Projektna naloga za izdelavo idejne zasnove

Okoljevarstvena nadgradnja polnilnih sistemov na TRO na pomolu II

September, 2026

Kazalo:

1 UVOD 3

2 LOKACIJSKI PODATKI 3

3 ZAHTEVE INVESTITORJA LUKA KOPER D.D. 4

4 OBSTOJEČE STANJE NA POMOLU II 5

4.1 REZERVOARJI R-8 DO R-13 5

4.2 TEHNOLOŠKO ČRPALIŠČE Č3 ZA JET 5

4.3 ŽELEZNIŠKO PRETAKALIŠČE 6

4.4 KAMIONSKA POLNILNICA 1 6

4.5 KAMIONSKA POLNILNICA 2 6

5 ZAHTEVE UPRAVLJALCEV OMREŽIJ PRISTANIŠKE INFRASTRUKTURE 7

5.1 ZAHTEVE NAROČNIKA/UPORABNIKA (PC) 7

5.2 ZAHTEVE UPRAVLJAVCEV OMREŽIJ PRISTANIŠKE INFRASTRUKTURE 7

5.2.1 Cestna infrastruktura pristanišča (upravitelj cestne infrastrukture iz Področja investicij) 7

5.2.2 Kanalizacijsko omrežje pristanišča (upravitelj kanalizacijskega omrežja iz Področja investicij) 7

5.2.3 Vodovodno in hidrantno omrežje pristanišča (upravitelj vodovodnega omrežja iz Področja investicij) 7

5.2.4 Telekomunikacijsko omrežje pristanišča (upravitelj telekomunikacijskega omrežja iz Področja nabave in vzdrževanja) 7

5.2.5 Železniško omrežje (upravitelj železniške infrastrukture iz Področja investicij) 7

5.3 ZAHTEVE GLEDE ZDRAVJA ZAPOSLENIH (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE) 7

5.4 PROJEKTNA NALOGA IZVIRA IZ IZREDNEGA DOGODKA IN VSEBUJE IZBOLJŠAVE Z VIDIKA VARNOSTI IN ZDRAVJA ZAPOSLENIH. ZAHTEVE GLEDE VAROVANJA OKOLJA (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE 7

5.5 ZAHTEVE GLEDE ENERGETSKE UČINKOVITOSTI (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE) 8

5.6 ZAHTEVE GLEDE SPLOŠNE PRISTANIŠKE VARNOSTI (PODROČJE PRISTANIŠKE VARNOSTI) 8

5.7 ZAHTEVE GLEDE POŽARNEGA VAROVANJA (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE) 8

5.8 ZAHTEVE ZA ZAGOTAVLJANJE PROTIEKPLSOZIJSKE ZAŠČITE 8

5.9 ZAHTEVE GLEDE VAROVANJA MORJA (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE) 8

5.10 ZAHTEVE GLEDE NOTRANJEGA PROMETA (LADIJSKI, CESTNI IN ŽELEZNIŠKI PROMET) (PODROČJE OPERATIVE) .8

5.11 OSTALE ZAHTEVE 8

6 OBVEZNOSTI PROJEKTANTA IN OBSEG STORITEV 8

7 PREDAJA DOKUMENTACIJA 9

8 ROK ZA IZDELAVO DOKUMENTACIJE 9

9 GRAFIČNE PRILOGE IN FOTODOKUMENTACIJA 10

1 UVOD

Projektna naloga je namenjena projektantom kot strokovna podlaga za izdelavo najbolj racionalne, tehnično ustrezne in okoljsko sprejemljive rešitve ter idejne zasnove z oceno investicijske vrednosti v več variantah/fazah (predvsem obdelave hlapov). Pri izdelavi projektnih rešitev je treba upoštevati obstoječe stanje, veljavne tehnične predpise, standarde, zahteve glede varnosti in varovanja okolja ter potrebe uporabnika objekta in tehnološkega procesa.

