeprowadzenie dodatkowych badań (pomiarów, wizje lokalne). Wykonawca musi dysponować kadrą z wiedzą branżową z różnych dziedzin kolejowych. Ponadto, Wykonawca musi dysponować personelem zdolnym do analizy wszystkich zagadnień związanych z realizacją zamówienia.

Wszelkie dane prezentowane w opracowaniach Wykonawcy, opatrzone powinny być informacjami o źródle, z którego pochodzą. Wyniki, zestawienia i wykresy, które powstają w wyniku opracowań własnych wykonawcy na potrzeby tego kontaktu, opatruje się klauzulą „opracowanie własne”.

Wykonawca zobowiązany jest do ścisłej współpracy pod nadzorem Zamawiającego z Wykonawcami wszelkich opracowanych studiów i projektów a w szczególności:

1. Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa.
2. Studium wykonalności dla budowy systemu łódzkiej kolei aglomeracyjnej - etap I.
3. Budowa podziemnego dworca Łódź Fabryczna z przebudową terenu przyległego (procedura przetargowa prowadzona przez PKP PLK S.A. w toku).
4. Studium uwarunkowań i rozwoju miasta Łodzi opracowywane przez spółkę TEREN.
5. Ewentualnie Miejskowe Plany Zagospodarowania na trasie tunelu (Miejska Pracownia Urbanistyczna).

W ramach umowy Wykonawca będzie zobowiązany do uczestniczenia na żądanie Zamawiającego we wszystkich spotkaniach związanych z realizacją prac zleconych Konsorcjum i udzielanie ich w trakcie ustnych konsultacji i opinii związanych z rozwiązaniami proponowanymi przez Konsorcjum. Spotkania będą organizowane nie częściej niż raz na dwa tygodnie, przy czym Wykonawca będzie powiadomiony o terminie tego spotkania na co najmniej 4 dni robocze wcześniej. Wykonawca zobowiązany jest zapewnić udział w takim spotkaniu swoich przedstawicieli o specjalności wskazanej przez Zamawiającego (spośród osób wskazanych w ofercie do uczestnictwa w realizacji zamówienia).

Wykonawca wykorzysta do realizacji umowy własne dane i opracowania, które mogą być przydatne do oceny SW. Wykonawca zobowiązany jest do pozyskania na własny koszt wszelkich danych niezbędnych do zrealizowania pełnego zakresu prac w określonym niniejszą specyfikacją terminie.

Wszelkie dane podlegające analizie Wykonawcy powinny podlegać ocenie w zakresie wiarygodności, kompletności oraz aktualności, a wszelkie braki w tym zakresie muszą być przedmiotem analizy, komentarza i zaproponowania wdrożenia przez Konsorcjum środków zaradczych.

W ramach wykonania umowy Wykonawca zobowiązany jest dokonać oceny prawidłowości wykonania przez Konsorcjum studium wykonalności i wszelkich związanych z tym analiz, opracowań i badań w szczególności poprzez:

- a) Weryfikację danych i dokumentów źródłowych wykorzystywanych przez wykonawcę SW, aby uzyskać pewność, że analizy w SW opierają się na wiarygodnych danych,

- b) oceny strony analitycznej metodyki i stosowanej przez Wykonawcę SW, aby uzyskać pewność, że analizy w SW opierają się na metodach dostosowanych do specyfiki projektu,
- c) Weryfikację poprawności stosowania danych wejściowych i metod analitycznych przez wykonawcę SW, aby uzyskać pewność, że proponowane metodyki są prawidłowo stosowane w konkretnym przypadku,
- d) Weryfikację uzyskanych wyników i analiz w SW, aby uzyskać pewność, że otrzymane wyniki i analizy są prawidłowo opracowane,
- e) Analizę wniosków i rekomendacji zawartych w SW, aby uzyskać pewność, że na podstawie prawidłowej analizy są zamieszczone poprawne wnioski,
- f) Weryfikacji rozwiązań proponowanych przez wykonawcę SW pod kątem bezstronności, rzetelności i profesjonalizmu, aby uzyskać pewność, że Wykonawca SW nie proponuje rozwiązań pozamerytorycznych,
- g) Weryfikacja proponowanych rozwiązań pod kątem i zgodności z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz stosowanymi normami i procedurami,
- h) Ocena proponowanych rozwiązań pod kątem ich optymalizacji,

Metody analizy stosowane do weryfikacji dokumentów przez Wykonawcę zostaną przedstawione i wyjaśnione Zamawiającemu. Wszystkie zastosowane modele analityczne muszą zawierać pełny zakres danych wejściowych wraz z oceną wiarygodności ich wartości i źródła pochodzenia. Wykonawca winien precyzyjnie opisać metody obliczeń / szacunku poszczególnych wielkości ekonomicznych, finansowych i technicznych oraz wszystkie formuły zastosowane w modelach analitycznych. Po uzgodnieniu z Zamawiającym, Wykonawca winien przedstawić wskazane modele analityczne zaopatrzone w edytowalny plik.

