

NR SPRAWY: ZTM.IP.520.21.1.2021	DATA: 20.10.2021 r.
S P E C Y F I K A C J A W A R U N K Ó W Z A M Ó W I E N I A	

1. ZAMAWIAJĄCY

Miasto Poznań – Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (w skrócie „ZTM” lub „Zamawiający”),
ul. Matejki 59, 60-770 Poznań, NIP: 209-00-01-440, REGON: 631257822;
e-mail do kontaktu w przedmiotowej sprawie: zamowienia@ztm.poznan.pl

2. TRYB UDZIELENIA ZAMÓWIENIA

Niniejsze postępowanie jest prowadzone na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2020, ze zm.) oraz na podstawie Regulaminu udzielania zamówień publicznych o wartości poniżej kwoty 130 000 złotych netto, wprowadzonego w ZTM zarządzeniem nr 55/2020 Dyrektora ZTM z dnia 30 grudnia 2020 roku, a wydatek publiczny ponoszony jest w oparciu o art. 44 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 roku o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 305, t. j.).

3. NAZWA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

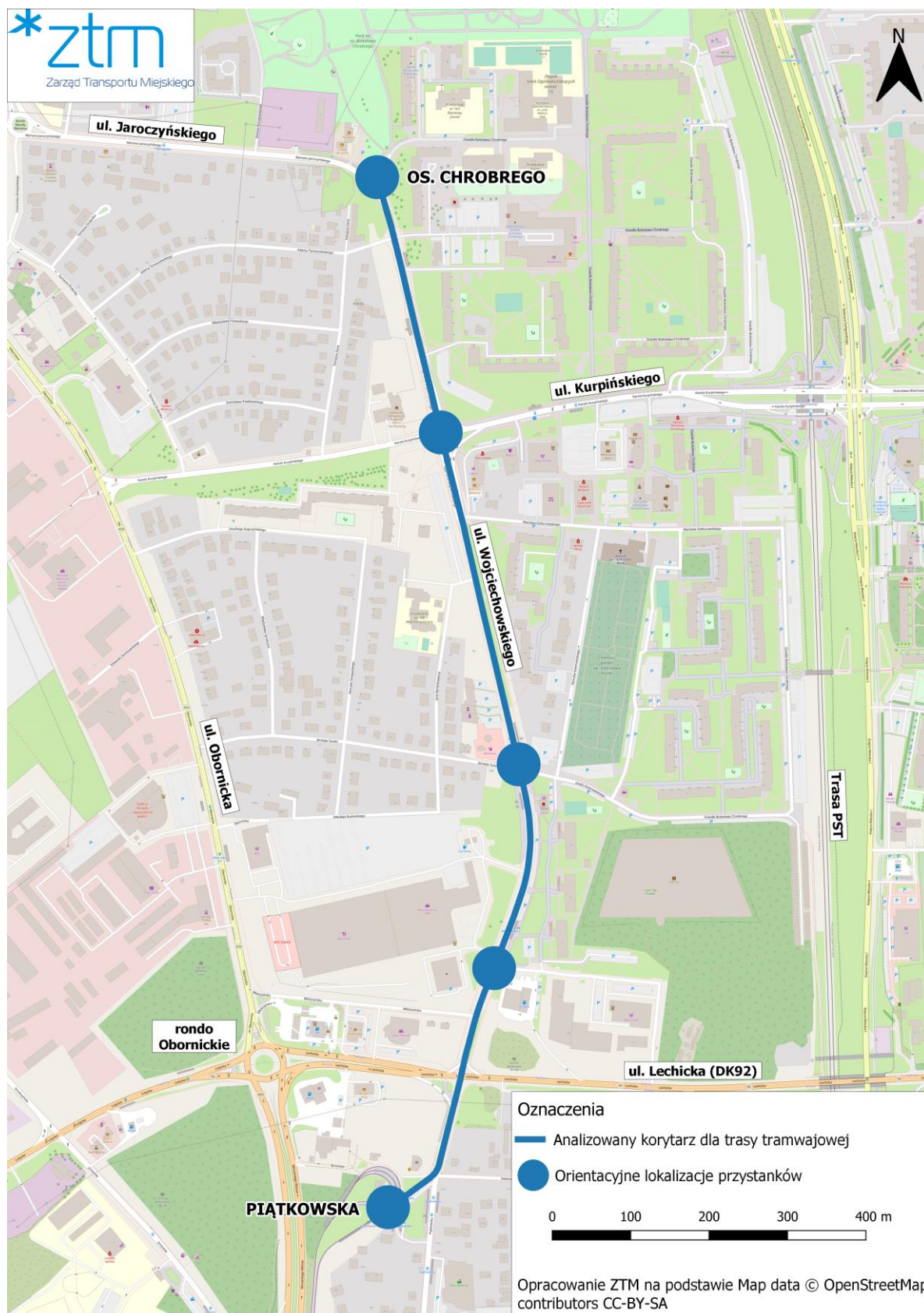
Analiza urbanistyczno-techniczna przedłużenia Piątkowskiej trasy tramwajowej.

4. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (w skrócie „OPZ”)

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie analizy urbanistyczno-technicznej, o charakterze studium funkcjonalności (w skrócie „Opracowanie” lub „Analiza”), przedłużenia trasy tramwajowej z pętli „Piątkowska” do osiedla Bolesława Chrobrego w Poznaniu. Zakłada się włączenie projektowanego torowiska w układ torowy ww. pętli tramwajowej bez jej likwidacji, umożliwiając jej funkcjonowanie przynajmniej jako pętli technicznej, natomiast zakończenie (czołowo) – w rejonie ulicy Jaroczyńskiego.

W ramach Opracowania należy także dokonać analizy urbanistyczno-funkcjonalnej obszaru północno-zachodniego Piątkowa w zakresie potencjalnych korytarzy transportowych dla dalszego poprowadzenia torowiska w rejon zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej przy ulicach: Hulewiczów, Magnackiej, Królewskiej i Mateckiego w Poznaniu, uwzględniając obecne oraz planowane zagospodarowanie przestrzenne tego terenu, przeprowadzonej w oparciu o identyfikację stanu istniejącego, a także zapisy dokumentów strategicznych Miasta Poznań, w tym przede wszystkim: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (w skrócie „Studium”) oraz obowiązujące na ww. obszarze Miejskowe plany zagospodarowania przestrzennego (w skrócie „Mpzp”).

Ryc. 1. Przebieg analizowanego przedłużenia trasy tramwajowej z pętli „Piątkowska” do os. Chrobrego.



Źródło: ZTM.

Przedmiot zamówienia powinien zostać przygotowany w oparciu o poniższy schemat:

- strona tytułowa (m.in. nazwa i data Opracowania, dane Wykonawcy i Zamawiającego, logo ZTM itp.);
- część merytoryczna Opracowania (zarówno tekstowa jak i rysunkowa);
- podsumowanie (wraz z kluczowymi wnioskami).

Opracowanie ma przede wszystkim na celu zbadanie możliwości technicznych oraz zasadności potencjalnej realizacji przedmiotowej trasy tramwajowej, uwzględniając – w procesie oceny wykonalności rozpatrywanego przedsięwzięcia inwestycyjnego i określenia jego wpływu na istniejącą strukturę miasta – m.in. uwarunkowania urbanistyczno-funkcjonalne, społeczno-ekonomiczne, terenowo-prawne, czy z zakresu ochrony środowiska naturalnego i przeciwdziałania zmianom klimatu.

Opracowanie należy przygotować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, normami oraz zasadami wiedzy technicznej, a także z uwzględnieniem zapisów m.in. następujących dokumentów:

- Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania oraz Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Poznania, przyjętych Uchwałą Nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 06 lipca 2021 roku (w skrócie „Polityka transportowa”);
- Studium, przyjętego Uchwałą Nr LXXII/1137/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 23 września 2014 roku, a także obowiązujących na przedmiotowym obszarze Mppz;
- wytycznych Miasta Poznań dotyczących zagospodarowania (urządzenia) przestrzeni publicznej (www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/), w tym m.in.: dla projektowanej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego (w skrócie „ptz”), określających standardy dostępności miasta dla osób z niepełnosprawnościami, standardy techniczne infrastruktury rowerowej, nawierzchni chodników, czy te dotyczące małej architektury (np. Katalog mebli miejskich Poznania);

