NASZ ZNAK: PCC/SC/03/14/2021

SPECYFIKACJA PRZEDMIOTU PRZETARGU

NA OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ WRAZ ZE ZŁOŻENIEM W IMIENIU ZAMAWIAJĄCEGO WNIOSKU I UZYSKANIEM POZWOLENIA NA BUDOWĘ W RAMACH REALIZACJI ZADANIA POD NAZWĄ: „BUDOWA KONTENEROWEGO TERMINALA PRZEŁADUNKOWEGO WRAZ Z OBIEKTAMI TOWARZYSZĄCYMI NA TERENIE MIASTA ROPCZYCE."

Sosnowiec, 2021.03.22

Spis treści

Zakres prac realizowanych przez biuro projektów 3
Wytyczne do realizacji zadania pierwszego (część terminalowa) 6
Pozostałe informacje oraz wytyczne dla prac projektowych 13
Wymagane terminy zakończenia etapów prac 18
Informacje formalne 188
Zawartość oferty 19
Wadium 19
Referencje 20
Warunki płatności 21
Informacja o zainteresowaniu przetargiem i wizja lokalna 22
Pytania i odpowiedzi 22
Złożenie oferty 22
Załączniki do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu 23

PCC Intermodal S.A. (Zamawiający) składa zaproszenie do złożenia oferty na opracowanie dokumentacji projektowej wraz ze złożeniem w imieniu Zamawiającego wniosku i uzyskaniem pozwolenia na budowę, w ramach realizacji następującego zadania:

„Budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami towarzyszącymi na terenie Miasta Ropczyce."

Oferent, którego oferta zostanie przyjęta, zobowiązany będzie w terminie do **28.02.2022 roku** wykonać projekt budowy terminala kontenerowego oraz uzyskać prawomocne pozwolenie na budowę, przygotować i przekazać projekty wykonawcze dla poszczególnych branż wraz ze specyfikacją technicznego wykonania i odbioru robót budowlanych (STWiORB), oraz kosztorys inwestorski, kosztorysy ślepe. Ponadto zobowiązany będzie do świadczenia usług nadzoru autorskiego.

ZAKRES PRAC REALIZOWANYCH PRZEZ BIURO PROJEKTÓW

1. **Opracowanie projektu budowlanego w następującym zakresie:**

ZADANIE 1 (część terminalowa)

I. Przygotowanie projektu zagospodarowania terenu (obiektu) na potrzeby projektu budowlanego oraz uzgodnienie go z PCC Intermodal S.A.,

II. Wypracowanie warunków oraz przygotowanie projektów dla poszczególnych obszarów funkcjonowania obiektu i styków z infrastrukturą kolejową/drogową oraz ewentualnymi dostawcami mediów i istniejącymi sieciami obejmującej m.in.:

1) układ torów kolejowych terminala wraz z przejściem przez drogę i przyłączeniem do istniejącego toru nr 107 – bocznicy ZM Ropczyce S.A zlokalizowanymi na działce nr 2956/4,
2) układ torów podsuwnicowych wraz z komorą zasilania 3 suwnic, kablami zasilającymi komorę zasilania suwnic (sterowniczymi), oraz kablami komunikacyjnymi, hamulce burzowe, zderzaki,
3) układ drogowy terminala wraz z jego włączeniem w dwóch miejscach do drogi publicznej (zgodnie z koncepcją stanowiącą **załącznik nr 1** do

niniejszej specyfikacji), w tym połączenie zapewniające przejazd urządzeń przeładunkowych i ich wjazd do hali napraw,

4) place składowe kontenerów pełnych i pustych,
5) układ bramowy zawierający minimum 2 pasy wjazdowe i 2 wyjazdowe,
6) budynek obsługi bramy z miejscem obsługi kierowców i węzłem sanitarnym oraz częścią biurowo-socjalną,
7) budynek hali napraw (HN) z funkcjami naprawy wagonów, lokomotyw, urządzeń przeładunkowych, środków transportu, urządzeń obsługujących terminal z zapewnieniem części magazynowo - socjalnej oraz biurowej na potrzeby hali napraw wraz z miejscem do mycia taboru przed halą napraw,
8) budynek biurowo - socjalny,
9) budynek techniczno - socjalny,
10) stanowisko naprawy kontenerów z wiatą osłaniająca przed deszczem i wiatrem, w celu umożliwienia realizacji prac spawalniczych,
11) stanowisko do naprawy i mycia kontenerów, samochodów oraz naczep,
12) fotowoltaika, jako dodatkowe źródło zasilania w energię elektryczną dla poszczególnych obiektów,
13) parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych,
14) ogrodzenie terenu, system kamer CCTV wraz z KD,
15) sieć ppoż. wraz ze zbiornikiem ppoż.,
16) media (woda, ścieki, energetyka, internet, inne niezbędne) oraz wszelkie instalacje niezbędne do prawidłowego funkcjonowania terminala, wraz z etapową rozbudową przestrzenną aż do osiągnięcia modelu docelowego zajętości wszystkich obecnych działek na których zlokalizowany będzie terminal,
17) sieć odwodnienia terenu, sieci energetyczne, teletechniczne, sieci wodno–kanalizacyjne wraz z wszelkimi urządzeniami niezbędnymi do prawidłowego działania Terminala,
18) miejsce składowania odpadów powstających w toku działalności Terminala,

19) dedykowane miejsce składowania kontenerów typu reffer / tank wraz z instalacją elektryczną oraz pomostem do obsługi,
20) bramownica CCTV do oceny stanu technicznego kontenerów i wagonów znajdującego się na działce 2956/4,
21) przebudowa drogi i budowa przejazdów drogowo–kolejowych o odpowiedniej kategorii znajdujących się na działce 2956/3. Preferowane przez Zamawiającego jest rozwiązanie przejazdu kolejowo - drogowego bez zapór. Zamawiający nadmienia, iż pomiędzy obecnym właścicielem a Miastem trwają czynności mające na celu przekazanie niniejszej drogi na rzecz Miasta Ropczyce,
22) podział zadania na etapy wg uzgodnień z PCC Intermodal S.A.