Projektna dokumentacija DPP mora biti izdelana na način, ki bo omogočal nemoteno nadaljevanje projektiranja v naslednjih fazah. Rešitve morajo biti zasnovane tako, da bo v primeru potrebe mogoče nadaljevati z izdelavo vse nadaljnje potrebne projektne dokumentacije, predvsem DGD (če se izkaže tekom projektiranja, da bo potrebno GD) in PZI, ter s pridobivanjem potrebnih mnenj in drugih soglasij, pridobitvijo gradbenega dovoljenja ter izvedbo vseh postopkov, potrebnih za pridobitev uporabnega dovoljenja.

Pri izdelavi projektnih rešitev je treba posebno pozornost nameniti varnosti pri delu, zmanjšanju izpostavljenosti zaposlenih nevarnim snovem, eksplozijski varnosti in hrupu, varovanju okolja, zanesljivosti obratovanja ter zagotavljanju ustreznih pogojev za vzdrževanje in uporabo opreme. Predlagane rešitve morajo biti izvedbeno in tehnološko smiselne ter usklajene z obstoječimi sistemi in infrastrukturo na območju TRO.

2 LOKACIJSKI PODATKI

Terminal za tekoče tovore TRO na pomolu II



3 ZAHTEVE INVESTITORJA LUKA KOPER D.D.

V okviru nadgradnje polnilnega sistema na TRO je treba obstoječi sistem nadgraditi oziroma ustrezno prilagoditi z naslednjimi ukrepi, posredovani s strani področja VZZE na podlagi poročila o dogodku IM 1425 (febr. 2026) :

1. **Odsesavanje, zajem in obdelava hlapov**
   Predvideti je treba celovit sistem za odsesavanje, zajem in ustrezno obdelavo hlapov, ki nastajajo pri polnjenju goriv na pretakališčih TRO. Namen sistema je zmanjšanje emisij hlapov v delovno okolje in okolico ter zagotavljanje ustreznih pogojev za varno in zakonsko sprejemljivih emisij ob izvajanju tehnološkega procesa. Sistem za zajem in obdelavo hlapov naj bo zasnovan tako, da zajema zbiranje in odvod hlapov železniškega in kamionskega pretakališča.

   Pri tem je treba upoštevati:

   - obstoječo kamionsko polnilnico KP1 in KP2 (polnjenje 4 kamionskih cistern),
   - predvideno razširitev obstoječe kamionske polnilnice za JET KP 3 in KP 4 (polnjenje 4 kamionskih cistern) ter
   - železniško pretakališče oziroma polnilnico (do osem vagonskih cistern).

   Pri projektiranju je treba preveriti možnost povezave obstoječih in novih mest zajema hlapov v skupen oziroma funkcionalno usklajen sistem ter določiti ustrezno tehnologijo obdelave glede na vrsto in količino nastalih hlapov, režim sočasnega obratovanja ter predvidene pretoke vseh polnilnih mest.

   Rešitev mora zagotavljati čim učinkovitejši zajem hlapov neposredno na mestu njihovega nastanka, ustrezno odsesovalno zmogljivost ter zanesljivo delovanje sistema pri različnih režimih polnjenja vagonskih/kamionskih cistern. Pri tem je treba upoštevati tudi vpliv sistema na obstoječe tehnološke naprave, energetske potrebe, vzdrževanje in obratovalne stroške.

2. **Nove polnilne roke in varovanje pred prepolnitvijo ter signalizacijo njihovega položaja na železniškem pretakališču**
   Predvideti je treba zamenjavo obstoječih polnilnih rok z vgradnjo novih polnilnih rok, opremljenih z zajemom hlapov, z ustreznim sistemom varovanja pred prepolnitvijo ter signalizacijo njihovega položaja (v parkiranem položaju in položaju za točenje). Signalizacija mora omogočati jasno indikacijo parkirnega položaja polnilne roke ter njenega položaja med fazo točenja v cisterno. Rešitev mora zagotavljati varno in pregledno izvajanje postopka polnjenja.