4.3. Określenie terminu realizacji przedmiotu zamówienia

Podstawowy okres realizacji zamówienia wynosi 12 miesięcy od dnia zawarcia umowy.

Wykonawca dokona podsumowującej oceny wykonania poszczególnych etapów prac Konsorcjum oraz kompletnego opracowania wykonanego przez Konsorcjum w następujących terminach :

- a. Ocena danego etapu – 8 dni roboczych od dnia przekazania wykonawcy odebranej od Konsorcjum części przedmiotu zamówienia,
- b. Ocena końcowa całego opracowania – 14 dni roboczych od dnia przekazania wykonawcy odebranej od Konsorcjum całości przedmiotu zamówienia,

W ramach umowy Wykonawca dokonywał będzie częściowych ocen materiałów przekazywanych sukcesywnie przez Zamawiającego, w następstwie czego Wykonawca obowiązany będzie do przekazania swojej opinii i oceny tych materiałów, w następujących terminach:

- a. Materiały robocze – termin przekazania uwag 5 dni roboczych od daty ich otrzymania,
- b. Raporty z wykonania danego etapu – termin przekazania uwag 6 dni roboczych od daty ich otrzymania,
- c. Pisemne opinie i wyjaśnienia – termin przekazania uwag 3 dni robocze od daty otrzymania wystąpienia Zamawiającego,

5. Forma dokumentów zawierających oceny i analizy Wykonawcy

5.1. Raporty i analizy

W ramach umowy Wykonawca sporządzi:

- a. pisemne opinie i analizy zawierające uwagi i wytyczne dla Zamawiającego związane z oceną materiałów roboczych Konsorcjum oraz weryfikacją prac Konsorcjum na etapie odbioru tych prac (opinie i analizy robocze)
- b. raporty podsumowujące, zawierające ocenę i analizę poszczególnych etapów prac Konsorcjum (raporty częściowe)
- c. raport końcowy, zawierający całościową ocenę i analizę wykonania całości prac Konsorcjum

Minimalna zawartość każdego raportu Wykonawcy winna obejmować:

1. analizę danych i dokumentów źródłowych wykorzystanych w danym raporcie SW,
2. analizę zastosowanej metodyki podejścia do zagadnienia w danym raporcie SW,
3. analizę poprawności stosowania określonej metodyki w opracowaniu danego zagadnienia,
4. analizę wszystkich rezultatów (w tym wyników przeprowadzonych obliczeń) i też zawartych w danym raporcie z SW,
5. ocenę kompletności i poprawności wykonania wszystkich wymaganych analiz w danym raporcie SW,
6. analizę i ocenę poprawności oraz zasadności wniosków z przeprowadzonych analiz w danym raporcie SW,
7. ocenę rozwiązań pod kątem bezstronności, rzetelności i profesjonalizmu wykonawcy SW,
8. wyszczególnienie co najmniej wad istotnych w danym raporcie SW
9. ocenę ogólną całego raportu,

W przypadku raportów częściowych w treści raportu Wykonawca zamieszcza również stosowne rekomendacje dla Konsorcjum i Zamawiającego w zakresie dalszych prac przy opracowaniu SW.

5.2. Układ redakcyjny raportów

Raporty oraz analizy i opinie robocze powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

- W sposób jasny i czytelny prezentować zawarte w nich informacje;
- Układ poszczególnych raportów powinien w przybliżeniu odpowiadać układowi raportów SW;
- W raportach powinny być czytelne odwołania do ocenianych raportów SW z podaniem rozdziału i strony, o których jest mowa.
- Każdy rozdział powinien mieć podsumowanie zawierające najistotniejsze wnioski z przeprowadzonych analiz oraz rekomendacje Wykonawcy;
- Wykresy, tabele i rysunki powinny dotyczyć analogicznych elementów SW tak, aby umożliwić ich porównywanie i zestawianie.

5.3. Forma i format dokumentów

Raport końcowy wykonany przez Wykonawcę, będący przedmiotem odbioru przez Zamawiającego musi być dostarczony do siedziby Zamawiającego w formie papierowej w liczbie 5 egzemplarzy i formie elektronicznej na nośniku CD/DVD w liczbie 5 egzemplarzy.

Raporty cząstkowe opracowane przez Wykonawcę, będące przedmiotem odbioru przez Zamawiającego muszą być dostarczone do siedziby Zamawiającego w formie elektronicznej na nośniku CD/DVD w liczbie 3 egzemplarzy oraz jeden egzemplarz w formie papierowej.