III. Uzgodnienie z Zamawiającym docelowego, całościowego projektu zagospodarowania terenu i modelu funkcjonowania terminala.

IV. Opracowanie projektu budowlanego dla całości przedsięwzięcia wraz z uzyskaniem prawomocnego pozwolenia na budowę.

ZADANIE 2 (część torowa Zakłady Magnezytowe Ropczyce)

Opracowanie projektu budowlanego we wszystkich niezbędnych branżach związanego z modernizacją toru numer 100, 101, 107 na długości około 800 mb wraz z włączeniem terminala kontenerowego w układ bocznicy kolejowej Zakładów Magnezytowych Ropczyce S.A. (ZM Ropczyce S.A.). Projekt winien zostać uzgodniony ze wszystkimi podmiotami, instytucjami i urzędami wraz z uzyskaniem wszelkich niezbędnych pozwoleń, zgód i prawomocnych Decyzji Administracyjnych.

2. **Opracowanie Projektów Wykonawczych wraz ze STWiORB (Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych) dla całości przedsięwzięcia.**

3. **Opracowanie Projektu Stałej Organizacji Ruchu w branży terminalowej i drogowej uwzględniającej etapowanie inwestycji oraz oznakowanie obszaru składowania kontenerów.**

4. **Opracowanie kosztorysów Inwestorskich oraz kosztorysów ślepych.**
5. **Świadczenie nadzorów autorskich zgodnie z warunkami umowy.**

WYTYCZNE DO REALIZACJI ZADANIA PIERWSZEGO (CZĘŚĆ TERMINALOWA)

Zamawiający informuje, że posiada:

- wstępną koncepcję zagospodarowania terenu, która stanowi **załącznik nr 1** do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu,
- prawomocną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, symbol GPOŚ.6220.1.2019 z dnia 28.08.2019 roku stanowiącą **załącznik nr 2** do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu,
- wypis z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego gdzie tereny inwestycyjne oznaczone są symbolem 5 P/U stanowiący **załącznik nr 3** do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu.

Zamawiający informuje, że w ramach realizacji prac wynikających z niniejszej specyfikacji, na terenie obiektu docelowo znajdować się ma między innymi następująca infrastruktura:

1) **układ drogowy** o nacisku 11,5 tony na oś od drogi publicznej do strefy wjazdowej na terminal,
2) **układ drogowy** o nacisku 11,5 tony na oś od bramy do placu składowego,
3) **plac składowy kontenerów pełnych i pustych** o powierzchni wynikającej z etapowej koncepcji zagospodarowania terenu oraz wytrzymałości adekwatnej dla mobilnych urządzeń przeładunkowych typu Reachstacker lub kontenerów ładownych składowanych do warstw uwzględniając współczynnik obciążenia 0,7 dla kontenerów oraz dla urządzeń typu Reachstacker Empty Handler lub kontenerów pustych składowanych do 6 warstw. Dodatkowe założenia dla ww. mobilnych urządzeń: w przypadku etapu ustanawiającego organizację terminala – obsługę poprzez Reachstackery oraz Reachstackery Empty Handler. Przykładowe karty katalogowe urządzeń stanowią **załącznik nr 4** do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu.

Technologia placu składowego zostanie dobrana i ustalona na etapie prac projektowych i może wynikać z uwarunkowań terenowych, założonej 30 letniej żywotności nawierzchni, obciążeń generowanych przez urządzenia przeładunkowe, itp.

Biuro Projektów dokona także analizy ukształtowania placu składowego w kontekście wpływu oddziaływania wiatru (róża wiatrów) na powierzchnię boczną pól składowych kontenerów w kontekście bezpieczeństwa pracy,

4) **minimum 4 tory kolejowe przeładunkowe** o długości użytkowej 660 metrów w zasięgu efektywnej pracy przeładunkowej suwnicy dla każdego z torów i dopuszczalnym nacisku na oś 22,5 tony. Tory bez spadku z doprowadzoną instalacją sprężonego powietrza w miejscach uzgodnionych z Zamawiającym oraz z nawierzchnią pomiędzy torami umożliwiającą łatwe poruszanie się obsługi rewidenckiej i osób odprawiających składy,
5) **minimum 3 tory kolejowe parkingowe** o długości wynikającej z granic nieruchomości i dopuszczalnym nacisku na oś 22,5 tony. Tory bez spadku,
6) **układ dojazdowy do terminala** – nowy układ toru dojazdowego o dopuszczalnym nacisku na oś 22,5 tony do terminala rozpoczynającego się dwoma rozjazdami włączonymi do toru 107 wraz z torami dojazdowymi do torów przeładunkowych, torów parkingowych oraz hali napraw. Nachylenie toru dojazdowego powinno zostać dobrane w taki sposób, aby było możliwe wprowadzenie na tory ładunkowe lub parkingowe składów o masie brutto 2.000t przy użyciu lokomotywy TEM-2.

