

OZNACZENIE SPRAWY: ZTM.IP.520.13.2.2019	DATA: 11.09.2019 r.
SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA	
TYTUŁ ZADANIA: ZINTEGROWANY WĘZŁ PRZESIADKOWY „ DRUSKIENICKA ” W POZNANIU	

1. ZAMAWIAJĄCY

Miasto Poznań, Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu (w skrócie „ZTM”)
ul. Matejki 59, 60-770 Poznań, NIP: 209-00-01-440, REGON: 631257822

2. TRYB UDZIELENIA ZAMÓWIENIA

Niniejsze postępowanie jest prowadzone na podstawie art. 4 pkt. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1986 t. j.) oraz na podstawie Regulaminu Udzielania Zamówień Publicznych o wartości szacunkowej nieprzekraczającej równowartości kwoty 30 000 euro, wprowadzonego w ZTM w Poznaniu zarządzeniem nr 52/2018 Dyrektora ZTM w Poznaniu z dnia 05 listopada 2018 r., a wydatek publiczny ponoszony jest w oparciu o art. 44 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019, poz. 869 t. j.).

3. OGÓLNY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie opracowania **Koncepcja zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka” w Poznaniu**, wraz z komplementarnym układem drogowym (w skrócie „Opracowanie” lub „Koncepcja”), zgodnie z ustaleniami Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda” w Poznaniu, przyjętego Uchwałą nr XV/118/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 14 lipca 2015 roku (w skrócie „Mpzp”), w skład którego wchodzi przede wszystkim:

- a) nowy przystanek kolejowy „Poznań Druskienicka”, wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- b) ciąg ulic Hezjoda/Olgi Sławskiej-Lipczyńskiej i Homera, od ul. Literackiej do zachodniej części zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, których parametry muszą umożliwiać kursowanie autobusów publicznego transportu zbiorowego (linie dowozowe z obszaru Strzeszyna do przystanku kolejowego), wraz m.in. z pętlą autobusową na obszarze ww. węzła;
- c) nowe parkingi typu Park & Ride, Bike & Ride oraz miejsca krótkiego postoju (Kiss & Ride), zlokalizowane w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, zarówno po zachodniej jak i wschodniej stronie linii kolejowej nr 354, wraz z dowiązaniem nowego układu transportowego do istniejącej sieci dróg (również w zakresie ruchu pieszego i rowerowego).

Koncepcję należy opracować przy uwzględnieniu uwarunkowań formalno-prawnych, w tym w szczególności:

- z zakresu ochrony środowiska;
- obowiązującego Mppz „dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda” w Poznaniu, przyjętego Uchwałą nr XV/118/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 14 lipca 2015 roku (www.mpu.pl);
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, przyjętego Uchwałą Rady Miasta Poznania Nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 roku (w skrócie „Studium”);
- Polityki transportowej Poznania, przyjętej Uchwałą Rady Miasta Poznania Nr LXXII/990/V/2010 z dnia 18 listopada 1999 roku;
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014 – 2025, przyjętego Uchwałą Rady Miasta Poznania Nr LXIV/1010/VI/2014 z dnia 18 marca 2014 roku (tzw. Plan transportowy);
- Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016 – 2025, przyjętego Uchwałą nr 14/2016 Rady Metropolii Poznań z dnia 16 grudnia 2016 roku (w skrócie „Plan mobilności”);
- wymogów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK);
- „Analizy ruchowo-eksploatacyjnej dla planowanego przystanku Poznań Druskiennicka”, opracowanej przez dra inż. Jeremiego Rychlewskiego (2018 rok), która zostanie udostępniona wybranemu Wykonawcy niezwłocznie po podpisaniu umowy;
- Podstawowych wytycznych ZTM dla projektowanej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego oraz pozostałych wytycznych Miasta Poznania dotyczących przestrzeni publicznej (<http://www.poznan.pl/przestrzenpubliczna/>);

W Opracowaniu należy przede wszystkim zaprojektować koncepcyjnie zintegrowany węzeł przesiadkowy „Druskiennicka”, wraz z jego funkcjonalnym powiązaniem z otaczającym obszarem, z uwzględnieniem projektowanego układu drogowego w ramach zadania pn. „Budowa skrzyżowania bezkolizyjnego z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej w Poznaniu”, prowadzonego przez Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. (PIM) na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu (ZDM).

