

1. Zamawiający niniejszym ponownie przedstawia odpowiedzi na pytania otrzymane w terminie na zgłaszanie pytań, określonym w SIWZ z uwagi na niezależne od Zamawiającego ograniczenia techniczne w odczycie pytań i odpowiedzi, wynikające z zestawienia ich w formie tabelarycznej (pytania z nowymi numerami od numeru 1 do 27 poniżej). Odpowiedzi te w niepełnym zakresie uprzednio opublikowane zostały w dniu 13.05.2020 r. i 27.05.2020 r.
2. Ponadto Zamawiający dokonuje zmiany odpowiedzi na pytania, które dotychczas udzielił w dniu 27.05.2020 r. (dotyczy pytań o nadanym uprzednio numerze: 7 i 8).
3. Zamawiający dokonuje również zmiany odpowiedzi na pytania, które dotychczas udzielił w dniu 13.05.2020 r. (dotyczy pytań o nadanym uprzednio numerze: 141, 143, 306, 561).
4. Następnie Zamawiający przekazuje odpowiedzi na pytania od numeru 796 do 815 oraz od numeru 822 do 828 (zadane w terminie na zgłaszanie pytań, określonym w SIWZ) w formie tabelarycznej, na które nie udzielił dotąd odpowiedzi.

Ad. 1.

(ponowna publikacja w pełnym zakresie odpowiedzi udzielonych 13.05.2020 r. i 27.05.2020 r.)

Pytanie nr 1

Skrzyżowanie ulic: Meissnera, Lema oraz Al. Jana Pawła II.

W punkcie 3.5.3. Układ drogowy w opisie stanu projektowanego dla skrzyżowania Meissnera, Lema, Al. Pokoju (str. 44) zapisano:

„Stan projektowany:

Wlot ulicy Stanisława Lema pozostanie bez zmian w stosunku do stanu istniejącego z wydzielonymi pasami do prawoskrętu oraz lewoskrętu, a także dwoma pasami do jazdy na wprost. Pozostałe wloty na skrzyżowanie zostaną zmodyfikowane w nawiązaniu do potrzeb ruchowych, a także przy uwzględnieniu pojazdu szynowego (tramwaj), który zostanie dodatkowo wprowadzony na tarcze skrzyżowania w kierunku ul. Meissnera.”

Natomiast kilka zdań poniżej:

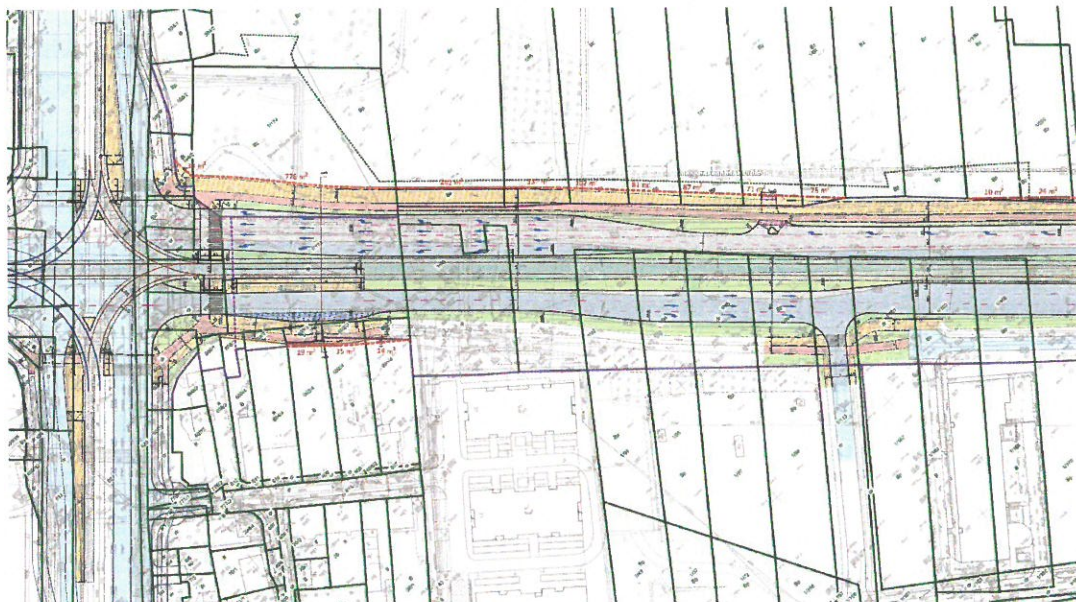
„ **Na wlocie** ul. Lema zatoka została zaprojektowana, jako wydzielona na długości 20,0 m.”

W dalszej części dotyczącej stanu projektowanego (str. 45) dla tego skrzyżowania zapisano natomiast:

„Skrzyżowanie - ul. Lema - al. Jana Pawła II - ul. Meissnera. Przebudowę układu drogowego wykonać zgodnie z Załącznikiem nr 31.

- Skrzyżowanie czterowlotowe z sygnalizacją świetlną,
- Przebudowywany wlot ul Lema w nawiązaniu do projektu linii tramwajowej KST IV w ulicy Meissnera,
- Wyokrąglenie przecięcia krawędzi jezdni na przebudowywanych wlotach ul. Lema i ul. Jana Pawła II łukami kołowymi o promieniach $R=12,0\text{ m}$,
- Szerokość wlotu jezdni ulicy Lema - 14,0 m (4x3,5 m) - przeznaczenie pasów ruchu jak w stanie istniejącym (dwa pasy na wprost oraz po jednym pasie w prawo i w lewo),
- ...”

Załącznik nr 31 przedstawia dwutorową linię tramwajową zlokalizowaną w pasie dzielącym ulicy wraz z przebudową układu drogowego i infrastruktury dla pieszych i rowerzystów.



W ROŚ (str. 34) w opisie układu drogowego zapisano:

„Stan projektowany: Wlot ulicy Stanisława Lema pozostanie bez zmian w stosunku do stanu istniejącego z wydzielonymi pasami do prawoskrętu oraz lewoskrętu, a także dwoma pasami do jazdy na wprost. Pozostałe wloty na skrzyżowanie zostaną zmodyfikowane w nawiązaniu do potrzeb ruchowych, a także przy uwzględnieniu pojazdu szynowego (tramwaj), który zostanie dodatkowo wprowadzony na tarczę skrzyżowania w kierunku ul. Meissnera.”

W PFU pkt. 4.10.1, str. 87 zapisano:

„Przy opracowaniu dokumentacji projektowej dla przebudowy dróg partner Prywatny uwzględni następujące założenia, pod warunkiem, iż zmiany nie naruszą zapisów Decyzji Środowiskowej: „.

Wobec wykazanej powyżej wzajemnej sprzeczności części zapisów PFU i jego załączników, niejednoznacznie określających przewidywany zakres robót budowlanych i wynikających z niego konsekwencji, np. konieczności ponownego opracowania ROŚ i aktualizacji DOŚ, mających ewidentny wpływ na wycenę prac projektowych, budowlanych i utrzymaniowych oraz mogących mieć wpływ na różnorodności interpretacji poczynionych zapisów przez strony postępowania w złożonych ofertach przetargowych prosimy o:

- Jednoznaczne określenie zakresu i zasięgu robót budowlanych dla południowego wlotu ul. Lema do skrzyżowania z Jana Pawła II i Meissnera;
- Wskazanie czy w obrębie przedmiotowego wlotu należy zaprojektować i wybudować odcinek dwutorowej linii tramwajowej wraz z węzłem rozjazdowym, czy wystarczające jest zapewnienie rezerwy terenu pod przyszłą realizację tych prac;
- Jednoznaczne stwierdzenie konieczności ponownego opracowania ROŚ. Należy zauważyć, że przebudowa południowego wlotu tego skrzyżowania (ul. Lema) zgodnie z Załącznikiem nr 31 w znacznym stopniu wykracza poza granicę zadania pn.: „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice)”, jak również poza granicę decyzji środowiskowej.
- Korektę PFU w zakresie usunięcia/ujednolicenia sprzecznych ze sobą, niejednoznacznych informacji i wymagań.

Odpowiedź

- 1) Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Na skrzyżowaniu – ul. Lema – al. Jana Pawła II – ul. Meissnera, należy wykonać węzeł rozjazdów typu „pełna gwiazda” (we wszystkich branżach zapewniających mu funkcjonalność).
- 2) Głębokość wejścia w ul. Lema: do przystanków tramwajowych w ul. Lema włącznie. Odgałęzienie torów w kierunku ul. Lema należy wykonać zgodnie z Załącznikiem nr 31.
- 3) Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku Wykonawcy. Ewentualna zmiana Decyzji Środowiskowej znajduje się po stronie Partnera Prywatnego zgodnie z procedurą zmiany Decyzji Środowiskowej w przypadku i na zasadach określonych w SIWZ.
- 4) Ujednoliceniem PFU są udzielone powyższe odpowiedzi.

Pytanie nr 2

Różnice poziomów w obrębie ulicy Jancarza

Mając na uwadze bardzo dużą różnicę terenu, sięgającą ok. 80 cm pomiędzy niweletą torowiska tramwajowego a jezdnią ul. Jancarza w rejonie wlotu ulicy Andrzeja i Józefa Załuskich - co wynika z konieczności zastosowania normatywnych spadków torowiska w rejonie pętli, zwracamy się z prośbą o wyrażenie zgody na rezygnację w układzie docelowym z wlotu przedmiotowej ulicy do ul. Jancarza. Ulica Andrzeja i Józefa Załuskich pozostałaby ulicą „ślepą”.

Dojazd do osiedla mieszkaniowego jest nadal możliwy dwoma ulicami należącymi do osiedla – rysunek w załączeniu poniżej.



W przypadku braku takowej zgody informujemy, że żeby zachować wlot ulicy Andrzeja i Józefa Załuskich niezbędne będzie podniesienie całej ul. Jancarza (wraz z chodnikami, ścieżką rowerową, studniami i wpustami kanalizacyjnymi, studniami teletechnicznymi, sygnalizacją świetlną) na długości około 300m, wlotu ulicy Teodora Parnickiego na długości 40m, jak i fragmentu ulicy Zawieyskiego na długości 50m. Przedmiotowa przebudowa układu drogowego zdecydowanie podniesie koszt realizacji całej inwestycji, która i tak zgodnie z wymogami Podmioty Publicznego jest już i bez tego rozwiązaniem niezwykle kapitałochłonna.

Odpowiedź:

Zmiany organizacji ruchu będą możliwe na etapie przygotowania organizacji ruchu, przy akceptacji Miejskiego Inżyniera Ruchu.

Pytanie nr 3

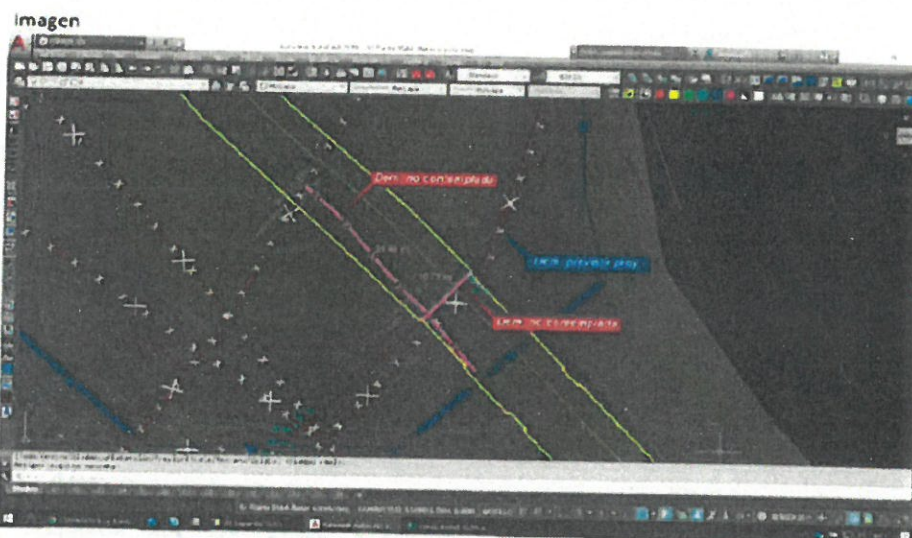
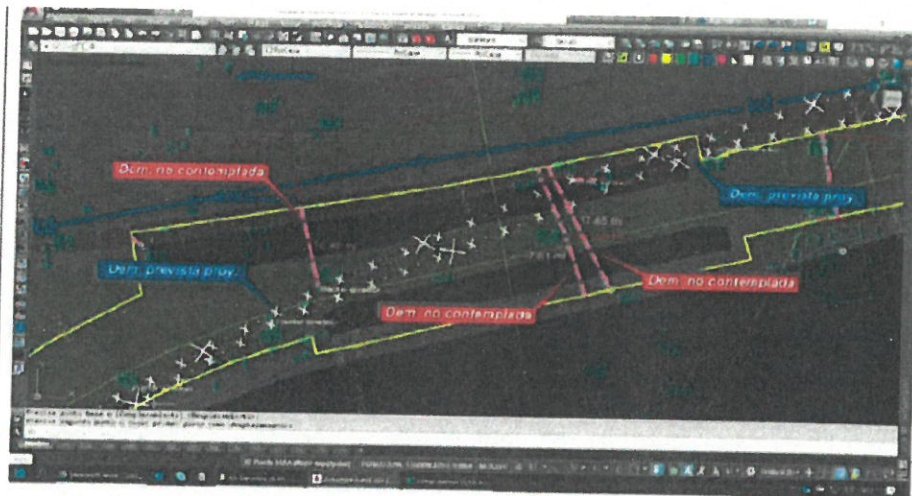
Potwierdź, że przyszłe rozjazdy dla przyszłych torów ulicznych Strélkov nie jest objęta zakresem oferowanych prac

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Zamawiający wyjaśnia, iż węzeł powinien zostać przystosowany geometrycznie i konstrukcyjnie do wykonania układu torowego dla wszystkich relacji. Należy zaprojektować wszystkie relacje skątne, ale nie budować (jako przyszłościowy wariant rozbudowy KST IV na etapie projektu budowlanego należy przedłożyć dodatkową planszę z wyprowadzeniem trasy tramwajowej w ul. Strzelców oraz uwzględniającą wszystkie branże).