   Układ torowy opisany w punktach 4 i 5 winien być wyposażony w niezbędną ilość rozjazdów pozwalających na swobodne manewrowanie wagonami oraz lokomotywą manewrową po bocznicy oraz w kierunku hali napraw,
7) **brama wjazdowa/wyjazdowa** zapewniająca odpowiednią ilość pasów ruchu w każdym kierunku. Należy uwzględnić szlabany i bramy umożliwiające zamknięcie wjazdu oraz elementy zabezpieczające i rozwiązania pozwalające na ocenę stanu technicznego kontenera poprzez system kamer CCTV. Należy także zapewnić odpowiednią pojemność każdego z pasów dojazdowych do bramy tak,

aby oczekujące na wjazd pojazdy nie blokowały części przeładunkowej terminala (np. 3 zestawy ciągnik z naczepą) na każdym z pasów bramy wjazdowej. Jeden z pasów bramy wjazdowej winien przewidywać możliwość przyjazdu pojazdów ponadgabarytowych (dostawa suwnic oraz urządzeń przeładunkowych),

8) **budynek biurowo–socjalny** – obiekt posiadający biuro do obsługi kierowców na bramie wjazdowej, pomieszczenia biurowe, sala konferencyjna, jadalnia, centralna dyspozytornia, serwerownia, kotłownia, pomieszczenie gospodarcze, szatnie dla pracowników obsługi bramy oraz części kolejowej, na budynku należy przewidzieć zamontowanie „stacji pogody" do badania kierunku i prędkości wiatru oraz anten CB i systemu klimatyzacji,
9) **budynek techniczno–socjalny** – obiekt posiadający pomieszczenia warsztatowe wraz z magazynkami na części zamienne i podzespoły, dwa pomieszczenia biurowe wyposażone w klimatyzację, szatnie, jadalnia, węzeł sanitarny dla pracowników technicznych, pralnia, suszarnia, sprężarkownia, kotłownia, pomieszczenie gospodarcze,
10) **budynek obsługi bramy** w strefie wjazdowej obiekt posiadający biuro do obsługi kierowców na bramie wjazdowej, szatnię, pomieszczenie socjalne z jadalnią, szatnię oraz niezbędny węzeł sanitarny, system klimatyzacji,
11) **budynek hali napraw (HN)** wraz z częścią techniczno–socjalną oraz z magazynkiem na części zamienne z biurami, warsztatem dla elektryków i mechaników. Należy też zaprojektować stosowne pomieszczenia sanitarno – socjalne dla personelu technicznego, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na zewnątrz przewidzieć przyłącze wody do myjki ciśnieniowej, miejsce do mycia i naprawy kontenerów i pojazdów obsługujących terminal oraz gniazda siłowe elektryczne. Wewnątrz HN należy zaprojektować 1 tor kolejowy o statusie toru zerowego, posiadający kanał rewizyjny tzw. kieszeniowy, pozwalające obejrzeć/naprawiać wagony oraz lokomotywy (z dostępem do kół z kanału od strony wewnętrznej i ewentualnie zewnętrznej – do uszczegółowienia na etapie projektowania). Tor ten powinien być skomunikowany z układem projektowanej bocznicy kolejowej, jak również skomunikowany bezpośrednio lub pośrednio z

istniejącą bocznicą kolejową (do hali powinno być możliwe wprowadzenie/wyprowadzenie taboru w zestawie minimum = lokomotywa manewrowa + 1 wagon 106' tj. ok 50-55 m długości użytkowej + długość schodów na końcach kanału. Hala napraw ma służyć do napraw i utrzymania bieżącego zarówno wagonów, lokomotyw spalinowych i elektrycznych różnego typu, jak również powinna umożliwiać ewentualne prace przy pozostałym sprzęcie stanowiącym wyposażenie obsługujące terminal (reachstackery, naczepy i ciągniki siodłowe, etc). HN powinna zostać wyposażona w instalację elektryczną, sprężonego powietrza, oświetlenie, ogrzewanie oraz w odpowiedni sprzęt potrzebny do napraw, np. suwnice, podnośniki do wagonów, stanowisko do pomiaru wózków, prasę hydrauliczną, lokalne odciągi spalin, pyłów i gazów powstających w procesie spawania, i ewentualnie inne urządzenia, których zastosowanie będzie rozważane na etapie prac koncepcyjnych i uznane za konieczne. Nawierzchnia przy torze do obsługi lokomotyw powinna być przygotowana na ustawianie ciężkich podnośników do lokomotyw wraz z wyprowadzeniem z nawierzchni niezbędnych instalacji. Do opracowania pozostaje także system zabezpieczenia osobistego pracowników pracujących w HN na wysokości, np. na dachu lokomotywy elektrycznej. Nawierzchnia torów znajdujących się przed HN powinna zostać wykonana pod kątem prowadzenia prac utrzymaniowo – naprawczych przed HN. Jednocześnie nawierzchnia zlokalizowana przed HN powinna zapewniać dojazd pojazdów z dostawami oraz pojazdów / maszyn, które mają być utrzymywane w HN,

12) **place manewrowo–składowe**,
13) **miejsca parkingowe** dla samochodów ciężarowych i osobowych,
14) **stanowisko wiata do naprawy kontenerów** – miejsce służące do naprawy kontenerów,
15) **miejsce do mycia/naprawy kontenerów i** pojazdów – miejsce z kratką odpływową, gdzie będzie można umyć kontener, samochód, naczepę, urządzenia przeładunkowe,

16) **sprężarkowania wraz z instalacją sprężonego powietrza** w budynku techniczno – socjalnym, hali napraw oraz w terenie,
17) zaprojektowanie **miejsc postojowych dla używanego na terminalu sprzętu** przeładunkowego i transportowego,
18) zaprojektowanie 2 fundamentów suwnicy o długości ok 660 metrów z uwzględnieniem 2 stref parkingowych dla suwnic o długości ok. 30 m dla każdej z suwnic, zlokalizowanych w najkorzystniejszym scenariuszu na końcach toru suwnicowego. Każdy z fundamentów powinien być wyposażony w szynę suwnicową wraz z określeniem sposobu mocowania systemu utrzymującego szynę suwnicową oraz elementami umożliwiającymi montaż zderzaków suwnicy, a także rozwiązania przewidujące wykonanie hamulców burzowych dla trzech suwnic RMG.

