

SKMDI2a.210.9.21

Gdynia, 2021-04-26

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. zaprasza do złożenia oferty cenowej na:

Dokumentacja projektowo – kosztorysowa „Modernizacja kładki oraz schodów w ciągu komunikacyjnym prowadzącym na peron PKP SKM Rumia Janowo”

I. INFORMACJE O ZAMAWIAJĄCYM:

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
ul. Morska 350 A
81-002 Gdynia
tel. (58) 721 29 11
e-mail: skm@skm.pkp.pl

II. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie dokumentacji projektowej wraz z przedmiarem i kosztorysem inwestorskim na wykonanie modernizacji kładki oraz schodów od ul. Kolejowej w ciągu komunikacyjnym prowadzącym na peron PKP SKM Rumia Janowo.

III. AKTUALNE UWARUNKOWANIA WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA:

Stacja pasażerska PKP SKM Rumia Janowo zlokalizowana jest na linii kolejowej nr 250 oraz linii kolejowej 202. Położona jest w obrębie Gminy Rumia i znajduje się w pobliżu dzielnicy Rumia Janowo.

Kładka dla pieszych zlokalizowana jest nad terenem kolejowym (PKP SKM oraz PKP PLK) i prowadzi na stację pasażerską PKP SKM Rumia Janowo. Stanowi ona dojście na peron oraz jest pieszym ciągiem komunikacyjnym łączącym ul. Sobieskiego z ul. Kolejową w Rumi Janowie. Dodatkowo dojście do kładki od strony ul. Kolejowej odbywa się po schodach terenowych. Kładka znajduje się w km 31.151 linii kolejowej nr 250.

Opis stanu istniejącego:

- a) Dojście do kładki od strony ul. Kolejowej odbywa się po schodach prowadzących od poziomu chodnika przy ul. Kolejowej do „półpiętra” przy przyczółku kładki. W ramach inwestycji dot. przebudowy przystanku osobowego SKM Rumia Janowo w latach 2017–2018 wykonano nową nawierzchnię na „półpiętrze” z drobnowymiarowej kostki betonowej. „Półpiętro” jest zabezpieczone murem oporowym z balustradą. Nawierzchnia ta jest wyposażona w nawierzchnie specjalne. Schody są 3-biegowe, o stopniach betonowych. Każda podstopnica zabezpieczona jest płaskownikiem metalowym. Biegi schodowe ograniczone są murkami oporowymi betonowymi lub żelbetowymi. Murki i stopnie pokryte są okładzinami typu lastrico. Pomiedzy biegami znajdują się 2 spoczniki o nawierzchni z płytek chodnikowych. Schody są nierówne oraz mają skorodowane stalowe podstopnice.
- b) Kładka nad torami przebiega nad terenem kolejowym. Pod kładką znajduje się peron wypowy i 2 tory zelektryfikowane na linii nr 250 oraz torami z linii nr 202. Kładka przeznaczona jest dla ruchu pieszego. Posiada konstrukcję stalową, podpartą na stalowej podporze pośredniej oraz opartą na końcach na żelbetowych przyczółkach. Pomost posiada 2 podłużne belki policzkowe ze stężeniami. Na przyczółkach w konstruowane są schody wejściowe na kładkę. Stalowy pomost kładki pokryty jest nawierzchnią bitumiczną o grubości od około 4 cm do około 8 cm. Na końcach pomostu, w strefie dylatacji z przyczółkami, znajdują się poprzeczne koryta odwodnieniowe. Woda z koryt odprowadzana jest instalacją umiejscowioną przy ścianie

żwirowej przyczółku do lokalnych skrzynek rozsączających. Z kładki prowadzi wejście na peron kolejowy, wykonane jako dwa równoległe ciągi schodów. Strefa wejścia na schody prowadzące na peron posiada zadaszenie nad kładką w postaci niezależnej konstrukcji stalowej. W ramach inwestycji dot. przebudowy przystanku osobowego SKM Rumia Janowo w latach 2017–2018 na pomoście kładki zostały wymienione balustrady i oświetlenie – konstrukcje mocowane są do belki policzkowej pomostu. W pobliżu strefy wejścia na schody prowadzące na peron zlokalizowane są 2 konstrukcje stanowiące stelaż dla tablic informacji o taryfie i kasowników. Konstrukcje są przymocowane do belki policzkowej pomostu.

