

MZK.D-251-11/23: Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania inwestycyjnego polegającego na modernizacji, w tym termomodernizacji obiektów zajezdni autobusowej (hali przeglądowo-warsztatowej, budynku portierni, budynku dyspozytorni i budynku stacji paliw) oraz budowy hali obsługiowej i wiat do taboru zeroemisyjnego.

Załącznik nr 9 do SIWZ

WYTYCZNE ZAMAWIAJĄCEGO DOTYCZĄCE WYKONANIA ZAMÓWIENIA

Właściwości funkcjonalno-użytkowe obiektów objętych opracowaniami projektowymi:

Przyjmowane założenia projektowe muszą umożliwiać osiągnięcie wskazanych w audycie energetycznym korzyści ekonomicznych (wskaźników).

W projektowanych rozwiązaniach zostaną szczegółowo określone, uzgodnione wcześniej z gestorami ewentualne usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą.

Opracowania muszą zawierać szczegółowe wskazania zgodnych z wymogami ustawowymi metod utylizowania elementów planowanych do rozbiórki.

Opracowanie musi zawierać wskazania czasowe dla realizacji poszczególnych elementów.

UWAGA:

- **wszystkie przyjmowane założenia projektowe muszą opierać się na sprawdzonych rozwiązaniach, które od dłuższego czasu są standardami na terenie zapleczy technicznych przedsiębiorstw transportowych.**
 - **wszystkie przyjmowane założenia projektowe w zakresie obszarów objętych opracowaniem muszą uwzględniać zmiany spowodowane odnawianiem taboru autobusowego - nowe wymogi obsługowe, sprzętowe, normowe. Informacje o posiadanym oraz planowanym do pozyskania taborze znajdują się w załącznikach do OPZ.**
1. **projekt termomodernizacji obiektów zajezdni autobusowej, w tym (wg. zakresu z Audytów Energetycznych):**
 - a. **termomodernizację hali głównej (budynki 3a i 3b) w zakresie:**
 - instalację wentylacji,
 - modernizację systemu grzewczego,
 - docieplenia ścian,
 - docieplenia stropodachów,
 - wymiany stolarki okiennej,
 - wymiany stolarki drzwiowej, w tym bram,
 - instalacji fotowoltaicznej i solernej.
 - b. **termomodernizację budynku stacji paliw (budynek 4) w zakresie (dopuszczalna rozbiórka budynku w przypadku wskazania przez Wykonawcę rozwiązania zapewniającego utrzymanie funkcjonowania stacji paliw – dyslokacja urządzeń sterujących):**
 - docieplenia stropodachu,
 - wymiany stolarki okiennej,