3. **Ureditev ogrevanja in hlajenja dveh kabin na podestu oz. razširitev obstoječega kontejnerskega prostora za počitek delavcev**
   Na podestu vagonske polnilnice je treba preveriti tehnične možnosti za ureditev ustreznega ogrevanja in hlajenja kabin ter s tem zagotoviti primerne mikroklimatske pogoje za zaposlene, ki izvajajo nadzor in upravljanje tehnološkega procesa oz. poiskati alternativno rešitev kot je razširitev obstoječega kontejnerja za počitek delavcev.

4. **Prestavitev izpusta prezračevanja črpališča 2 za aditive**
   Predvideti je treba prestavitev izpusta prezračevalnega sistema črpališča aditivov na lokacijo, ki ne bo usmerjena v pisarno TRO in bo bolj oddaljena od pisarn TRO, kot je sedanji izpust. S tem je treba zmanjšati možnost vpliva izpuščenih hlapov na delovno okolje v pisarni TRO in izboljšati bivalne oziroma delovne pogoje v pisarnah TRO (kontejnerski objekt TRO).

5. **Dodatni mostički za dostop na vagone**
   Preučiti in predvideti je treba ureditev oziroma namestitev dodatnih mostičkov za varen dostop na vagone. Pri zasnovi je treba upoštevati medsebojno prostorsko usklajenost mostičkov in polnilnih rok, saj polnilne roke v določenih primerih prečkajo območje mostičkov. Rešitev mora omogočati varen in nemoten dostop do vagonov ter hkrati nemoteno izvajanje postopka polnjenja.

6. **Premestitev upravljanja polnjenja kamionskih cistern in prisilne zaustavitve izven območja točenja**

   Preučiti je treba možnost premestitve mesta upravljanja polnjenja kamionskih cistern ter elementov za prisilno zaustavitev tehnološkega procesa izven neposrednega območja točenja. Zasnova mora omogočati, da lahko operater varno spremlja in upravlja proces polnjenja ter v primeru nevarnosti oziroma izrednega dogodka nemudoma izvede prisilno zaustavitev procesa.

   S premestitvijo upravljanja iz neposrednega območja pretakanja se želi predvsem zmanjšati izpostavljenost zaposlenih hrupu, hlapom in drugim potencialnim nevarnostim, ki so prisotne na območju točenja, ter s tem izboljšati pogoje za varno in zdravo delo.

   Pri projektiranju je treba preveriti tehnično izvedljivost predlagane rešitve, potrebno infrastrukturo, povezavo z obstoječim sistemom vodenja in varovanja ter ustreznost lokacije glede na preglednost in zakonsko zahtevo za nadzor nad procesom polnjenja. Posebno pozornost je treba nameniti zagotavljanju zanesljive in neposredno dostopne funkcije prisilne zaustavitve (EMERGENCY STOP), ki mora biti na ustreznem in varnem mestu ter omogočati hitro zaustavitev procesa v primeru nevarnosti.

Vse navedene rešitve je treba medsebojno uskladiti ter preveriti njihovo izvedljivost glede na obstoječo tehnološko opremo, konstrukcijske elemente, elektroinštalacije, strojne instalacije, požarno varnost, eksplozijsko ogrožena območja in druge relevantne sisteme. Pri izbiri rešitev je treba upoštevati tudi možnost nadaljnje nadgradnje sistema, enostavnost vzdrževanja in dolgoročno zanesljivost obratovanja.

Projektna dokumentacija mora zato poleg opisa in prikaza predlaganih rešitev vsebovati tudi potrebne tehnične podlage za nadaljnje faze projektiranja ter **oceno investicijske vrednosti predvidenih posegov**. V projektni dokumentaciji morajo bit zajeti vsi predlogi ukrepov z obrazložitvijo tistih, ki so tehnično neizvedljivi v okviru funkcionalne izvedbe ali zakonske neskladnosti z zavezujočimi predpisi

4 OBSTOJEČE STANJE NA POMOLU II

Skladišče na pomolu II v Luki Koper je sestavljeno iz:

- rezervoarjev za jet, dizel, rastlinsko olje in biodizel
- tehnoloških črpališč
- priveznega mesta za ladjo
- železniškega pretakališča
- kamionske polnilnice
- slop sistema
- črpališča aditivov
- nadzorne zgradbe (pisarne TRO)

4.1 REZERVOARJI R-8 DO R-13

Rezervoarji R-8 do R-13, 6 x 20.000 m^3. Rezervoarji so izvedeni z jeklenim lovilnim bazenom, plavajočo membrano in aluminijasto kupolo. Preko tehnoloških cevovodov so povezani z ladijskim privezom, črpališčem Č3 in Č1, kamionsko polnilnico KP1 in KP2 ter železniškim pretakališčem.

Rezervoarji v katerih se skladišči Jet A-1 so R-9, R-11, R-12, R-13. Rezervoarja R-8 in R10 sta v uporabi za dizel.

4.2 TEHNOLOŠKO ČRPALIŠČE Č3 ZA JET

Črpališče se uporablja za manipulacijo med rezervoarji in odpremo na železniško pretakališče in kamionski polnilnici, ter na ladjo.

Naloge manipulativnega skladišča so sledeče:

- prečrpavanje medija iz enega v drugi rezervoar
- odprema goriva iz rezervoarjev preko železniškega pretakališča
- odprema goriva iz rezervoarjev preko kamionske polnilnice
- odprema goriva iz rezervoarjev preko ladijskega terminala

4.3 ŽELEZNIŠKO PRETAKALIŠČE

Na železniškem pretakališču (v nadaljevanju ŽP) je tir skupaj z AB lovilno skledo, ki je izveden tako, da je možen dostop kamionov za zgornje polnjenje. Tir poteka na S in J strani galerije.

Kapaciteta polnjenje železniških cistern je max.2 x 600 m^3/h (na vsaki strani po štiri polnilne roke), predvidena kapaciteta na polnilno roko na železniškem pretakališču je max.150 m^3/h.

Na ŽP je vgrajenih dvanajst polnilnih rok za zgornje polnjenje železniških cistern, deljenih na 3 ločene tehnološke enote:

- štiri roke za polnjenje z Jet-A1 gorivom
- štiri roke za polnjenje dizel/KOEL za uporabnika 1
- štiri roke za polnjenje dizel/KOEL za uporabnika 2

Roke so nameščene med polnilna mesta na železniškem pretakališču tako, da je možno istočasno polnjenje osmih rok sočasno na obeh tirih (oziroma polnjenje JET goriva, ter D2 iz drugih rok). Preko ŽP je možen sprejem biodizla in rastlinskega olja.

4.4 KAMIONSKA POLNILNICA 1

Na vzhodnem delu terminala je locirana kamionska polnilnica 1 (v nadaljevanju KP1), ki je izvedena kot polnilni otok z možnostjo polnjenja kamionov na obeh straneh otoka (istočasno le dve roke). Na polnilnici je pet polnilnih rok za spodnje polnjenje. Izvaja se polnjenje Jet-A1 goriva, dizla in kurilnega olja ter sprejem biodizla preko mobilne črpalke.

Na otoku kamionske polnilnice 1 je pet pretakalnih mest in sicer:

- 2 mesti za pretakanje JET goriva,
- 2 mesti za pretakanje D2 s sistemom za aditiviranje (2 aditiva in 1 barva) in dodajanje BIO-diesla – UPORABNIK 1
- 1 mesti za pretakanje D2 s sistemom za aditiviranje (4 aditivi in 2 barvi) in dodajanje BIO-diesla - UPORABNIK 2

4.5 KAMIONSKA POLNILNICA 2

Vzhodno od kamionske polnilnice 1 je locirana kamionska polnilnica 2 (v nadaljevanju KP2), ki je izvedena kot polnilni otok z možnostjo polnjenja kamionov na obeh straneh otoka. Na polnilnici je pet polnilnih rok za spodnje polnjenje. Izvaja se polnjenje Jet-A1 goriva, dizla in kurilnega olja ter sprejem biodiesla preko mobilne črpalke.