- c) Przyłącze energetyczne znajduje się na peronie. W części technicznej peronu (pod kładką) zlokalizowana jest skrzynka rozdzielcza dla obwodów na przystanku. Schody są oświetlone 2 lampami. Słupy oświetleniowe znajdują się na „półpiętrze” przy przyczółku i w poziomie chodnika przy ul. Kolejowej. W ramach inwestycji dot. przebudowy przystanku osobowego SKM Rumia Janowo w latach 2017–2018 wykonano nową instalację elektryczną, w tym oświetleniową (na peronie i kładce dla pieszych), obejmującą słup przy przyczółku. Natomiast słup znajdujący się w poziomie chodnika nie jest zasilany z instalacji wewnętrznej SKM. W zakresie sterowania oświetleniem, przystanek jest wyposażony w automatyczną lokalną centralę sterującą, opartą na zegarze astronomicznym i czujnikach pogodowych
- d) Przyłącze energetyczne znajduje się na peronie. W części technicznej peronu (pod kładką) zlokalizowana jest skrzynka rozdzielcza dla obwodów na przystanku. W ramach inwestycji dot. przebudowy przystanku osobowego SKM Rumia Janowo w latach 2017–2018 wykonano nową instalację elektryczną, w tym oświetleniową, obejmującą słup przy przyczółku.

Cele inwestycji:

- poprawa bezpieczeństwa pasażerów korzystających z transportu zbiorowego,
- poprawa dostępności i jakości usługi świadczonej przez transport zbiorowy,
- przystosowanie infrastruktury dla potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- poprawa stanu technicznego infrastruktury oraz dostosowanie jej do obowiązujących standardów, przepisów i norm w zakresie warunków technicznych infrastruktury kolejowej,
- stworzenie przyjaznej, estetycznej przestrzeni dla podróżnych korzystających z transportu zbiorowego.

Charakterystyka eksploatacyjna po wykonaniu robót:

- zapewnienie dostępu do obiektu dla wszystkich poprzez wykonanie nawierzchni specjalnych,
- zapewnienie bezpieczeństwa pieszym poprzez wykonanie nowej nawierzchni na kładce,
- zapewnienie bezpieczeństwa pieszym poprzez wykonanie nowej nawierzchni schodach,
- poprawa bezpieczeństwa poprzez uzupełnienie oświetlenia wraz z wykonaniem niezbędnych instalacji elektrycznych,
- poprawa bezpieczeństwa poprzez wykonanie ogrodzenia zabezpieczającego dostęp do terenu kolejowego,
- zapewnienie komfortu m.in. poprzez dostosowanie wielkości stopni na schodach terenowych,
- poprawa funkcjonalności użytkowej obiektu (peronu) poprzez wykonanie elementów informacji pasażerskiej – stałej.
- parametry funkcjonalno-użytkowe zostaną osiągnięte przy zastosowaniu w szczególności warunków określonych w TSI PRM.