przede wszystkim w zakresie planowanej trasy tramwajowej, analizując wieloaspektowo możliwości jej przebiegu w ww. korytarzu transportowym oraz wskazując na związane z tym konsekwencje, bez konieczności szczegółowego projektowania nowego układu drogowego (należy uwzględnić wyłącznie niezbędne dowiązanie proponowanych rozwiązań koncepcyjnych do stanu istniejącego, zachowując ciągłość powiązań poszczególnych elementów pasa drogowego, wraz z ewentualnie koniecznymi do wprowadzenia korektami w obecnie funkcjonującym zagospodarowaniu infrastrukturalnym terenu).

Oprócz kierunków rozwoju układu komunikacyjnego Poznania wskazanych w Studium i Mppz oraz założeń Polityki transportowej, które powinny być uwzględnione w Opracowaniu, należy mieć także na uwadze aktualnie prowadzone przez Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu (w skrócie „ZDM”) prace projektowe pn. „Koncepcja rozwiązań transportowych w północnej części Poznania”¹, które dotyczą planowanej budowy tzw. ulicy Nowej Obornickiej, wraz z komplementarnym układem drogowym (<https://youtu.be/HmUiSxUiQMY>) i mogą mieć określone znaczenie np. w kontekście analizy korytarzowej dla trasy tramwajowej w kierunku ulicy Mateckiego (przy czym nie są to uzgodnione rozwiązania przyjęte ostatecznie do realizacji, a jedynie wstępne propozycje koncepcyjne do zaopiniowania).

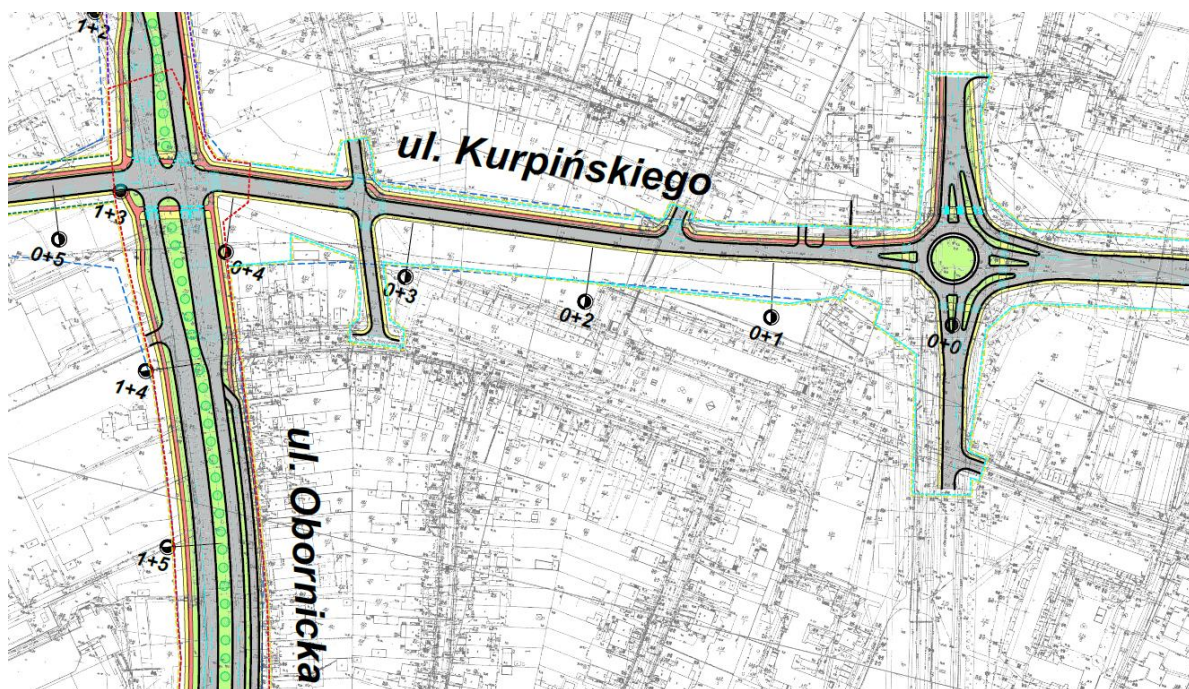
¹ Konsultacje społeczne ZDM (<https://zdm.poznan.pl/pl/koncepcja-rozwiazan-transportowych-w-polnocnej-czesci-poznania>).

