

NR SPRAWY: ZTM.IP.520.13.1.2019	DATA: 01.06.2021 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 sierpnie 2009 roku o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 305, t. j.).

3. NAZWA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna trasy tramwajowej na Podolany.

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

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennej trasy tramwajowej na Podolany w Poznaniu (w skrócie „Opracowanie” lub „Koncepcja”), polegającej na szczegółowym przeanalizowaniu i określeniu możliwości połączenia miejską komunikacją szynową obszaru Podolan z istniejącym torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym wzdłuż ul. Piątkowskiej, wraz z wyznaczeniem odpowiedniego korytarza transportowego, przy uwzględnieniu konieczności dowiązania projektowanego układu do istniejącego otoczenia urbanistycznego, a także tego planowanego w ramach projektu przebudowy ul. Lutyckiej oraz budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”.

Opracowanie powinno zostać wykonane w oparciu o poniższy schemat:

- strona tytułowa zawierająca co najmniej tytuł i datę wykonania Opracowania, dane Wykonawcy oraz Zamawiającego (wymaga się umieszczenia m.in. logo ZTM na stronie tytułowej);
- koncepcja funkcjonalno-przestrzenna (zawierająca zarówno część opisową jak i rysunkową);
- wnioski z przeprowadzonej analizy (podsumowanie).

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

- Polityki transportowej Poznania – Uchwała Rady Miasta Poznania Nr LXXII/990/V/2010 z dnia 18 listopada 1999 roku;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania – Uchwała Rady Miasta Poznania Nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 roku (w skrócie „Studium”);
- Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Podolany Południe” – część A w Poznaniu – Uchwała Rady Miasta Poznania Nr XLI/710/VIII/2021 z dnia 02 lutego 2021 roku (w skrócie „Mpzp”);
- 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);
- z zakresu opracowywanych projektów dla inwestycji realizowanych lub planowanych w rejonie objętym Koncepcją, które zostaną udostępnione przez Zamawiającego (w niezbędnym zakresie) wybranemu Wykonawcy niezwłocznie po podpisaniu umowy.

W Opracowaniu należy szczegółowo przeanalizować i ocenić możliwości techniczne (odnosząc się także do aspektów społeczno-ekonomicznych oraz terenowo-prawnych) poprowadzenia trasy tramwajowej od istniejącego torowiska zlokalizowanego wzdłuż ul. Piątkowskiej (węzeł „Os. Winiary” – rejon skrzyżowania z Al. Solidarności) do terenów planowanego zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, w dwóch podstawowych wariantach przebiegu (ryc. 1):

- W1 – w ciągu ul. Dobrego Pasterza, a następnie nowym wiaduktem nad ul. Witosa do ul. Wrzoska i dalej ul. Dojazd do projektowanego odcinka Al. Solidarności i ul. Jasielskiej oraz rezerwowanym w Mpszp korytarzem transportowym (3kxr) do ul. Szczawnickiej;
- W2 – w ciągu istniejącego i projektowanego odcinka Al. Solidarności i ul. Jasielskiej (wraz z uwzględnieniem przebudowy istniejącego wiaduktu nad ul. Witosa) oraz rezerwowanym w Mpszp korytarzem transportowym (3kxr) do ul. Szczawnickiej;

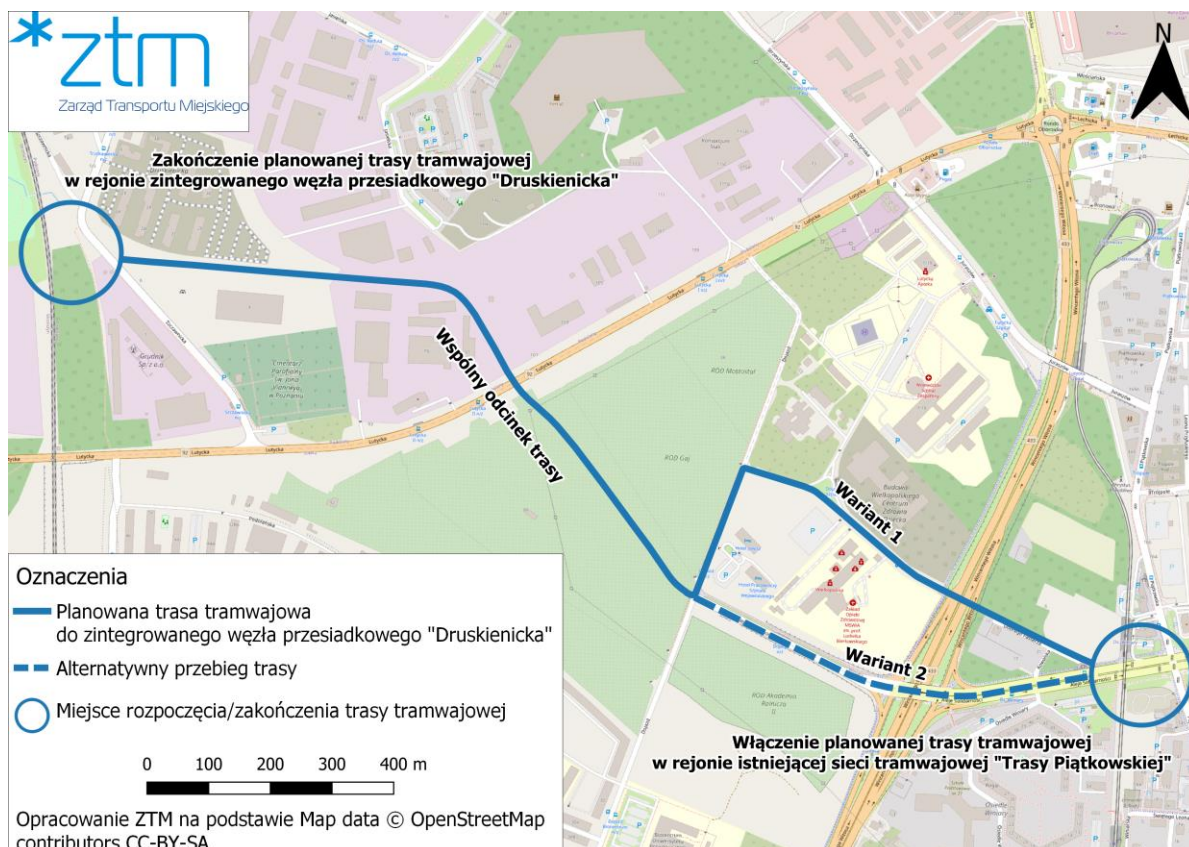
oraz w wariantcie dodatkowym (W3), jako propozycja Wykonawcy, alternatywna w części wobec przebiegu wariantów podstawowych:

- W3 – do szczegółowego uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Opracowania.

W ramach Koncepcji należy także przeprowadzić możliwie pełną ocenę wykonalności technicznej oraz terenowo-prawnej zadania, wraz z oszacowaniem wstępnych kosztów inwestycyjnych dla wszystkich rozpatrywanych wariantów, a także z analizą SWOT przeprowadzoną dla każdego z nich.

W Opracowaniu dopuszcza się odstępstwa od ww. wariantów przebiegu trasy tramwajowej, jeśli w trakcie prac projektowych okaże się, że z jakichkolwiek przyczyn (np. technicznych, terenowo-prawnych czy funkcjonalnych) taka zmiana będzie uzasadniona (do każdorazowego uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Koncepcji).

Ryc. 1. Przebieg wariantów podstawowych (W1 i W2) planowanej trasy tramwajowej na Podolany.



Źródło: ZTM.

Częściowo obszar Opracowania objęty jest ustaleniami Mppz¹, które m.in. rezerwują pas terenu na ewentualną budowę (w przyszłości) przedmiotowej trasy, np. dopuszczając na terenach komunikacji lokalizację dodatkowych (innych niż te ustalone Planem) elementów układu drogowego, w tym obiektów inżynierskich oraz torowisk tramwajowych, a w szczególności w ciągu projektowanych dróg o symbolach: 2KD-Z (przedłużenie ul. Jasielskiej) i 3kxr. Koncepcję należy również przygotować w kontekście wykonywanych i planowanych działań związanych z rozwojem zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej na tym obszarze, mając przede wszystkim na uwadze możliwie jak najlepszą obsługę terenów zabudowanych (w tym także planowanej zabudowy) środkami ptz, z uwzględnieniem w niej roli głównej dla tramwaju, która została wskazana m.in. w Polityce transportowej Poznania². Oprócz bezpośredniej obsługi miejską komunikacją szynową nowych osiedli mieszkaniowych na Podolanach, planowany przebieg torowiska w bezpośrednim sąsiedztwie zespołu szpitali na Winiarach umożliwi także bezpośrednią obsługę tych placówek medycznych tramwajem, natomiast doprowadzenie przedmiotowej trasy do projektowanego przystanku kolejowego „Poznań Druskienicka” dodatkowo umożliwi integrację przesiadek w ramach powstającej kolei metropolitalnej (w skrócie „PKM”).

¹ Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego „Podolany Południe” – część A w Poznaniu (Uchwała Rady Miasta Poznania Nr XLI/710/VIII/2021 z dnia 02 lutego 2021 roku)

² Uchwała Rady Miasta Poznania Nr LXXII/990/V/2010 z dnia 18 listopada 1999 roku

Ponadto obszar Opracowania przewidziany na zakończenie planowanej trasy tramwajowej na Podolanach objęty jest ustaleniami Planu miejscowego „dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda” w Poznaniu³, które nie zakładają lokalizacji torowiska tramwajowego w obrębie ww. węzła. W związku z powyższym, przy wykonywaniu koncepcji nie należy brać pod uwagę przedmiotowego aktu prawa miejscowego, natomiast należy wskazać i opisać zmiany, jakich należałoby dokonać w jego ustaleniach pod kątem planowanej trasy tramwajowej. Dodatkowo, należy również przewidzieć (w tym rejonie) pętlę dla autobusowej komunikacji miejskiej, która powinna być zlokalizowana możliwie jak najbliżej planowanej końcówki tramwajowej oraz nowych peronów kolejowych, tworzących zintegrowany węzeł przesiadkowy „Druskienicka”. Ze wstępnych założeń wynika, że ww. pętla miałaby obsługiwać dwie regularne linie autobusowe, natomiast w Opracowaniu należy przewidzieć optymalną rezerwę jej przepustowości, zabezpieczając możliwość dodatkowej obsługi jeszcze jednej linii autobusowej.