Opracowanie dokumentacji w której skład wchodzi:

1. Wykonawca powinien przeprowadzić szczegółową inwentaryzację, obejmującą wizję lokalną oraz przeprowadzić niezbędne badania, odkrywki itp. w celu uzyskania wszystkich niezbędnych informacji umożliwiających poprawne i kompletne przygotowanie dokumentacji projektowej.
2. Zaprojektowanie modernizacji kładki dla pieszych, która polegać będzie na wymianie nawierzchni na pomoście. Obecna nawierzchnia bitumiczna podlega całkowitej likwidacji. W miejsce nawierzchni bitumicznej należy wykonać nową w postaci wylewki z betonu. Należy zastosować mieszankę z betonu ulepszanego, modyfikowanego typu PCC, zbrojoną strukturalnymi włóknami polimerowymi w ilości minimum 2,0 kg na 1m³ mieszanki.
Grubość warstwy nawierzchni oraz jej pochylenia (spadki) należy dostosować odpowiednio do poziomu (rzędnej) podestów przy windach, podestów przy schodach prowadzących na peron oraz schodów (wraz z korytami odwodnieniowymi) prowadzących z kładki (na przyczółkach) w kierunku ul. Kolejowej i ul. Sobieskiego oraz nowych schodów z inwestycji miasta Rumia. Spadki poprzeczne powinny być do wewnątrz, a woda odprowadzona do koryt na końcach pomostu.
Nawierzchnia powinna posiadać odpowiednie dylatacje przeciwskurczowe podłużne i poprzeczne (w tym dylatacje pozorne). Dylatacje winny być wypełnione odpowiednim trwałym materiałem plastycznym w kolorze nawierzchni. Dylatacje należy również wykonać we wszystkich wymaganych punktach styku, np. na styku z korytem odwodnieniowym.
Górna powierzchnia wylewki podlega uszorstnieniu np. poprzez szciotkowanie. Nawierzchnia na kładce powinna być odpowiednio wyprofilowana, tak aby woda z opadów nie gromadziła się.
3. W przypadku pomostu kładki należy zaprojektować niezbędne uzupełnienie i/lub adaptację elementów stalowych w płycie pomostu, tak aby możliwe było ułożenie warstw nowej izolacji i nawierzchni. Belki policzkowe (gzymsowe) i płyta pomostu podlegają oczyszczeniu (po zdemontowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej) przy użyciu możliwie najmniej uciążliwej technologii, takiej jak szlifowanie papierem. Po oczyszczeniu, belki policzkowe należy pokryć warstwami gruntującymi i zabezpieczającymi. Należy stosować farby i lakiery zawierające dodatki antykorozyjne. Ilość warstw wg zaleceń producenta powłoki.
Na płycie pomostu należy wykonać warstwy izolacyjne dostosowane do nowego typu nawierzchni – na bazie materiałów żywicznych z inhibitorem korozji. Należy też zastosować metody zwiększające przyczepności do nowej wylewki betonowej, np. posypkę kwarcową. Elementy wymagające cięcia należy zabezpieczyć powłokami zawierającymi domieszki cynkowe.
Należy przewidzieć wymianę dylatacji mostowych w przypadku ich złego stanu lub braku możliwości adaptacji.
4. Należy zaprojektować wyposażenie kładki w nawierzchnie specjalne dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. W ich zakres wchodzi m.in.: ścieżki prowadzenia, pola uwagi, pasy ostrzegające przed zmianą poziomu/pochylenia. Nawierzchnie te muszą być trwałe, nieśliskie, w możliwie największym stopniu zintegrowane z nawierzchnią właściwą i przede wszystkim nadające się do użytkowania w warunkach zewnętrznych. Nie dopuszcza się stosowania rozwiązań opartych na elementach i profilach metalowych. Nawierzchnia może być wyprofilowana w materiale rodzimym danej nawierzchni lub wprowadzona jako materiał oddzielny. Wówczas wymagana jest jego integracja z nawierzchnią zasadniczą i wykonanie właściwego, bezpiecznego styku, a także nie dopuszcza się punktowego mocowania takiej nawierzchni. Ścieżki prowadzenia powinny posiadać podłużne ryfle, strukturą