Ryc. 2. Wyciąg z „Koncepcji rozwiązań transportowych w północnej części Poznania”.



Źródło: ZDM (opracowanie: Pracownia Drogowa F.K. Filip Kruszewski, ul. Trójkąta 3B, 61-693 Poznań).

Ryc. 3. Wyciąg z „Koncepcji rozwiązań transportowych w północnej części Poznania”.



Źródło: ZDM (opracowanie: Pracownia Drogowa F.K. Filip Kruszewski, ul. Trójkąta 3B, 61-693 Poznań).

Koncepcję przedłużenia Piątkowskiej trasy tramwajowej należy przygotować w oparciu o założenie zastosowania nowoczesnej technologii budowy torowiska, gwarantującej m.in. trwałość, stabilność, bezpieczeństwo i wysoki komfort podróżowania, a także takiej, która zapewni dotrzymanie norm z zakresu ochrony środowiska („ciche torowisko”), tj. przede wszystkim ograniczającej emisję drgań i hałasu do otoczenia (zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa). Zakończenie trasy tramwajowej planuje się w rejonie osiedla Bolesława Chrobrego, u zbiegu ulic Wojciechowskiego i Jaroczyńskiego, w formie końcówki czołowej, przy której należy przewidzieć lokalizację m.in. budynku socjalnego Punktu Nadzoru Ruchu (w skrócie „PNR”), wg koncepcji standaryzującej tego typu obiekty w Poznaniu, która zostanie udostępniona Wykonawcy przez Zamawiającego niezwłocznie po podpisaniu umowy.

Ryc. 4. Wyciąg z „Koncepcji architektonicznej obiektów obsługi ruchu pasażerskiego w Poznaniu”.



Źródło: ZTM (opracowanie: Autorska Pracownia Architektoniczna – Jacek Bułat, ul. Skalna 7, 60-113 Poznań).

W pracach koncepcyjnych należy także zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe (pod kątem pasażerów ptz) ukształtowanie takich elementów jak: przystanki i węzły przesiadkowe (najlepiej funkcjonujące w oparciu o zasadę „drzwi w drzwi”), infrastruktura dla ruchu rowerowego stanowiącego uzupełnienie systemu komunikacji publicznej (np. parkingi „Bike & Ride” – w skrócie „B+R”), czy infrastruktura drogowa umożliwiająca przesiadki z transportu indywidualnego na zbiorowy (np. miejsca krótkiego postoju „Kiss & Ride” – w skrócie „K+R” – czy parkingi „Park & Ride” – w skrócie „P+R”). Ponadto należy uwzględnić możliwość eksploatacji w przyszłości pociągów tramwajowych o długości do 45 m (np. projektując odpowiednie długości krawędzi peronowych), natomiast w ramach planowanych przystanków należy przewidzieć ich pełne wyposażenie w niezbędne urządzenia obsługi pasażerskiej oraz elementy małej architektury, zgodnie z obowiązującymi w Poznaniu wytycznymi w tym zakresie (www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/). Mając na uwadze konieczność zapewnienia jak najlepszej dostępności pieszej do transportu publicznego (definiowanej jako całkowity czas dojścia do przystanków), ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w ramach Analizy należy wskazać ich optymalne lokalizacje w ciągu projektowanego torowiska tramwajowego, wraz z określeniem zasięgu przestrzennego oddziaływania każdego z przystanków, poprzez wykreślenie wokół nich buforów o promieniu 500 m (np. na ortofotomapie przedmiotowego obszaru).