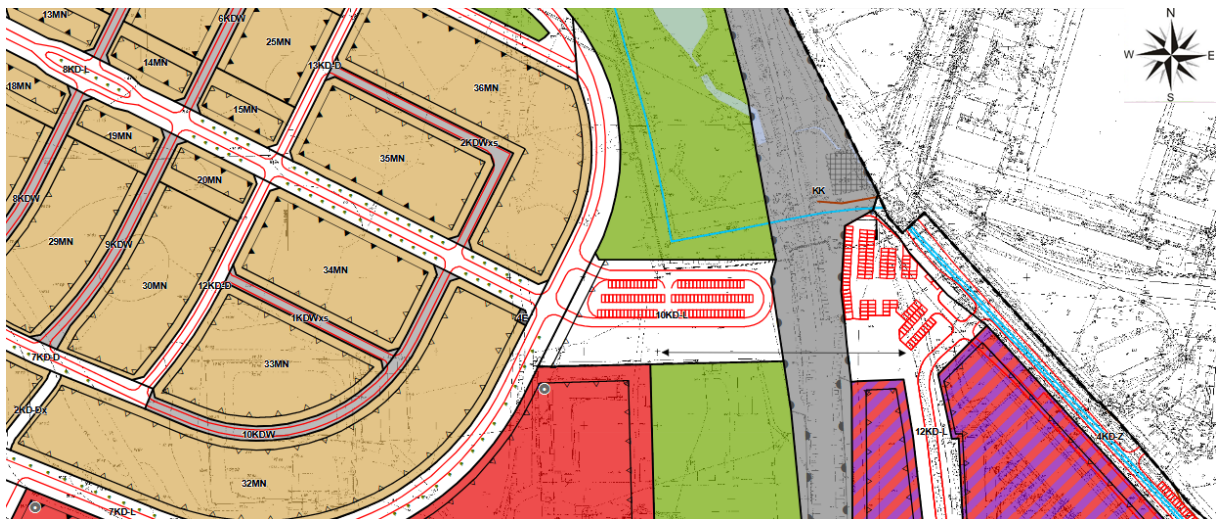
Opracowanie powinno zostać wykonane w oparciu o poniższy schemat:

- Strona tytułowa zawierająca co najmniej tytuł i datę wykonania Opracowania, dane Wykonawcy oraz Zamawiającego (wymaga się umieszczenia logo ZTM na stronie tytułowej).
- Opis i zakres Opracowania, wraz z charakterystyką analizowanego przedsięwzięcia.
- Koncepcja zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskiennicka”, zgodnie z zapisami pkt. 3 i 4.
- Wnioski z przeprowadzonej analizy – podsumowanie, zawierające skrótowy przegląd kluczowych informacji o analizowanym przedsięwzięciu, wraz z rezultatami i produktami przedsięwzięcia, nakładami inwestycyjnymi oraz możliwościami wykonalności technicznej oraz formalno-prawnej.



Rys. 1. Grafika poglądowa zakresu Opracowania.

Źródło: opracowanie własne na podkładzie OpenStreetMap (www.openstreetmap.org).



Rys. 2. Wyciąg z Mppz (obszar zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka” ze wskazaniem lokalizacji parkingów Park & Ride oraz bezkolizyjnego przejścia pieszego i przejazdu rowerowego przez tereny kolejowe, oznakowanego orientacyjnie strzałkami).

Źródło: Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu (Mppz „dla terenów w rejonie ulic Koszalińskiej i Hezjoda” w Poznaniu, przyjęty Uchwałą nr XV/118/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 14 lipca 2015 roku).

4. SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Opracowanie, będące przedmiotem zamówienia, musi obejmować szczegółową analizę możliwości technicznych realizacji wszystkich elementów zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, w skład którego wchodzi:

- a) nowy przystanek kolejowy o roboczej nazwie „Poznań Druskienicka” (perony z dojściami pieszymi i dojazdami rowerowymi), wraz z bezkolizyjnym przejściem dla pieszych oraz przejazdem rowerowym przez tereny kolejowe, w miejscu wskazanym na rysunku Mpszp, a także budynkiem obsługi technicznej i obsługi ruchu pasażerskiego (w strefie wskazanej na rysunku Mpszp) o powierzchni zabudowy nie większej niż 400 m², z dopuszczeniem przeznaczenia nie więcej niż 50% jego powierzchni na funkcje handlu i gastronomii, o wysokości nie większej niż 10,0 m i nie więcej niż 2 kondygnacje nadziemne, o dowolnej geometrii dachu;
- b) ciąg ulic Hezjoda/Olgi Sławskiej-Lipczyńskiej (w formie dwóch jednokierunkowych jezdni, po obu stronach terenów zieleni urządzonej) oraz Homera i nowa ulica oznaczona w Mpszp jako 7KD-L, których parametry muszą umożliwiać kursowanie autobusów publicznego transportu zbiorowego oraz lokalizację przystanków autobusowych (linie dowozowe z obszaru Strzeszyna do przystanku kolejowego), wraz z pętlą autobusową na obszarze ww. węzła, a także jednym budynkiem obsługi technicznej i obsługi ruchu pasażerskiego (zgodnie z liniami zabudowy wyznaczonymi na rysunku Mpszp) o powierzchni zabudowy nie większej niż 200 m², z dopuszczeniem przeznaczenia nie więcej niż 50% jego powierzchni na funkcje handlu i gastronomii, o wysokości nie większej niż 10,0 m i nie więcej niż 2 kondygnacjach nadziemnych, o dowolnej geometrii dachu;
- c) nowe parkingi typu Park & Ride, Bike & Ride oraz miejsca krótkiego postoju (Kiss & Ride), zlokalizowane w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, zarówno po zachodniej jak i wschodniej stronie linii kolejowej nr 354, wraz z dowiązaniem nowego układu transportowego do istniejącej sieci dróg (również w zakresie ruchu pieszego i rowerowego), w tym z przedłużeniem ul. Podolańskiej od ul. Lutyckiej do wschodniej części zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”.

W Opracowaniu należy uwzględnić konieczność powiązania funkcjonalnego pomiędzy wszystkimi elementami infrastruktury transportowej na przedmiotowym obszarze, w tym zarówno projektowanego koncepcyjnie układu z istniejącą siecią dróg, jak również z planowaną budową bezkolizyjnego skrzyżowania z linią kolejową nr 354 w ciągu ul. Lutyckiej.

W Opracowaniu należy także uwzględnić (w miarę możliwości) zachowanie jak największej ilości istniejącej zieleni przyulicznej (wymagana jest inwentaryzacja istniejącej zieleni), a także zaproponować nowe nasadzenia zieleni niskiej i wysokiej w obrębie projektowanego układu.

W ramach prac związanych z wykonaniem Opracowania, należy wystąpić o wytyczne do wszystkich interesariuszy na obszarze objętym jego zakresem, w tym przede wszystkim do gestorów sieci,

celem uzyskania informacji nt. istniejącej infrastruktury podziemnej oraz warunków technicznych dla jej przebudowy, które z jednej strony pozwolą oszacować koszty usunięcia kolizji, a z drugiej strony będą wytyczną dla ewentualnych dalszych prac projektowych w przyszłości. Przede wszystkim należy uzyskać szczegółowe wytyczne i warunki techniczne od PLK i ZDM, a dodatkowo także od Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa Urzędu Miasta Poznania (WZKiB).

Elementem składowym Opracowania jest również koncepcja architektoniczna zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, mająca na celu przedstawienie możliwości zabudowy przedmiotowych nieruchomości gruntowych, obejmująca przede wszystkim elementy budowlane związane z obsługą pasażerów, zadaszenia peronów, „małą architekturę” itp., składająca się z rysunków architektonicznych, rzutów i przekrojów, wizualizacji oraz zestawienia podstawowych danych technicznych (w tym m.in. określenie podstawowych parametrów dla rozwiązań konstrukcyjno-budowlanych, instalacyjnych, oraz przewidywanego standardu wykończenia materiałowego obiektów).