Na otoku kamionske polnilnice 2 je pet pretakalnih mest in sicer:

- 2 mesti za pretakanje JET goriva,
- 2 mesti za pretakanje D2 s sistemom za aditiviranje (4 aditivi in 2 barvi) in dodajanje BIO-diesla - UPORABNIK 2
- 1 mesto za pretakanje D2 s sistemom za aditiviranje (2 aditiva in 1 barva) in dodajanje BIO-diesla – UPORABNIK 1

5 ZAHTEVE UPRAVLJALCEV OMREŽIJ PRISTANIŠKE INFRASTRUKTURE

5.1 ZAHTEVE NAROČNIKA/UPORABNIKA (PC)

5.2 ZAHTEVE UPRAVLJAVCEV OMREŽIJ PRISTANIŠKE INFRASTRUKTURE

5.2.1 CESTNA INFRASTRUKTURA PRISTANIŠČA (UPRAVITELJ CESTNE INFRASTRUKTURE IZ PODROČJA INVESTICIJ)

5.2.2 KANALIZACIJSKO OMREŽJE PRISTANIŠČA (UPRAVITELJ KANALIZACIJSKEGA OMREŽJA IZ PODROČJA INVESTICIJ)

5.2.3 VODOVODNO IN HIDRANTNO OMREŽJE PRISTANIŠČA (UPRAVITELJ VODOVODNEGA OMREŽJA IZ PODROČJA INVESTICIJ)

Ni posebnih zahtev.

Elektroenergetsko omrežje pristanišča (upravitelj elektroenergetskega omrežja iz Področja investicij)
Ni posebnih zahtev.

5.2.4 TELEKOMUNIKACIJSKO OMREŽJE PRISTANIŠČA (UPRAVITELJ TELEKOMUNIKACIJSKEGA OMREŽJA IZ PODROČJA NABAVE IN VZDRŽEVANJA)

Vse naprave, ki bodo priklopljene v LAN omrežje, morajo biti povezane preko univerzalnega strukturiranega kabelskega ožičenja s S-FTP kabli kategorije 6A, prav tako morajo biti vsi delilniki in vtičnice v izvedbi za zaključevanje S-FTP kablov kategorije 6A. Dolžina S-FTP kablov ne sme presegati 80m. Kjer je razdalja večja, je potrebno postaviti ustrezno TK omaro in med omarami postaviti enorodovne optične kable SMAN G.652.D z ustreznim številom vlaken, s premerom sredice 9/125um, z ojačano izolacijo za vleko v kabelski kanalizaciji in odporno proti glodalcem ter z UV zaščito. V TK omarah je potrebno na optične delilnike zaključiti vse optične kable (delilniki morajo biti z LC konektorji, s kaseto in za montažo na DIN letev), na RJ45 vtičnice se zaključi vse S-FTP kable kategorije 6A (vtičnice morajo biti kategorije 6A za zaključevanje S-FTP kablov in za montažo na DIN letev) in v TK omarah je potrebno zagotoviti vir napajanja 230VAC z vsaj štirimi vtičnicami. Za priklop naprav v LAN omrežje je potrebno v TK omare postaviti aktivno opremo oz. omrežna stikala s priključnimi vrati 10/100/1000Base-T in vsaj 2 x 100/1000Base-LX po omrežnem stikalu. Število priključnih vrat aktivne opreme naj bo usklajeno s številom naprav, ki bodo priklopljene v LAN omrežje. Omrežna stikala morajo podpirati povezavo v topologijo redundantnega obroča, podpirati morajo vse sodobne varnostne mehanizme, protokole, itd. za zagotavljanje visoke varnosti, razpoložljivosti, zanesljivosti, propustnosti, nizke zakasnitve, itd.

Vsa oprema mora biti usklajena s sprejeto tipizacijo Področja investicij – oddelek elektronike Luke Koper.