- wymiany stolarki drzwiowej,
 - wymiany systemu grzewczego,
 - modernizacji wiaty z przystosowaniem jej do możliwości zamontowania instalacji fotowoltaicznej,
 - dodatkowo w ramach przygotowania rozwiązania dla budynku stacji paliw, Wykonawca dokona analizy w zakresie potrzeb związanych z użytkowaną instalacją paliwową, w tym zbiornikami do magazynowania paliw płynnych. W przypadku gdy wyniki analizy będą wskazywały na konieczność podjęcia działań z zakresie przebudowy, rozbudowy bądź innych działań, Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym przygotuje najbardziej optymalne rozwiązanie.
- c. termomodernizację budynku dyspozytorni (budynek 5) w zakresie (możliwa rozbiórka w przy wyborze przez Zamawiającego rozwiązania opisanego w punkcie e.):
- docieplenia stropodachu,
 - docieplenia ścian,
 - wymiany stolarki okiennej,
 - wymiany stolarki drzwiowej.
- d. termomodernizację budynku portierni (budynek 1) w zakresie (możliwa rozbiórka w przy wyborze przez Zamawiającego rozwiązania opisanego w punkcie e.):
- docieplenia ścian,
 - docieplenia stropodachu,
 - wymiany stolarki okiennej,
 - wymiany stolarki drzwiowej.
- e. projekt budowy centrum dyspozytorskiego z częścią socjalną dla kierowców wraz z centrum obsługi pasażerów, zamiennie za realizację punktów c. i d. – Wykonawca musi wykazać korzyści wynikające z budowy nowego budynku, po czym uzgodnić z Zamawiającym wybrane rozwiązanie, nowoprojektowany budynek musi posiadać:
- niezależne centrum dyspozytorskie (wyposażone w sposób pozwalający na nadzór i kontrolę nad taboru oraz personelem obsługującym komunikację autobusową),
 - część socjalną dla dyspozytorów i kierowców wraz z wyposażeniem,
 - niezależną część przeznaczoną na potrzeby portierni, w tym pomieszczenie socjalne wraz z wyposażeniem,
 - centrum obsługi pasażerów, posiadające pomieszczenie kasowe (wraz z wyposażeniem) oraz dwa pomieszczenia usługowe (pomieszczenia mogące funkcjonować niezależnie względem siebie oraz od całego budynku, z bezpośrednim dostępem dla klientów z zewnątrz).
2. **projekt kompleksowej wymiany oświetlenia wewnętrznego na energooszczędny system Led, z wyłączeniem hal Obsługi Codziennej (dalej OC), Kontroli Technicznej (dalej KT), Napraw Bieżących (dalej NB) i silnikowni.** Rozwiązania inteligentne. Opracowanie musi zawierać:
- inwentaryzację istniejącego stanu instalacji elektrycznej (wykonanie ekspertyzy) ze wskazaniem warunków / możliwości dalszej eksploatacji,
 - uwzględnienie aktualnych norm i wymogów z zakresu BHP,
 - uwzględnienie specyfiki eksploatowanego taboru autobusowego (m.in. diesel, hybryda, CNG, elektryczny),
 - uwzględnienie specyfiki pracy zaplecza - charakter całodobowy,
 - pełne opomiarowanie wprowadzanego systemu z podziałem na poszczególne strefy obsługowe,
 - wprowadzenie rozwiązań „inteligentnych” optymalizujących zużycie energii,

- obejmować wszystkie obiekty kubaturowe objęte opracowaniem (hala główna, portiernia, dyspozytornia oraz stacja paliw),
- wprowadzenie systemu zewnętrznego sterowania:
 - posiadać możliwość włączenia opraw do określonych grup ułatwiając równoczesne sterowanie zaklasyfikowanymi oprawami,
 - posiadać możliwość regulacji natężenia światła,
 - ograniczać zużycie energii i ponoszonych kosztów eksploatacji.
- szczegółowe dane dotyczące planowanych do zastosowania opraw oświetleniowych oraz zasilaczy z określeniem zakładanego okresu eksploatacji,
- szczegółowe wyliczenie porównawcze obecnej i projektowanej energochłonności systemu oświetlenia,
- szczegółowe zestawienie ilościowo-jakościowe planowanych do zastosowania opraw, instalacji itp.,
- wykaz czynności niezbędnych do wykonania zadania - m.in. np. zutylizowanie demontowanych opraw i lamp, elementów instalacji elektrycznych itp.,
- wskazanie koniecznych do wykonania na etapie porealizacyjnym pomiarów (m.in. elektrycznych i natężenia światła) i odbiorów,
- opracowanie musi być podzielone na rozdziały obejmujące halę główną, stację paliw, dyspozytornię oraz portiernię.

3. projekt kompleksowej wymiany oświetlenia zewnętrznego na energooszczędny system Led, stanowiący opcjonalną część zamówienia – do realizacji łącznie z projektem kompleksowej modernizacji nawierzchni placu manewrowego. Opracowanie musi zawierać:

- inwentaryzację istniejącego stanu instalacji elektrycznej, w tym słupów oświetleniowych (wykonanie ekspertyzy) ze wskazaniem warunków / możliwości dalszej eksploatacji,
- uwzględnienie aktualnych norm i wymogów z zakresu BHP,
- pełne opomiarowanie wprowadzanego systemu z podziałem na: obszar strefy komercyjnej, obszar części północnej zajezdni, obszar placu manewrowego, obszar stacji paliw,
- uwzględnienie specyfiki eksploatowanego taboru autobusowego (m.in. diesel, hybryda, CNG, elektryczny),
- uwzględnienie funkcjonowania placu manewrowego i miejsc parkingowych,
- wprowadzenie rozwiązań „inteligentnych” optymalizujących zużycie energii,
- wprowadzenie systemu zewnętrznego sterowania:
 - posiadać możliwość włączenia opraw do określonych grup (np. stanowisk naprawczych pojazdów) ułatwiając równoczesne sterowanie zaklasyfikowanymi oprawami,
 - ograniczać zużycie energii i ponoszonych kosztów eksploatacji.
- szczegółowe dane dotyczące planowanych do zastosowania opraw oświetleniowych oraz zasilaczy z określeniem zakładanego okresu eksploatacji,
- szczegółowe wyliczenie porównawcze obecnej i projektowanej energochłonności systemu oświetlenia,
- szczegółowe zestawienie ilościowo-jakościowe planowanych do zastosowania opraw, instalacji itp.,
- wykaz czynności niezbędnych do wykonania zadania - m.in. np. zutylizowanie demontowanych opraw i lamp, elementów instalacji elektrycznych itp.,
- wskazanie koniecznych do wykonania na etapie porealizacyjnym pomiarów (m.in. elektrycznych i natężenia światła) i odbiorów,

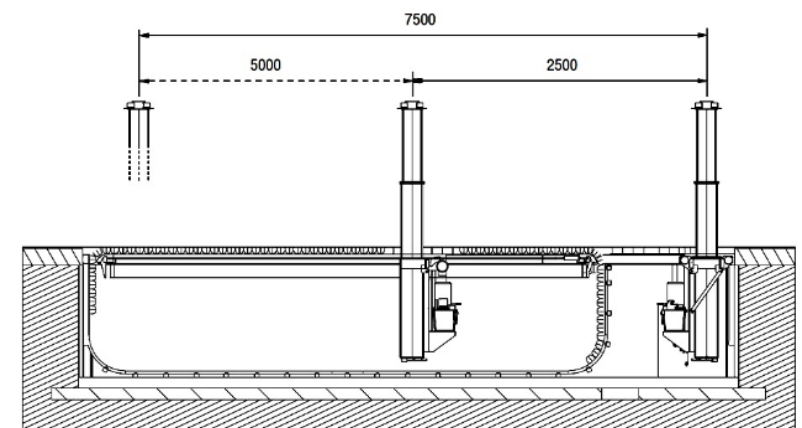
- opracowanie powinno być podzielone na rozdziały zawierające: strefę komercyjną, obszar części północnej zajezdni, obszar placu manewrowego, obszar stacji paliw

4. projekt kompleksowej modernizacji nawierzchni placu manewrowego, stanowiący opcjonalną część zamówienia:

- przyjmowane założenia muszą uwzględniać utrzymanie możliwości manewrowania i parkowania taboru własnego oraz podmiotów komercyjnych,
- przyjmowane założenia muszą uwzględniać doprowadzenie do każdego stanowiska postojowego infrastruktury technicznej dla nowoczesnego taboru (przyłącza sprężonego powietrza, napięcia 24V, napięcia 230V oraz przygotowanie infrastruktury umożliwiającej posadowienie ładowarek „wolnych” obsługujących jednocześnie dwa autobusy elektryczne, jak również ładowarek „szybkich” na co najmniej dwóch stanowiskach),
- przyjmowane założenia muszą uwzględniać zaprojektowanie wiat (konstrukcji) nad miejscami postojowymi umożliwiającą instalację paneli fotowoltaicznych, z możliwością etapowania realizacji,
- przyjmowane założenia muszą uwzględniać projekt instalacji fotowoltaicznej montowanej na wiatkach (konstrukcjach) nad miejscami postojowymi z funkcją magazynowania pozyskanej energii, z możliwością etapowania realizacji,
- przyjmowane założenia muszą uwzględniać zastosowanie niepalnej, szczelnej i zmywalnej nawierzchni w obrębie stacji paliw,
- integralną częścią opracowania musi być projekt organizacji ruchu na czas remontu oraz stałej organizacji ruchu,
- przyjmowane rozwiązania muszą uwzględniać etapowe wykonanie modernizacji nawierzchni oraz infrastruktury.