- odbiegające od sąsiednich powierzchni (nawierzchni zasadniczej, ostrzegawczego pasa dotykowego itp.). Szerokość ścieżki wynosi 40 cm. Pola uwagi – o wielkości 60x60 cm. Ryfel powinien być wypukły o innej fakturze niż elementy pozostałe. Ostrzegawczy pas dotykowy – zaprojektować o szerokości 60 cm. Znaki wypukłe w formie ściętego stożka lub sfery kuli, rozmieszczone w układzie siatki prostokątnej. Pas wykonany będzie w strefach przed wejściem na schody.
5. W ramach odwodnienia obiektu należy przewidzieć usunięcie istniejącego koryta na końcach pomostu kładki i zaprojektować nowe urządzenia odwadniające. Nowe ruszty powinny być wykonane z wytrzymałych materiałów nie stalowych, z zamknięciami antykradzieżowymi. Woda powinna być odprowadzona do instalacji na przyczółkach. Należy przewidzieć elementy separujące.
 6. W ramach modernizacji schodów należy dostosować w projekcie geometrię poszczególnych biegów i stopni do aktualnie obowiązujących przepisów. Okładziny na stopniach i murkach oporowych podlegają usunięciu. Murki oporowe podlegają renowacji i uzupełnieniu lokalnych ubytków wraz ze wzmocnieniem. Powierzchnie murków należy pokryć szczelną powłoką wodochronną do betonu (laserunek). Jednocześnie – w uzasadnionym przypadku, po dokonaniu inwentaryzacji i opinii technicznej – należy przewidzieć zaprojektowanie i odtworzenie (usunięcie niezbędnej części lub całości ścianki i nadbudowanie nowej) murków oporowych. Lokalizacja schodów powinna zostać zachowana, a projekt zmodernizowanych schodów powinien mieścić się w granicach schodów wg stanu istniejącego. Schody terenowe należy zabezpieczyć nowymi balustradami, wzdłuż obu krawędzi. Balustrady należy zaprojektować jako ciągłe, obejmujące odcinki z biegami i spocznikami. Na schodach terenowych, wzdłuż jednej z krawędzi, należy zaprojektować prowadnicę dla rowerów.
 7. Schody terenowe, chodnik od strony ul. Kolejowej i „półpiętro” przy przyczółku kładki należy zaprojektować z nawierzchnią specjalną dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się. W ich zakres wchodzi m.in.: ścieżki prowadzenia, pola uwagi, pasy ostrzegające przed zmianą poziomu/pochylenia. Na „półpiętrze” częściowo występują nawierzchnie specjalne. Natomiast wymagane jest zaprojektowanie ich uzupełnienia i przełożenia.
 8. Należy zaprojektować prawidłowe odwodnienie schodów terenowych poprzez odpowiednie profilowanie, a w razie konieczności przy zastosowaniu dodatkowych elementów odprowadzających i gromadzących wodę ze schodów.
 9. Należy zweryfikować obecne parametry oświetlenia i zaprojektować dodatkowe lampy i słupy, z podłączeniem ich do instalacji SKM. W zakres zamówienia wchodzi zaprojektowanie i doprowadzenie zasilania nN do powyższych obiorów. Sterowanie oświetleniem zrealizować poprzez podłączenie do istniejącego systemu na przystanku, z uwzględnieniem istniejącego systemu na linii kolejowej nr 250, w tym centrum dyspozytorskiego zlokalizowanego w budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej.
 10. Zaprojektować ogrodzenie systemowe z podmurówką betonową od strony toru nr 2 (PKP PLK) na granicy torowiska, w rejonie windy od strony ul. Kolejowej, zabezpieczające dostęp do torowiska. Ogrodzenie o długości około 25 m należy przewidzieć od ogrodzenia działki sąsiedniej do nasypu przy przyczółku kładki i szybie windowym.
 11. Zaprojektować elementy małej architektury: tablice informacyjne, wraz z niezbędną konstrukcją, dla zaktualizowanej struktury komunikacyjnej w obrębie przystanku i dojścia do przystanku (należy uwzględnić odpowiednią ilość, zapewniającą dostęp do informacji dla każdego pasażera, z zachowaniem zasad określonych w dokumencie: kod UIC 413 Działania usprawniające podróż koleją), m.in. wynikającą z wykonania dojścia do windy w ramach działań miejskich, tablicę dotykową z opisem komunikacji w obrębie

przystanku wraz z jej zamocowaniem na dole schodów oraz na istniejącym pulpicie umieszczonym na peronie.