Dla całego zakresu Opracowania należy wykonać przynajmniej 9 wizualizacji w formacie m.in. *tiff (szczegółowo do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa) i w rozdzielczości umożliwiającej (ewentualne) wykonanie wydruków przynajmniej o wymiarach 100 cm x 75 cm.

Opracowanie należy wykonać dwuetapowo:

- 1) etap I: koncepcja wstępna, podlegająca (po zaakceptowaniu i odebraniu przez Zamawiającego) procesowi opiniowania przez właściwe jednostki odpowiedzialne za transport oraz przestrzeń publiczną, tj. przede wszystkim: PLK, ZDM, Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta Urzędu Miasta Poznania (BKPIRM), w tym oddział Miejskiego Inżyniera Ruchu (MIR), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. (MPK), Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu (MPU), Miejski Konserwator Zabytków (MKZ);
- 2) etap II: koncepcja końcowa uwzględniająca uwagi zgłoszone w procesach opiniowania, wraz z aktualizacją ww. wizualizacji (jeśli zajdzie taka konieczność). Końcową wersję Opracowania (po zaakceptowaniu przez Zamawiającego, ale przed odbiorem końcowym) należy przedłożyć do ostatecznego zaopiniowania przez: PLK, ZDM, MIR, MPK, MPU oraz MKZ.

Na wybranym Wykonawcy spoczywa obowiązek pozyskania opinii bądź uzgodnień od wszystkich właściwych podmiotów, które z uwagi na zakres i przedmiot działalności powinny uczestniczyć w procesie opiniowania ostatecznego kształtu zamierzenia inwestycyjnego.

Przyjmuje się, że każdorazowo czas potrzebny na uzyskanie wytycznych, warunków technicznych bądź opinii wynosi max. 45 dni kalendarzowych od daty skutecznego wystąpienia przez Wykonawcę (tj. dostarczenia właściwym jednostkom pisma w danej sprawie). W przypadku przedłużających się terminów uzyskania ww. dokumentów, w uzasadnionych przypadkach, Zamawiający dopuszcza aneks terminowy, ale bez zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy.

Opracowanie musi posiadać:

1) część rysunkową:

- **plan sytuacyjny** projektowanego układu transportowego, z uwzględnieniem naziemnego otoczenia infrastrukturalnego i urbanistycznego (z uszczegółowieniem rozwiązań, których wykonawstwo może budzić wątpliwości techniczne), wraz m.in. z proponowanym rozmieszczeniem peronów przystankowych (o parametrach zgodnych z wytycznymi PLK i ZTM), projektowanymi budynkami, zielenią oraz elementami „małej architektury”;
- **przekroje poprzeczne** projektowanego układu transportowego (w wybranych punktach krytycznych – do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie wykonawstwa);
- **rysunki architektoniczne** zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka”, w tym rzuty, przekroje i wizualizacje;

2) część opisową posiadającą nw. części składowe:

- **techniczną** – analiza możliwości technicznych z uwzględnieniem otoczenia urbanistycznego, w odniesieniu do stanu istniejącego, zawierająca przede wszystkim opis proponowanych konstrukcji poszczególnych elementów infrastrukturalnych, w tym z zakresu architektury (tj. m.in. określenie podstawowych parametrów dla rozwiązań konstrukcyjno-budowlanych oraz instalacyjnych, przewidywanego standardu wykończenia materiałowego obiektów oraz nawierzchni i elementów „małej architektury”, a także tabelaryczne zestawienia powierzchni oraz kubatur);
- **urbanistyczno-środowiskową** – przegląd obowiązujących zapisów dokumentów planistycznych Miasta Poznania dotyczących przedmiotowego obszaru, a także analiza podstawowych uwarunkowań z zakresu ochrony środowiska, przede wszystkim związanych z ewentualną wycinką drzew, mogących rzutować na możliwości realizacji przedsięwzięcia;
- **funkcjonalną** – opis założeń funkcjonalnych Koncepcji oraz docelowej organizacji ruchu (przedstawionej wyłącznie schematycznie na planach sytuacyjnych, bez wykonywania szczegółowych projektów w tym zakresie), ze szczególnym uwzględnieniem funkcjonalności węzłów przesiadkowych oraz dostępności pasażerów do przystanków, zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami (identyfikacja ewentualnych barier architektonicznych lub urbanistycznych, jakość infrastruktury pieszej na terenach przyległych itp.);
- **ekonomiczną** – oszacowanie kosztów inwestycyjnych, obejmujących cały planowany zakres przedsięwzięcia, wraz z ewentualnymi kosztami wykupu gruntów (wstępne szacunki należy wykonać na etapie I Opracowania, natomiast bardziej szczegółowe, łącznie z wyspecyfikowaniem zasadniczych – w tym szczególnie kosztotwórczych – elementów technicznych na etapie II Opracowania);
- **nieruchomości gruntowych** – wyspecyfikowanie działek geodezyjnych niezbędnych do realizacji inwestycji z określeniem ich numerów geodezyjnych oraz prawa własności oraz dodatkowe wskazanie ewentualnych działek podlegających wykupowi.