5. projekt modernizacji nawierzchni w hali NB wraz z likwidacją kanałów i budowa stanowisk podnośników stemplowych:

- zmiany kanałów (od nr 1 do nr 5) na stanowiska podnośnikowe, wykonane w technologii podnośników stemplowych (przykładowe rys. poniżej):



- kanały nr 6 i 7 są przewidziane jako kanały przeglądowe OT, rekomenduje się dwa warianty:
 - pozostawienie w formie kanałów (konieczność wykonania instalacji nawiewowej w kanałach),
 - zmiana na rozwiązanie podnośników stemplowych.

- dla powtarzalności ustawienia autobusów umieścić specjalne pola (zagłębienia, ograniczniki dojazdowe) na wysokości przedniej osi autobusu,
- w przypadku wybrania 2 wariantu dotyczącego podnośników stemplowych w miejscu 6 i 7 kanału (kanały OT) konieczne będzie wyposażenie ich w mobilne zlewki oleju oraz jedną zlewnię główną,
- między kanałami zlokalizować barek olejowy w formie bramy ze zwijadłami wyposażony w czytnik kart RFiD. Po zalogowaniu się użytkownika (osoby uzupełniającej płyn) i pojazdu (kartą paliwową) system udostępnia jedynie płyny przewidziane do konkretnego pojazdu i jednocześnie rejestruje ilość wydanego płynu. System generuje raporty zużycia płynów w sposób automatyczny. W nalewakach znajdują się oleje i płyny chłodzące i do spryskiwaczy do wszystkich modeli autobusów MZK,
- jako stałe wyposażenie hali przewidzieć min. 4 regały (po jednej dla każdej brygady + brygada OT), wyposażone w rolety sterowane kluczykiem i stanowiłyby zaplecze narzędziowe dla każdej z brygad,
- wprowadzenie automatyki sterowania istniejącymi bramami, przynajmniej w ramach wjazdu na halę NB,
- wyposażać halę w min. jedno stanowisko komputerowe, na którym mechanicy mieliby dostęp do biuletynów technicznych i instrukcji warsztatowych,
- w hali NB należy przewidzieć posadzkę przemysłową, antystatyczną.

6. projekt systemu dystrybucji płynów technologicznych:

Konfiguracja systemu dystrybucji określona zostanie na podstawie poniższych założeń:

- oddzielny magazyn olejów,
- dystrybucja 4 rodzajów oleju (5W30, 10W40, ATF, 80W90), 3 rodzajów płynu chłodniczego AF, oraz płynu spryskiwacza PS na 2 hale,
- pełna kontrola zużycia i stanów magazynowych olejów,
- system monitoringu instalacji,
- system zabezpieczenia instalacji,
- system obejmuje hale: NB i OC.

7. projekt przebudowy układu wewnętrznego części hali głównej wraz z budową nowych warsztatów, (modernizacja magazynów i biur, warsztatów, pomieszczeń administracyjnych i socjalnych) – przedstawione poniżej rozwiązania mają charakter poglądowy i nie stanowią formalnej rekomendacji, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przedstawienia optymalnego rozwiązania dla przebudowy układu wewnętrznego hali, popartego szczegółową analizą możliwości optymalizacji obszaru z zachowaniem ciągłości cykli obsługowych taboru autobusowego:

- likwidację obróbki skrawaniem w dzisiejszej lokalizacji,
- likwidację holu prowadzącego na halę OC,
- dyslokacja węzła CO wraz z wentylatorownią (węzeł cieplny powinien być zlokalizowany pod magazynem lub poza budynkiem zajezdni),
- na powstałej powierzchni utworzenie magazynu wraz z magazynem płynów i olejów,
- na dodatkowe miejsce magazynowe (np. na towary sezonowe) przeznaczyć powierzchnię w dzisiejszej lokalizacji hotelu opon (na I piętrze),
- w rogu pomieszczenia magazynowego zlokalizowanie wspólne biuro mistrzów warsztatu i mistrza logistyki,

- w magazynie - stanowisko wydawcy części,
- biuro powinno zostać skomunikowane bezpośrednio z halą NB i OC.