Pytanie nr 4

Istnieją niezliczne sieci, których dotyczy problem, które przechodzą przez peron w kilku miejscach, nieuwzględnione jako rozbiórka i zmiana położenia jako nowa sieć na rysunkach Zamawiającego (pliki CAD). Proszę potwierdzić, że te rozbiórki i przebudowy są objęte zakresem prac do zaoferowania. Niektóre przykłady podano poniżej.



Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż wszystkie sieci możliwe do zidentyfikowania, a kolidujące z projektowaną infrastrukturą należy przewidzieć do przebudowy, a tym samym zakres przebudowy i jej koszty należy ująć w ramach ceny Ofertowej.

Pytanie nr 5

3. Zgodnie z obecnie obowiązującą treścią postanowienie 10.8 wzoru umowy, Podmiot Publiczny może dochodzić kary umownej od Partnera Prywatnego w sytuacji braku zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia na rzecz podwykonawców lub dalszych podwykonawców w wysokości równowartości takiego wynagrodzenia uiszczanego przez Podmiot Publiczny na rzecz podwykonawcy lub dalszego podwykonawcy. Jednocześnie dokonana zmianą wzorca Umowy Podmiot Publiczny, starając się wykluczyć zarzuty o zastrzeżeniu rażąco wysokiej kary, wskazał, iż jest on uprawniony do dochodzenia odszkodowania z tego samego tytułu, jedynie w przypadku, gdy szkoda Podmiotu Publicznego będzie przewyższała wysokość zapłaconej lub potrąconej kary umownej, przy czym Podmiot Publiczny będzie dochodził odszkodowania jedynie w kwocie przewyższającej zapłaconą przez Partnera Prywatnego lub potrąconą z Wynagrodzeniem karę umowną. Celem tego typu zmian miało być wykluczenie możliwości obciążenia Partnera Prywatnego konsekwencjami finansowymi w podwójnej do poniesionych przez Podmiot Publiczny wysokości.

W tym miejscu wskazujemy, iż zmiana dokonana przez Podmiot Publiczny nie realizuje celu, który Podmiot Publiczny zamierzał osiągnąć, tj. m.in. uniknąć zarzutu zastrzeżenia rażąco wygórowanej kary umownej. Zgodnie bowiem z wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 24 listopada 2016 roku (I ACa 553/16): Zapłata przez inwestora wynagrodzenia podwykonawcy stanowi zaspokojenie cudzego długu i w takim wypadku stosuje się rozwiązanie przewidziane art. 518 KC, a nie w art. 376 § 1 KC. Wynika więc z tego, że nie można taktować wynagrodzenia zapłaconego przez inwestora podwykonawcy jako szkody związanej z wykonywaniem umowy.

Z uwagi na spór, co do podstawy prawnej dochodzonej należności (376 § 1 k.c. czy też 518 k.c.) warto odwołać się do wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 13 grudnia 2018 roku (VI ACa 1572/17), w którym z kolei czytamy: Nie można również podzielić zarzutu skarżących, że roszczenie powoda o zwrot spełnionego świadczenia ma charakter roszczenia odszkodowawczego, a tym samym powód dla jego skuteczności powinien wykazać poniesienie szkody. Roszczenie z art. 376 § 1 k.c. nie jest roszczeniem odszkodowawczym. Ma ono na celu dokonanie wzajemnych rozliczeń pomiędzy dłużnikami solidarnymi.

Powyższe w sposób jednoznaczny wskazuje, iż samo zrzeczenie się przez Podmiot Publiczny roszczenia odszkodowawczego nie prowadzi do osiągnięcia celu, który Podmiot Publiczny zamierzał osiągnąć, tj. nie niweczy możliwości dochodzenia kary umownej w wysokości zapłaconego podwykonawcy wynagrodzenia oraz – na zasadzie zwrotu zapłaconego długu – należności w takiej samej wysokości (kwoty w podwójnej wysokości).

Nadmienić przy tym trzeba, iż Krajowa Izba Odwoławcza nie oceniła merytorycznie zarzutu dotyczącego kary umownej. Stwierdziła jedynie, iż z uwagi na wspomnianą na wstępie zmianę treści postanowienia 10.8 wzoru Umowy, w tym zakresie Partner Prywatny powinien wnieść nowe odwołanie.

W związku z tym, iż nie jest wykluczone finansowanie przedmiotowego zamówienia ze środków unijnych, warto w tym miejscu wskazać na wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 25 lipca 2017 roku, w którym na Podmiot Publiczny została nałożona korekta, a w którym czytamy: W przedmiotowej sprawie potencjalna szkoda jest właśnie to, że gdyby potencjalni wykonawcy zamówienia wiedzieli, że przewidziana na etapie przetargu kara umowna za nienależyte wykonanie zobowiązania nie zostanie nałożona dokładnie na podstawie postanowień umowy, a zmniejszona do poziomu 25% kwoty, która wynika z pierwotnego jej wyliczenia, koszt oferty wybranej w przetargu mógłby być niższy, a tym samym poniesione zostałyby mniejsze wydatki z budżetu UE. Potencjalni wykonawcy mogliby bowiem złożyć oferty z korzystniejszą (niższą) ceną lub mogłoby to wpłynąć na ich decyzję o udziale w postępowaniu, w rezultacie czego w przetargu wzięłoby udział więcej podmiotów oferujących różne (w tym prawdopodobnie też niższe) ceny. Jak to zostało już wskazane, w ocenie Sądu jest to prawdopodobne, gdyż rażąco wygórowana kara umowna przewidziana w projekcie umowy może - w niektórych wypadkach nawet powinna - powstrzymać od złożenia oferty podmioty, które nie mają pewności, czy przy wykonaniu przez nie umowy nie dojdzie do jakichś uchybień.

Biorąc pod uwagę powyższe, wnosimy o dokonanie następującej zmiany w treści postanowienia 10.8 wzoru umowy: Jeżeli Partner Prywatny nie wywiąże się z obowiązków, o których mowa w pkt. 10.4, 10.5 lub 10.7 i z tego powodu Podmiot Publiczny będzie zobowiązany do zapłaty jakiegokolwiek wynagrodzenia na rzecz podwykonawców lub dalszych podwykonawców, także w wyniku wystąpienia zdarzeń, o których mowa w pkt. 10.4, Partner Prywatny zobowiązany będzie do zapłaty na rzecz Podmiotu Publicznego kary umownej w wysokości równowartości takiego wynagrodzenia uiszczanego przez Podmiot Publiczny na rzecz podwykonawcy lub dalszego podwykonawcy. W przypadku braku zapłaty kary umownej przez Partnera Prywatnego, Podmiot Publiczny będzie uprawniony do jej potrącenia z Wynagrodzenia. W celu uniknięcia wątpliwości, jeżeli Partner Prywatny zapłaci Podmiotowi Publicznemu karę umowną, o której mowa w zdaniu pierwszym niniejszego punktu lub Podmiot Publiczny dokona potrącenia kary umownej z Wynagrodzeniem Partnera Prywatnego, Podmiot Publiczny będzie uprawniony do dochodzenia odszkodowania (lub też jakiegokolwiek innego roszczenia, w tym wynikającego z treści art. 376 § 1 k.c. albo 518 k.c.) z tego samego tytułu, jedynie w przypadku, gdy szkoda Podmiotu Publicznego (należność na podstawie z art. 376 § 1 k.c. albo 518 k.c.) będzie przewyższała wysokość zapłaconej lub potrąconej kary umownej, przy czym Podmiot Publiczny

będzie dochodził odszkodowania (zwrotu spełnionego zobowiązania) jedynie w kwocie przewyższającej zapłaconą przez Partnera Prywatnego lub potrąconą z Wynagrodzeniem karę umowną.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku wykonawcy. W pierwszej kolejności Zamawiający wskazuje, że treść pytania wykonawcy, a w istocie wniosku o zmianę SIWZ jest tożsama z zarzutem nr 2 odwołania złożonego przez wykonawcę w sprawie o sygn. KIO 384/20. Zarzut ten został w całości oddalony przez Izbę, która nie znalazła podstaw do stwierdzenia niezgodności z przepisami prawa przedmiotowych postanowień umownych, wskazywanych przez wykonawcę zarówno w odwołaniu, jak i w niniejszym wniosku. Ponadto, Zamawiający dokonał już wcześniej zmiany postanowień SIWZ, aby wyeliminować wszelkie wątpliwości.

Pytanie nr 6

Zgodnie z treścią szeregu postanowień wzoru umowy, w tym m.in. 4.2.1, 4.4.7, 8.1.11, 8.6.1, 8.8.21, 8.8.32, 8.8.33, 8.9.4, 8.12.1.5, opisane w tych postanowieniach zdarzenia stanowią Przypadek Kompensacyjny, jednak – jak zastrzegł Podmiot Publiczny - tylko w zakresie przedłużenia terminów określonych w Umowie, w tym w Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia, o rzeczywisty czas opóźnienia, które ten Przypadek Kompensacyjny wywołał. Przez takie ukształtowanie treści wzorca umowy, Podmiot Publiczny z góry uniemożliwia Partnerowi Prywatnemu pokrycie kosztów takiego Przypadku Kompensacyjnego, o ile powstaną, w oparciu o treść umowy.

Partner Prywatny wnosi o zmianę tych postanowień wzoru umowy poprzez wykreślenie stosowanych fragmentów tych postanowień, gdzie ograniczono odpowiedzialność kontraktową Podmiotu Publicznego wyłącznie do przedłużenia terminów wynikających z postanowień umowy, wyłączając tym samym możliwość uzyskania przez Partnera Prywatnego Rekompensaty.

Po pierwsze wskazujemy, iż wprowadzenie do wzorca umowy odpowiedzialności finansowej Podmiotu Publicznego (Rekompensaty) nie jest jednoznaczne, iż taka odpowiedzialność zostanie przez Podmiot Publiczny automatycznie poniesiona. Podobnie jak ma to miejsce w sytuacji innych Przypadków Kompensacyjnych, możliwość uzyskania takiej Rekompensaty uzależniona jest od szeregu okoliczności (warunków), w tym:

- zgodnie z treścią punktu 17.2.7 lit. b – akceptacji prace, które Partner Prywatny wykonał, lub których wykonanie będzie niezbędne w związku z wystąpieniem Przypadku Kompensacyjnego, w tym z ich zakresem, techniką wykonania oraz przewidywanymi terminami ich wykonania;

- zgodnie z treścią punktu 17.2.7 lit. d – zgody na kwotę Dodatkowych Kosztów i Wydatków.

Jak wskazano przy tym w punkcie 17.2.10 wzoru umowy elementy, w oparciu o które ma zostać wyliczona wysokość Rekompensaty, mają pozostawać w bezpośrednim i adekwatnym związku przyczynowo-skutkowym z wystąpieniem Przypadku Kompensacyjnego.