12. Wykonanie projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa Budowlanego
13. Wykonawca wykonana prace projektowe i pozyska wszelkie decyzje i uzgodnienia, a w tym rzeczoznawcy ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych oraz wykona inne opracowania, które są niezbędne do uzyskania wszystkich decyzji administracyjnych umożliwiających rozpoczęcie prac budowlanych i realizację inwestycji.
14. Zawarcie w projekcie wszystkich robót budowlanych i instalacyjnych wraz z urządzeniami, budową lub rozbudową systemów
15. W dokumentacji należy przedstawić rozwiązania techniczne, materiałowe i plan elementów.
16. Przy opracowaniu dokumentacji należy szczególnie uwzględnić wymagania organizacyjne, które wynikają ze specyfiki kolei, w tym przede wszystkim organizację robót budowlanych przy założeniu stałego i bezpiecznego użytkowania dojść do peronu przez podróżnych.
17. W opracowaniu należy zawrzeć przebudowę i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury, rozbórkę oraz montaż elementów instalacji, konstrukcji.
18. Wykonanie kosztorysu inwestorskiego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzenia kosztorysu inwestorskiego, obliczenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym.
19. Wykonanie przedmiaru robót zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego.
20. Wykonanie planu Bioz.
21. Ustalenie z Zamawiającym danych wyjściowych do kosztorysowania.
22. Projekty techniczne należy przygotować w oddzielnych tomach (częściach) zawierających branże (specjalizacje) budowlane. Daną specjalizację budowlaną można również podzielić na kolejne części, jeżeli służy to czytelności projektu i usprawnieniu późniejszego wykonania robót budowlanych, np. poprzez podział na poszczególne obiekty. Poszczególne branże muszą zachowywać spójność rozwiązań i zapewniać spełnienie wszystkich wymagań technicznych i technologicznych.
23. Wykonawca zrealizuje wszelkie niezbędne projekty specjalistyczne: projekt robót przygotowawczych, projekty warsztatowe i technologiczne, projekt organizacji i technologii robót, projekt organizacji ruchu drogowego lub/i pieszego na czas zamknięcia przejazdów kolejowych i przejść przez tory oraz dojść do peronu, projekty zabezpieczenia kolizji z urządzeniami infrastruktury podziemnej, opracowania służące Wykonawcy do prowadzenia robót, itp.

III. FORMA ORAZ ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI

Wymagania do dokumentacji:

1. Wykonanie projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa Budowlanego
2. Wykonawca wykonana prace projektowe i pozyska wszelkie decyzje i uzgodnienia, a w tym rzeczoznawcy ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych oraz wykona inne opracowania, które są niezbędne do uzyskania wszystkich decyzji administracyjnych umożliwiających rozpoczęcie prac budowlanych i realizację inwestycji.