5.2.5 ŽELEZNIŠKO OMREŽJE (UPRAVITELJ ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE IZ PODROČJA INVESTICIJ)

5.3 ZAHTEVE GLEDE ZDRAVJA ZAPOSLENIH (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE)

5.4 PROJEKTNA NALOGA IZVIRA IZ IZREDNEGA DOGODKA IN VSEBUJE IZBOLJŠAVE Z VIDIKA VARNOSTI IN ZDRAVJA ZAPOSLENIH. ZAHTEVE GLEDE VAROVANJA OKOLJA (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE

Za nov izpust iz čistilne naprave bo področje VZE pridobilo spremembo okoljevarstvenega dovoljenja glede emisij v zrak. Za ustrezno dimenzioniranje čistilne naprave bo VZE naročilo meritve kvalitete zraka na izpustu iz kamionske polnilnice.

Dobavitelj čistilne naprave mora izdelati navodila na vzdrževanja/obratovanje in poslovnik za vzdrževanje/obratovanje.

5.5 ZAHTEVE GLEDE ENERGETSKE UČINKOVITOSTI (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE)

5.6 ZAHTEVE GLEDE SPLOŠNE PRISTANIŠKE VARNOSTI (PODROČJE PRISTANIŠKE VARNOSTI)

5.7 ZAHTEVE GLEDE POŽARNEGA VAROVANJA (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE)

5.8 ZAHTEVE ZA ZAGOTAVLJANJE PROTIEKPLSOZIJSKE ZAŠČITE

Pri projektiranju in izvedbi je treba upoštevati zahteve Pravilnika o protieksplozijski zaščiti ter veljavnega Elaborata eksplozijske ogroženosti (EEO).

5.9 ZAHTEVE GLEDE VAROVANJA MORJA (PODROČJE VAROVANJA ZDRAVJA IN EKOLOGIJE)

Ni dodatnih zahtev.

5.10 ZAHTEVE GLEDE NOTRANJEGA PROMETA (LADIJSKI, CESTNI IN ŽELEZNIŠKI PROMET) (PODROČJE OPERATIVE)

5.11 OSTALE ZAHTEVE

6 OBVEZNOSTI PROJEKTANTA IN OBSEG STORITEV

Projektant je odgovoren za izdelavo, celovitost in medsebojno usklajenost vseh delov projektne dokumentacije, ki jo prevzame v izdelavo tako, da je ta v skladu s predpisi in zahtevami po tem zakonu. Če projektant za izdelavo projektne dokumentacije ne razpolaga s svojimi pooblaščenimi arhitekti in inženirji ustreznih strok s primernim strokovnim znanjem in izkušnjami, mora skleniti pogodbo z drugim projektantom, ki takšne pooblaščene arhitekte in inženirje ima.

Projektna dokumentacija mora biti izdelana v skladu z veljavnimi zakoni, tehničnimi predpisi, pravilniki in standardi ter v skladu s prostorskimi akti, ki veljajo na območju nameravane gradnje in bo tako omogočala kakovostno izvedbo preureditve objekta in racionalnost rešitev v času gradnje in vzdrževanja objekta.

Projektant mora v okviru prevzete storitve projektiranja zlasti zagotoviti tehnične rešitve, ki niso v nasprotju z Gradbenim zakonom (zakonom, drugimi predpisi, tehničnimi smernicami in pravili stroke, in zagotoviti koordinacijo pooblaščenih arhitektov in inženirjev ter strokovnjakov, ki bodo na nalogi sodelovali.

Projektna dokumentacija mora biti izdelana v celotni in popolni vsebini določeni s *Pravilnikom o podrobnejši vsebini dokumentacije in obrazcih, povezanih z graditvijo objektov* (Ur. l. RS, št. 36/18, z dne 30.5.2018), Gradbenim zakonom*, Uredbo o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19)* in ostalimi veljavnimi tehničnimi predpisi, standardi in drugimi zakonskimi akti.

V ponudbeno ceno je potrebno zajeti stroške:

- dopolnitve in spremembe dokumentacije, če se ugotovi, da je glede na predmet in obseg pogodbe pomanjkljiva, na svoje stroške in v roku, sporazumno določenem med pogodbenima strankama;
- izdelave dokumentacije v zahtevanem številu izvodov in obliki.