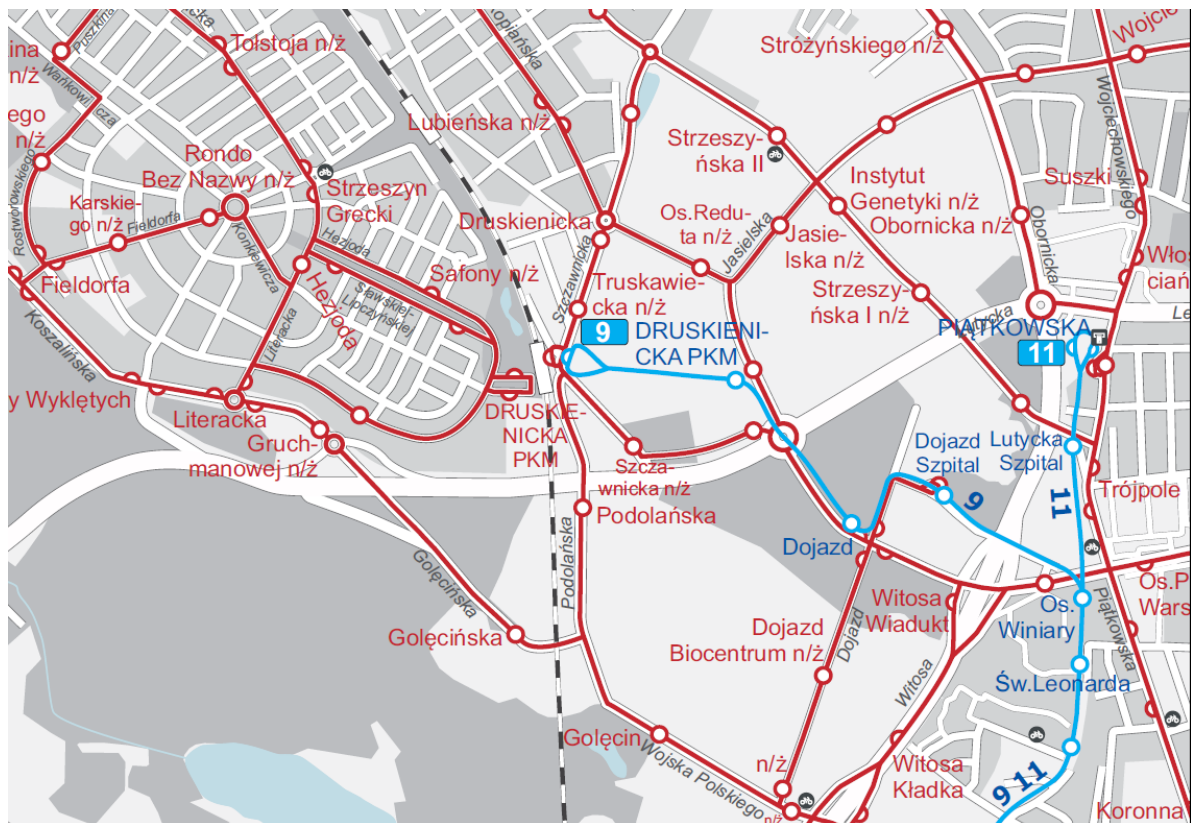
W powyższych celach, wybrany Wykonawca dokona niezbędnych zmian i uaktualnień w udostępnionych przez Zamawiającego (niezwłocznie po podpisaniu umowy) dokumentacjach koncepcyjnych i/lub projektowych, sporządzonych m.in. dla ww. węzła czy rozbudowy ul. Lutyckiej.

W Opracowaniu należy także zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe (pod kątem pasażerów ptz) ukształtowanie takich elementów jak: węzły/przystanki przesiadkowe (najlepiej funkcjonujące w oparciu o zasadę „drzwi w drzwi”), infrastruktura dla ruchu rowerowego stanowiącego uzupełnienie systemu komunikacji publicznej (np. parkingi „Bike & Ride”), czy infrastruktura drogowa umożliwiająca m.in. przesiadki z transportu indywidualnego na zbiorowy (przede wszystkim parkingi „Park & Ride” oraz miejsca krótkiego postoju „Kiss & Ride”). Projektując nowy układ komunikacyjny należy zachować ciągłość powiązań poszczególnych elementów pasa drogowego, zarówno w granicach Opracowania, jak również z infrastrukturą zewnętrzną (w tym przede wszystkim drogową).

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 oraz uwzględnić (szacunkowo) w kalkulacji kosztorysowej. Ponadto zachodzi konieczność powiązania technicznego czy technologicznego oraz funkcjonalnego (itp.) pomiędzy wszystkimi elementami infrastrukturalnymi, występującymi na przedmiotowym obszarze. Dlatego też – na wstępnym etapie prac – należy wystąpić o stosowne wytyczne do gestorów poszczególnych sieci, celem uzyskania (przez Wykonawcę) informacji nt. istniejącej infrastruktury (naziemnej i podziemnej) oraz wstępnych warunków technicznych dla jej ewentualnej przebudowy (szacunkowe koszty usunięcia kolizji infrastrukturalnych należy uwzględnić w kalkulacji kosztorysowej). Powinno się także dążyć do zachowania możliwie jak największej ilości istniejącej zieleni (przy zapewnieniu pełnej funkcjonalności wszystkich elementów projektowanej infrastruktury), wraz ze wskazaniem (jeśli to możliwe) terenów pod nowe nasadzenia drzew i krzewów w obrębie Opracowania.