    Po fundamentach poruszać się będą docelowo 3 suwnice. Należy także podczas projektowania uwzględnić skrajnię kolejową oraz skrajnię suwnic. Do suwnic winny być doprowadzone zasilanie oraz media poprawiające transfer danych. Długość obsługiwanego na każdym torze pociągu, w zasięgu pracy chwytaka suwnicy kontenerowej winna wynosić minimum 600 m.

    Opracowanie projektu systemu montażu szyn podsuwnicowych wraz z niezbędnymi elementami, które są wymagane do zabudowy automatycznych suwnic, z możliwością zdalnego przejęcia ich pracy w trybie manualnym tj. m.in. rozwiązaniem umożliwiającym określenie miejsca, w którym aktualnie znajduje się suwnica względem siatki pól składowych oznaczonych na terminalu, doprowadzenia światłowodów do pomieszczeń, z których będzie realizowane sterowanie suwnicami.

    Zaprojektowanie komory zasilania suwnic dla 3 suwnic RMG wraz z drabinkami kablowymi na których będą rozwijać się kable każdej z suwnic wychodzące z komory zasilania suwnicy i zasilające suwnice poprzez kablozwijak.

    Zaprojektowanie zasilania 3 suwnic kablami 15 kV SN wraz z niezbędną infrastrukturą teletechniczną (tj. kable światłowodowe do transmisji danych związanych z przesyłaniem danych operacyjnych – sterujących i serwisowych

oraz na potrzeby systemu CCTV; należy przyjąć światłowód z dodatkowym zapasem żył związanym z koniecznością zwiększenia ilości przesyłanych danych i obrazu) wraz z komorą zasilania suwnic oraz korytkami/drabinkami kablowymi po których będą prowadzone 3 kable zasilające suwnice.

Jeden z torów podsuwnicowych wraz z fundamentem powinien zostać wpisany w układ torowy, tak aby możliwa była obsługa ładunków na pociągach ustawionych na torze, który znajduje się w zakresie pracy suwnicy ale nie pomiędzy szynami jezdnymi suwnicy (z tzw. przewieszki), natomiast drugi tor podsuwnicowy wraz z fundamentem nie powinien kolidować z rozwiązaniami w zakresie układu drogowego terminala,

19) **rozdzielnia zasilająca niskiego napięcia lub stacja transformatorowa** na potrzeby zasilania poszczególnych etapów inwestycji w zależności od bilansu mocy, który powstanie w trakcie prac projektowych,
20) **instalacje elektryczne i teletechniczne** (zasilanie, oświetlenie, instalacje w budynkach, telefony, internet, sieć teletransmisyjna do systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie terminalem, telewizyjne instalacje dozorowe – CCTV, kontroli dostępu KD), kable pod kioski dla kierowców i OCR, instalacje wodno – kanalizacyjne, instalacje sanitarne, instalacja wentylacji i klimatyzacji w budynku. System monitoringu oraz kontroli dostępu bramy drogowej. Sieci komputerowe powinny być zabezpieczone przed zanikiem zasilania,
21) **rezerwowe źródło zasilania** dla budynku (oświetlenie), systemów IT, CCTV i systemów kontroli dostępu oraz innych elementów zdefiniowanych w toku opracowywania koncepcji – należy zaprojektować instalację elektryczną wraz z podłączeniem do agregatu prądotwórczego,
22) niezbędne **przyłącza zewnętrzne** – woda oraz kanalizacja, wody opadowe i roztopowe; wybór dostawcy energii elektrycznej do ustalenia z Zamawiającym po uzyskaniu danych od Biura Projektów dotyczących zapotrzebowania na energię elektryczną; projekt podłączenia do sieci internetowej, inne niezbędne przyłącza,
23) urządzenie **do zaopatrywania pojazdów w olej napędowy** o pojemności 2 x 5 tys. litrów, ulokowane w miejscach zapewniających łatwy i bezkolizyjny dojazd

celem zatankowania. Do urządzeń winno zostać doprowadzone zasilenie elektryczne oraz zachowana strefa ochronna,

24) **instalacje ppoż**. w tym rozwiązania dla ograniczania rozprzestrzeniania się pożaru na placu składowym,
25) **ogrodzenie** terenu wraz z monitoringiem umożliwiającym przechowywanie zapisu obrazu przez okres 45 dni oraz systemem kamer CCTV (bramownica), pozwalającym na ocenę stanu technicznego kontenerów wjeżdżających na terminal, a także system kontroli dostępu – KD na wjeździe samochodowym na terminal,
26) **oświetlenie LED** obiektu z możliwością regulacji natężenia światła poszczególnych lamp,
27) **zaproponowanie** ewentualnych rozwiązań umożliwiających wdrożenie systemu monitoringu i sterowania zużyciem energii (cieplnej, elektrycznej), oraz zabudowy na terenie terminala instalacji fotowoltaicznej,
28) **przeprowadzenie analizy innej niż ujęta w koncepcji lokalizacji stacków kontenerowych**, np. ustawienie kontenerów pustych od strony ogrodzenia terminala od strony zachodniej,
29) **projekt organizacji ruchu** poziomej i pionowej w części terminalowej i drogowej wraz z oznakowaniem placu składowanie kontenerów,
30) w miarę możliwości na potrzeby poszczególnych obiektów przewidzieć zasilanie poprzez panele fotowoltaiczne,
31) **miejsce składowania odpadów** (typu altana śmietnikowa) na różnego rodzaju odpady powstałe w wyniku funkcjonowania terminala,
32) **wanna ociekowa** – rozważenie lokalizacji wanny ociekowej do odstawiania cieknących kontenerów z substancjami niebezpiecznymi. Wanna mobilna,
33) **miejsce składowania kontenerów typu reffer/tank** – miejsce wymagające zasilania elektrycznego wraz z zaprojektowaniem instalacji elektrycznej oraz rozdzielni wyposażonych w podliczniki energii związane z koniecznością podgrzewania lub chłodzenia kontenerów. W związku z tym, że kontenery będą

piętrzone na 3 lub 4 warstwy należy zaprojektować **ocynkowaną** konstrukcję stalową (pomost) do obsługi tych kontenerów na każdej z tych warstw,