W końcu zgodnie z punktem 17.2.9, Rekompensata będzie przysługiwała Partnerowi Prywatnemu pod warunkiem, iż kwota Rekompensaty obliczona zgodnie z postanowieniami niniejszego pkt. 17.2 w danym roku kalendarzowym obowiązywania Umowy przekroczy 100.000 (słownie: sto tysięcy) złotych (przy czym kwota ta będzie corocznie waloryzowana o wskaźnik CPI), jednak wyłącznie w zakresie nadwyżki ponad kwotę 100.000 (słownie sto tysięcy) złotych (waloryzowaną corocznie o wskaźnik CPI).

Po drugie, należy wspomnieć, iż brak możliwości dochodzenia Rekompensaty w oparciu o umowę zawartą pomiędzy Podmiotem Publicznym i Partnerem Prywatnym nie oznacza, iż ten drugi wcale takiej świadczenia finansowego nie otrzyma – możliwe jest bowiem w tym zakresie dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych, w sytuacji której to Partner Prywatny właściwie będzie musiał udowodnić spełnienie warunków zastrzeżonych przez Podmiot Publiczny (m.in. związek przyczynowo-skutkowy, powstałą szkodę etc.). Wprowadzenie zatem ograniczenia przez Podmiot Publiczny może jedynie odwlec w czasie dochodzenie stosownej rekompensaty przez Partnera Prywatnego, a co więcej, skutkować niepotrzebnymi sporami sądowymi między stronami. Stąd, postulat aby wykreślić z

Przypadków Kompensacyjnych, gdzie to się znalazło, wyłączenie możliwości uzyskania przez Partnera Prywatnego także świadczenia pieniężnego.

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę, iż ryzyko projektowania i ryzyko budowy co do zasady leży po stronie Partnera Prywatnego, natomiast przez wprowadzenie Przypadków Kompensacyjnych, Podmiot Publiczny w ramach podziału zadań i ryzyk przejął część tego ryzyka na siebie. W związku z tym już sam fakt wprowadzenia możliwości zmiany terminów określonych w Umowie, czy w Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia, jest korzystny dla Wykonawcy. Umowa przewiduje także szereg Przypadków Kompensacyjnych w istotnych dla Wykonawcy aspektach, jak warunki geologiczne lub geotechniczne odbiegające od warunków przyjętych w Umowie (pkt. 8.8.34 Umowy) czy przełożenie niezidentyfikowanej infrastruktury technicznej (pkt. 8.8.31 Umowy), w których uwzględniono Rekompensatę. W pozostałym zakresie Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

Pytanie nr 7

Między innymi w punkcie 17.2.17 Podmiot Publiczny zastrzegł, iż:

Rekompensata przysługująca Partnerowi Prywatnemu zgodnie z pkt. 17.2.8 według uznania Podmiotu Publicznego może przyjąć jedną lub kilka z poniższych form:

(a) podwyższenia Wynagrodzenia należnego Partnerowi Prywatnemu w drodze aktualizacji Modelu Finansowego, o której mowa w pkt. 13.9.3(g);

(b) jednorazowej płatności, płatnej na rzecz Partnera Prywatnego przez Podmiot Publiczny w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia uznania kwoty Rekompensaty (lub jej części) za ostateczną zgodnie z pkt. 17.2.12–17.2.14;

(c) szeregu płatności zgodnie z harmonogramem uzgodnionym z Partnerem Prywatnym;

(d) taką inną formę, jaką Strony mogą uzgodnić pod warunkiem jej zgodności z Przepisami Prawa, przy czym w celu uniknięcia wątpliwości, rozłożenie w czasie zapłaty Rekompensaty na podstawie pkt. 17.2.16 (a), (c) lub (d) powyżej, nie powoduje, iż od kwoty Rekompensaty mogą zostać naliczone Odsetki z tytułu takiego rozłożenia w czasie.

Wskazujemy, iż powyższe postanowienie wyłączające obowiązek zapłaty odsetek jest niezgodne z treścią bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, w tym postanowieniami ustawy z dnia 8 marca 2013 roku o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych. Stanowisko to znajduje swoje oparcie w orzecznictwie tak sądów polskich, w tym Sądu Najwyższego, jak i Trybunału Sprawiedliwości UE.

W tym miejscu warto wspomnieć, iż choć na gruncie poprzednio obowiązującej ustawy z dnia 6 września 2001 r. o terminach zapłaty w obrocie gospodarczym, Sąd Najwyższy nie pozostawił wątpliwości, iż: Wykładnia oparta na brzmieniu omawianego przepisu prowadzi do wniosku, że ma on zastosowanie nie tylko do umów określających termin płatności powyżej 30 dni, ale także do umów, w których strony w jakikolwiek sposób ograniczyły lub wyłączyły możliwość dochodzenia odsetek od 31 dnia po doręczeniu faktury i wykonaniu zobowiązania. Ustawodawca w art. 2 ust. 1 przyznał wierzycielowi spełniającemu określone kryterium podmiotowe, prawo żądania odsetek ustawowych za okres począwszy od 31 dnia po spełnieniu swego świadczenia. (...) Powyższą wykładnię wspierają wnioski sformułowane na gruncie dyrektyw wykładni funkcjonalnej. Racją bowiem ustawy z dnia 6 września 2001 r., podobnie jak ustawy z dnia 12 czerwca 2003 r. o terminach zapłaty w kontaktach handlowych (Dz. U. Nr 139, poz. 1323 ze zm.), było przyznanie ochrony małym przedsiębiorcom, których pozycja w kontaktach handlowych z przedsiębiorcami nie posiadającymi takiego statusu jest wyraźnie słabsza. Konieczne zwłaszcza było zapobieganie stałym praktykom polegającym na faktycznym kredytowaniu własnej działalności poprzez wymuszanie odroczonej płatności, a nawet zaniechanie terminowego płacenia należności. Analogiczne stanowisko zajął również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 28 lutego 2007 r., V CSK 445/06, zapadłym w sprawie o roszczenie wywodzone z tej samej podstawy faktycznej pomiędzy tymi samymi stronami.

W świetle powyższego nie może być wątpliwości, iż postanowienie wzorca umowy, które ogranicza Partnera Prywatnego w dochodzeniu odsetek należy uznać za nieważne. Stąd wnosimy o jego zmianę.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku wykonawcy. W pierwszej kolejności Zamawiający wskazuje, że treść pytania wykonawcy, a w istocie wniosku o zmianę SIWZ jest tożsama z zarzutem nr 7 odwołania złożonego przez wykonawcę w sprawie o sygn. KIO 384/20. Zarzut ten został w całości oddalony przez Izbę, która nie znalazła podstaw do stwierdzenia niezgodności z przepisami prawa przedmiotowych postanowień umownych, wskazywanych przez wykonawcę zarówno w odwołaniu, jak i w niniejszym wniosku. Następnie Zamawiający po raz kolejny wskazuje, że art. 8 przywołanej ustawy dotyczy zupełnie innej sytuacji, tj. takiej, w której nastąpiło opóźnienie płatności w transakcjach handlowych, tj. brak spełnienia świadczenia mimo jego wymagalności. Nie dotyczy to natomiast odroczenia wymagalności wierzytelności w przypadkach przewidzianych wyraźnie w Umowie, jak w pkt. 17.2.22, lub w przypadku zaistnienia sporu między kontrahentami, co do wartości świadczenia. Nie jest ono bowiem wtedy wymagalne, a Partner Prywatny nie może wystawić rachunku lub faktury.

Pytanie nr 8

W PFU zał. nr 2 zostały wydane warunki przyłączeniowe dla potrzeb zasilania podstacji trakcyjnych oraz zasilania tunelu (Warunki Tauron). W warunkach tych zostały wskazane lokalizacje miejsc skąd należy przyłączyć stacje trafo tj. GPZ Politechnika oraz z GPZ Górka Narodowa. Powyższe lokalizacje GPZ znajdują się poza obszarem objętym przedmiotową Inwestycją oraz Decyzją Środowiskową. Prosimy o odpowiedź:

- W jaki sposób Wykonawca ma zaplanować koszt wykonania takich przyłączy?
- Czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania terenem, po którym będą przebiegać planowane przyłącza kablowe?
- Co w przypadku gdy linie kablowe będą przebiegały przez tereny prywatne?

W ocenie Podmiotu Prywatnego realizacja takich przyłączy znacznie wydłuży proces uzyskania uzgodnień i ich wykonanie. W ocenie Partnera Prywatnego aby uniknąć na etapie realizacji licznych sporów co do planowanej trasy przebiegu linii kablowych, a ma to bezpośredni związek z prawem do dysponowania terenu, pozyskiwania zgód od podmiotów prywatnych czy też wykupu gruntów, wnosimy aby to Podmiot Publiczny miał po swojej stronie przyłącza energetyczne.

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonanie projektu linii kablowych i budowy należy do obowiązków Wykonawcy. Wszelkie sieci wychodzące poza obszar należy wykonać jako obowiązek wykonania w ramach decyzji ZRID. Jednocześnie należy tak prowadzić te sieci aby priorytetem była minimalizacja wejść na tereny nie należące do Skarbu Państwa. Cały proces uzgodnień jest po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 9

Zgodnie z pkt. 7.1 załącznika nr 7 do Umowy prace związane z eksploatacją, w tym z usuwaniem Awarii muszą być wykonywane w okresie całej doby, we wszystkie dni tygodnia, ze szczególnym uwzględnieniem dyspozycyjności w zakresie likwidacji usterek, usuwania przypadków niedotrzymania KPI oraz Awarii. Zgodnie z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji

międzydzielnicowej wraz z późniejszymi zmianami - skład pogotowia sieciowego wynosi minimum 3 osoby. Dodatkowo w pkt. 6.1 jest mowa o brygadzie pracowników posiadających ważne świadectwa spawalnicze (minimum 2 osoby). Mając zatem na uwadze obowiązek spełnienia Przepisów Prawa i Norm - powyższe - brygady dla obsługi sieci trakcyjnej i torowiska muszą składać się z minimum 5 osób w trybie całodobowym przez 7 dni w tygodniu (pkt. 7.1). W takiej sytuacji koszty stałe z tytułu eksploatacji to obok 5 etatów do obsługi w takim samym systemie jak dyspozycja - to minimum 24 osoby zatrudnione do pracy w systemie 24h/dobę 7 dni w tygodniu do obsługi sieci i torowiska. Prosimy o przeanalizowanie w/w zapisów i ich zmianę poprzez wprowadzenie jednoznacznych minimalnych wymagań, iż całodobowa brygada pracowników działająca 7 dni w tygodniu ma składać się z minimum np. 3 osób.

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawca winien przestrzegać obowiązujących Przepisów Prawa.

Pytanie nr 10

PFU, pkt 3.2.2 (ii) podpunkt: "Opracowanie projektu odwodnienia obiektów inżynierskich wraz z uzyskaniem stosownych decyzji wynikających z ustawy Prawo wodne (zarówno w Okresie Projektowania i Budowy oraz w Okresie Eksploatacji)"

Jakie decyzje wynikające z ustawy Prawo wodne wykonawca ma wziąć pod uwagę wyceniając ofertę wykonawcy?

Dodatkowo prosimy o potwierdzenie, że konieczność uzyskania nowego pozwolenia wodnoprawnego na odwodnienie obiektów inżynierskich może wynikać z Istotnej Zmiany Prawa.

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Wykonawca jest zobowiązany do uzyskania wszystkich niezbędnych decyzji administracyjnych do umożliwiających realizację, odbiór i późniejszą eksploatację. Istotna zmiana prawa została zapisana w Umowie PPP.

Pytanie nr 11

PFU, pkt. 3.3 zdanie: "Decyzja Środowiskowa jest nadrzędną w stosunku do zapisów niniejszego PFU." a ostatnie dwa akapity pkt. 3.2.2. (str. 26) oraz postanowienie pkt 3.2.2 podpunkt (ii) - Jeżeli zajdzie taka potrzeba po uprzedniej decyzji Podmiotu Publicznego, opracowanie kompletnej dokumentacji niezbędnej do złożenia wniosku o zmianę Decyzji Środowiskowej wraz ze złożeniem w imieniu Miasta kompletnego Wniosku o zmianę Decyzji Środowiskowej.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 12

W dokumentacji geologicznej załączonej przez Zamawiającego przekazano wyniki badań z otworów wykonanych jedynie w pasie dzielącym istniejącego układu drogowego. W związku z koniecznością przebudowy istniejącego układu drogowego oraz koniecznością założenia w Ofercie wzmocnienia podłoża pod nowoprojektowanymi odcinkami jezdni oraz na istniejących odcinkach wymagających

przebudowy, zakres przekazany przez Zamawiającego jest niewystarczający do prawidłowego zaprojektowania rozwiązań, a tym samym sporządzenia rzetelnej wyceny inwestycji. W związku z brakiem rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w miejscach, gdzie Zamawiający wymaga przebudowy układu drogowego, niektórzy oferenci mogą nie uwzględnić kosztów i ryzyka związanych z ewentualnym wzmocnieniem podłoża/wymianą gruntów, co może skutkować dużymi rozbieżnościami w przedstawionych ofertach cenowych, a w przyszłości roszczenia. W przypadku braku udostępnienia przez Zamawiającego kompletnej dokumentacji stanowiącej rzetelną podstawę do sporządzenia oferty (z rozpoznaniem warunków pod istniejącym układem drogowym) prosimy o potwierdzenie, że wszelkie ryzyka związane odmiennością warunków gruntowo-wodnych w stosunku do dokumentacji otrzymanej na etapie przetargu leżą po stronie Zamawiającego.

Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że wszelkie ryzyka związane z odmiennością warunków gruntowo-wodnych w stosunku do dokumentacji otrzymanej na etapie przetargu leżą po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Wykonawca do wyceny powinien przyjąć, iż 100% torowiska i jezdni wymagać będzie stabilizacji gruntu

Pytanie nr 13

W odniesieniu do zapisów PFU wnosimy o wyjaśnienie czy Partner publiczny dopuszcza wykorzystanie materiałów które będą pochodziły z rozbiórek np. destruktu asfaltowy, kruszywo z podbudowy itp.

Wnosimy o zmianę zapisów poszczególnych punktów PFU na następujące:

PFU 4.1 Wszystkie elementy, urządzenia oraz materiały dostarczone na potrzeby budowy, jak również zastosowane muszą być fabrycznie nowe. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne powinny być nowoczesne, innowacyjne, dopuszczone do stosowania w budownictwie. Rozwiązania powinny być poparte na doświadczeniu eksploatacyjnym. Dopuszcza się wykorzystanie i/lub przetworzenie materiałów pochodzących z rozbiórek (tj kruszywa destruktu bitumiczny itp) pod warunkiem wykazania ich przydatności badaniami. Zastosowanie materiałów powinno być zgodne z przepisami Prawa, Materiały budowlane kiedy to wymagane powinny posiadać dokumenty dopuszczające wyroby do obrotu (znak B, Znak CE, KDWU, DWU itp.)

4.1.6 Materiały z rozbiórki, jak: kostka kamienna, krawężniki kamienne, nieuszkodzona kostka betonowa, kruszywa, destruktu asfaltowy, nieuszkodzone krawężniki betonowe, osprzęt instalacji, elementy wyposażenia, stanowią własność Partnera Prywatnego (z wyłączeniem materiałów staroużytecznych jak m. in. zwrotnice, napędy zwrotnic, oprawy oświetleniowe o ile będzie chciał je odzyskać Podmiot Publiczny). Pozostałe materiały z rozbiórki muszą być wywiezione poza obręb budowy na koszt Partnera Prywatnego. Zagospodarowanie materiałów z rozbiórki powinno się odbywać zgodnie z obowiązującymi przepisami o odpadach (Ustawa z dnia 27.04.2001 r. - Dz. U. nr 62, poz. 628 ze zm.).

Jeżeli badania wykażą przydatność destruktu asfaltowego do nowych nawierzchni to wykonawca powinien mieć możliwość użycia tego materiału. Kruszywa z rozbiórek mogą być wykorzystane do ponownego wbudowania, np. do warstwy ulepszanego podłoża z gruntów niespoistych, niewysadzinowych lub ulepszanego podłoża z gruntów stabilizowanych itp.(w punkcie 4.1 opisano, że

wszystkie materiały mają być nowe a w punkcie 4.1.6 pisze się słusznie, że dopuszcza się użycie materiałów nie uszkodzonych z rozbiórek).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, iż, Wykonawca będzie mógł wykorzystać ponownie materiały z rozbiórki. Materiał z rozbiórki stanowi własność Wykonawcy i będzie decydował o sposobie jego zagospodarowania (z wyłączeniem podzespołów wskazanych przez Zamawiającego przed przekazaniem terenu budowy). Elementy związane z budową torowiska i oświetlenia powinny być nowe. Elementy drogowe - dopuszcza się użycie materiałów rozbiórkowych, ale tylko w zakresie kruszyw i domieszek frezu do asfaltu, jeżeli będą posiadały wymagane parametry i będą dopuszczone przez Inżyniera Kontraktu.

Pytanie nr 14

Jeżeli Wykonawca winien przyjąć istniejący słup do przebudowy wnosimy o przekazanie stosowanych materiałów dla tego przedsięwzięcia m.in. mapy do celów projektowych oraz decyzji DUŚ dla przebudowy słupa WN w tym przewieszenia istniejącej sieci 110kV na projektowany słup WN.

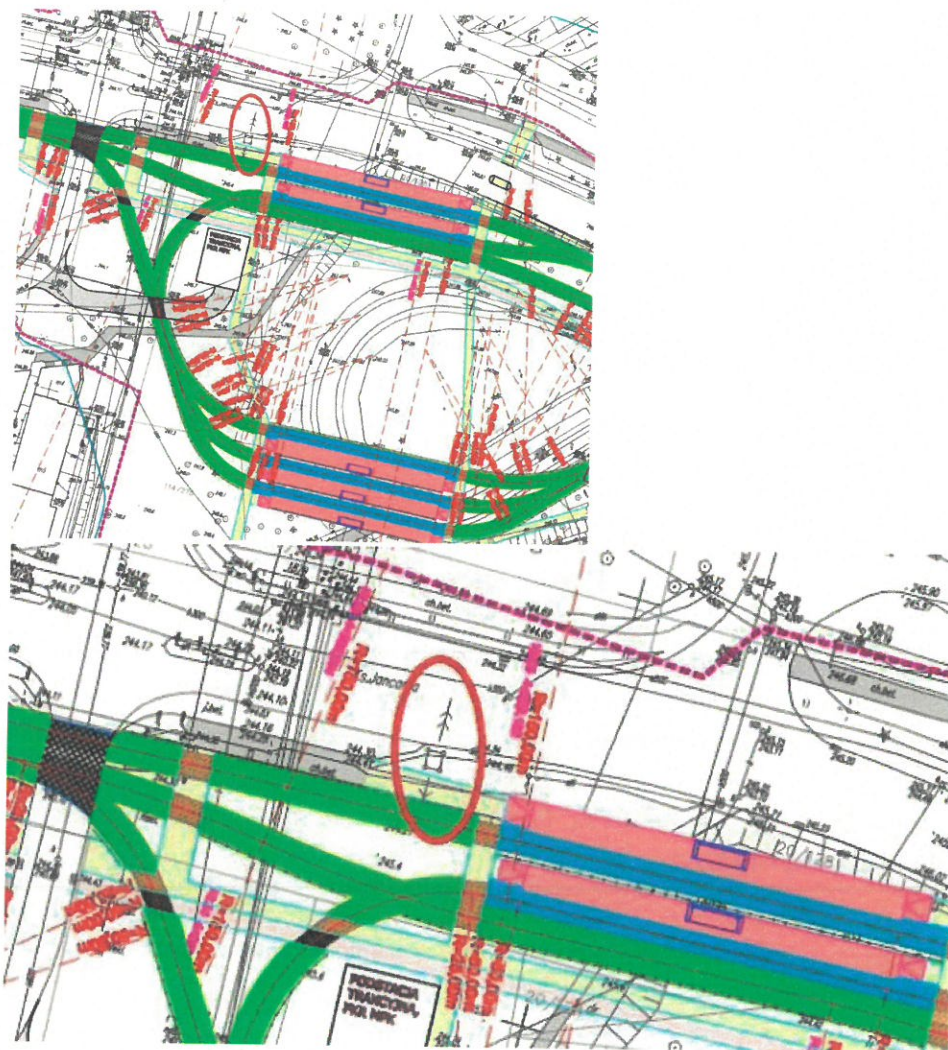
Zgodnie z rozporządzeniem Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839) §3.1 wskazano, że do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje przedsięwzięć:

7) napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6;

Decyzja środowiskowa WS-04.6220.55.2015.RJ z dnia 24.05.2017 roku swym zakresem nie obejmuje i nie uwzględnia przebudowy istniejącej sieci 110kV. W związku z powyższym:

Czy uzyskanie w/w zmiany decyzji środowiskowej lub nowej Decyzji środowiskowej jest po stronie Wykonawcy?

Czy Zamawiający dopuszcza wydłużenie terminu w związku z koniecznością uzyskania zmiany lub nowej decyzji środowiskowej dla przebudowy 110kV?



Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku Wykonawcy. Ewentualna zmiana Decyzji Środowiskowej znajduje się po stronie Partnera Prywatnego zgodnie z procedurą zmiany Decyzji Środowiskowej w przypadku i na zasadach określonych w SIWZ.

Pytanie nr 15

PFU, str. 39

Rozwiązania technologiczne zawarte w PFU na str. 39:

„Podmiot Publiczny nie dopuszcza rozwiązań w których:

- a. elementy belek wylewane są na mokro na placu budowy,
- b. nawierzchnia przejazdów drogowych, przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych, pasów autobusowo – tramwajowych oraz torowiska przy przystankach jest wylewana na mokro na placu budowy (w powyższych przypadkach wymagane jest stosowanie prefabrykowanych płyt torowych). „

stoją w sprzeczności z zapisami ze strony 42:

„Konstrukcja przejść dla pieszych

Na przejściach dla pieszych, ścieżkach rowerowych, przejazdach drogowych oraz torach przy peronowych - Konstrukcja toru zgodnie z wytycznymi określonymi w punkcie 4.

Zabudowa toru:

- kostką z betonu wibroprasowanego na podbudowie betonowej - przejścia,
- nawierzchnią asfaltową ułożoną na podbudowie betonowej - ścieżki rowerowe, przejazdy drogowe,
- nawierzchnio-izolacją na podbudowie betonowej - tory przyperonowe,
- płytą betonową pokrytą materiałem zabezpieczającym Icosit Elastomatic TF lub równoważnym- w tunelu i na dojazdach do tunelu, „

Oraz:

Wypełnienia przestrzeni między szynami

- kostką z betonu wibroprasowanego, szarą, o wys. 8 cm, na podsypce piaskowo- cementowej 4:1 i warstwie z betonu C 30/37 o grubości 8,5 cm - na przejściach dla pieszych,
- warstwą asfaltu twardo lanego o grubości 4,5 cm, ułożoną na podbudowie z betonu C 30/37 – o grubości 15 cm – na przejazdach drogowych, ścieżkach rowerowych i PAT
- nawierzchnio-izolacją np. Safegrip lub równoważnych ułożoną na podbudowie z betonu C30/37, o grubości 18,5 cm.
- materiałem zabezpieczającym Icosit Elastomatic TF lub równoważnych na płycie betonowej niezbrojonej, o grubości 18,5 cm. „

W związku z powyższym prosimy o jednoznaczne wskazanie rozwiązań konstrukcyjnych, które należy przyjąć podczas projektowania oraz wykonywania zadania.

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Obligatoryjna jest konstrukcja z płyt prefabrykowanych. Zgodnie z zarządzeniem Dyrektora ZDMK nr 117/2019 dopuszczone jest zróżnicowanie nawierzchni poprzez wykonanie odmiennej faktury na wierzchniej warstwie płyt. Wykonawca będzie mógł wykorzystać ponownie materiały z rozbiórki. Materiał z rozbiórki stanowi własność Wykonawcy i będzie decydował o sposobie jego zagospodarowania (z wyłączeniem podzespołów wskazanych przez Zamawiającego przed przekazaniem terenu budowy). Elementy związane z budową torowiska i oświetlenia powinny być nowe. Elementy drogowe - dopuszcza się użycie materiałów rozbiórkowych, ale tylko w zakresie kruszyw i domieszek frezu do asfaltu, jeżeli będą posiadały wymagane parametry i będą dopuszczone przez Inżyniera Kontraktu.