3. Zawarcie w projekcie wszystkich robót budowlanych i instalacyjnych wraz z urządzeniami, budową lub rozbudową systemów
4. W dokumentacji należy przedstawić rozwiązania techniczne, materiałowe i plan elementów.
5. Przy opracowaniu dokumentacji należy szczególnie uwzględnić wymagania organizacyjne, które wynikają ze specyfiki kolei, w tym przede wszystkim organizację robót budowlanych przy założeniu stałego i bezpiecznego użytkowania dojść do peronu przez podróżnych.
6. W opracowaniu należy zawrzeć przebudowę i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury, rozbiórkę oraz montaż elementów instalacji, konstrukcji.
7. Wykonanie kosztorysu inwestorskiego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzenia kosztorysu inwestorskiego, obliczenia planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym.
8. Wykonanie przedmiaru robót zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego.
9. Wykonanie planu Bioz.
10. Ustalenie z Zamawiającym danych wyjściowych do kosztorysowania.
11. Projekty techniczne należy przygotować w oddzielnych tomach (częściach) zawierających branże (specjalizacje) budowlane. Daną specjalizację budowlaną można również podzielić na kolejne części, jeżeli służy to czytelności projektu i usprawnieniu późniejszego wykonania robót budowlanych, np. poprzez podział na poszczególne obiekty. Poszczególne branże muszą zachowywać spójność rozwiązań i zapewniać spełnienie wszystkich wymagań technicznych i technologicznych.
12. Wykonawca zrealizuje wszelkie niezbędne projekty specjalistyczne: projekt robót przygotowawczych, projekty warsztatowe i technologiczne, projekt organizacji i technologii robót, projekt organizacji ruchu drogowego lub/i pieszego na czas zamknięcia przejazdów kolejowych i przejść przez tory oraz dojść do peronu, projekty zabezpieczenia kolizji z urządzeniami infrastruktury podziemnej, opracowania służące Wykonawcy do prowadzenia robót, itp.

W skład opracowania wchodzi:

- 1) Projekt architektoniczno-budowlany – 4 egzemplarze (w tym 2 komplety zatwierdzone przez właściwy organ w ramach pozyskania decyzji zezwalającej na realizację)
- 2) Projekty techniczne – 4 egzemplarze
- 3) Projekty specjalistyczne – po 4 egzemplarze
- 4) Przedmiar robót – 4 egzemplarze
- 5) Kosztorys inwestorski – 4 egzemplarze
- 6) Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych – 4 egzemplarze

Dokumentację sporządzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, wykonana w czytelnej formie drukowanej formatu A4 o jednolitej szacie graficznej oraz oprawiona w okładkę.

Wymagane jest również dostarczenie edytowalnej dokumentacji technicznej w formie elektronicznej na nośnikach DVD w 3 egzemplarzach. Dokumentację projektową należy wykonać zgodnie z obowiązującą procedurą Prawa Budowlanego art. 20 oraz obowiązującymi uzgodnieniami ppoż. i bhp.

IV. INNE WYMAGANIA

- 1) Przedstawione założenia nie zwalniają Wykonawcy z obowiązku ich weryfikacji. Wykonawca powinien przeprowadzić wizję lokalną w celu uzyskania wszystkich niezbędnych informacji dla poprawnego i kompletnego przygotowania dokumentacji
- 2) Dokumentacja przed sporządzeniem i przedłożeniem do Zamawiającego musi być poprzedzona koncepcją złożoną w terminie 10 dni od podpisania umowy jako materiał wyjściowy do sporządzenia dokumentacji projektowo – wykonawczej, koncepcja musi zostać uzgodniona i zaakceptowana przez Zamawiającego;
- 3) Na etapie projektowania będą organizowane cykliczne spotkania koordynacyjne w siedzibie Zamawiającego lub w formie telekonferencji.
- 4) Wykonawca pozyska wszelkie materiały, które będą konieczne do realizacji zadania (np. mapy do celów projektowych, dane dotyczące działek ewidencyjnych takie jak wypisy i wyrisy z ewidencji gruntów, wypisy i wyrisy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru inwestycji). Wykonawca pozyska powyższe materiały własnym staraniem i na własny koszt.
- 5) Zastosowane rozwiązania techniczne z uwzględnieniem technologii robót wymagają akceptacji Zamawiającego.
- 6) Dokumentacja (projekt oraz koncepcja) winna być uzgodniona i zatwierdzona przez Zamawiającego.
- 7) Wykonawca powinien przewidzieć w ofercie cenowej wszystkie prace towarzyszące dla realizacji zadania.
- 8) Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość opracowania dokumentacji, jej kompletność oraz zgodność z wymogami obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. W zakresie rozwiązań technicznych powinna ona uwzględniać przepisy i instrukcje kolejowe Zarządcy linii kolejowej, normy i standardy techniczne obowiązujące w danej branży. Zaprojektowane budowle i urządzenia kolejowe mają być zgodne z wymogami wiedzy i techniki budownictwa kolejowego i standardami techniczno-eksploatacyjnymi dla linii kolejowych. Dokumentacja w zakresie wymagań teletechniki odnośnie miejsca montażu urządzeń i sposobu prowadzenia dróg kablowych powinna zostać uzgodniona z Wykonawcą wyłonionym w postępowaniu przetargowym dla zadania „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronu na stacji Gdynia Główna” i umożliwić wykonanie okablowania oraz montaż urządzeń w przypadku takiej potrzeby, bez ryzyka utraty gwarancji.