Rysunek przedstawia propozycję lokalizację magazynu po zmianach

Parter:



I Piętro



W zakresie pomieszczeń administracyjnych i socjalnych poniższe wskazania mają charakter orientacyjny i nie stanowią formalnej rekomendacji, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przedstawienia optymalnego rozwiązania dla przebudowy układu wewnętrznego w zakresie warunków, lokalizacji, funkcjonalności w powiązaniu z obowiązującymi normami i wymogami (m.in. BHP, P.Poż), popartego szczegółową analizą możliwości optymalizacji obszaru administracyjno-socjalnego:

Ramowe wymagania:

Parter:

- wykonanie toalet damskiej i męskiej w okolicy biura obsługi klienta,
- remont ogólnobudowlany toalety przy hali NB,
- remont ogólnobudowlany holu, posadzki, oświetlenia.

Piętro:

- przeniesienie biura starszego mistrza w miejsce dzisiejszego biura mistrzów (na hali NB),

- powiększenie stołówki celem umieszczenia w niej indywidualnych szafek śniadaniowych dla pracowników oraz wyposażenie jej dodatkowo w podstawowe wyposażenie kuchenne, które umożliwi podgrzanie posiłku,
- wykonanie dodatkowych toalet damskiej i męskiej dostępnych bezpośrednio z holu głównego,
- modernizacja umywalni wraz z prysznicami i toaletą (toaleta wydzielona od pomieszczenia pryszniców,
- zmiana warsztatu regeneracji układów pneumatycznych na warsztat szkoleniowy (wyposażony w stoły, imadła, szafki z narzędziami, uwarunkowane współpracą ze szkołami i hufcem pracy),
- zmiana małej szatni na salę szkoleniową wyposażoną w projektor, tablicę, min. 30 krzeseł ze stolikami (sala byłaby także wykorzystywana przez zakładowy ośrodek szkolenia kierowców),
- remont ogólnobudowlany wszystkich pomieszczeń i holu (w tym ujednolicenie stolarki drzwiowej),
- wymiana klimatyzacji i ogrzewania w pojedynczych pomieszczeniach na rzecz klimatyzacji ogólnej (rozwiązanie biurowo-hotelowe),
- likwidacja dźwigu towarowego.

W zakresie pomieszczeń warsztatowych poniższe wskazania mają charakter orientacyjny i nie stanowią formalnej rekomendacji, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przedstawienia optymalnego rozwiązania dla przebudowy układu wewnętrznego w zakresie warunków, lokalizacji, funkcjonalności w powiązaniu z obowiązującymi normami i wymogami (m.in. BHP, P.Poż), popartego szczegółową analizą możliwości optymalizacji obszaru warsztatowego:

Ramowe wymagania:

Parter:

- stanowisko lakiernicze - (konieczność odnowienia komory lakierniczej, być może kupna komory lakierniczej przestawnej),
- stanowisko obróbki skrawaniem - likwidacja, stanowisko do regeneracji zacisków w dzisiejszym pomieszczeniu regeneracji zawieszonych, dodatkowo montaż małej tokarki,
- stanowisko elektryków,
- w pomieszczeniu, które znajduje się jako ostatnie w ciągu warsztatu elektrycznego - stanowisko czyszczenia filtrów DPF,
- stanowisko regeneracji układów pneumatycznych w dzisiejszym stanowisku regeneracji układów zasilania,
- stanowisko obsługi biletomatów w miejscu dzisiejszej narzędziowni,
- stanowisko warsztatu ogumienia - współdzielone z działalnością komercyjną,
- w miejscu dzisiejszej silnikowni stanowisko blacharskie.

I piętro:

- stanowisko tapicera,
- stanowisko radiotechnika.

Opracowania projektowe w zakresie modernizacji pomieszczeń administracyjnych i socjalnych oraz warsztatów powinny objąć także:

- remont ogólnobudowlany,
- wymianę systemu ogrzewania,
- oświetlenia,
- montaż systemu monitoringu,
- wymianę posadzki na posadzkę przemysłową (elektrostatyczną) wraz ze stosownym oznakowaniem poziomym dróg i chodników (wymaganim przepisami BHP).

