

IZ21EI.294.4.2026.3

Siedlce, 29.01.2026 r.

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Nazwa zamówienia: Zaprojektowanie, wykonanie i montaż wiat peronowych

Zamawiający: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach

ul. Zbrojna 39 ; 08-110 Siedlce

Rodzaj zamówienia: Usługi

Kod CPV: 45213321-9 Roboty budowlane w zakresie stacji kolejowych

ZATWIERDZAM

(Pełnomocnik Kierownika Zamawiającego)

Egz. elektroniczny opracowali:
Iga Kędziora tel. 690 510 513
Daniel Kempa tel. 606 949 341

Spis treści

1. Wykaz użytych pojęć	3
2. Ogólne informacje o przedmiocie zamówienia	3
3. Rodzaj zamawianej usługi.....	3
4. Miejsce realizacji zamówienia	3
5. Harmonogram realizacji zamówienia	3
6. Specyfikacja techniczna	3
7. Wymagania prawne.....	7
8. Termin i warunki gwarancji.....	8
9. Sposób płatności.....	9
10. Kary umowne.....	9
11. Prawo opcji	9
12. Podwykonawcy.....	9
13. Załączniki	9

1. Wykaz użytych pojęć

OPZ – Opis Przedmiotu Zamówienia

Wykonawca - osoba fizyczna, osoba prawna albo jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, która ubiega się o udzielenie Zamówienia, złożyła ofertę lub zawarła Umowę zakupową lub Umowę centralną

Zamawiający – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach ul. Zbrojna 39 ; 08-110 Siedlce

2. Ogólne informacje o przedmiocie zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie, wykonanie i montaż wiat peronowych w lokalizacjach: Sabinka, Wrzosów oraz Dębe Wielkie w miejscach dotychczasowych wiat w ilości 10 sztuk. Wykonanie usługi ma na celu wymianę uszkodzonych i zdewastowanych wiat na peronach, co zapewni podróżnym lepszy dostęp do infrastruktury pasażerskiej ze szczególnym uwzględnieniem osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z wymaganiami TSI PRM i norm powiązanych: siedziska, miejsce na wózek inwalidzki, poręcz do odpoczynku na stojąco.

Spełni oczekiwania podróżnych do bardziej komfortowych warunków oczekiwania na pociąg ograniczając działanie niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Poprawi jakość i funkcjonalność infrastruktury obsługi podróżnych oraz przyczyni się do podniesienia estetyki stacji pasażerskiej.

3. Rodzaj zamawianej usługi

Usługa zaprojektowania i montażu 10 sztuk wiat siedziskowych jednostronnych na przystankach osobowych: Sabinka peron nr 1 i nr 2, Wrzosów peron nr 1 i nr 2, oraz Dębe Wielkie peron nr 1 i nr 2 na linii kolejowej nr 2.

4. Miejsce realizacji zamówienia

Miejscem realizacji zamówienia będą czynne perony przystanków osobowych w lokalizacjach: Sabinka, Wrzosów oraz Dębe Wielkie na linii kolejowej nr 2.

5. Harmonogram realizacji zamówienia

Wykonawca zrealizuje zamówienie w terminie 90 dni od dnia zawarcia umowy, z zastrzeżeniem, że opracowanie projektu wiaty peronowej, włącznie z ostateczną akceptacją przez Zamawiającego nastąpi do 14 dni licząc od dnia podpisania Zamówienia SAP.

6. Specyfikacja techniczna

1. Zakres prac i robót do wykonania w ramach zamówienia:

- a) Zaprojektowanie wiat peronowych jednostronnych. W skład projektu oprócz rzutów, przekrojów należy przekazać projekt konstrukcji wiaty wykonany i podpisany przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności konstrukcyjno – budowlanej. Dach wykonany z elementów zapewniających przeniesienie obciążeń środowiskowych tj.: śnieg, wiatr, itp. Połączyć dachu wykonać wraz z obróbkami blacharskimi w sposób zapewniający szczelność.
- b) Uzgodnienie i akceptacja projektów przez Zamawiającego: rysunki rzutów poziomych, pionowych i przekrojów projektowanych wiat oraz wyposażenia wiat)
- c) Produkcja wiat peronowych zgodnie z projektem;