5. WARUNKI WYKONAWSTWA

Wykonawca przygotowuje Opracowanie w ścisłym uzgodnieniu z Zamawiającym, w zakresie i formie o jakiej mowa w pkt. 3 i 4, a sam przedmiot zamówienia przekazuje Zamawiającemu:

- ❖ etap I Opracowania:
 - w wersji papierowej (wydruk w formie spiętego opracowania): 1 egz.,
 - w wersji elektronicznej (w formacie *.doc, *.dwg i *.pdf na nośniku CD lub DVD): 2 egz. (w tym 1 egz. wersji edytowalnej i 1 egz. wersji nieedytowalnej);
- ❖ etap II Opracowania:
 - w wersji papierowej (wydruk w formie spiętego opracowania): 5 egz.,
 - w wersji elektronicznej (w formacie *.doc, *.dwg i *.pdf na nośniku CD lub DVD): 5 egz. (w tym 2 egz. wersji edytowalnej i 3 egz. wersji nieedytowalnej).

Ponadto:

- wydruki planów sytuacyjnych należy wykonać w skali 1:500 (mapa zasadnicza);
- Wykonawca wszystkie koszty uzyskania wszelkich materiałów niezbędnych do należytego wykonania Opracowania oraz ewentualnych uzgodnień, jak również 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;
- 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;
- uzyskanie wszelkich wytycznych, warunków technicznych oraz opinii bądź wymaganych uzgodnień leży po stronie Wykonawcy (i jest jego kosztem).

6. TERMIN WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- etap I Opracowania: do **31 marca 2020 roku**;
- etap II Opracowania: do **30 listopada 2020 roku**.

W uzasadnionych przypadkach, Zamawiający dopuszcza aneks terminowy, ale bez zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy. Zamawiający dopuszcza także możliwość poszerzenia zakresu przedmiotu zamówienia, co zostanie sformalizowane stosownym aneksem terminowym oraz finansowym, po uzgodnieniach Stron.

7. WYMAGANIA DLA OFERENTÓW (WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU)

Oferent musi spełniać wymagania związane z nabytym w ciągu ostatnich 10 lat (licząc od daty upływu terminu składania ofert) doświadczeniem, tj. wykonać:

- przynajmniej 1 koncepcję lub projekt budowlany lub projekt wykonawczy w zakresie budowy lub przebudowy linii kolejowej – branża torowa;

- przynajmniej 1 koncepcję lub projekt budowlany lub projekt wykonawczy w zakresie budowy lub przebudowy linii kolejowej – branża sterowania ruchem kolejowym;
- przynajmniej 1 koncepcję lub projekt budowlany lub projekt wykonawczy w zakresie teletechniki kolejowej;
- przynajmniej 1 koncepcję lub projekt budowlany lub projekt wykonawczy w zakresie budowy lub przebudowy drogi/ulicy klasy min. L o długości przynajmniej 500 m;
- przynajmniej 1 koncepcję lub projekt budowlany lub projekt wykonawczy w zakresie budowy lub przebudowy parkingu o pojemności co najmniej 50 miejsc postojowych;
- przynajmniej 1 koncepcję lub projekt budowlany lub projekt wykonawczy w zakresie obiektów użyteczności publicznej.