Modernizacja warsztatów komercyjnych przedstawione poniżej rozwiązania mają charakter poglądowy i nie stanowią formalnej rekomendacji, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przedstawienia optymalnego rozwiązania dla modernizacji warsztatów komercyjnych, popartego szczegółową analizą możliwości optymalizacji tego obszaru:

- organizacja zasad funkcjonowania warsztatu komercyjnego MZK zbliżoną do funkcjonowania serwisów autoryzowanych,
- przekształcenie obecnego magazynu nr 2 w hotel opon, a także utworzenie nowego stanowiska warsztatowego przy użyciu zakupionego już podnośnika ulokowanego w dobudowanym obiekcie w narożu obecnego warsztatu ogumienia i obecnej narzędziowni. Rysunek poniżej:



8. **projekt modernizacji nawierzchni w hali OC** przy uwzględnieniu specyfiki eksploatowanego aktualnie taboru autobusowego (m.in. diesel, hybryda, CNG, elektryczny) oraz możliwego do eksploatacji w przyszłości (np. wodorowy):
 - posadzka antystatyczna,
 - nośność dostosowana do obsługi taboru,
 - zabezpieczenie instalacji technicznych.
9. **projekt modernizacji hali OC** uwzględniający budowę dwóch myjni portalowych wraz z systemem odzysku wody, stanowiskiem odkurzacza centralnego, odciągami spalin oraz zakładający zmianę kierunku realizacji cykli obsługowych oraz montaż wysokowydajnych suszarek przejazdowych i szybkobieżnych bram - przedstawione poniżej rozwiązania mają charakter poglądowy i nie stanowią formalnej rekomendacji, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przedstawienia optymalnego rozwiązania dla budowy myjni portalowych,

popartego szczegółową analizą możliwości optymalizacji obszaru z zachowaniem ciągłości cykli obsługowych taboru autobusowego:

- zmiana kierunku przejazdu przez halę OC,
- budowa dwóch stanowisk (min. 14 m długości), które będą przeznaczone do sprzątnia i mycia autobusów wewnątrz, jak pokazano na rysunku:



Budowa dwóch równoległych kanałów (kanały powinny mieć długość umożliwiającą obsługę autobusów o długości 18m), które powinny zostać wybudowane zaraz za dwoma dodatkowymi stanowiskami przeznaczonymi do sprzątnia autobusów wewnątrz, jak pokazano na rysunku:



- budowa myjni, która powinna być zlokalizowana za kanałami OC,
- montaż dwóch równoległych myjni pracujących niezależnie,
- odzysku wody w min. 95 %, należy zaprojektować zbiornik retencyjny umożliwiający odzysk wody z wody deszczowej. Na końcach myjni (lub przed bramami wyjazdowymi) należy zamontować dwie suszarki przejazdowe o wysokiej wydajności nadmuchu celem wstępnego

osuszenia autobusów przed wyjazdem z hali. Suszarki powinny być wyposażone w stosowne czujniki (fotokomórki), które uruchomią osuszanie, kiedy pojazd pojawi się przed suszarką i wyłączą, kiedy pojazd opuści stanowisko. Funkcja używana w okresie zimowym. Hałas generujący przez suszarki powinien być zgodny z wymaganiami przepisów bhp.

UWAGA

Myjnie powinny być tak skonstruowane, aby była możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę w trakcie cyklu mycia.



- na wyspie, między kanałami, powinien być zlokalizowany barek olejowy w formie bramy ze zwijadłami wyposażony w czytnik kart RFiD. Po zalogowaniu się użytkownika (osoby uzupełniającej płyn) i pojazdu (kartą paliwową) system udostępnia jedynie płyny przewidziane do konkretnego pojazdu i jednocześnie rejestruje ilość wydanego płynu. System generuje raporty zużycia płynów w sposób automatyczny. W nalewkach znajdują się oleje i płyny chłodzące i do spryskiwaczy do wszystkich modeli autobusów MZK,
- wymiany bram wjazdowych i wyjazdowych z hali OC,
- bramy harmonijkowe z szybkim trybem otwórz-zamknij,
- opcjonalnie - montaż kurtyn powietrznych,
- bramy powinny zostać także wyposażone w pętle indukcyjne przed i za bramą, aby ich otwieranie i zamykanie odbywało się całkowicie automatycznie,
- w takim przypadku przed bramą powinno widnieć oznaczenie poziome w formie szerokiej białej linii, która poinformuje kierowcę, w którym miejscu powinien stanąć, aby system zareagował i otworzył bramę.