Pytanie nr 16

Prędkości około 50 km /h (dopuszczalna prędkość w mieście) nie powodują redukcji hałasu - ten typ nawierzchni sprawdza się przede wszystkim na drogach z prędkością ok 70 km/h i wyższych - hałas spowodowany toczeniem się kół). W ramach ponownej oceny będzie wykonywana ponowna analiza akustyczna, która może wykazać (o czym świadczą obecne badania), że stosowana nawierzchnia co najmniej SMA 8 nie będzie skuteczna i będzie konieczność dodawania nowych zabezpieczeń lub innych rozwiązań konstrukcyjnych. Może wzrosnąć ilość ekranów akustycznych. Czy wzrost ilości ekranów

akustycznych w związku ze zmianą rozwiązań co do konstrukcji nawierzchni (cichy asfalt wg DSU - brak skuteczności przy 50 km/h) będzie podlegał dodatkowej płatności (Rekompensata) oraz będzie stanowiło Przypadek Kompensacyjny w zakresie przedłużenia terminu zakończenia Robót Budowlanych określonego w Harmonogramie Realizacji Przedsięwzięcia o rzeczywisty czas opóźnienia, które ten Przypadek wywołał?

Odpowiedź:

Nie będzie to przypadek kompensacyjny. Zapisy o konieczności stosowania nawierzchni tego typu znajdują się w Decyzji Środowiskowej. Po stronie Partnera Prywatnego jest dokonania ponownych obliczeń i modelowania na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany nawierzchni pod warunkiem iż inna nawierzchnia polepszy parametry i nie naruszy zapisów Decyzji Środowiskowej. Taki przypadek będzie wówczas stanowił Przypadek Dostosowawczy.

Pytanie nr 17.

W załączniku nr 1 do standardów eksploatacji - Kluczowe wskaźniki efektywności - tabela 1 i 2 Podmiot Publiczny w zdecydowanej większości przypadków niedotrzymania KPI dodał zapis, o wymianie elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach obsługi, przypisując im czas na usunięcie i punkty karne.

Należy zdecydowanie podkreślić, że WSZYSCY producenci w swoich dokumentach typu DTR wpisują bardzo bezpieczne okresy żywotności produktów, ponieważ ich częsta wymiana LEŻY w ich interesie.

Tak sprecyzowane wymaganie nie znajduje natomiast ekonomicznego uzasadnienia dla Podmiotu Publicznego w odniesieniu do dbałości o finanse publiczne, np. co w przypadku kiedy dany element (bardzo kosztowny) np. schody ruchome, windy - mimo zapisów w DTR o żywotności produktu - nie BĘDĄ wymagały wymiany - tzn. będą sprawne?

Zgodnie z obecnym brzmieniem ww. zapisów Partner Prywatny MUSI wymienić dany element - inaczej będą mu naliczone punkty karne?

Prosimy o zmianę zapisów poprzez wykreślenie wymagania w zakresie konieczności wymiany elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach.

Odpowiedź:

Podtrzymujemy zapisy SIWZ. Dopuszcza się pozostawienie elementów które będą posiadały optymalne parametry pod warunkiem uzyskania zgody Podmiotu Publicznego.

Pytanie nr 18

W nawiązaniu do załącznika nr 1 do Standardów Eksploatacji w ramach Tabeli nr 1 wnosimy o wydłużenie czasu na usunięcie według poniższego zestawienia. Wskutek przeprowadzonej weryfikacji wspomnianych czasów na usunięcie z podwykonawcami i dostawcami poszczególnych rozwiązań technicznych i materiałów, są to w naszej ocenie terminy realne i niewpływające na znaczące podniesienie kosztów realizacji przedsięwzięcia i konieczność sztucznego utrzymywania zapasów materiałów oraz części.

I.p.	Kategoria	Przypadki niedotrzymania KPI	Czas na usunięcie
------	-----------	------------------------------	-------------------

1.	Oświetlenie	Uszkodzenie punktu świetlnego (nie działający punkt świetlny, pęknięty klosz, obłuzowanie, zmniejszenie natężenia oświetlenia), wymiana elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach obsługi	24 h
2.	Temperatura	Spadek temperatury poniżej 16 C w toalecie publicznej	24 h
3.	Wypożyczenie obiektu (m.in. stolarka drzwiowa, ławki, kosze na śmieci, wyposażenie toalet)	Zarysowania, ubytki farby, przebicie, wypaczenia, obłuzowanie, mechaniczne uszkodzenia zamków, klamek, samozamykaczy i zawiasów, poluzowanie ościeżnic, elementów sanitarnych (umywalki, muszle, pisuary, suszarki itp.), brak regulacji, zużycie naturalne, spuchnięcie, niespełnianie wymagań estetycznych, ubytki farby, wymiana elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach obsługi	7 dni
4.	Infrastruktura tunelu m.in. dostęp do tunelu, odwodnienie,	Uszkodzenie, niesprawność instalacji powiadomienia, sygnalizacji, bram, wymiana elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach obsługi	24 h
5.	System informacji i nadzoru m.in. monitoring, system nagłaśniania, tablice informacji pasażerskiej,	Niesprawność jednego z elementów (m.in. brak możliwości wyświetlania informacji, obłuzowanie mocowań, zbyt cicha lub zanikająca sygnalizacja dźwiękowa, brak połączeń alarmowych, zamalowanie elementu, nieczytelna informacja, nie skoordynowane informacje),	24 h
6.	Instalacja elektryczna i elektroenergetyczna (m.in. instalacja, gniazdka, punkty świetlne, przełączniki	Uszkodzenie uniemożliwiające korzystanie zgodnie z przeznaczeniem (m.in. pęknięcie, przepalenie, wyrwanie, iskrzenie gniazda, obłuzowanie), częste wybicia zabezpieczeń w szafie rozdzielczej - 5 i więcej razy w ciągu miesiąca.	24 h

7.	Instalacje (m.in. c.o. wentylacja, woda i kanalizacja, telekomunikacja)	Nieczynne urządzenia, wycieki wody, brak możliwości regulacji temperatury, przeciekająca armatura, nie działające prawidłowo spusty, brak kratki wentylacyjnej i odpływowej, zanieczyszczenie kratki wentylacyjnej i odpływowej, wyciek skroplin z kanałów wentylacyjnych.	24 h
8.	Instalacja p. poż., instalacja oddymiania	Uszkodzenie, zniszczenie urządzeń, spadek wydajności urządzenia, spadek wydajności wentylacji, brak aktualnego przeglądu, miejscowa nieszczelność instalacji, brak możliwości oddymiania, zmniejszona wydajność urządzenia, brak sygnalizacji alarmowej, brak lub zniszczenie oznakowań wyjść awaryjnych, brak gaśnic lub błędnie dobrana ilość, brak ważnego przeglądu lub badania, obluźowanie mocowania, wycieki wody i /lub skroplin, zużycie naturalne, wymiana elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach obsługi	24 h
9.	Urządzenia mechaniczne (m.in. schody ruchome, windy)	m.in. uszkodzenia, awaria elementów mechanicznych, awaria elementów elektrycznych i automatyki, nie działające oświetlenie, brak sygnalizacji dźwiękowej lub zanikająca cicha sygnalizacja, świetlnej, za szybko/wolno zamykające się drzwi, nie działająca kamera, rejestrator, uszkodzony mechanizm fotokomórki, brak połączeń alarmowych, uszkodzenia wykładzin ściennych, podłogowych, sufitowych, niemożliwość korzystania z panelu windy zgodnie z jego przeznaczeniem, zawilgocenie lub zagrzybienie ścian szachtu, ponadnormatywne zużycie energii (zgodnie z Kartą producenta), drobne uszkodzenia powłok zewnętrznych, zacinanie się drzwi, za szybkie/wolne otwieranie się drzwi, przycieranie podczas zamykania drzwi, bezpodstawne	14 dni

		wzbudzenie awarii, częste (5 lub więcej razy w miesiącu) błędy pojawiające się w rejestratorze automatyki, niepracująca kamera, obłuzowanie części, brak aktualnych przeglądów, zużycie naturalne, wymiana elementów zgodnie z cyklem życia i wskazanymi w DTR i/lub instrukcjach obsługi	
10.	System zgłaszania awarii	Niesprawność systemu (brak możliwości przesłania zgłoszenia)	24 h
11.	Jakość nawierzchni chodników i przejść do tunelu	Uszkodzenia, ubytki, pęknięcia, wady materiałowe	14 dni
12.	Odwodnienie tunelu	Uszkodzenie, niesprawność instalacji powiadomienia, sygnalizacji, zalanie tunelu, zawilgocenie ścian	24 h
13.	Infrastruktura	Nie zgłoszenie zdarzenia, awarii, nie dotrzymania standardu w tunelu lub poza nim przez Partnera Prywatnego w czasie wskazanym w kolumnę D od Momentu Powzięcia Informacji	24 h
14.	Infrastruktura	Niewykonanie czynności znajdujących się w zakresie Partnera Prywatnego wskazanych Standardach Eksploatacji w punkcie 10. Wykaz czynności znajdujących się w zakresie Partnera Prywatnego	24 h

Odpowiedź

Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 19

Umowa pkt 14.1.5

Proszę o ujednolicenie treści SIWZ 17.1 oraz zapisów projektu Umowy 14.1.5 w zakresie treści dotyczącej wartości zabezpieczenia w czwartym progu na poziomie wskazanym w SIWZ tj. 5 000 000 PLN.

Ponadto, dla wszystkich wskazanych okresów zabezpieczenia wnosimy o określenie zakresu odpowiedzialności gwaranta: należytego wykonania umowy lub usunięcia wad i usterek w zależności od etapu realizacji umowy (prace projektowe, budowa, okres usunięcia wad i usterek, eksploatacja).

1 000 000 PLN od daty podpisania umowy – do 13 dni po uzyskaniu ZRiD lub PnB

5 000 000 PLN od 14 dni po uzyskaniu ZRiD – do 3 lat od Pierwszego Dnia Dostępności

1 000 000 PLN od upływu 3 lat od PDD - do 15 lat po upływie od Pierwszego Dnia Dostępności

5 000 000 PLN od upływu 15 lat Pierwszego Dnia Dostępności – do

Dodatkowo, prosimy o wskazanie w jakim dokładnie terminie ma być utrzymywane zabezpieczenie w czwartym okresie zabezpieczenia określonym w 14.1.5 Umowy.

W odniesieniu do zapisu projektu Umowy 14.1.5 „(...) przy czym kwota ta będzie corocznie waloryzowana o wskaźnik CPI do dnia ustanowienia tego zabezpieczenia.” prosimy o ustalenie progu po przekroczeniu którego będzie konieczna zmiana gwarancji, co do kwoty zabezpieczenia na poziomie +/- 3% wartości wynagrodzenia umownego brutto. Zapis taki ma na celu uniknięcie wystawiania wielu aneksów zmieniających wysokości gwarancji o drobne kwoty wynikające z waloryzacji o wskaźnik CPI.

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę na dokonane zmiany w SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 20

Partner Prywatny wnioskuję o takie skorygowanie zapisu, by móc wykorzystać polisy posiadane przez niego lub przez Generalnego Wykonawcę, przy uwzględnieniu i spełnieniu wymogów postawionych przez Podmiot Publiczny:

„W Okresie Projektowania i Budowy Partner Prywatny będzie zobowiązany do zawarcia lub przedstawienia posiadanych umów ubezpieczenia z ubezpieczycielami posiadającymi stosowne zezwolenie na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej i posiadającymi jednostki organizacyjne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, posiadającymi odpowiedni potencjał osobowy i organizacyjny, którzy są zdolni do obsługi zawartych umów ubezpieczenia i likwidacji szkód poprzez jednostki prowadzące działalność na terytorium RP w odniesieniu do Przedsięwzięcia i utrzymywania ochrony ubezpieczeniowej w okresach wskazanych w Załączniku nr 9 (Minimalne Wymogi Dotyczące Ubezpieczeń). Obowiązek ten będzie uznany za spełniony, również w przypadku posiadania przez Generalnego Wykonawcę robót ubezpieczeń zawartych zgodnie z wymogami niniejszej Umowy. Powoływanie się na ubezpieczenie Generalnego Wykonawcy przez Podmiot Publiczny jest dopuszczalne tylko jeśli Podmiot Publiczny jest wskazany jako ubezpieczony w polisie. Ubezpieczenia będą obejmować następujące ryzyka:”

Odpowiedź:

Rozumiemy, że proponowane postanowienie ma na celu umożliwienie wykorzystania polis Partnera Prywatnego lub Generalnego Wykonawcy, o ile spełniają one wymogi określone w Umowie. Tej możliwości nie ma, gdyż Umowa przewiduje szereg wymogów, które mogą być spełnione tylko przez dedykowane polisy.

Pytanie nr 21

Zdaniem Wykonawcy terminem niezbędnym na wykonanie projektu i złożenie wniosku o ZRID jest termin 10 miesięcy. Jest to termin powszechnie stosowany przez innych Zamawiających dla mniej skomplikowanych przedsięwzięć. Dodatkowo z doświadczenia Wykonawcy oraz projektantów zaangażowanych w projekt na podobnych zadaniach wynika, że procedowanie (uzyskiwanie) decyzji trwa od 8-14 miesięcy od momentu złożenia wniosku. Dla wykonania zadania według wstępnych analiz potrzeba 24 miesiące (wliczając zimy).