Opracowanie musi zawierać zarówno część rysunkową, ukazującą graficznie (w czytelny sposób) główne aspekty będące przedmiotem analizy (m.in.: plan sytuacyjny projektowanej do osiedla Bolesława Chrobrego trasy tramwajowej wraz z przystankami oraz mapę przestrzennego oddziaływania każdego z projektowanych przystanków, a dla analizowanego korytarza dla ewentualnego przedłużenia torowiska w kierunku ulicy Mateckiego – np. poglądowe schematy potencjalnych przebiegów itp.), jak również tekstową, w sposób rzetelny i wyczerpujący opisującą przedmiot zamówienia (w tym przede wszystkim aspekty urbanistyczno-techniczne, ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe czy charakterystyczne parametry określające wielkość projektowanego układu transportowego, wraz z wymaganiami Zamawiającego w zakresie przyszłego zagospodarowania terenu itd.). Należy także przeprowadzić analizę terenowo-prawną, polegającą m.in. na oznaczeniu nieruchomości gruntowych niezbędnych do realizacji przedmiotowej inwestycji (wraz z określeniem ich numerów geodezyjnych i rodzaju prawa własności oraz ze wskazaniem działek koniecznych do pozyskania przez Miasto Poznań), jak również wizję terenową, wraz ze stosowną dokumentacją fotograficzną obszaru objętego Analizą.

W ramach Opracowania należy oszacować (wstępne) koszty inwestycyjne projektowanego układu transportowego, uwzględniając (wskaźnikowo) potencjalne koszty dodatkowe (np. związane z przebudową sieci uzbrojenia podziemnego i likwidacją kolizji infrastrukturalnych, budową niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, opracowaniem szczegółowej dokumentacji budowlano-wykonawczej czy obsługą procesu inwestycyjnego itd.), które powinny być przedstawione w wartościach netto oraz brutto (PLN).

Przy opracowywaniu poszczególnych rozwiązań projektowych należy wziąć pod uwagę m.in. strukturę własnościową gruntów, optymalizując (w miarę możliwości) pod tym kątem szczegółowy przebieg rozpatrywanej trasy, natomiast w przypadku wystąpienia konieczności wykupu nieruchomości prywatnych, należy to stosownie opisać i uwzględnić (szacunkowo) w kalkulacji kosztorysowej.

W oparciu o zapisy m.in. Studium² czy ewentualne ustalenia Mpszp w zakresie możliwości zabudowy i zagospodarowania poszczególnych terenów, a także np. na podstawie danych Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Poznania (<http://sip.geopoz.pl/sip/>), należy dokonać analizy popytowej dla usług komunikacji publicznej na przedmiotowym obszarze, uprzednio określając szacunkowo docelową liczbę ludności mogącą potencjalnie korzystać ze środków transportu zbiorowego (w docelowo planowanym układzie). Na tej podstawie należy przeprowadzić ewaluację zasadności ewentualnej budowy nowej trasy tramwajowej, m.in. pod kątem technicznym, urbanistyczno-funkcjonalnym, środowiskowym czy społeczno-ekonomicznym, odnosząc ją do oceny aktualnie prowadzonej przez ZTM obsługi ptz tego obszaru, tj. bezpośrednio miejską komunikacją autobusową i pośrednio Poznańskim Szybkim Tramwajem (w skrócie „PST”). Ponadto należy przygotować stosowną analizę SWOT dla stanu istniejącego oraz planowanego (w oparciu o projektowaną trasę tramwajową do osiedla Bolesława Chrobrego oraz wyniki analizy korytarzowej dla jej dalszego przedłużenia w kierunku

² Obecnie prowadzone są wstępne prace analityczne związane z aktualizacją (częściową zmianą) zapisów obowiązującego Studium, w związku z czym Opracowanie może stanowić (w swoim zakresie) pewną wytyczną do ww. procedury planistycznej.

ulicy Mateckiego), identyfikując mocne i słabe strony obydwu ww. wariantów, a także określając ich szanse i zagrożenia, definiowane następująco:

- mocne strony – pozytywne cechy danego wariantu, wyróżniające go spośród innych, które wiążą się z pełnym wykorzystaniem określonych możliwości przez dostępne zasoby;
- słabe strony – negatywne cechy danego wariantu, wynikające ze zidentyfikowanych ograniczeń dostępnych zasobów i w konsekwencji obniżające oczekiwaną efektywność systemu;
- szanse – zidentyfikowane procesy, zjawiska itp. zachodzące w ramach systemu lub w jego otoczeniu, które wykorzystane w odpowiedni sposób mogą ułatwić realizację danego wariantu;
- zagrożenia – zidentyfikowane procesy, zjawiska itp. zachodzące w ramach systemu lub w jego otoczeniu, które mogą stanowić pewne bariery i utrudnić realizację danego wariantu.