- d) Demontaż i przekazanie na wskazany adres Użytkownikowi Zamawiającego starych wiat posadowionych na lokalizacjach: Sabinka, Wrzosów oraz Dębe Wielkie – magazyn w Siedlcach
- e) Dostawa wiat peronowych i montaż wraz z zamocowaniem na stałe do podłoża peronu oraz odtworzenie nawierzchni w miejscu montażu;
- f) Przełożenie nawierzchni z kostki brukowej pod wiatami peronowymi na pow. ok 30 m² w każdej wiacie (wyrównanie nawierzchni, uzupełnienie brakującej kostki, poprawa montażu obrzeży betonowych, wzmocnienie skarpy). Kostkę należy układać na podsypce cementowo piaskowej 1:4, obrzeża utwierdzić w betonie kl. min C12/15.
- g) Uciąglenie (skrócenie/wydłużenie) ogrodzenia przy wiacie peronowej. Odstęp między nową wiatą a ogrodzeniem nie może być większy niż 12 cm.
- h) Uszynienie wiat peronowych (bednarka wzdłuż peronów połączona z wygradzeniem) odtworzenie stanu istniejącego;
- i) Naprawa lub wymiana wiaty peronowej w ramach umowy gwarancyjnej.

2) Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia:

Opis wymagań ogólnych Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia:

- a) Wykonawca zaprojektuje i przedłoży do akceptacji przez Zamawiającego, projekt wiaty peronowej jednostronnej zgodnie z opisem oraz wytycznymi wskazanymi w niniejszym dokumencie. Zamawiający zastrzega sobie prawo do wprowadzania zmian w projektach;
- b) Wykonawca, po ostatecznej akceptacji projektu przez Zamawiającego, przystąpi do wykonania wiat peronowych;
- c) Materiały do produkcji muszą być fabrycznie nowe, pierwszej jakości oraz powinny posiadać odpowiednie atesty. Wiat przystankowa zostanie wykonana w sposób staranny wg. wymogów zamawiającego;
- d) Wykonawca dostarczy wykonane wiaty peronowe na własny koszt, na miejsce ich montażu.
- e) W istniejących wiatkach peronowych zabudowane zostały kamery monitoringu wizyjnego w ramach projektu „Dostawa i instalacja elementów prezentacji dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego wraz z infrastrukturą techniczną na dworcach, stacjach i przystankach kolejowych” umowa nr 90/109/0048/19/Z/I (POiŁŚ 5.2-11). Należy je zdementować, zabezpieczyć oraz po montażu wiaty ponownie zamontować. Przed odbiorem końcowym konieczne jest sprawdzenie działania systemu monitoringu i przedstawienie komisji odbioru oświadczenia o poprawnym montażu kamer w wiatkach peronowych (działanie systemu oraz odwzorowanie obrazu).
- f) Wykonawca uwzględni zabudowane urządzenia SMW (system monitoringu wizyjnego) przy demontażu starych wiat oraz przy montażu nowych wiat, odtworzenie kanalizacji kablowej oraz usytuowania kamer. Przewody do instalacji monitoringu nie mogą być prowadzone po wierzchu konstrukcji.
- g) Wykonawca zdemontuje istniejące 10 wiat na własny koszt i protokolarnie dokona przekazania użytkownikowi zamawiającego (Sekcja Eksploatacji w Siedlcach). Stan istniejący przedstawia **załącznik nr 1** do niniejszego dokumentu;
- h) Wykonawca zamontuje nowe wiaty na stałe do podłoża peronu, w sposób trwały i stabilny w miejsce istniejących wiat. Sposób posadowienia przedstawić projekcie wiaty. Wiaty będą montowane w miejscu istniejących wiat w poszerzeniu peronu.
- i) Przed przekazaniem terenu budowy Wykonawca uzyska dokumenty uprawniające do wstępu na obszar kolejowy zgodnie z Zasadami wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21.
- j) Przed przekazaniem terenu budowy Wykonawca zobowiązany jest przedstawić oryginał oraz złożyć kopię załącznika nr 4 do Instrukcji Ibh-105 dostępnej na stronie <https://www.plk-sa.pl/>
- k) Za wszelkie uszkodzenia powstałe w czasie transportu odpowiada Wykonawca;
- l) Wykonawca na wykonaną wiatę peronową udzieli, co najmniej **36-miesięcznej** gwarancji, licząc od dnia dokonania odbioru i podpisania protokołu. Odpowiedzialność z tytułu rękojmi Wykonawca ponosi na zasadach określonych w Kodeksie cywilnym;
- m) Wykonawca ponosi wszystkie koszty związane z wykonaniem przedmiotu zamówienia;

Wykonawca zaprojektuje i wykona wiaty peronowe zgodnie z poniższym opisem.