W związku z powyższym termin 42 miesięcy jest absolutnie minimalnym termin dla powyższego zadania. Wykonawca zwraca uwagę iż podany termin 36 miesięcy jest nierealny i niczym nieuzasadniony od strony technicznej. W związku z powyższym wnosimy o zmianę zapisów kryterium wyboru Partnera Prywatnego w części podkryterium 2.1 – okres projektowania i budowy wyrażony w miesiącach. Najniższa liczba miesięcy Okresu Projektowania i Budowy Min(OBP) powinna wynosić 42 miesiące. Składowa OBPbad (liczba miesięcy Okresu Projektowania i Budowy) powinna wynosić nie więcej 50 miesięcy.

Zaoferowanie Okresu Projektowania i Budowy poniżej 42 miesięcy lub powyżej 50 miesięcy powinno skutkować odrzuceniem badanej oferty.

Jest to kluczowa zmian w SIWZ postępowania przetargowego, która w naszej ocenie jako doświadczony wykonawcy warunkuje możliwość realizacji projektu przez Zamawiającego

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę na dokonane zmiany w SIWZ w tym zakresie.

Pytanie nr 22

Instrukcja przygotowania modelu pkt m.in. 3.3.3., 3.8.4, 5.2 (g)

W odniesieniu do wymogów przedstawionych m.in. w punktach 3.3.3 , 3.8.4 czy też 5.2. (g) zgodnie z którymi Oferent ma przedstawić zestawienie nakładów inwestycyjnych i odtworzeniowych w układzie księgowym (według grup rodzajowych środków trwałych zgodnie z Ustawą o Rachunkowości), w opinii Oferenta, takie ujęcie jest podejściem niezgodnym z obowiązującymi standardami księgowymi, w szczególności z Krajowym Standardem Rachunkowości nr 10 Umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz umowy koncesji na roboty budowlane lub usługi. Zgodnie z tym standardem Partner prywatny ujmuje:

- składnik aktywów finansowych – w takiej wysokości, w jakiej, w myśl umowy, ma bezwarunkowe prawo do otrzymania od strony publicznej zapłaty w formie pieniężnej,
- składnik wartości niematerialnych i prawych – w takiej wysokości, w jakiej w myśl umowy, ma prawo do pobierania pożytków (opłat) od użytkowników aktywów przeznaczonych do świadczenia usług w ramach partnerstwa.

Biorąc pod uwagę zapisy Umowy PPP, w tym projekcie mamy do czynienia ze składnikiem aktywów finansowych. Strona prywatna wprowadza składnik aktywów finansowych do ksiąg rachunkowych w wartości godziwej odpowiadającej przewidzianemu w umowie kosztowi budowy oraz eksploatacji

środka trwałego powiększonej o marżę zysku, z uwzględnieniem stopnia zaawansowania robót budowlanych oraz usług eksploatacji.

Biorąc pod uwagę powyższe, Oferent wskazuje, że w Modelu finansowym nie będzie zatem ujmował środków trwałych zgodnie z ewidencją KŚT, wprowadzi natomiast aktywo finansowe na podstawie kosztów budowy powiększonych o marżę. Ponadto, w zakresie RZiS przychody nie będą w pełni wydzielone na poszczególne składowe opłat, gdyż zgodnie z KSR 10, mają być zaprezentowane jako:

- Przychody ze sprzedaży produktów: usługi budowlane, usługi eksploatacji
- Przychody finansowe

Wnosimy zatem o korektę odpowiednich zapisów, tak aby były zgodne z KSR 10, lub też aby zapisy nie narzucały takiego ujęcia środków trwałych.

Jednocześnie, Oferent wskazuje, że omawiane ujęcie aktywów finansowych nie wpływa na sposób kalkulowania wynagrodzenia, gdyż ma charakter wyłącznie prezentacyjny.

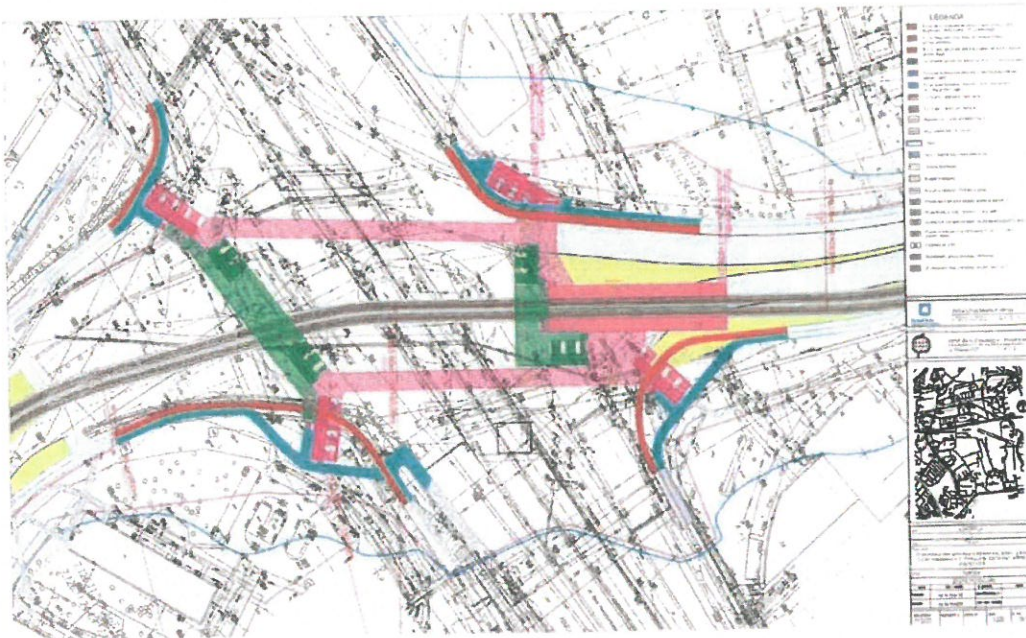
Odpowiedź:

Wymogi w zakresie informacji, jakie powinny znaleźć się w Modelu Finansowym, a wyrażone m.in. w pkt 3.3.3., 3.8.4, 5.2.1 (g) Instrukcji przygotowania modelu są kluczowymi wymaganiami, jeżeli chodzi o ewentualne przyszłe Przypadki Ponownego Dostosowania, w wyniku których następuje aktualizacja Modelu Finansowego. Jeżeli chodzi o zapisy pkt. 3.3.3 oraz 5.2.1 (g) intencją Zamawiającego jest przedstawienie w modelu finansowym zestawienia nakładów inwestycyjnych nie tylko w układzie rzeczowym, zgodnie z realizowanymi przez Partnera Prywatnego zadaniami, ale również według grup rodzajowych środków trwałych celem zwiększenia przejrzystości ewentualnych aktualizacji Modelu Finansowego w przyszłości. Informacje zawarte z kolei w pkt. 3.8.4 są niezbędne do prawidłowej identyfikacji kosztów operacyjnych jakie Partner Prywatny założył w kalkulacji swojej ceny, co również ma kluczowe znaczenie na etapie realizacji Umowy PPP np. w zakresie kalkulacji Rekompensaty oraz aktualizacji Modelu Finansowego.

Zamawiający wskazuje, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby Model Finansowy został uzupełniony o dodatkowe arkusze prezentujące sprawozdania finansowe sporządzone zgodnie z KSR 10.

Pytanie nr 23

Załącznik nr 15.3 do PFU przedstawia nowy proponowany układ komunikacyjny na Rondzie Polsadu. Czy zgodnie z tym rysunkiem przez tarczę skrzyżowania nie należy przewidywać i wyceniać „przejścia” ścieżek rowerowych? Wnosimy o jednoznaczne wyjaśnienie tej kwestii



Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, iż w tunelach (przejściach podziemnych) oprócz ruchu pieszego oraz ruchu powodowanego w wyniku tzw. mobilności aktywnej – rolki, wrotki, hulajnogi, deskorolki, itp.) zapewnić również możliwość prowadzenia ruchu rowerowego. Rozwiązania nie powinny zapewniać najazdów.

Pytanie nr 24

W odniesieniu do punktu 10.4 załącznika nr 7 do Umowy prosimy o wykreślenie zapisu „na wniosek Podmiotu Publicznego”

Partner Prywatny ma interes prawny w ustalaniu przyczyn powstania wszelkich zdarzeń i winien być każdorazowo powiadamiany o takim przypadku przez Podmiot Publiczny.

Odpowiedź

Podtrzymujemy zapisy SIWZ

Pytanie nr 25

Do pytania nr 256 z dnia 13.05.2020 r.

Prosimy o przekazanie/udostępnienie docelowych schematów obszarów zasilania dla potrzeb określenia koniecznej ilości podstacji.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni schematy sąsiednich podstacji - Grzegórzki, Czyżyny i Dąbie. Docelowe schematy są przedmiotem w ramach opracowania przez Partnera Prywatnego Dokumentacji Projektowej.

Pytanie nr 26

Do pytania nr 12 z dnia 13.05.2020 r.

Prosimy o udostępnienie edytowalnej wersji załącznika nr 31 do PFU pn. „Studium wykonalności budowy linii tramwajowej w ciągu ul. Lema w Krakowie”. Materiały te pozwolą na rzetelne przygotowanie oferty spełniającej wymagania PFU: węzeł typu „pełna gwiazda” na skrzyżowaniu Lema-Meissnera-Mogilska wraz z wykonaniem peronu w ul. Lema i wyprowadzeniem torowiska w kierunku hali widowiskowo-sportowej.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni plik w formacie dwg.

Pytanie nr 27

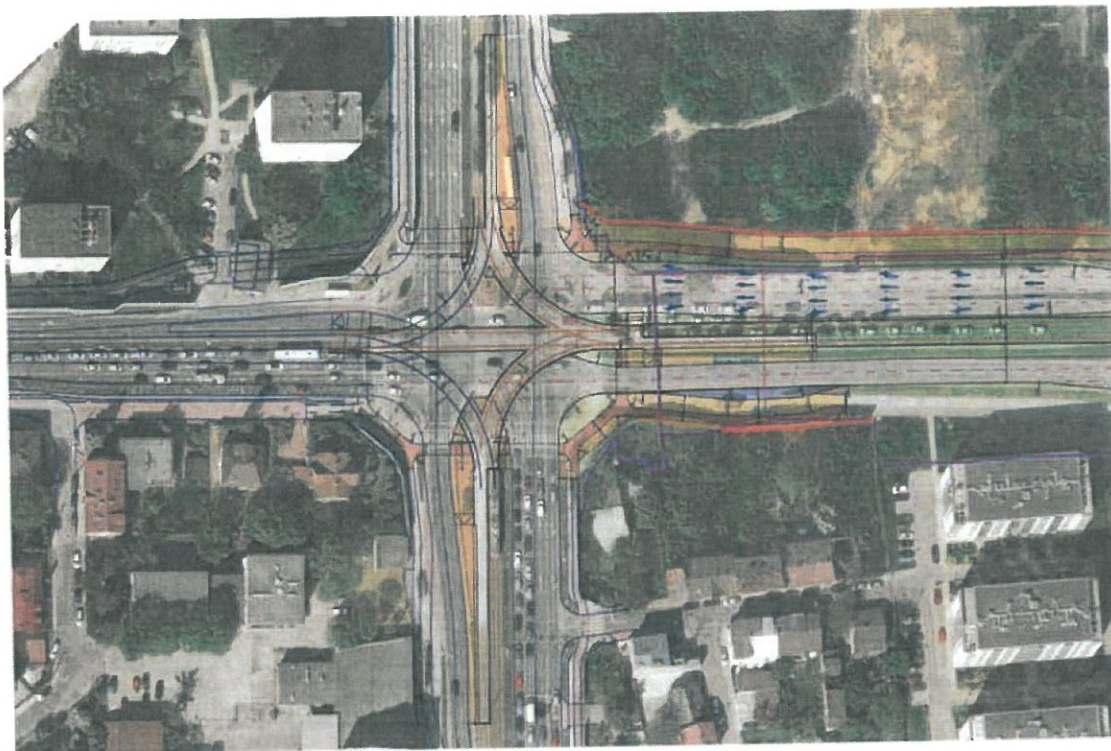
Odniesienie do odpowiedzi nr 12 z dnia 27.05.2020.