³ Uchwała Rady Miasta Poznania Nr XV/118/VII/2015 z dnia 14 lipca 2015 roku

Ryc. 2. Planowany wstępnie przebieg linii ptz, których organizatorem jest ZTM, w wariancie W1 *



Ryc. 3. Planowany wstępnie przebieg linii ptz, których organizatorem jest ZTM, w wariancie W2 *



* linie koloru niebieskiego to trasy tramwajowe, natomiast czerwonego – autobusowe (opracowanie ZTM, marzec 2021 rok).

Szczegółowe odcinki techniczno-funkcjonalne planowanej trasy tramwajowej na Podolany:

- 1) należy zaprojektować koncepcyjnie nowy węzeł rozjazdowy „Os. Winiary”, umożliwiający skręt tramwajów z istniejącej trasy Piątkowskiej (wyłącznie) z kierunku Centrum w stronę Podolan (zachowując przejazd tramwajowy do obecnej pętli „Piątkowska”, ale bez wykonywania skrętu torowego od strony północnej w kierunku Podolan), wraz z nowym układem przystanków;
- 2) od węzła rozjazdowego „Os. Winiary” należy zaprojektować koncepcyjnie torowisko w kierunku Podolan w następujących wariantach przebiegu:
 - a) w ciągu ul. Dobrego Pasterza (W1), wraz z nowym wiaduktem tramwajowym (o nawierzchni drogowej, umożliwiającej awaryjny przejazd autobusów lub pojazdów obsługi technicznej czy uprzywilejowanych, np. służb ratowniczych – tzw. droga życia – w ciągu którego należy przewidzieć także ciąg pieszy i rowerowy) nad ul. Witosza do ul. Wrzoska, na której planuje się lokalizację przystanku centralnego obsługującego zespół trzech szpitali specjalistycznych, a następnie w ciągu ul. Dojazd;
 - b) w ciągu Al. Solidarności (W2) do ul. Dojazd, z uwzględnieniem przebudowy istniejących wiaduktów (lub budową nowego zespołu obiektów mostowych) nad ul. Witosza, umożliwiających prowadzenie ruchu pojazdów samochodowych i tramwajowych oraz pieszych i rowerzystów, a także budowy nowego przystanku ptz, którego szczegółową lokalizację należy ustalić pod kątem jak najlepszej jego dostępności pieszej z ww. zakładów opieki zdrowotnej;
 - c) wg propozycji Wykonawcy (W3), alternatywnej w części wobec przebiegu wariantów W1 oraz W2, do szczegółowego uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Koncepcji;
- 3) trasę tramwajową od ul. Dojazd należy prowadzić w ramach korytarza rezerwowanego w Studium dla projektowanego odcinka Al. Solidarności do ul. Lutyckiej, a następnie w ciągu planowanego odcinka ul. Jasielskiej (z zastrzeżeniem możliwości zastosowania dodatkowych rozwiązań – w tym modyfikacji przebiegu torowiska – w ramach wariantu W3);
- 4) od planowanego odcinka ul. Jasielskiej należy zaprojektować koncepcyjnie torowisko w ciągu oznaczonym w Mppz⁴ symbolem 3kxr do ul. Szczawnickiej (i przedłużenia ul. Podolańskiej);
- 5) w rejonie planowanego zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka” należy zaprojektować koncepcyjnie zakończenie przedmiotowej trasy w dwóch wariantach techniczno-funkcjonalnych:
 - a) w formie klasycznej pętli nawrotowej (obsługującej wszystkie rodzaje tramwajów);
 - b) w formie końcówki czołowej (mogącej obsługiwać wyłącznie tramwaje dwukierunkowe);wraz z pętlą autobusową obsługującą do trzech regularnych linii komunikacji miejskiej, a także infrastrukturą towarzyszącą z zakresu obsługi pasażerów ptz oraz kształtowania przestrzeni publicznej Poznania, w tym m.in. rowerową czy dla transportu indywidualnego (np. parkingi „Bike & Ride”, „Park & Ride” i „Kiss & Ride”), mając na uwadze konieczność zminimalizowania (w maksymalnie możliwy sposób) uciążliwości związanych z dokonywaniem przesiadek, tj. dążąc do modelowego rozwiązania „drzwi w drzwi” (rozmieszczenie poszczególnych elementów przedmiotowego

⁴ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Podolany Południe” – część A w Poznaniu (Uchwała Rady Miasta Poznania Nr XLI/710/VIII/2021 z dnia 02 lutego 2021 roku)

węzła do szczegółowego uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Koncepcji), natomiast z pominięciem ustaleń obowiązującego na tym obszarze Planu miejscowego⁵ (w tym kontekście należy jedynie wskazać postulowane zmiany w jego zapisach, dopuszczające realizację projektowanego układu ptz).