V. ISTOTNE WARUNKI UMOWY:

- 1) Zapłata za wykonane zamówienie nastąpi na podstawie faktury w terminie 21 dni od daty złożenia prawidłowo wystawionej faktury w siedzibie Zamawiającego.
- 2) Wykonawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za prawidłowe oszacowanie ceny przedmiotu zamówienia.
- 3) Przedmiot umowy obejmuje przeniesienie prac autorskich na Zamawiającego

IV. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA: Wykonanie dokumentacji do 30.10.2021 r., przy czym wstępna koncepcja powinna zostać przekazana Zamawiającemu w terminie do 10 dni od podpisania umowy.

V. MIEJSCE SKŁADANIA OFERT : PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. ul. Morska 350 A 81-002 Gdynia tel. (58) 721 29 11 w Sekretariacie – osobiście, kurierem, za pośrednictwem poczty lub mailem na adres: bzurawicz@skm.pkp.pl (oferta w tym wypadku ma być podpisana przez osobę uprawnioną i zeskanowana).

VI. TERMIN SKŁADANIA OFERT : w nieprzekraczalnym terminie **do dnia 11.05.2021 r.**

VII. SPOSÓB PRZYGOTOWANIA OFERTY: Oferta musi posiadać pełną nazwę oferenta, adres/siedzibę oferenta, numer telefonu, numer faksu, numer NIP, REGON, e-mail, cenę oferty netto/brutto, termin wykonania, numer oferty, datę sporządzenia oferty, podpis oferenta.

VIII. KRYTERIUM WYBORU OFERTY: Przy wyborze ofert Zamawiający kierować się będzie kryterium „cena”. Zostanie wybrana oferta najkorzystniejsza cenowo.

IX. ZAMAWIAJĄCY ZASTRZEGA SOBIE PRAWO DO:

1. Unieważnienia postępowania bez podania przyczyny,
2. Nie wybrania żadnej z przedstawionych ofert bez podania przyczyny,
3. Pozostawienia bez rozpatrzenia oferty niezgodnej z wymogami niniejszego zapytania.

X. OSOBA UPRAWNIONA DO KONTAKTÓW:

Barbara Żurawicz, PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia, pokój nr 326A tel. (58) 721 29 29 wew. 2108, 662-257-416 w dni robocze, w godz. 07:00 – 15:00, e-mail: bzurawicz@skm.pkp.pl

Weronika Jewsienia, PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia, pokój nr 326A tel. (58) 721 29 29 wew. 2107, 604-773-186 w dni robocze, w godz. 07:00 – 15:00, e-mail: wjewsienia@skm.pkp.pl

Zamawiający dopuszcza możliwość dokonania wizji w terenie w celu dokładnego oszacowania ceny wykonania przedmiotu zamówienia przez podmioty zainteresowane złożeniem oferty. Zainteresowanych prosimy o kontakt telefoniczny bądź mailowy.

p.o. MACZELNIK
Wydział Infrastruktury
mgr inż. Kamil Długiński

K/o:

1. SKM DI2a a/a