34) bramownica CCTV do oceny stanu technicznego kontenerów i wagonów znajdującego się na działce 2956/4,
35) przebudowa drogi i budowa przejazdów drogowo–kolejowych o odpowiedniej kategorii znajdujących się na działce 2956/3. Preferowane przez Zamawiającego jest rozwiązanie przejazdu kolejowo - drogowego bez zapór. Zamawiający nadmienia, iż pomiędzy obecnym właścicielem a Miastem trwają czynności mające na celu przekazanie tej drogi na rzecz Miasta Ropczyce,
36) **inne niezbędne obiekty** i instalacje konieczne do prawidłowego funkcjonowania terminala kontenerowego oraz wynikające z obowiązujących przepisów prawa,
37) **wiata na składowanie gazów technicznych**.

POZOSTAŁE INFORMACJE ORAZ WYTYCZNE DLA PRAC PROJEKTOWYCH

1. Ilość osób pracujących w budynku zostanie podana w toku realizacji opracowania z podziałem na pracowników, gości oraz kierowców. Powinny zostać zaprojektowane toalety dla pracowników i podwykonawców, szatnia oraz część sanitarno–socjalna, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Praca na terminalu odbywać się będzie w systemie ciągłym tj. 7 dni w tygodniu/24 h na dobę.
2. W budynkach należy zaprojektować ogrzewanie ze źródeł odnawialnych, a przy braku takich możliwości ogrzewanie przy pomocy lokalnych kotłowni lub inne rozwiązanie zgodne z MPZP w uzgodnieniu z Inwestorem.
3. Biuro Projektów w swoich pracach winno uwzględnić zaprojektowanie niezbędnych sieci drenarskich oraz sieci odwodnienia terenu z obiektami retencji i odprowadzeniem wód opadowych/roztopowych do istniejących cieków wodnych.
4. Obecnie Miasto Ropczyce prowadzi inwestycje dotyczącą budowy drogi dojazdowej do obszaru objętego Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Wzdłuż tej drogi ma powstać system odwodnienia terenu. W obowiązku Biura Projektów będzie uzgodnienie włączenia się w ten układ drogowy oraz układ odwodnienia DN 800 / DN 1000 wraz z uzyskaniem niezbędnego

prawomocnego pozwolenia wodno–prawnego na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych.

5. Układ drogowy, parkingi oraz place składowe należy zaprojektować w technologii odpowiedniej dla urządzeń i pojazdów, z uwzględnieniem planowanego natężenia ruchu, które mają być użytkowane na terminalu, wraz z właściwymi wzmocnieniami i dylatacjami.
6. Teren terminala ma być ogrodzony. Cały teren ma być monitorowany przez system kamer CCTV. Wjazd/wyjazd samochodów winien być objęty dodatkowym systemem monitoringu zapewniającym szczegółową ewidencję video stanu technicznego kontenerów przekraczających bramę terminala. Na terenie terminala oraz we wskazanych budynkach ma funkcjonować system kontroli dostępu oparty o drzwi z zamkiem elektronicznym, rygle, bramki, szlabany, bramy, system kamer CCTV. Musi być to system „otwarty", z możliwością samodzielnego programowania i blokowania urządzeń dostępowych RFID przez wyznaczonych pracowników Spółki. System ma na celu kontrolę obecności pracowników/gości w uprawnionych miejscach.
7. W efekcie prac projektowych Zleceniodawca stawia jako cel uzyskanie spójnej koncepcji zagospodarowania terenu i rozwoju terminala kontenerowego, umożliwiającej sporządzenie projektu budowlanego dla poszczególnych etapów oraz uzyskanie stosownych pozwoleń na budowę.
8. Uzgodnione etapowanie inwestycji ma być wykonane w taki sposób, aby w wyniku realizacji kolejnego etapu prac wystąpiła jak najmniejsza ilość prac traconych z poprzedniego etapu.
9. Należy rozważyć i udzielić rekomendacji z uzasadnieniem, czy wykonać jeden projekt budowlany wraz z pozwoleniem na budowę pozwalającą na etapowanie inwestycji, czy na każdy etap lub na wybrane etapy nie należy uzyskać oddzielny projekt budowlany wraz z pozwoleniem na budowę, w szczególności z uwzględnieniem dopuszczenia w przyszłości do użytkowania infrastruktury objętej zakresem danego etapu.