1. Wiaty peronowe o konstrukcji ażurowej, z profili stalowych, zimnociętych zamkniętych (profile pełne o wymiarach nie mniejszych niż 80 x 80 mm), o zaokrąglonych krawędziach umożliwiające łatwe utrzymanie czystości, zabezpieczone powłoką antykorozyjną 3 warstwy minimum 240 µm; w tym jedna warstwa cynkowania ogniowego. Cynkowanie ogniowe musi zostać zlecone z obróbką powierzchni po cynkowaniu. Na potwierdzenie wykonania cynkowania wraz z obróbką po cynkowaniu należy dostarczyć odpowiedni dokument z cynkowni.
2. Ściana tylna oraz wypełnienia boczne:
 - a) wiaty powinny posiadać dwie pełne ściany boczne o szerokości 1800 mm. Dodatkowo należy zaprojektować ściany frontowe od strony wejścia do wiaty zgodnie z zapisami lpi-1.
 - b) wypełnienia ścian bocznych powinny być wykonane ze szkła bezpiecznego klejonego o klasie wytrzymałościowej min. P2 (szkło min 2x4mm) i oznakowane pasami pionowymi zabezpieczającymi przed przypadkowym wejściem podróżnych. Pasy muszą być kontrastowe w stosunku do otoczenia. Szyby powinny być zamontowane w taki sposób aby uniemożliwić gromadzenie się wody w mocowaniu szyb. Szczegół mocowania należy przedstawić w projekcie wiaty.
 - c) wiaty powinny być wyposażone w jedną ścianę pełną (plecy), ograniczającą działanie niekorzystnych warunków atmosferycznych, które powinny posiadać wysokość przynajmniej 2000 mm;
 - d) ściany wiat usytuowane równolegle do osi toru powinny wynosić 6000 mm długości.
 - e) Zalecanym materiałem do wykonania tylnej ściany wiaty jest płyta kompozytowa.
3. Zadaszenie wiaty:
 - a) minimalna wysokość użytkowa wiaty wynosi $h = 2200$ mm, liczona od najwyższego poziomu posadzki w strefie użytkowej wiaty. Przy ustalaniu wysokości wiaty należy uwzględnić możliwość montażu wiaty oraz widoczność oznakowania stałego;
 - b) zadaszenie jednospadowe, ze spadkiem od krawędzi peronu;
 - c) zadaszenie wykonać razem z obróbkami blacharskimi, w sposób zapewniający szczelność połączeń - odpowiednie zakłady blachy itp. Przyjęte rozwiązania należy przedstawić w projekcie.
 - d) pokrycie dachowe powinno być wykonane z materiału odpornego na działanie promieni UV oraz spełniać wymagania wytrzymałościowe dla obciążeń od ruchu kolejowego – obciążenie aerodynamiczne od pociągu przejeżdżającego z prędkością maksymalną dla danej linii kolejowej;
 - e) zalecanym materiałem do pokrycia wiaty jest blacha trapezowa;
 - f) zalecanym materiałem do wykonania podbitki dachu jest płyta kompozytowa
 - g) odprowadzanie wód opadowych z wiaty powinno odbywać się rurami spustowymi, połączonymi z betonowymi korytkami położonymi na skarpie peronu. Do wysokości 2,5 m od powierzchni peronu rury spustowe należy wykonać z materiałów odpornych na uszkodzenia mechaniczne oraz termiczne. Woda z rur spustowych nie może wyciekać na powierzchnię peronu ani wypłukiwać skarpy;
 - h) Wiaty zostaną wyposażone w rynny dachowe o średnicy 80 mm wykonane z blachy ocynkowanej w kolorze szarym RAL 7047 odporne na uszkodzenia mechaniczne;
4. Elementy wypełnienia w wyposażeniu obiektów obsługi podróżnych powinny charakteryzować się wysoką wytrzymałością na uszkodzenia mechaniczne;
5. Wiaty, o których mowa w niniejszym dokumencie będą wiatami jednostronnymi.
6. Podstawowe, rozwiązania materiałowe:

- a) szkło ochronne – warstwowe, klejone. Zalecana klasa odporności na uderzenia, to przynajmniej P2 o grubości min. 2x4mm;
 - b) aluminium/stal zabezpieczona przeciw korozji tj. ocynkowane ogniowo zgodnie z normą PN-EN ISO 1461 malowane proszkowo w kolorze RAL 7047.
 - c) płyty warstwowe / kompozytowe, zewnętrzne powierzchnie płyt z metalu;
 - d) płyty włókno-cementowe / z konglomeratu / betonowe;
 - e) nie należy stosować w widocznych miejscach blachy falistej, trapezowej ani poliwęglanu komorowego.
7. Wyposażenie wiaty:
- a) ergonomiczna ławka z siedziskiem i oparciem wykonana z drewna wyposażona w podłokietniki po obu stronach ławki; Podłokietniki powinny znajdować się na wysokości 0,15 – 0,2 m od górnej powierzchni siedziska. Szerokość miejsca siedzącego powinna wynosić ok 0,5m. Siedzisko powinno znajdować się na wysokości 0,42 – 0,45 m. Kąt pomiędzy oparciem a siedziskiem powinien być ergonomiczny i wynosić ok. 100 stopni. Oparcie siedziska powinno mieć 40cm szerokości.
 - b) poręcz do odpoczynku na stojąco o szer. min. 1,4 m, położona na wys. ok. 0,85 m i zamontowana pod kątem ok. 45 stopni. Poręcz powinna być wykonana z drewna. Wszystkie elementy drewniane powinny być zabezpieczone w taki sposób, aby trwałość powłok elementów narażonych na wpływ czynników atmosferycznych wynosiła minimum 5 lat.
 - c) pod zadaszeniem wiaty należy przewidzieć wolną przestrzeń o wymiarach min. 1,5 m x 1,5 m, umożliwiającą manewrowanie wózkiem inwalidzkim. W związku z tym, ławki nie powinny znajdować się na całej długości ścianek wiaty.
 - d) pod zadaszeniem wiaty należy dokonać oznakowania piktogramami o zakazie palenia oraz osoba niepełnosprawna na wózku inwalidzkim
8. Kolorystyka wiaty: konstrukcje wsporcze , zadaszenie, ściany osłonowe zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz wiaty będą wykonane w kolorze szarym RAL 7047.
9. Ławki w wiacie zabezpieczone środkiem do ochrony drewna w kolorze jasny orzech.
10. Wykonawca w miejscu demontażu starej i montażu nowej wiaty odtworzy utwardzenie kostką brukową. Spoiny zostaną wypełnione piaskiem żwirowym drobnym. Wykonawca jest zobowiązany do odtworzenia nawierzchni peronu do stanu niepogorszonego. Kostkę należy układać na podsypce cementowo piaskowej 1:4, obrzeża utwierdzić w betonie kl. min C12/15. Przełożenie nawierzchni z kostki brukowej pod wiatami peronowymi oszacowano na pow. ok 30 m2 w każdej wiacie (wyrównanie nawierzchni, uzupełnienie brakującej kostki, poprawa montażu obrzeży betonowych, wzmocnienie skarpy).
11. Wykonawca w trakcie odtwarzania utwardzenia uwzględni możliwość bezpiecznego dotarcia pod wiatę osób poruszających się przy użyciu wózków inwalidzkich, powierzchnia nie może zawierać uskoków i nierówności
12. Prace będą wykonywane na peronie czynnym tj. należy uwzględnić potok podróżnych, a miejsca robót odpowiednio zabezpieczyć.
13. Za wszelkie szkody powstałe w wyniku realizacji zamówienia tj. zarówno zniszczenia jak i wypadki z udziałem osób trzecich odpowiada Wykonawca.
14. Zamawiający ma prawo wnoszenia uwag do projektu na etapie uzgadniania.

3) Wymagania dla dostarczania, magazynowania i składowania:

- a) Wykonawca zapewni, aby tymczasowo magazynowane i składowane materiały do czasu wykorzystania ich w ramach prac, były zabezpieczone przed zniszczeniem, zachowały swoją jakość i przydatność do robót oraz były dostępne do kontroli przez Zamawiającego.