Oprócz szczegółowej analizy obowiązującego prawa miejscowego na obszarze będącym przedmiotem Opracowania, należy także – dla terenów nieobjętych obecnie ustaleniami Mppz – zaproponować zapisy dotyczące projektowanej infrastruktury ptz oraz ewentualnie komplementarnego układu drogowego (w formie postulowanych standardów urbanistycznych), które powinny zostać zawarte w potencjalnie uchwalanych w przyszłości Mppz, celem zabezpieczenia prawidłowej obsługi komunikacyjnej tej dzielnicy.

Ryc. 5, 6 i 7. Obszar pętli tramwajowo-autobusowej „Piątkowska” – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

Ryc. 8. Rejon ul. Wojciechowskiego – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

Ryc. 9. Rejon skrzyżowania ul. Wojciechowskiego z ul. Kurpińskiego – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

Ryc. 10. Rejon analizowanego zakończenia trasy tramwajowej do os. Chrobrego – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

Ryc. 11. Rejon objęty analizą urbanistyczno-funkcjonalną przy ul. Mateckiego – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

5. WARUNKI WYKONAWSTWA

Opracowanie należy wykonać w nw. etapach:

- 1) etap I: ramowe założenia koncepcyjne (do akceptacji Zamawiającego);
- 2) etap II: Analiza wstępna, przygotowana w oparciu o założenia przyjęte na etapie I Opracowania, zawierająca roboczy wariant przedmiotu zamówienia (do oceny Zamawiającego);
- 3) etap III: Analiza końcowa, uwzględniająca ewentualne uwagi zgłoszone na etapie II Opracowania i zawierająca finalny wariant przedmiotu zamówienia (do ostatecznej akceptacji Zamawiającego).

Wykonawca – na etapie prowadzonych prac, a także w okresie gwarancji i rękojmi – zobowiązany jest do bieżącej współpracy z potencjalnymi wykonawcami innych opracowań (jeśli Zamawiający uzna tak owe za zasadne do przygotowania dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego), a także do wprowadzenia ewentualnych zmian do Analizy, wynikających z ww. opracowań.³

Wykonawca przygotowuje Opracowanie w ścisłym uzgodnieniu z Zamawiającym, w zakresie i formie o jakiej mowa w niniejszym OPZ, a sam przedmiot zamówienia – dla ostatecznie zaakceptowanego wariantu końcowego Analizy – wykona (i prześle Zamawiającemu w terminie umownym):

- ❖ papierowo (wydruk kolorowy w formie spiętego opracowania): 5 egz.;
- ❖ elektronicznie (w powszechnie używanym formacie plików, np.: *.doc, *.dwg, *.pdf itp., na nośniku tego typu danych, np.: CD/DVD, pendrive itp.): 5 egz. (w wersji edytowalnej oraz nieedytowalnej).

Natomiast w momencie przekazywania – protokołem zdawczo-odbiorczym – przedmiotu zamówienia do oceny Zamawiającego, jak również na zakończenie etapu I i II Opracowania – po zaakceptowaniu założeń wstępnych Analizy przez Zamawiającego – Wykonawca wykona (i prześle Zamawiającemu w terminie umownym) wyłącznie 1 egz. wydruku w formie spiętego opracowania, a także prześle jego wersję elektroniczną (w formie uzgodnionej z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Opracowania).

Ponadto:

- wydruki planów sytuacyjnych należy wykonać w skali 1:500 (na odpowiednim podkładzie mapowym);
- uzyskanie wszelkich wytycznych, warunków technicznych oraz opinii leży po stronie Wykonawcy, który wszystkie koszty uzyskania materiałów niezbędnych do właściwego przygotowania przedmiotu zamówienia, w tym m.in. do przeprowadzenia stosownych analiz i ewentualnych uzgodnień, czy przeniesienia praw autorskich na Zamawiającego, musi ująć w cenie ofertowej;
- wszelkie prace wykonane w ramach Opracowania muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, normami oraz zasadami wiedzy technicznej, a przedmiot zamówienia należy opisywać (określać) zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych (ewentualnie w wyjątkowych sytuacjach konieczności zastosowania w Opracowaniu np. nazw własnych, znaków towarowych, patentów itp., należy – oprócz dodania określenia typu „równoważny” – opisać w sposób możliwie wyczerpujący wymagania np. dla materiałów czy technologii w ten sposób określanych).