10. Biuro Projektów opracuje także kosztorysy inwestorskie dla poszczególnych etapów inwestycji.
11. Wszystkie zaproponowane systemy oraz materiały powinny posiadać odpowiednie deklaracje zgodności lub certyfikaty CE.
12. Biuro Projektów w swoich pracach projektowych przeprowadzi także wywiad w celu ustalenia występujących/kolidujących z budową terminala sieci/instalacji elektrycznych/energetycznych, sanitarnych, wodno–kanalizacyjnych, drenarskich, innych niezidentyfikowanych i występujących sieci oraz zaproponuje rozwiązania techniczne eliminujące te kolizje. Wystąpi on do właścicieli tych sieci o wytyczne do przebudowy/zabezpieczenia tych instalacji/sieci.
13. Projekt ma także uwzględniać projekt organizacji ruchu oraz oznakowanie pól składowych kontenerów w etapie przejściowym i docelowym wraz z projektem stałej organizacji ruchu związanej z włączeniem do dróg publicznych (stała organizacja ruchu powinna być uzgodniona ze wszystkimi niezbędnymi instytucjami).
14. Biuro projektów poszerzy również koncepcję zagospodarowania terenu o możliwe sposoby zagospodarowania dodatkowych działek numer 1227/1, 1226/1, 1225/1 o powierzchni około 2600 m^2, które nie są objęte dokumentami środowiskowymi, a przylegają bezpośrednio do terminala w zakresie ulokowania tam np. parkingu dla samochodów ciężarowych lub naczep.
15. Ostateczny projekt zagospodarowania terenu będzie przedmiotem uzgodnień między Projektantem a Zamawiającym, i po pisemnym zatwierdzeniu będzie stanowić podstawę dalszych prac projektowych.
16. **Układ kontenerów powinien zostać poddany analizie wielowariantowej w celu określenia pojemności placu i wypracowania optymalnego układu stacków kontenerowych (w tym ilości warstw składowania oraz rzędów kontenerów).**
17. Przedstawione oferty powinny zawierać wycenę wszystkich robót niezbędnych do realizacji zadania określonego w niniejszej Specyfikacji Przedmiotu Przetargu oraz

wysokość wynagrodzenia ryczałtowego (Ceny projektu) za wykonanie całości przedmiotu przetargu (zgodnie z załącznikiem nr 2 do Umowy).

18. Przedstawiona oferta powinna zawierać wycenę wszystkich robót wyszczególnionych w Specyfikacji Przedmiotu Przetargu.
19. Dodatkowo oferty powinny zawierać wycenę godziny/dnia pracy projektanta. Stawki te będą stanowiły podstawę do rozliczenia w przypadku zaistnienia potrzeby wykonania dodatkowych czynności zleconych pisemnie przez Zamawiającego (nadzory autorskie), o ile czynności te nie wynikają z wyjaśnienia wątpliwości, dwuznaczności lub uzupełnienia braków w projektach wykonawczych (zgodnie z załącznikiem nr 5 do Umowy).
20. Na potrzeby projektu budowlanego Biuro Projektów wykona niezbędną ilość odwiertów geotechnicznych według własnego doświadczenia i oceny w obszarze planowanych robót.
21. Projektant podczas projektowania szyn suwnicowych będzie stosował zapisy aktualnej normy ISO 12488-1:2012. Jednocześnie projektant podczas koordynacji międzybranżowej uwzględni systemy mocowania szyn podsuwnicowych, aby w toku montażu kotwy mocujące szynę suwnicową nie uszkadzały prętów głównych zbrojenia fundamentu suwnicy.
22. Projektant winien uwzględnić technologię dla budowli oraz urządzeń przyjmując żywotność minimum 30 lat.
23. Opracowana przez Biuro Projektów nowa koncepcja jak również projekty powinny być zgodne z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, jak również spełniać warunki wynikające z uzgodnień z Zamawiającym.
24. Po stronie Biura Projektów jest także opracowanie operatu wodno–prawnego oraz uzyskanie niezbędnych Decyzji Administracyjnych dla wód opadowych i roztopowych oraz przemysłowych ze stanowisk mycia maszyn i urządzeń znajdujących się terminalu.
25. Po stronie Biura Projektów jest także opracowanie dokumentacji związanej z wycinką drzew oraz uzyskanie niezbędnych Decyzji Administracyjnych.

26. Po stronie Biura Projektów jest także opracowanie mapy do celów projektowych w niezbędnym zakresie.
27. Opracowanie projektu budowlanego obejmujący ocenę stanu technicznego i modernizację torów 100, 101 i 107 o długości około 800 metrów we wszystkich niezbędnych branżach związanego z włączeniem terminala kontenerowego w układ torowy Bocznicy ZM Ropczyce S.A. znajdującego się na działce 2956/4 o długości około 800 metrów oraz uzgodnienie tego projektu ze wszystkimi niezbędnymi podmiotami, instytucjami i urzędami wraz z uzyskaniem wszelkich niezbędnych pozwoleń, zgód i Decyzji Administracyjnych. Jest to odcinek niezbędny z punktu widzenia skomunikowania terminala z infrastrukturą PKP PLK magistrala E-30.
28. W związku z włączeniem się terminala w układ torowy Bocznicy ZM Ropczyce S.A. zachodzi konieczność przebudowy drogi z kruszywa znajdującej się na działce 2956/3, a co za tym idzie Biuro Projektów opracuje projekt budowlany we wszystkich niezbędnych branżach oraz dokona uzgodnienia tego projektu ze wszystkimi niezbędnymi podmiotami, instytucjami i urzędami wraz z uzyskaniem wszelkich niezbędnych pozwoleń, zgód i Decyzji Administracyjnych.
29. Biuro Projektowe wg swojej wiedzy i doświadczenia dokona kwalifikacji, w jakim trybie uzyska niezbędne prawomocne Decyzje Administracyjne umożliwiające realizację pełnego zakresu robót.
30. Projekt budowlany na potrzeby niezbędnych Decyzji Administracyjnych ma być opracowany we wszystkich wymaganych branżach oraz posiadać wszystkie niezbędne uzgodnienia.
31. Biuro Projektów przystąpi do opracowania projektu budowlanego zgodnego z obowiązującymi przepisami prawa oraz uzyska dla Inwestora prawomocne pozwolenie na budowę w zakresie terminala kontenerowego wraz z bocznicą kolejową, natomiast w przypadku włączenia się w układ kolejowy uzyska niezbędne prawomocne Decyzje Administracyjne.
32. W międzyczasie opracowywane będą Projekty Wykonawcze wraz z STWiORB i kosztorysami inwestorskimi oraz ślepymi.