Opinie i analizy robocze będą przekazywane Zamawiającemu pocztą elektroniczną na wskazany adres e-mail Zamawiającego w przypadku gdy będzie to uzasadnione obszernością lub specyfiką przekazywanego materiału Wykonawca na żądanie Zamawiającego przekaże wskazane materiały w jednym egzemplarzu w wersji papierowej.

Wszystkie opracowania muszą być dostarczone w języku polskim. W wyjątkowych wypadkach, za zgodą Zamawiającego, niektóre dokumenty w wersji roboczej do konsultacji jak np. schematy czy rysunki mogą być przekazane w wersji roboczej.

Akceptowany format dokumentów elektronicznych: *.doc, *.rtf, *.txt, *.pdf, *.xls *.ppt, *.htm, *.jpg, *.gif, *.bmp, *.tiff, *.dwg, *.dgn, *.avi, *.mpeg, *.wma. W przypadku tabel i zestawień zawierających dane liczbowe oraz obliczeń Zamawiający wymaga dostarczenia tabel w formacie arkusza kalkulacyjnego oraz udostępnienia plików w formacie *.xls zawierających wszystkie założenia, dane wejściowe i arkusze obliczeniowe z aktywnymi formułami obliczeniowymi i umożliwiającymi aktualizację odwołań do plików zewnętrznych. Zamawiający zaakceptuje inne formaty dokumentów zaproponowane przez Wykonawcę pod warunkiem, że będzie możliwe ich odczytanie przy wykorzystaniu bezpłatnego oprogramowania.

Dokumenty dotyczące realizowanego zamówienia, współfinansowanego z POIiŚ, przekazywane Zamawiającemu przez Wykonawcę powinny zostać odpowiednio oznaczone zgodnie ze sposobem oznaczania przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE, który został określony m.in. w Zasadach promocji projektów dla beneficjentów POIiŚ. (więcej na stronie internetowej <http://www.cupt.gov.pl>, zakładka Informacja i promocja).

5.4. Warunki współpracy

Korespondencja pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym odbywa się przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, z zastosowaniem opcji żądania potwierdzenia odbioru wiadomości, za wyjątkiem poniższych sytuacji, w których wymaga się dostarczenia dokumentu w formie papierowej:

- 1) Powiadomień o spotkaniach dotyczących odbioru końcowego dla danego etapu, podetapu projektu,
- 2) Korespondencji odnoszącej się do nieterminowego lub niesolidnego realizowania zawartej umowy.

W przypadkach 1) i 2) dopuszcza się wcześniejsze przesłanie zeskanowanego dokumentu pocztą elektroniczną a następnie dostarczenie oryginału.

Językiem używanym w korespondencji i w kontaktach bieżących, za wyjątkiem przypadków określonych przez Zamawiającego, jest język polski.

6. Realizacja przedmiotu umowy, monitorowanie

6.1. Zamawiający

Ze strony Zamawiającego komunikacja w ramach realizacji przedmiotu umowy będzie odbywała się poprzez następujące osoby:

- Andrzej Stasiak – Kierownik Projektu Nowe Centrum Łodzi
- Grzegorz Zieliński – Pełniący Obowiązki Zastępcy Kierownika Projektu

Wyznaczone wyżej osoby odpowiedzialne są za kontakty z Wykonawcą, bieżące monitorowanie postępów prac, formalne uzgodnienia pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą oraz przyjmowanie cyklicznych informacji o projekcie i rozwiązywanie, we współpracy z Wykonawcą, wszelkich problemów zaistniałych w trakcie jego realizacji.

6.2. Komórki specjalistyczne

W komórkach merytorycznych związanych z realizacją projektu Zamawiający wyznaczy osoby odpowiedzialne za kontakty robocze w przedstawicielami Wykonawcy.

6.3. Koordynator Projektu

Wykonawca zobowiązany jest do wskazania Koordynatora Projektu, który będzie osobą odpowiedzialną za kontakty z Zamawiającym oraz bieżące monitorowanie postępów prac. Do zadań Koordynatora projektu należą wszelkie, związane z projektem, formalne uzgodnienia pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym oraz przygotowywanie cyklicznych informacji o projekcie i rozwiązywanie, we współpracy z Zamawiającym, wszelkich problemów zaistniałych w trakcie jego realizacji.

6.4. Zespoły zadaniowe

Wykonawca powoła zespoły przeznaczone do realizacji poszczególnych zadań wchodzących w zakres projektu. Pracę każdego zespołu będzie nadzorował i koordynował odpowiedni koordynator spośród personelu wymienionego w punkcie powyżej. Komunikacja na poziomie roboczym odbywać się będzie pomiędzy upoważnionymi do tego przez Wykonawcę przedstawicielami zespołów roboczych a odpowiednimi komórkami specjalistycznymi ze strony Zamawiającego.