³ Ze względu na wstępny charakter Opracowania, które polega głównie na korytarzowej analizie techniczno-funkcjonalnej, w zakresie prac objętych przedmiotem zamówienia nie zakłada się procesu opiniowania dokumentacji czy też konsultacji społecznych itp.

6. TERMIN WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- etap I Opracowania: do dnia 10 grudnia 2021 roku (20% wynagrodzenia umownego);
- etap II Opracowania: do dnia 15 kwietnia 2022 roku (30% wynagrodzenia umownego);
- etap III Opracowania: do dnia 03 czerwca 2022 roku (50% wynagrodzenia umownego).

W uzasadnionych przypadkach, niezawinionych przez Wykonawcę, dopuszcza się aneks dotyczący zmiany terminu wykonania przedmiotu zamówienia, ale bez zmiany wysokości wynagrodzenia umownego Wykonawcy. Dopuszcza się także możliwość zmiany zakresu przedmiotu zamówienia, co zostanie sformalizowane stosownym aneksem, po uzgodnieniach Stron.

7. WYMAGANIA DLA OFERENTÓW (WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)

Oferent – rozumiany zarówno jako firma (zespół projektowy) jak również poszczególni projektanci branżowi – musi spełniać (łącznie) wymagania związane z nabytym w ciągu ostatniej dekady (licząc od dnia 01 stycznia 2011 roku) doświadczeniem, tzn. wykonał przynajmniej:

- a) 3 analizy urbanistyczno-techniczne (o charakterze studium funkcjonalności), których zakres powinien obejmować przede wszystkim projektowane trasy tramwajowe;
- b) 2 dokumentacje Mppz (przyjęte i uchwalone przez właściwy organ administracji publicznej) dla obszarów o powierzchni minimum 100 ha każdy, w tym przynajmniej 1 z nich obejmująca (m.in.) funkcję mieszkaniową, usługową oraz układ sieci komunikacyjnej;
- c) 1 analizę urbanistyczno-funkcjonalną obszaru o powierzchni przynajmniej 100 ha, której zakres powinien obejmować przede wszystkim obsługę danego terenu komunikacją publiczną (ptz).

Oferent musi ponadto posiadać właściwe zaplecze techniczne (opracowanie graficzne i tekstowe wymaga użycia stosownych technik komputerowych, w tym odpowiedniego oprogramowania) oraz wykwalifikowaną kadrę do właściwego wykonania przedmiotu zamówienia, tzn. przynajmniej:

- d) projektanta posiadającego kwalifikacje do wykonywania zawodu urbanisty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z minimum 5-letnim doświadczeniem zawodowym (licząc od daty otrzymania stosownych kwalifikacji);
- e) inżyniera drogownictwa z minimum 5-letnim doświadczeniem zawodowym (licząc od daty otrzymania stosownego tytułu zawodowego);
- f) magistra inżyniera budownictwa w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych z minimum 5-letnim doświadczeniem zawodowym (licząc od daty otrzymania stosownych uprawnień do projektowania).

Zamawiający dopuszcza możliwość łączenia funkcji projektantów, w przypadku gdy ta sama osoba posiada np. wymagane kwalifikacje, doświadczenie czy uprawnienia w więcej niż jednej specjalności. Zamawiający zastrzega, że uzna wyłącznie doświadczenie zawodowe nabyte na stanowisku projektanta lub współprojektanta (członka zespołu projektowego), natomiast nie zostanie uznane doświadczenie nabyte w ramach pełnienia funkcji osoby sprawdzającej projekt.

Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany poszczególnych projektantów w trakcie trwania Umowy, pod warunkiem, że nowa proponowana przez Wykonawcę osoba będzie posiadać nie mniejsze doświadczenie niż wskazane powyżej wymagania dla danej specjalności.

Oferent (przyszły Wykonawca) zobowiązany jest wykazać wymagane doświadczenie oraz kwalifikacje kadr, jakimi dysponuje, zawsze w sposób precyzyjny oraz niebudzący żadnych wątpliwości.