33. Spotkania Inwestora z Zespołem Projektowym będą odbywać się w sesjach całodniowych w godzinach 9^{00} – 15^{00} w Biurze w Sosnowcu lub poprzez system wideokonferencji. Częstotliwość spotkań zostanie dostosowana do potrzeb, przy czym Zamawiający oczekuje spotkań minimum co 2 tygodnie z zastrzeżeniem, iż na etapie koncepcji spotkania mogą się odbywać nawet cotygodniowo.
34. Biuro Projektów uwzględni w załączniku numer 2 do umowy koszty opracowania inwentaryzacji przyrodniczej (fauna i flora) związanej z wycinką drzew i krzewów wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i decyzjami administracyjnymi jeżeli takowy obowiązek nałożony na Biuro Projektów lub Zamawiającego organ administracyjny.

WYMAGANE TERMINY ZAKOŃCZENIA ETAPÓW PRAC:

1) opracowanie Projektu Zagospodarowania Terenu dla całości inwestycji oraz uzgodnienie jej z Zamawiającym – najpóźniej do **30.06.2021 roku,**
2) uzyskanie kompletnych i prawomocnych dokumentów wodno–prawnych – najpóźniej do **30.11.2021 roku,**
3) złożenie kompletnego wniosku o pozwolenie na budowę – najpóźniej do **15.12.2021 roku**,
4) uzyskanie prawomocnego pozwolenia na budowę dla obszaru terminala kontenerowego i uzyskanie prawomocnych Decyzji Administracyjnych dla włączenia się w układ torowy / drogowy ZM Ropczyce S.A., PKP PLK S.A. ZLK Rzeszów oraz UM Ropczyce, oraz przekazanie projektów wykonawczych wraz z STWiORB, kosztorysami inwestorskimi i ślepymi oraz innych wymaganych opracowań najpóźniej do **28.02.2022 roku**.

INFORMACJE FORMALNE

Zamawiający nie dopuszcza ofert częściowych ani wariantowych. Oferent może złożyć tylko jedną ofertę. Oferent ponosi wszelkie koszty związane z przygotowaniem oferty. Zamawiający może unieważnić postępowanie przetargowe na każdym etapie postępowania przetargowego.

W odniesieniu do niniejszego postępowania nie mają zastosowania zapisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych.

Ewentualne spory będą rozstrzygane przez powszechne sądy polskie właściwe miejscowo dla siedziby PCC Intermodal S.A.

ZAWARTOŚĆ OFERTY

Oferta powinna zawierać:

1) pismo przewodnie wraz z podaną ceną całkowitą netto,
2) zestawienie rzeczowo – finansowe dla prac projektowych w Ropczycach, stanowiące załącznik nr 2 do umowy,
3) harmonogram płatności dla prac projektowych w Ropczycach, stanowiący załącznik nr 3 do umowy,
4) wysokość stawek za nadzory autorskie, stanowiące załącznik nr 5 do umowy,
5) oświadczenie o akceptacji załączonego **projektu umowy** (jako **załącznik nr 6** do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu) na wykonanie prac projektowych wraz z oświadczeniem o ważności oferty przez okres 60 dni (**załącznik nr 5** do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu),
6) dowód wniesienia wadium w wysokości 50.000 zł.,
7) referencje wg wymagań określonych w dalszej części Specyfikacji Przedmiotu Przetargu,
8) aktualną polisę OC Oferenta.

WADIUM

Wadium w wysokości **50.000 zł** może być wniesione w formie pieniężnej albo w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej.

Wadium w formie **gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej** musi mieć charakter gwarancji nieodwołalnej, bezwarunkowej i płatnej na rachunek wskazany poniżej PCC Intermodal S.A., na pierwsze żądanie skierowane listem poleconym bezpośrednio do gwaranta. Oryginał gwarancji powinien być dostarczony Odbiorcy w terminie najpóźniej w dniu wyznaczonym do składania ofert.

Gwarancja wadialna winna obejmować okres ważności oferty. Treść gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej powinna być przed jej złożeniem uzgodniona mailowo z Zamawiającym.

Kwotą wadium **w formie pieniężnej** powinien być uznany rachunek PCC Intermodal S.A. tj.: BGK Oddział we Wrocławiu, dla BGK Oddział we Wrocławiu, dla **PLN nr: 77 1130 1033 0018 8179 3520 0001.**

Wadium, zostanie zwrócone Oferentowi, którego Oferta zostanie przez PCC Intermodal S.A. przyjęta, w terminie 14 dni od dnia rozstrzygnięcia przetargu. Pozostałym Oferentom, którzy złożyli oferty na to Zadanie, wadium zostanie zwrócone niezwłocznie po zawiadomieniu, że ich Oferty nie zostały przyjęte. Wadium zwrócone w terminie nie podlega oprocentowaniu.

Wadium może ulec przepadkowi na rzecz PCC Intermodal S.A. w następujących przypadkach:

a) Oferent wycofa się z postępowania przetargowego po złożeniu oferty,
b) Oferent będzie uchylał się od zawarcia umowy, której treść akceptował składając stosowne oświadczenie wraz z ofertą.

REFERENCJE

Oferent przedstawi przynajmniej 2, nie więcej jak 6 referencji należytego wykonania usług projektowania architektonicznego.

Referencje powinny dotyczyć usług wykonanych przez Oferenta, zrealizowanych nie wcześniej niż **siedem lat** wstecz licząc od dnia upływu terminu na złożenie ofert w niniejszym przetargu.

Wartość prac projektowych wykonanych przez Oferenta nie powinna być mniejsza **niż 1 mln** złotych polskich netto [lub równowartości tej kwoty przyjmując kurs NBP z dnia wystawienia referencji] dla każdego zadania, którego dotyczy referencja.