Mając na względzie treść punktu 4.2.10 PFU, zgodnie z którym Celem uniknięcia lokalizacji zwrotnic na przejściu dla pieszych przy węźle rozjazdów: ul. Meissnera - al. Jana Pawła II - ul. Lema zaleca się zaprojektować tory kierunkowe, wnosimy o potwierdzenie, że użycie przez Zamawiającego sformułowania zaleca się nie oznacza konieczności zastosowania sugerowanego przez Zamawiającego rozwiązania w postaci zaprojektowania torów kierunkowych, a Zamawiający zaakceptuje dowolne, dopuszczalne prawem, rozwiązanie projektowe, o ile powodować ono będzie uniknięcie lokalizacji zwrotnic na przejściu dla pieszych przy węźle rozjazdów: ul. Meissnera - al. Jana Pawła II - ul. Lema.

W szczególności wykonawca wskazuje, że potencjalne rozwiązanie w postaci zaprojektowania torów kierunkowych może prowadzić do niemożliwości świadczenia wykonawcy w wymaganym przez Zamawiającego czasie na realizację robót budowlanych, a także znacząco podwyższyć koszt tych robót. Aby wykonać (zaprojektować i zbudować) infrastrukturę torową i drogową na skrzyżowaniu Jana Pawła II-Meissnera-Lema należy wykonać niemal na każdym wlocie do skrzyżowania po 4 oddzielne tory (3 wjazdowe - jeden na kierunek w lewo, drugi na kierunek na wprost, trzeci na kierunek w prawo oraz jeden zjazdowy ze skrzyżowania), 6 pasów jezdni (4 na wjeździe na skrzyżowanie - jeden na kierunek w lewo, drugi i trzeci do jazdy na wprost, czwarty do jazdy w prawo oraz dwa pasy zjazdowe ze skrzyżowania) za wyjątkiem wlotu ulicy Meissnera, gdzie zamiast jednego z pasów ruchu jest sięgacz drogowy z dojazdem do posesji, wygodny odpowiedniej szerokości peron tramwajowy, ażył chodnikowy pomiędzy torowiskiem a jezdnią, na zjeździe ze skrzyżowania zatokę autobusową wraz z peronem autobusowym, dwie ścieżki rowerowe po obu stronach ulicy i dwa chodniki dla pieszych po obu stronach ulicy, ekrany akustyczne, plus ewentualna zieleń. Biorąc pod uwagę powyższe należy zasygnalizować, że tak wielkie skrzyżowanie nie zmieści się na przewidzianym obszarze bez konieczności wyburzenia dodatkowych, nieprzewidzianych do rozbiórki budynków w jego sąsiedztwie.

Mając powyższe na uwadze całe zadanie jest niemożliwe do wykonania nawet w wydłużonym do 45 miesięcy terminie (z uwagi na konieczność pozyskania dodatkowych działek, wysiedlenia mieszkańców, wyburzeń, przebudowy dodatkowych mediów podziemnych, zmiany wszystkich decyzji administracyjnych z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach włącznie a nie wykluczone też z przebudową wjazdu na pętlę tramwajową Wieczysta).

Prośba o jednoznaczne potwierdzenie możliwości zaprojektowania rozwiązania, które pozwoli na uniknięcie lokalizacji zwrotnic na przejściu dla pieszych a nie będzie związane wyłącznie z koniecznością uwzględnienia torów kierunkowych.



Odpowiedź:

Potwierdzamy, ma być zaprojektowane zgodnie z Zarządzeniem 117/2019 Dyrektora ZDMK.

Należy wykonać niezbędny zakres zgodnie z wytycznymi do projektu. Jednocześnie należy zminimalizować zajęcie terenu pod inwestycję, jeśli oczywiście jest to możliwe.

Ad. 2.

(zmiana odpowiedzi udzielonych 27.05.2020 r.)

Pytanie nr 7

Zgodnie z zapisami PFU (punkt 3.2.2) Partner Prywatny może zaproponować inne rozwiązania niż w PFU, jeżeli w ten sposób mogą być uzyskane między innymi korzyści dla jakości realizowanego Przedsięwzięcia. Zapis ten stoi w kolizji z innymi zapisami, które jednoznacznie narzucają rozwiązania konstrukcyjne nie dając Wykonawcy możliwości zastosowania lepszych (trwalszych i sprawdzonych) rozwiązań konstrukcyjnych w tym w szczególności zapisami punktu 3.5.2 PFU wskazującego, iż konstrukcja torów z szyn kolejowych posadowionych na podłużnych belkach prefabrykowanych systemu „Moll” z nawierzchnią zieloną. Podmiot Publiczny dopuszcza zastosowanie Rozwiązania Równoważne konstrukcje torowiska względem opisanych w koncepcji, po wcześniejszym uzyskaniu akceptacji Podmiotu Publicznego. Podmiot Publiczny nie dopuszcza rozwiązań w których elementy belek wylewane są na mokro na placu budowy Pomijając fakt, że obecnie na rynku polskim jest tylko jeden dostawca prefabrykowanych belek torowych wzdłużnych, Wykonawca na podstawie swojego

doświadczenia nie uważa tego rozwiązania za takie, które zapewni konstrukcji torowiska ponad 20 letnią trwałość. Czy zatem mając na uwadze wymuszenie Zamawiającego względem przyjęcia przedmiotowej konstrukcji Zamawiający przejmuje na siebie odpowiedzialność za przedmiotowe rozwiązanie i nie będzie wnosił do Wykonawcy żadnych roszczeń z tego tytułu w okresie eksploatacji?

Ponadto wskazać należy, że opis przedmiotowych belek w punkcie 3.5.2 PFU jednoznacznie wskazuje na jedynego dostawcę - firmę Strunbet/Leonhard Moll:

Belki prefabrykowane, żelbetowe z betonu C35/45, o wymiarach $b_1/b_2 \times h$ — 540/500 x 400 mm, o długości 6,0 m i wadze ca. 3100 kg. Belki stężane poprzecznie za pomocą drążków gwintowanych, mocowanych w odległości co 3,0 m, za pomocą nakrętek z podkładkami. Boki belek oraz drążki rozstawu należy zagruntować materiałem zabezpieczającym przed korozją, np. Poxitar SW Thick lub równoważny.

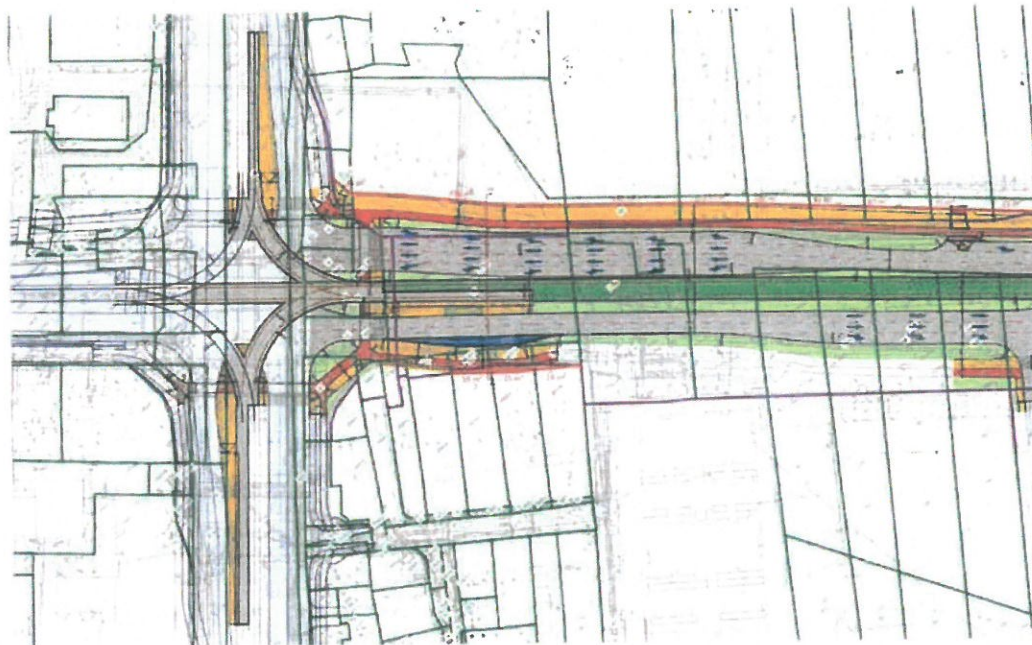
Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Obligatoryjna jest konstrukcja z belek prefabrykowanych. Partner Prywatny zarówno jako projektant, wykonawca a później eksploatujący odpowiada za całość przyjętych rozwiązań projektowych na zasadach określonych w Umowie PPP. Podmiot Publiczny wskazuje technologię, ale nie narzuca Wykonawcy konkretnego producenta. Podane parametry belek należy traktować jako wyjściowe, natomiast jeżeli z wyliczeń konstrukcyjnych Wykonawcy wyjdą inne parametry, Zamawiający może dopuścić inne rozwiązania równoważne, zgodne ze wskazaną przez Podmiot Publiczny technologią, po złożeniu przez Wykonawcę stosownego wniosku. Podmiot Publiczny nie zamyka się jedynie do rynku krajowego, Wykonawca może zastosować inne elementy konstrukcyjne dopuszczone na rynku europejskim z zastrzeżeniem, iż zastosowane materiały winny posiadać stosowne certyfikaty dopuszczające do stosowania w budownictwie. Technologia wskazana przez Zamawiającego jest powszechnie stosowana, na tego typu inwestycjach. Jednocześnie Zamawiający przypomina Wykonawcy, iż Podmiot Publiczny nie może brać odpowiedzialności za niewłaściwe wykonanie prac przez Wykonawcę ani na etapie projektowania ani na etapie realizacji. Inwestycja winna zostać zaprojektowana i wybudowana przez Partnera Prywatnego zgodnie z Przepisami Prawa na zasadach określonych w Umowie PPP.

Pytanie nr 8

W nawiązaniu do punktu 4.10.2 PFU: Na skrzyżowaniu ul. Lema - al. Jana Pawła II - ul. Meissnera, należy wykonać węzeł rozjazdów typu „pełna gwiazda” (we wszystkich branżach zapewniających mu funkcjonalność). Głębokość wejścia w ul. Lema: do przystanków tramwajowych w ul. Lema włącznie. Odgałęzienie torów w kierunku ul. Lema należy wykonać zgodnie z Załącznikiem nr 31 w celu zapewnienia porównywalności ofert prosimy o precyzyjne wskazanie „Głębokości wejścia” w ulicę Lema (najlepiej jednoznaczna linia na załączonym rysunku). Jednocześnie Wykonawca wskazuje, że żeby wykonać połączenie przedstawionego przez Zamawiającego w koncepcji skrzyżowania z „pełną gwiazdą” tramwajową z zapewnieniem we wszystkich branżach pełnej funkcjonalności z istniejącym układem drogowym niezbędne będzie wykonanie przejściowego odcinka wpasowania obu układów. Prosimy o jednoznaczne wskazanie, do którego miejsca ma być wykonane przedmiotowe wpasowanie.

W nawiązaniu również do powyższej kwestii prosimy o wskazanie w jakim zakresie należy wykonać sieć trakcyjną tramwajową?



Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Zamawiający wyjaśnia, iż w wpasowanie w zakresie sieci trakcyjnej musi gwarantować stabilność konstrukcyjną sieci trakcyjnej, natomiast w zakresie rozjazdów do styków przediglicznych. Należy w projekcie budowlanym uwzględnić sieć trakcyjną dla kierunku ul. Lema. Natomiast nie należy jej realizować w ramach zadania. Geometria układu drogowego będzie wynikała z rozwiązań przyjętych w ostatecznej wersji projektu budowlanego.

Ad. 3.

(zmiana odpowiedzi udzielonych 13.05.2020 r.)

Pytanie nr 141

W PFU zał. nr 4 odnośnie dostaw energii w tunelu wskazano, iż dostawa energii w obszarze tunelu jest po stronie Partnera Prywatnego. Tak sformułowany podział jest nie możliwy do oszacowania kosztów dla Partnera Prywatnego. W jaki sposób Wykonawca ma określić i przewidzieć na tym etapie koszty związane z energią elektryczną dla wszystkich urządzeń energetycznych w tunelu czyli w części podziemnej? To Podmiot Publiczny jest w posiadaniu informacji z innych podobnych obiektów w Krakowie i może na tej podstawie dokonać założeń w swoim budżecie. Przerzucanie odpowiedzialności z tego tytułu na Partner Prywatny jest obarczone bardzo dużym ryzykiem niedoszacowania bądź też przeszacowania wartości w tym zakresie. Postulujemy zatem o zmianę brzmienia tego punktu poprzez przeniesienie tego obowiązku na Podmiot Publiczny. Tym bardziej, że

w zakresie zasilania trakcji tramwajowej z podstacji trakcyjnej koszty będą po stronie Podmiotu Publicznego.