Ponadto Zamawiający wymaga wskazania Koordynatora Projektu, z którym możliwy będzie bieżący kontakt telefoniczny oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej, będącego także do dyspozycji Zamawiającego w sytuacjach np. konieczności pilnego spotkania, wizji w terenie itp., w nieprzekraczającym czasie dojazdu do 72 godzin od momentu wezwania. Zamawiający dopuszcza możliwość łączenia funkcji Koordynatora Projektu z funkcjami projektantów.

8. INFORMACJE O OŚWIADCZENIACH I DOKUMENTACH

Do oferty należy dołączyć (w formie kopii, za wyjątkiem ppkt c):

- a) aktualny odpis z właściwego rejestru potwierdzający prowadzenie działalności gospodarczej;
- b) dokumenty potwierdzające wymagane doświadczenie Oferenta, wraz z dowodami należytego wykonania usług, którymi się wykazuje (np. stosowne referencje, końcowe protokoły odbioru bez uwag i zastrzeżeń zamawiających lub inne tego typu poświadczenia itp.), z których powinien wynikać m.in. przedmiot (zakres) oraz daty wykonanych usług, a także podmioty, na rzecz których usługi te zostały (należyście) wykonane, dodatkowo zestawione w formie tabelarycznej;
- c) informacje potwierdzające wymagane kwalifikacje i doświadczenie kadr Oferenta, zestawione w formie tabelarycznej, zawierające (dla poszczególnych osób) m.in. nazwę, datę nadania, numer i zakres specjalności uzyskanych uprawnień do projektowania lub posiadanego wykształcenia, a także inne dane niezbędne do potwierdzenia właściwego przygotowania zawodowego, opracowane na podstawie stosownych dokumentów, np. dyplomów, decyzji, zaświadczeń itp. wystawionych przez uprawnione do tego organy.

W ramach procedury zawierania umowy, wybrany Oferent (Wykonawca) zobowiązany jest do przekazania Zamawiającemu kopii ww. dokumentów potwierdzonych za zgodność z oryginałem.

9. OPIS KRYTERIUM WYBORU OFERT

Cena 100% (po spełnieniu wszystkich wymagań łącznie, opisanych w pkt. 7, które Zamawiający uzna za spełnione, gdy Wykonawca ponad wszelką wątpliwość wykaże, że wykonał – a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych, tj. nadal wykonywanych – również wykonuje, należyście i terminowo usługi, o których mowa w pkt. 7, co zostanie potwierdzone stosownymi dokumentami, zgodnie z pkt. 8; w przypadku świadczeń nadal wykonywanych stosowne referencje lub inne dokumenty potwierdzające ich należyte wykonanie powinny być wydane nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert).

10. TERMIN I FORMA SKŁADANIA OFERT

Ofertę (wraz z załącznikami) należy złożyć w formie elektronicznej, w nieprzekraczalnym terminie do końca dnia **29 października 2021 roku**, przesyłając ją Zamawiającemu na adres e-mail: zamowienia@ztm.poznan.pl (preferuje się w tytule e-maila podać nr sprawy, wraz z dopiskiem „Piątkowska”).

Oferta może być podpisana kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub podpisem elektronicznym (zaleca się format *pdf).

Termin związania ofertą wynosi 30 dni (od ww. daty ich składania).

11. UWAGI KOŃCOWE

Zamawiający zastrzega sobie prawo do unieważnienia postępowania w każdym momencie procesu, w szczególności gdy:

- nie została złożona żadna oferta lub żadna oferta nie podlegająca uwzględnieniu;
- złożono kilka ofert o takiej samej cenie, albo takim samym bilansie ceny i innych kryteriów, a przeprowadzone negocjacje nie doprowadziły do rozstrzygnięcia;
- cena najniższej oferty lub oferty najkorzystniejszej przekracza kwotę jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia publicznego;
- wystąpiła istotna zmiana okoliczności powodująca, że prowadzenie postępowania lub wykonanie zamówienia nie leży w interesie Zamawiającego.

12. ZAŁĄCZNIKI

- 1) Wzór umowy z Wykonawcą.
- 2) Karta informacyjna o ochronie danych osobowych dla kontrahentów ZTM.