W Opracowaniu należy wskazać lokalizacje dla przystanków komunikacji publicznej (odpowiednio: tramwajowych, autobusowych i/lub tramwajowo-autobusowych), mając na uwadze m.in. istniejące oraz planowane zagospodarowanie przestrzenne okolicznych terenów, a także zapewniając możliwie jak najlepszą funkcjonalność (i dostępność) projektowanego układu ptz, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności, projektując infrastrukturę zgodnie z obowiązującymi w Poznaniu standardami (www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/), z dopuszczeniem – w uzasadnionych przypadkach – pewnych odstępstw od ich zapisów czy ewentualnie niezbędnej ich modyfikacji (do każdorazowego uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Koncepcji). Ponadto – w miarę możliwości terenowych – należy także zaproponować (w obrębie projektowanej trasy tramwajowej) lokalizacje dla parkingu „Park & Ride” oraz miejsc krótkiego postoju „Kiss & Ride”, mając na uwadze jak najlepsze ich skomunikowanie (m.in. w zakresie przesiadek) z układem ptz.

Ryc. 4. Rejon skrzyżowania Al. Solidarności z trasą tramwajową wzdłuż ul. Piątkowskiej – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

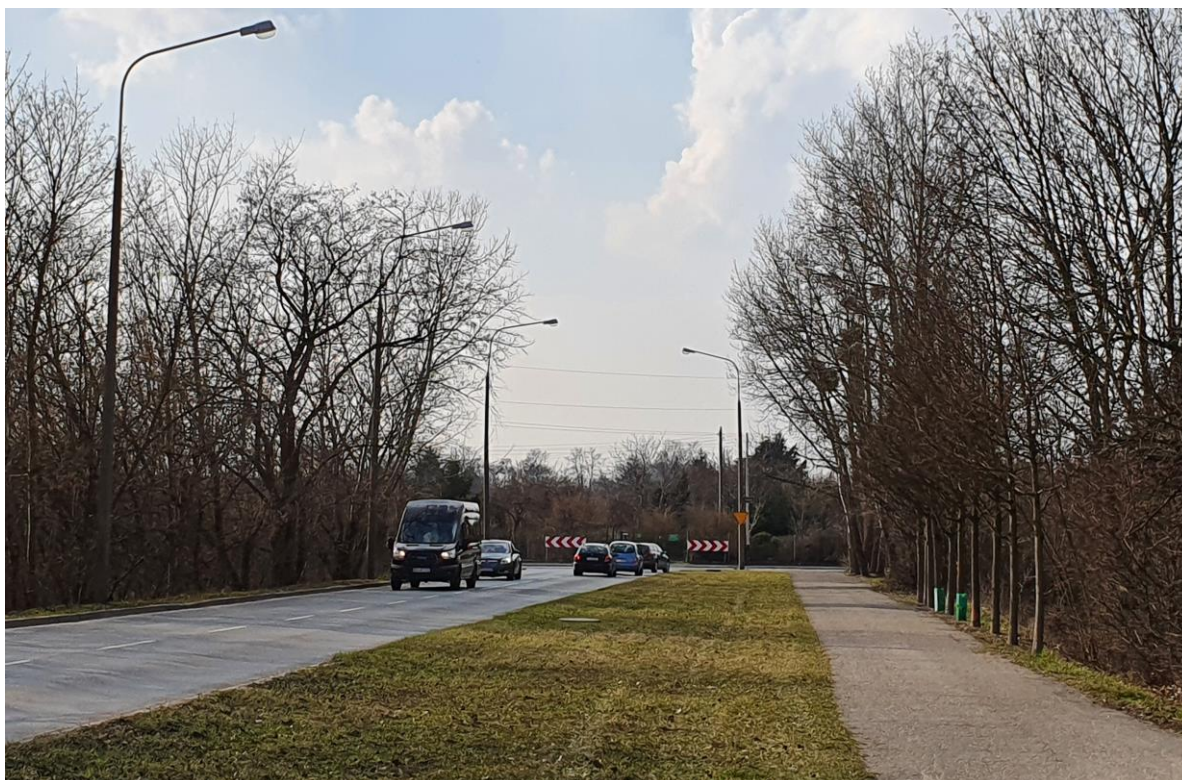
⁵ Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda” w Poznaniu (Uchwała Rady Miasta Poznania Nr XV/118/VII/2015 z dnia 14 lipca 2015 roku)

Ryc. 5. Ul. Wrzoska (rejon planowanej lokalizacji przystanku centralnego wg W1) – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

Ryc. 6. Al. Solidarności (przebieg planowanej trasy tramwajowej wg W2) – stan istniejący.



Fotografia: ZTM.

Opracowanie musi posiadać (dla każdego z rozpatrywanych wariantów):

1) część rysunkową, w tym przede wszystkim:

- plan sytuacyjny torowiska tramwajowego oraz komplementarnego układu drogowego, z uwzględnieniem naziemnego otoczenia infrastrukturalnego i urbanistycznego (z uszczegółowieniem rozwiązań, których wykonawstwo może budzić wątpliwości techniczne, jak np. wiadukty), wraz z m.in. proponowanym rozmieszczeniem peronów przystankowych (o parametrach zgodnych z wytycznymi ZTM) oraz wyznaczoną granicą projektowanego korytarza transportowego, a także schematycznym przedstawieniem założeń dla docelowej organizacji ruchu (wyłącznie pogładowo, bez wykonywania szczegółowych projektów w tym zakresie);
- przekroje poprzeczne torowiska tramwajowego oraz komplementarnego układu drogowego w wybranych (charakterystycznych) punktach projektowanego korytarza transportowego (do szczegółowego uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Koncepcji);
- uproszczone rysunki techniczne projektowanych obiektów mostowych nad ul. Witosa, a także ewentualnie innych elementów planowanego układu transportowego;
- przedstawienie graficzne zasięgu przestrzennego każdego z przystanków, polegające na wykreśleniu wokół nich buforów o promieniu 400 m, na ortofotomapie przedmiotowego obszaru;
- wizualizacje wykonane w miejscach uzgodnionych z Zamawiającym na etapie wykonawstwa Koncepcji, w łącznej liczbie co najmniej 9 (sztuk) rysunków, opracowanych w możliwie jak najwyższym standardzie graficznym, tj. przede wszystkim wykonanych:
 - na podstawie aktualnych zdjęć obrazujących przedmiotowy obszar „z lotu ptaka”, przy zachowaniu odpowiedniej – w zakresie ich czytelności – perspektywy oraz wysokości, wykonanych np. przy użyciu drona (uzyskania wszelkich zgód czy pozwoleń od właściwych organów administracji państwowej, ewentualnie niezbędnych do zastosowania w powietrzu wybranego przez Wykonawcę typu urządzeń, a także pokrycie wszystkich ewentualnych kosztów z tym związanych, leży całkowicie po stronie Wykonawcy). Natomiast dla terenów obecnie niezabudowanych dopuszcza się zastosowanie innej niż ww. technologii opracowania wizualizacji, np. nanosząc (pogładowo) potencjalne bryły przyszłych budynków, które mogą ewentualnie powstać zgodnie z ustaleniami właściwego dla danego fragmentu tego obszaru Mppz i/lub w oparciu o inne dane, np. Studium czy wydane warunki zabudowy itp.;
 - w możliwie wysokiej rozdzielczości, gwarantującej jak najwyższą jakość obrazu oraz umożliwiającą ich ewentualny wydruk – bez widocznego okiem ludzkim obniżenia tej jakości – na planszach formatu co najmniej A1;które należy przekazać elektronicznie w powszechnie używanym formacie plików (np. *.png). Ponadto w analogiczny sposób należy również przekazać zdjęcia ukazujące stan istniejący, o których mowa powyżej jako o materiale bazowym dla opracowania przedmiotowych wizualizacji, celem zobrazowania różnic, jakie potencjalnie wystąpią na obszarze objętym Opracowaniem po rzeczowej realizacji – wg założeń Koncepcji – projektowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego, (na zasadzie zestawienia grafik „teraz” i „w przyszłości”).

- 2) część opisową, posiadającą (w zakresie merytorycznym) nw. części składowe (treści):
- techniczno-funkcjonalną w zakresie m.in. określenia możliwości realizacji nowego układu transportowego, z uwzględnieniem otoczenia infrastrukturalnego oraz urbanistycznego, przy założeniu zastosowania nowoczesnych technologii budowy torowiska tramwajowego, tj. m.in. takiej, która zapewni dotrzymanie norm ochrony środowiska („ciche torowisko”), wraz z przyjętymi w Koncepcji rozwiązaniami dla komplementarnego układu drogowego, które zostaną przedstawione w sposób wyczerpujący, na podstawie przede wszystkim opracowanych założeń technicznych oraz funkcjonalnych, a także pozyskanych od gestorów poszczególnych sieci wytycznych, warunków technicznych bądź opinii, zawierającą także krótki opis stanu istniejącego (w tym dokumentacja fotograficzna) oraz planowanego w ramach odrębnych dokumentacji projektowych dotyczących przedmiotowego obszaru, które zostaną udostępnione przez Zamawiającego wybranemu Wykonawcy niezwłocznie po podpisaniu umowy;
 - eksploatacyjno-ruchową określającą główne parametry użytkowe nowej trasy tramwajowej, w oparciu m.in. o dane Zamawiającego (np. planowany przebieg linii ptz), tj. przede wszystkim:
 - czasy przejazdów z uwzględnieniem skrzyżowań i sygnalizacji świetlnej (przy założeniu priorytetu dla pojazdów ptz), a także z uwzględnieniem średniego czasu potrzebnego na wymianę pasażerską na przystankach (25 s.);
 - punkty węzłowe sieci ptz w kontekście możliwości dokonywania przesiadek (łącznie z oceną możliwości ich organizacji na zasadzie „drzwi w drzwi”) oraz dostępność piesza pasażerów do przystanków, zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami (identyfikacja ewentualnych barier przestrzennych, ocena jakości infrastruktury pieszej na terenach przyległych itp.);
 - założenia koncepcyjne dla docelowej organizacji ruchu;
 - urbanistyczno-środowiskową polegającą przede wszystkim na:
 - przeglądzie (i krótkim przedstawieniu) aktualnych zapisów strategicznych dokumentów planistycznych Miasta Poznań (np. Studium) oraz aktów prawa miejscowego (np. Mppz) obowiązujących na przedmiotowym obszarze, wraz z wykazem zmian koniecznych do wprowadzenia w ich zapisach z uwagi na rozwiązania przyjęte w Koncepcji;
 - dokonaniu bilansu miejsc postojowych na obszarze planowanej inwestycji, odnosząc układ projektowany do stanu istniejącego, uwzględniając tylko i wyłącznie legalne, tzn. wyznaczone zgodnie z prawem, miejsca postojowe;
 - analizie podstawowych uwarunkowań z zakresu ochrony środowiska (wraz z inwentaryzacją zieleni oraz bilansem drzew koniecznych do wycinki), mogących rzutować na możliwości rzeczowej realizacji przedsięwzięcia;
 - terenowo-prawną polegającą przede wszystkim na wyznaczeniu odpowiedniego korytarza transportowego oraz wyspecyfikowaniu nieruchomości gruntowych niezbędnych do realizacji inwestycji, wraz z określeniem ich numerów geodezyjnych oraz prawa własności, a także dodatkowym wskazaniem tych z nich, które ewentualnie podlegałyby wykupowi przez Miasto Poznań (wraz z oszacowaniem kosztów z tym związanych);