Izbrani ponudnik se zavezuje:

- sprotno obveščati naročnika o vseh okoliščinah, ki bi lahko ovirale, otežile ali podražile realizacijo projekta,
- da bo ob izdelavi dokumentacije upošteval upravičene pripombe naročnika ali njegovega pooblaščenca in jih tudi odpravil;
- na svoje stroške in v roku, sporazumno določenim, izvršil dopolnitve in spremembe dokumentacije, če se ugotovi, da je glede na predmet in obseg pogodbe le-ta pomanjkljiva,
- opraviti vsa potrebna opravila, ki so predpisana in določena z veljavnimi predpisi o varstvu pri delu in pri svojem delu ter spoštovati vsa pravila, ki veljajo v Luki Koper d.d. (https://luka-kp.si/slo/varnost-v-pristaniscu) kljub temu da/če se objekt nahaja izven območja pristanišča.

Pred oddajo ponudbe si je ponudnik, s profesionalno skrbnostjo, dolžan ogledati in proučiti dokumentacijo, površine in lokacijo, kjer se bo delo izvajalo tako, da je z lokacijo in vsemi njegovimi značilnostmi in specifikami seznanjen in je v ponudbo vključi vse stroške, ki so potrebni za uspešno realizacijo naročila. Naročnik ne bo priznaval dodatnih stroškov, ki bi izhajali iz nepoznavanja lokacije in varnostnih zahtev naročnika.

Naročnik zapisniško prevzame izvedena dela pod pogojem, da so dela v celoti in kakovostno izvedena, dokumentacija pa predana v zahtevanem števili in obliki. V zapisnik se vnesejo pomanjkljivosti ter določi rok za njihovo odpravo. Ugotovljene pomanjkljivosti je dolžan ponudnik odpraviti na lastne stroške.

7 PREDAJA DOKUMENTACIJA

Ponudnik mora dokumentacijo predati naročniku tudi v elektronski obliki. Dokumentacija v elektronski obliki mora biti za tekstualni del projektne dokumentacije shranjena v obliki zapisa, kot je navedeno v nadaljevanju. Vse navedeno, kar je tudi natisnjeno na papir, mora biti predano tudi v splošno berljivem formatu.

dokumentacija	**št. izvodov**
DPP z oceno investicije (z vsemi pripadajočimi prilogami)	- v 4 papirnatih izvodih in - v digitalni obliki na elektronskem mediju (USB ali CD)

Pri čemer pomeni oddaja:

Način predaje:	**Vsebina:**
v papirnati obliki	- v zgoraj navedenem številu izvodov v popolni vsebini,
v digitalni obliki na elektronskem mediju:	- vse risbe v Autocad-u, skladno s sprejeto tipizacijo naročnika, shranjeni v obliki zapisa .DWG in v .PDF, - tehnična poročila, elaborati shranjeni v obliki zapisa .DOC in .PDF, - izračuni: shranjeni v obliki zapisa .PDF, - DPP dokumentacija: shranjena v obliki zapisa .DOC in .PDF, - predračun in popis del v poenoteni excelovi datoteki z prednastavljenimi formulami za izračun in rekapitulacijami shranjeni v obliki zapisa .XLSX skladno z navodilom.

8 ROK ZA IZDELAVO DOKUMENTACIJE

Faza:	**Koledarski dnevi za izdelavo dokumentacije:**
DPP z oceno investicije (z vsemi pripadajočimi prilogami)	V 90 koledarskih dneh od naročila

9 GRAFIČNE PRILOGE IN FOTODOKUMENTACIJA

Naročnik razpolaga z geodetskim načrtom v dwg, ki ga je potrebno do posneti za potrebe projektiranja, v kolikor se izkaže, da je glede na obseg projektne naloge pomanjkljiv. Naročnik razpolaga z študijo požarne varnosti in elaboratom eksplozijske ogroženosti obstoječega območja .