W ramach projektowania zmian tego obszaru należy przewidzieć także:

- wprowadzenie automatyki sterowania bramami (przynajmniej w ramach wjazdu na halę KT),
- montaż bramy dzielącej halę KT i OC (szczególna uwagę należy zwrócić na prędkość otwierania bram).

10. **projekt budowy nowej hali z funkcją NB**, (WLZ, posadzka, instalacje, ocieplenie, bramy, komunikacja) - przedstawione poniżej rozwiązania mają charakter poglądowy i nie stanowią formalnej rekomendacji, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przedstawienia optymalnego rozwiązania dla budowy nowej hali, popartego szczegółową analizą możliwości wykorzystania obszaru zajezdni z zachowaniem ciągłości cykli obsługowych taboru autobusowego:

Proponowaną lokalizacji przedstawia rysunek:



Ramowe wymagania dla nowego obiektu:

- minimum trzystanowiskowa - przystosowana do obsługi taboru nisko i zeroemisyjnego, w tym uwzględniać możliwość obsługi oraz ewentualnego demontażu i montażu urządzeń (baterii, superkondensatorów, bms i innych) na dachu autobusu,
- przynajmniej jedno stanowisko w obustronne podesty (min. 12 m długości) oraz wciągarkę (min. 1,5 t udźwigu), która będzie miała możliwość przesuwania się w osi wzdłużnej i poprzecznej pojazdu (sterowanie bezprzewodowe),
- podtorza wciągarki powinny być podwieszone pod dachem,
- nowa hala powinna mieć przynajmniej 25 m długości i min. 6 m wysokości, aby można było obsługiwać w niej także autobusy przegubowe (włącznie z podnoszeniem autobusu),
- posadzka płaska, wykonana w technologii przemysłowej, antystatyczna,
- jedno ze stanowisk przewidzieć do wklejania szyb (należy uwzględnić przy modernizacji systemu ogrzewania i wentylacji - właściwe warunki dla procesu technologicznego).

11. **projekt budowy myjni samoobsługowej z możliwością obsługi autobusów i pojazdów ciężarowych** – lokalizacja do ustalenia z Zamawiającym :

Ramowe wymagania:

- minimum 3 stanowiska, w tym przynajmniej jedno przystosowane do obsługi autobusów pojazdów ciężarowych,
- maksymalny możliwy odzysk wody,
- przystosowanie konstrukcji do zamontowania instalacji fotowoltaicznej.

UWAGA:

- doszczegółowienie właściwości funkcjonalno-użytkowych nastąpi na etapie uzgadniania koncepcji projektowych dla poszczególnych obszarów,
- wszelkie posiadane materiały - raporty, audyty, specjalistyczne badania, opinie eksperckie, inwentaryzacje oraz dodatkowe informacje na temat stanu istniejącego zawarte zostały ujęte w załącznikach,
- doszczegółowienie informacji o zapleczu technicznym możliwe jest na bazie wizji lokalnych,
- Wykonawca ma możliwość dokonania wizji lokalnej miejsca realizacji przedmiotu zamówienia oraz jego otoczenia w celu określenia, na własną odpowiedzialność, oceny możliwości występowania wszelkiego ryzyka mającego wpływ na koszty realizacji zamówienia, a niezbędnego do przygotowania oferty. Nieskorzystanie z uprawnienia dokonania wizji lokalnej, o którym mowa powyżej, przez Wykonawcę nie może stanowić podstawy formułowania jakichkolwiek roszczeń na etapie realizacji zamówienia w przypadku uznania oferty Wykonawcy za najkorzystniejszą w przedmiotowym postępowaniu. Ryzyko niewłaściwej oceny warunków istniejących w miejscu realizacji przedmiotu umowy obciąża Wykonawcę. (Zamawiający nie limituje czasu trwania wizji ani krotności wizyt, w tym także np. uzupełniania dokumentacji fotograficznej, możliwych do przeprowadzenia w czasie trwania postępowania przetargowego).
- W celu dokonania wizji lokalnej należy skontaktować się z panem Maciejem Makowski e-mail: maciej.makowski@mzk-torun.pl telefon 56 612-18-88.
- Wszelkie koszty związane z wykonaniem opracowania, uzyskaniem uzgodnień, decyzji, pozwoleń itp. leżą po stronie Wykonawcy.