- ekonomiczną polegającą na oszacowaniu kosztów (w podziale netto/brutto):
 - inwestycyjnych, obejmujących cały planowany zakres przedsięwzięcia, w tym także ewentualne wykupy nieruchomości gruntowych (szacunki wstępne należy wykonać już na etapie I Opracowania, natomiast uszczegółowione – na etapie II Opracowania);
 - eksploatacyjnych, obejmujących prognozowane koszty utrzymania nowej infrastruktury ptz, w tym także koszty funkcjonowania planowanego układu linii komunikacyjnych ZTM;
- analizę SWOT, której podstawę stanowi dogłębny przegląd uwarunkowań mających wpływ na możliwość realizacji poszczególnych wariantów. W tym celu należy zidentyfikować ich mocne i słabe strony, a także określić szanse i zagrożenia, które można zdefiniować 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.

Ponadto należy (możliwie wyczerpująco) opisać ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe planowanej inwestycji oraz charakterystyczne parametry określające wielkość projektowanego układu transportowego, a także wymagania Zamawiającego w zakresie przyszłego zagospodarowania terenu.

5. WARUNKI WYKONAWSTWA

Opracowanie należy wykonać dwuetapowo:

- 1) etap I: Koncepcja wstępna (wraz z wizualizacjami oraz wstępnym szacunkiem kosztów inwestycyjnych) podlegająca – po zaakceptowaniu przez Zamawiającego – procesowi opiniowania przez wybrane podmioty, m.in. odpowiedzialne za transport i przestrzeń publiczną, tj. przede wszystkim: MPK Poznań Sp. z o.o., Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu, Miejski Inżynier Ruchu, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu oraz jednostki Urzędu Miasta Poznania: Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków, Wydział Urbanistyki i Architektury, Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa;
- 2) etap II: Koncepcja końcowa uwzględniająca ewentualnie zgłoszone uwagi, które zostały zatwierdzone przez Zamawiającego i wskazane Wykonawcy do wprowadzenia do Opracowania (wraz z aktualizacją – jeśli zajdzie taka konieczność – przygotowanych w ramach etapu I wizualizacji oraz szacunku kosztów inwestycyjnych), zawierająca także prognozowane koszty eksploatacyjne. W ramach etapu II, Koncepcję (po jej zaakceptowaniu przez Zamawiającego, ale przed formalnym odbiorem końcowym Opracowania) należy ponownie przedłożyć do (ostatecznego) zaopiniowania przez: MPK Poznań Sp. z o.o., Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu oraz Miejskiego Inżyniera Ruchu.

Przyjmuje się, że każdorazowo czas potrzebny na uzyskanie wytycznych, warunków technicznych bądź opinii wynosi do 45 dni kalendarzowych od daty skutecznego wystąpienia przez Wykonawcę (tj. dostarczenia właściwym jednostkom pisma w danej sprawie). Ewentualne wydłużenie się ww. czasu uzasadnia stosowny aneks terminowy, ale bez zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy.

Ponadto Zamawiający dopuszcza także możliwość ewentualnego poddania Koncepcji pod konsultacje społeczne, w których – jeżeli faktycznie zapadnie decyzja o ich przeprowadzeniu – wybrany Wykonawca zobowiązany jest brać czynny udział oraz udzielać pełnego wsparcia merytorycznego Zamawiającemu, w tym np. udzielać wszelkich informacji i wyjaśnień, formułować odpowiedzi na ewentualne zapytania płynące ze strony społecznej bądź mediów itd.

Zakłada się wstępnie, że ewentualny proces konsultacji społecznych, których organizatorem będzie Zamawiający, wraz z przekazaniem Wykonawcy zaakceptowanych przez Zamawiającego uwag strony społecznej oraz poleceniem wprowadzenia ewentualnych zmian do Koncepcji (w ramach etapu II prac) potrwa maksymalnie 90 dni kalendarzowych od daty zakończenia etapu I Opracowania.

W przypadku podjęcia decyzji o skierowaniu Koncepcji wstępnej na konsultacje społeczne, czyli w przypadku wystąpienia przesłanki faktycznej, powodującej – z przyczyn niezależnych od Wykonawcy – wydłużenie niezbędnego okresu (wskazanego w umowie terminu) na przygotowanie Koncepcji końcowej (etap II Opracowania) Wykonawcy będzie przysługiwał aneks terminowy, w wymiarze czasu adekwatnym do rzeczywistej długości trwania przedmiotowego procesu konsultacyjnego, ale bez zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy.