- b) Miejsca czasowego składowania będą zlokalizowane w obrębie terenu budowy w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym lub poza terenem budowy w miejscu zorganizowanym przez Wykonawcę. Za prawidłowe magazynowanie i składowanie materiałów odpowiada Wykonawca.
- c) W przypadku organizacji miejsca czasowego składowania poza terenem wskazanym przez Zamawiającego, wszelkie koszty korzystania z przedmiotowego terenu ponosi Wykonawca. Wykonawca po zakończeniu prac ma obowiązek przywrócić do stanu pierwotnego miejsca, w których były składowane materiały.

4) Warunki postępowania z materiałami odzyskanymi

- a) W ramach realizowania zadania, wszystkie zdemontowane i odzyskane materiały zostaną poddane ocenie przez Zamawiającego do ewentualnego dalszego wykorzystania i na polecenie Inspektora Nadzoru po stronie Zamawiającego winny być protokolarnie przekazane przez Wykonawcę do wskazanego przez Użytkownika magazynu. Pozostałe odpady powstałe w wyniku robót budowlanych, niepodlegające dalszemu wykorzystaniu, w szczególności odpady niebezpieczne, gruz budowlany, itp. zostaną poddane recyklingowi lub unieszkodliwieniu przez Wykonawcę na jego koszt.
- b) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 701 ze zm.) Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność prawną i materialną, za ewentualnie powstałe szkody dla środowiska naturalnego wynikające z niewłaściwego sortowania, transportu, lub okresowego składowania i magazynowania powstałych w wyniku realizacji zadania odpadów.

7. Wymagania prawne

1. Wykonanie przedmiotu zamówienia nastąpi zgodnie z aktualnie obowiązującymi aktami prawnymi, normami, standardami i innymi dokumentami obowiązującymi w Polsce, a także instrukcjami i innymi dokumentami obowiązującymi w PKP PLK S.A., dostępnymi na stronie <https://www.plk-sa.pl/>. Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi zasady rozmieszczenia, warunki realizacyjne i formy elementów małej architektury i innych obiektów budowlanych wchodzących w skład infrastruktury pasażerskiej są w szczególności:

Ustawy:

1. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 699 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1213).
3. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.).
4. Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 215).
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zm.).
6. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602 z późn. zm.). w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z aktami wykonawczymi do tej ustawy

Rozporządzenia:

1. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. poz. 2454).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1225).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401).
5. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.).
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG
Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.Urz.UE L Nr 356/110);
7. Ibh-105 Zasady bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Wytyczne sposobu dostarczania informacji poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Inne dokumenty i instrukcje:

1. Wytyczne architektoniczne dla infrastruktury pasażerskiej Ipi-1
2. Wytyczne dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej Ipi-2

Lista powyższych aktów prawnych nie jest zbiorem zamkniętym. Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia innych niż wymienione powyżej, jeśli okaże się to konieczne w trakcie realizacji niniejszego zamówienia.

Wykonawca zobowiązany jest wykonać zamówienie zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w przypadku ich nowelizacji jest zobowiązany uwzględnić wynikające w nich zmiany.

8 .Termin i warunki gwarancji

Wykonawca na wykonaną usługę Zaprojektowanie, wykonanie i montaż wiat peronowych na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach udzieli co najmniej **36-miesięcznej** gwarancji na jakość i trwałość użytych materiałów oraz na wykonanie usługi, licząc od dnia dokonania odbioru i podpisania protokołu wykonania usługi. Gwarancja nie obejmuje dewastacji. Odpowiedzialność z tytułu rękojmi Wykonawca ponosi na zasadach określonych w Kodeksie cywilnym.

Wykonawca ponosi wszelkie koszty związane z przedmiotem zamówienia w okresie gwarancyjnym.

9. Sposób płatności

1. Podstawę do wystawienia faktury stanowić będzie podpisany przez Zamawiającego i Wykonawcę protokół odbioru końcowego niezawierający żadnych uwag lub zaleceń stanowiący **Załącznik nr 3 do Umowy**

10. Kary umowne

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne, szczegółowo określone we wzorze umowy- Załącznik nr 5 do SWZ.

11. Prawo opcji

Zamawiający nie przewiduje udzielenia zamówienia dodatkowego tzw. „Prawo opcji”

12. Podwykonawcy

Zamawiający nie wyraża zgody na powierzenie podwykonawcom realizacji usługi

13. Załączniki

1. Stan istniejący
2. Protokół przekazania terenu