Referencje winny dotyczyć wykonanych projektów w zakresie budownictwa:

- ogólnego (przemysłowe, komercyjne, użyteczności publicznej bez mieszkaniowego),
- infrastrukturalnego (drogowe, kolejowe, lotniskowe, hydrotechniczne),

- ekologicznego (oczyszczalnie i kanalizacje, utylizacja odpadów),
- energetycznego.

Referencje muszą dotyczyć projektów wykonanych przez Oferenta lub wskazywać w jakim zakresie wartościowym i merytorycznym Oferent uczestniczył w danym zadaniu, w związku z czym ich przedmiot nie może ograniczać się do opracowań dokumentacji przedprojektowej. W każdym przypadku Oferent winien wskazać osobę do kontaktu, która może po stronie wystawcy referencji udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania Zamawiającego.

Ocena przedstawionych referencji polegać będzie na sprawdzeniu, czy spełniają podane kryteria (*tak albo nie)*.

Zamawiający za treść referencji nie przyznaje punktów ani nie ocenia ich cząstkowo.

WARUNKI PŁATNOŚCI

Fakturowanie przez Biuro Projektów prac projektowych w Ropczycach będzie zgodne z postępem tych prac oraz z terminami określonymi w załączniku nr 3 do umowy, które będą oparte na następujących „kamieniach milowych" dotyczących płatności:

1. termin fakturowania **30.06.2021 roku** nie więcej niż 10 % wynagrodzenia ryczałtowego netto narastająco – po przyjęciu projektu zagospodarowanie terenu (obiektu),
2. termin fakturowania na dzień **30.09.2021 roku** nie więcej niż 25 % wynagrodzenia ryczałtowego netto narastająco, po otrzymaniu kompletnych i prawomocnych dokumentów wodno-prawnych,
3. termin fakturowania na dzień **15.12.2021 roku** nie więcej niż 45 % wynagrodzenia ryczałtowego netto narastająco, po otrzymaniu potwierdzenia złożenia kompletnego wniosku o pozwolenie na budowę,
4. termin fakturowania na dzień **28.02.2022 roku** 100 % wynagrodzenia ryczałtowego netto narastająco, na podstawie uzyskanych i przekazanych w oryginałach kompletnych i prawomocnych pozwoleń na budowę i uzyskaniu prawomocnych Decyzji Administracyjnych dla obszarów kolejowych / drogowych będących w gestii ZM Ropczyce, PKP PLK S.A. ZLK Rzeszów i UM Ropczyce oraz dostarczenie projektów wykonawczych, STWiORB, opracowań

projektów organizacji ruchu, opracowań kosztorysów inwestorskich i ślepych oraz innych.

Płatności wynikające z ww. faktur będą pomniejszane o umownie ustalone kwoty przeznaczone na zabezpieczenie należytego wykonania umowy i świadczeń gwarancyjnych.

INFORMACJA O ZAINTERESOWANIU PRZETARGIEM I WIZJA LOKALNA

W terminie do 02.04.2021 roku do godz. 12.00 prosimy o przesłanie na adres przetargi.realizacja@pcc.eu **pisma potwierdzającego** chęć wzięcia udziału w postępowaniu przetargowym wraz z podaniem imienia i nazwiska osoby kontaktowej z Państwa strony wraz z podaniem numeru telefonu kontaktowego oraz adresem mailowym, na który należy kierować korespondencję związaną z postępowaniem przetargowym. **Brak takiego pisma w określonym terminie będzie oznaczał brak zamiaru udziału w postępowaniu przetargowym.**

W przypadku zainteresowania ze strony Biura Projektów, możliwa jest wizja lokalna w terminie **do 09.04.2021 roku**, po wcześniejszym indywidualnym uzgodnieniu z Zamawiającym godzin obecności. Osoba kontaktowa: Marcin Sosiński, tel.: 667-651-292, e-mail: marcin.sosinski@pcc.eu.

PYTANIA i ODPOWIEDZI

Ewentualne pytania prosimy przesyłać na adres: przetargi.realizacja@pcc.eu w terminie do **14.04.2021 roku** do godziny 12^{00}. Na pytania zadane po tym terminie Zamawiający może nie udzielić odpowiedzi.

Na pytania zadane przez jednego Oferenta odpowiedzi dostaną wszyscy Oferenci, którzy w wymaganym terminie potwierdzą chęć wzięcia udziału w przetargu, bez informacji o podmiocie pytającym.

ZŁOŻENIE OFERTY

Ofertę prosimy złożyć zbindowaną w zapieczętowanej kopercie z nazwą przetargu: „Budowa kontenerowego terminala przeładunkowego wraz z obiektami

towarzyszącymi na terenie Miasta Ropczyce." w terminie do **23.04.2021 roku do godz. 12^{00}** na adres: PCC INTERMODAL S.A. ul. Małachowskiego 1a, 41 – 200 Sosnowiec.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia negocjacji cenowych z Oferentami, którzy złożą najkorzystniejsze oferty.
W przypadku nie osiągnięcia satysfakcjonujących Zamawiającego poziomów cenowych może on zarządzić aukcję internetową poprzez platformę zakupową Grupy PCC.

Załączniki do Specyfikacji Przedmiotu Przetargu

Załącznik numer 1:	Wstępna koncepcja zagospodarowania terenu.
Załącznik numer 2:	Prawomocna decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia symbol GPOŚ.6220.1.2019 z dnia 28.08.2019 roku.
Załącznik numer 3:	Wypis z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
Załącznik numer 4:	Przykładowe karty katalogowe mobilnych urządzeń przeładunkowych.
Załącznik numer 5:	Oświadczenie o akceptacji załączonego projektu umowy o prace projektowe.
Załącznik numer 6:	Projekt umowy z projektami załączników: numer 2: Zestawienie rzeczowo – finansowe, numer 3: Harmonogram płatności, numer 5: Stawki za nadzory autorskie.