Wykonawca, na etapie prowadzonych prac, a także w okresie gwarancji i rękojmi, jest zobowiązany do bieżącej współpracy z ewentualnymi wykonawcami innych opracowań (jeśli Zamawiający uzna tak owe za zasadne do przygotowania), którzy mogą zostać wybrani w ramach oddzielnych postępowań.

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 Koncepcji – wykona (i przekaze 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 CD lub DVD): 5 egz. (w tym 2 egz. wersji edytowalnej oraz 3 egz. wersji nieedytowalnej).

Natomiast w momencie przekazywania – protokołem zdawczo-odbiorczym – przedmiotu zamówienia do oceny Zamawiającego, jak również na zakończenie etapu I Opracowania – po zaakceptowaniu Koncepcji wstępnej przez Zamawiającego – Wykonawca wykona (i przekaze Zamawiającemu w terminie umownym) wyłącznie 1 egz. wydruku w formie spiętego opracowania, a także przekaze przedmiot zamówienia w wersji elektronicznej (np. za pośrednictwem poczty elektronicznej).

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 Koncepcji, 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 przedmiotu zamówienia muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami, normami oraz zasadami wiedzy technicznej, a przedmiot zamówienia należy opisywać/określać zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych (w wyjątkowych sytuacjach stosowania w Opracowaniu: nazw własnych, znaków towarowych, patentów itp., należy – oprócz wyrazu „równoważny” – opisać w sposób wyczerpujący wymagania dla materiałów oraz technologii w ten sposób określanych).

6. TERMIN WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- etap I Opracowania: do dnia 19 listopada 2021 roku;
- etap II Opracowania: do dnia 14 października 2022 roku.

Dopuszcza się – w uzasadnionych przypadkach, w tym m.in. w sytuacji przedłużającego się okresu pozyskiwania niezbędnych wytycznych, warunków technicznych i/lub opinii, czy w sytuacji skierowania Koncepcji na konsultacje społeczne – aneks terminowy, ale bez zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy. Ponadto dopuszcza się także możliwość poszerzenia zakresu przedmiotu zamówienia, co zostanie sformalizowane stosownym aneksem terminowo-finansowym, po uzgodnieniach Stron.

7. WYMAGANIA DLA OFERENTÓW (WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)

Oferent musi spełniać wymagania związane z nabytym w ciągu ostatniego 5,5 roku (licząc od dnia 01 stycznia 2016 roku) doświadczeniem, tzn. wykonał przynajmniej:

- 2 koncepcje funkcjonalno-przestrzenne dotyczące budowy lub przebudowy torowiska tramwajowego o długości minimum 1500 m toru pojedynczego, wraz z komplementarną budową lub przebudową układu drogowego (obejmującą co najmniej klasy dróg Z i G) o długości łącznej minimum 750 m, a także z budową lub przebudową pętli ptz;
- 1 program funkcjonalno-użytkowy⁶ dotyczący budowy lub przebudowy torowiska tramwajowego o długości minimum 1500 m toru pojedynczego, wraz z komplementarną budową lub przebudową układu drogowego (obejmującą co najmniej klasy dróg Z i G) o długości łącznej minimum 750 m, a także z budową lub przebudową pętli ptz;
- 2 dokumentacje z zakresu merytorycznego koncepcji funkcjonalno-przestrzennej i/lub programu funkcjonalno-użytkowego⁶ dotyczące budowy lub przebudowy parkingu „Park & Ride”;
- 1 dowolne opracowanie, w skład którego wchodzi co najmniej 3 różne wizualizacje o stopniu szczegółowości zbieżnym z wymaganiami OPZ (pkt 4 niniejszej specyfikacji).

⁶ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 02 września 2004 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013 r., poz. 1129 t. j.)

Ponadto Oferent musi 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:

- magistra inżyniera drogownictwa z minimum 7-letnim doświadczeniem zawodowym, a od co najmniej 5 lat z uprawnieniami do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej;
- 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);
- magistra inżyniera budownictwa z minimum 5-letnim doświadczeniem zawodowym, a od co najmniej 3 lat z uprawnieniami do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej;
- magistra z zakresu ogrodnictwa i architektury krajobrazu z minimum 3-letnim doświadczeniem zawodowym, w tym przy realizacjach zieleni przyulicznej.

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.

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):

- aktualny odpis z właściwego rejestru potwierdzający prowadzenie działalności gospodarczej;
- 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 m.in. wynikać przedmiot (zakres) oraz daty wykonanych usług, a także podmioty, na rzecz których usługi te zostały (należycie) wykonane;

- dokumenty potwierdzające wymagane kwalifikacje i doświadczenie kadr Oferenta, tj. np. dyplomy, decyzje, zaświadczenia itp. właściwych organów potwierdzające przygotowanie zawodowe.

W ramach procedury zawierania umowy, na ewentualne wezwanie, wybrany Oferent (Wykonawca) zobowiązany jest do przedłożenia Zamawiającemu (do wglądu) oryginałów ww. dokumentów.

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, należycie 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 **15 czerwca 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 „**Tramwaj Podolany**”).

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

Wzór umowy z Wykonawcą.