Ponadto Oferent musi posiadać właściwe zaplecze techniczne oraz wykwalifikowaną kadrę do właściwego wykonania przedmiotu zamówienia, tj.: projektantów posiadających kwalifikacje do wykonywania zawodu, w tym:

- magistra inżyniera budownictwa drogowego w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, z uprawnieniami budowlanymi od co najmniej 10 lat;
- magistra inżyniera drogowictwa z min. 7-letnim doświadczeniem zawodowym, a od co najmniej 5 lat z uprawnieniami do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej;
- magistra inżyniera architekta z uprawnieniami do projektowania bez ograniczeń w specjalności architektonicznej od co najmniej 5 lat;
- specjalistę w zakresie sterowania ruchem kolejowym z wykształceniem wyższym technicznym z min. 5-letnim doświadczeniem zawodowym;
- specjalistę w zakresie teletechniki z wykształceniem wyższym technicznym z min. 5-letnim doświadczeniem zawodowym;
- specjalistę w zakresie ogrodnictwa i architektury krajobrazu z wykształceniem wyższym.

Zamawiający dopuszcza możliwość łączenia funkcji projektantów, w przypadku gdy ta sama osoba posiada wymagane doświadczenie i uprawnienia w więcej niż jednej specjalności.

Zamawiający zastrzega, że uzna wyłącznie doświadczenie nabyte na stanowisku projektanta lub współprojektanta (członka zespołu projektowego). 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 osoba będzie posiadać nie mniejsze doświadczenie niż wykazane dla danej specjalności w złożonej ofercie. Wykonawca zobowiązany jest wykazać doświadczenie wymaganej kadry w sposób precyzyjny oraz ponad wszelką wątpliwość.

Ponadto Zamawiający wymaga wskazania koordynatora zadania, z którym możliwy będzie kontakt w dni robocze, przynajmniej w godzinach 8:00 – 15:00, będącym także do dyspozycji Zamawiającego w sytuacjach np. konieczności pilnego spotkania, wizji w terenie itp., w

nieprzekraczającym czasie dojazdu do 72 godzin od 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, tj. stosowne referencje, końcowe protokoły odbioru bez uwag i zastrzeżeń zamawiających lub inne poświadczenia itp. (Wykonawca zobowiązany jest do podania przedmiotu usług, którymi się wykazuje, dat ich wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane oraz załączenia stosownych dowodów ich należytego wykonania);
- dokumenty potwierdzające wymagane kwalifikacje kadry Oferenta, tj. m.in. dyplomy, decyzje, zaświadczenia itp. właściwych organów potwierdzające przygotowanie zawodowe.

Oryginały ww. dokumentów Wykonawca (wybrany Oferent) przedłoży do wglądu Zamawiającemu przy podpisywaniu umowy (na wezwanie Zamawiającego).

9. OPIS KRYTERIUM WYBORU OFERT

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

10. MIEJSCE I TERMIN SKŁADANIA OFERT

Ofertę należy złożyć:

- w nieprzejrzywej, zamkniętej kopercie / opakowaniu w sposób gwarantujący zachowanie poufności jej treści oraz zabezpieczającej jej nienaruszalność do terminu otwarcia ofert. Kopertę (paczkę) należy opisać następująco: **„Koncepcja zintegrowanego węzła przesiadkowego „Druskienicka” w Poznaniu – nie otwierać przed 18.09.2019 r. godz. 11:15, ZTM.IP.520.13.2.2019”**. Zamawiający nie ponosi odpowiedzialności za zdarzenia wynikające z nienależytego oznakowania koperty / opakowania lub braku którejkolwiek z wymaganych informacji;
- w siedzibie Zamawiającego w kancelarii (parter, pok. 021) w nieprzekraczalnym terminie do dnia **18.09.2019 r.** do godziny **11:00**.

W ofercie należy podać cenę łączną netto i brutto za realizację całego przedmiotu zamówienia.

11. TERMIN ZWIĄZANIA OFERTĄ

Termin związania ofertą wynosi 30 dni od upływu terminu składania ofert.

12. ZAŁĄCZNIKI

- ❖ wzór umowy z Wykonawcą;
- ❖ pismo PLK nr IEPI5e-071 – 4.1/19 z dnia 14.01.2019 r.