Odpowiedź:

Dostawy mediów dla obsługi tunelu są po stronie Podmiotu Publicznego zgodnie z załącznikiem nr 4.

Pytanie nr 143

Zgodnie z załącznikiem 15. do PFU - projekt koncepcyjny TRAKCJA p.3.4 "System sterowania umieszczony zostanie we wzmocnionych szafach i zarządzać on będzie trzema napędami zwrotnic oraz sygnalizacją. Wyposażony jest w program realizujący pracę poszczególnych modułów oraz interfejs zapewniający odczyt zdarzeń". Dlaczego projekt koncepcyjny zakłada tylko trzy napędy zwrotnic, skoro napędów najazdowych w obecnej koncepcji jest 14 kpl.? Dla jakich zwrotnic należy przewidzieć sterowanie? Zgodnie z pkt. 4.10.10 do PFU należy przewidzieć sterowanie napędem zwrotnic za pomocą łącza w podczerwieni oraz radiowego, natomiast zgodnie z zał. 15 do PFU projekt koncepcyjny TRAKCJA p.3.4 "Sterowanie odbywa się z wozu tramwajowego poprzez system transmisji rozkazów (łącze w podczerwieni)" Czy detekcje tramwajów należy zrealizować przy pomocy łącza podczerwieni i radiowego czy tylko podczerwieni?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawca w ramach opracowywanej Dokumentacji Projektowej i Robót powinien uwzględnić podczerwień.

Pytanie nr 306

Czy relacja wspomniana na stronie 92 PFU: „Należy przewidzieć w Dokumentacji Projektowej wyprowadzenie połączenia tramwajowego w relacji Rondo Młyńskie- ul. Pilotów (w stronę Ronda Mogińskiego). Podczas realizacji natomiast należy uwzględnić zwrotnice kierunkowe oraz umożliwić wpięcie w celu minimalizacji zakresu prac straconych. Wspomniane odejścia tras tramwajowych należy ująć w obszarze zasilania” wymaga zaprojektowania i wprowadzenia na etapie realizacji rezerwy pod przyszłą linię tramwajową w tej relacji?

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Zamawiający wyjaśnia, iż węzeł powinien zostać przystosowany geometrycznie i konstrukcyjnie do wykonania układu torowego dla wszystkich relacji. Należy zaprojektować wszystkie relacje skrajne ale nie budować (jako przyszłościowy wariant rozbudowy KST IV na etapie projektu budowlanego należy przedłożyć dodatkową planszę z wyprowadzeniem trasy tramwajowej w ul. Pilotów oraz ul. Strzelców oraz uwzględniającą wszystkie branże). Jednocześnie należy wziąć pod uwagę minimalizację robót straconych dla obiektu inżynierskiego pod Rondem Polsadu. Precyzując, należy przewidzieć po 3 rury o śr. 110 mm dla każdej relacji do granicy opracowania.

Pytanie nr 561

Pkt 18 załącznika nr 11 System Zabezpieczenia Ruchu Tramwajowego. Prosimy o wyjaśnienie jak należy interpretować zapisy w pkt 2 pod pojęciem system i urządzenia monitorujące przemieszczeni się tramwaju wzdłuż trasy prowadzącej wewnątrz w tunelu. Prosimy o wyjaśnienie czy pod tym pojęciem kryje się system na który składa się tramwajowy komputer pokładowy , antena odczytująca sygnały elektromagnesów przytorowych, antena radiowa do dwutorowej komunikacji elementy interfejsu dla kierowcy tramwaju etc. Czy oraz ewentualnie w jakiej ilości, należy uwzględnić uzupełnienie taboru tramwajowego MPK Kraków w odpowiednie urządzenia pokładowe ?

Odpowiedź:

Treść SIWZ pozostaje bez zmian. System działający analogicznie jak w tunelu KST oparty będzie np. o liczniki osi lub inne posiadające wymagane certyfikaty, nie wymagające żadnych urządzeń pokładowych w pojazdach tramwajowych. Nie przewiduje się zakupu dodatkowych urządzeń pokładowych do zamontowania w taborze MPK.

Ad. 4.

(pozostałe odpowiedzi na pytania zadane w terminie dotąd nieopublikowane – zestawienie tabelaryczne)

Nr	Pytanie	Odpowiedź
796	Załącznik nr 11, Pkt 4 system zarządzania SCADA ma sterować m.in instalacjami zamykania tunelu czy pomiarem natężenia oświetlenia. Są to systemy stosowane w tunelach drogowych. Czy Zamawiający potwierdza ich zastosowanie przed i w tunelu tramwajowym?	Zamawiający potwierdza, iż nie chodzi o wykonanie tablic portalowych przed wjazdem do tunelu, ale o fizyczne zamykanie wjazdu do tunelu na noc i odzwierciedlenie tego w SCADA, ruchowe zamykanie tunelu powinno być regulowane przez sygnalizację świetlną „odstępową”,
797	Załącznik nr 11, Pkt „ Ze względu na bezpieczeństwo i niezawodność pracy układów redundantnych w tunelach należy przygotować dwa pomieszczenia techniczne po jednym z każdej strony tuneli”. Ze względu na ograniczony zasób terenu dla realizacji zadania zapis powyższy jest niemożliwy do spełnienia Wykonawca wnioskuję o jego wykreślenie	Zamawiający dopuszcza wykonanie jednego pomieszczenia technicznego pod warunkiem spełnienia przepisów Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 2000 nr 63 poz 735 wraz z późniejszymi zmianami.)
798	Załącznik nr 11, Pkt 4 „zarządzaniem procesem eksploatacji przejmą stacje wielomonitorowe zlokalizowane w pomieszczeniu przeznaczonym do pełnienia lokalnego Centrum Zarządzania Tunelem” – prosimy o potwierdzenie że należy przewidzieć i wykonać centrum sterowania, które będzie posiadało 24 godzinną obsługę i nadzór.	Potrzebny jest fizycznie człowiek w tunelu, który może reagować na miejscu na zdarzenia, zarówno techniczne jak i organizacyjne. 24 h na dobę
799	Załącznik nr 11, Pkt 4 – należy przewidzieć jedno oprogramowanie nadrzędne do wszystkich tuneli w tym istniejącego Tunelu Szybkiego Tramwaju pod Dworcem Głównym – prosimy o wykreślenie powyższego zapisu. Naszym zdaniem narusza on zasady równego traktowania wykonawców oraz uczciwej konkurencji, następuje bowiem sytuacja gdy Zamawiający preferuje jednego dostawcę.	Zamawiający wykreśla zapis wskazujący, że należy przewidzieć jedno oprogramowanie nadrzędne do wszystkich tuneli w tym istniejącego Tunelu Szybkiego Tramwaju pod Dworcem Głównym. Jednocześnie Zamawiający informuje, że System wizualizacji (SCADA) powinien składać się nie tylko z wizualizacji poszczególnych obszarów, ale spełniać ma również m.in. funkcje podane w poniższych zakresach: <ul style="list-style-type: none"> • Wizualizacja topologii tunelu i monitorowanych dróg dojazdowych • Monitoring stanów wszystkich urządzeń podpiętych do systemu sterowania. • Sterowanie wybranymi przez operatora urządzeniami (sterowanie ręczne) lub sterowanie grupami urządzeń (uruchamianie zdefiniowanych planów ruchu drogowego). • System alarmów – sygnalizacja o awariach, zdarzeniach nietypowych. Zapis wszystkich alarmów do bazy danych historycznych. • Odczyt pomiarów i wyświetlanie historycznych danych pomiarowych w formie wykresów. • Generowanie raportów (szczegóły dot. raportów zostaną ustalone z Inwestorem na etapie realizacji inwestycji). • Diagnostyka systemu zasilania. • Diagnostyka urządzeń wchodzących w skład systemu (serwery, sterowniki PLC, przełączniki ethernet). • Diagnostyka komunikacji (sieć ethernet, transmisja szeregową (RS485)). Wizualizacja systemu SCADA , oprócz prezentacji na monitorach stacji operatorskich, musi być możliwa dodatkowo na ścianie wizyjnej przewidzianej w Centrum Sterowania Ruchem ul Centralna. Należy przewidzieć Interfejsy (np. w formie API) do przekazywania danych o alarmach zdarzeń, urządzeniach, ich stanie pracy oraz zbieranych danych w czasie rzeczywistym (kilka sekund opóźnienia) i zarchiwizowanych danych, umożliwiające wysyłanie zapytań i udzielanie odpowiedzi od/dla zewnętrznych systemów chcących skorzystać z urządzeń zarządzania ruchem w tunelu. Komunikacja systemu SCADA z systemem nadrzędnym ma się odbywać przy pomocy sieci Ethernet 100/1000 Mbit z zastosowaniem dowolnego otwartego protokołu komunikacji.
800	Załącznik nr 11, Pkt 6 Liniowy światłowodowy czujnik temperatury. Prosimy o wykreślenie słów określający system jako światłowodowy. Norma PN-EN 54-22 Liniowe czujki ciepła dopuszcza również inne skuteczne metody pomiarowe, jak np. oparte na kablach sensorycznych, które mogą być stosowane z powodzeniem w tunelach do 1000m oraz posiadają niezbędne dopuszczenia CNBOP	Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych metod pomiarowych temperatury. Metoda pomiarowa może być oparta na kablach sensorycznych, które posiadają niezbędne dopuszczenie CNBOP. Zastosowany kabel sensoryczny powinien posiadać certyfikat zgodności z Polską Normą PN EN 54-22:2015 - Systemy sygnalizacji pożarowej – liniowe kasowalne czujki ciepła. Czujka powinna być oznakowana znakiem budowlanym B i normą PN EN 54-22:2015. Czujka liniowa musi być certyfikowana zgodnie z PN EN 54-22 dla grupy środowiskowej II w zastosowaniu do ochrony obszarów wewnętrznych nieogrzewanych i dla grupy środowiskowej III w zastosowaniu do obszarów zewnętrznych. Kabel powinien mieć możliwość swobodnego układania po stropie z możliwością omijania występow stropowych i innych przeszkód. Topologia czujki powinna zapewnić zgodnie z PKN/CEN TS 54-14 nadzór w układzie pętli. System liniowej czujki ciepła ma obejmować swym dozorem tunel tramwajowy spełniając podstawową zasadę tzw. pracę redundantną. Wyłączenie lub uszkodzenie jednej jednostki ma być przejęte przez drugą bliźniaczą jednostkę w ramach ochrony tylko tego samego pojedynczego tunelu. Muszą też zapewniać możliwość włączenia do wizualizacji z możliwością odczytu temperatur wewnątrz tunelu. System liniowy winien przysyłać wszelkie informacje do Centrum Zarządzania Tunelem.
801	Załącznik nr 11, Pkt 7 System wentylacji . Określono że przy projektowaniu i doborze rodzaju wentylacji w zależności od długości tunelu instalacji należy brać pod uwagę wytyczne RABT 2006”. Prosimy o wykreślenie powyższego zapisu – W Polsce obowiązuje w tym zakresie Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (wraz z późniejszymi zmianami). Powyższe zapisy powtórzone w pkt 25 Warunki bezpieczeństwa p.poż które to warunki nie odpowiadają i nie korespondują z wymogami realizacji będącej przedmiotem postępowania przetargowego	System wentylacji ma zostać zaprojektowany i wykonany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 2000 nr 63 poz 735 wraz z późniejszymi zmianami.)
802	Załącznik nr 11, Pkt 7 „Celem poprawnego doboru systemu wentylacji poprzecznej należy wykonać...”. Opis systemu wskazuje na konieczność zastosowania wentylacji poprzecznej. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (wraz z późniejszymi zmianami) dopuszcza w tunelach do 3000m zastosowanie wentylacji wzdłużnej. Czy Zamawiający podtrzymuje konieczność zastosowania wentylacji poprzecznej	System wentylacji ma zostać zaprojektowany i wykonany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 2000 nr 63 poz 735 wraz z późniejszymi zmianami.)
803	Załącznik nr 11, Pkt 10 System monitoringu video. W punkcie tym określono że należy zbudować system ANPR. System ten jest przeznaczony do identyfikacji tablic rejestracyjnych pojazdów samochodowych. Czy Zamawiający przewiduje ruch pojazdów samochodowych w obrębie tunelu tramwajowego oraz potwierdza konieczność zabudowy systemu ANPR	Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku wykonawcy. Na wjazdach do tunelu należy zainstalować kamery ANPR
804	Załącznik nr 11, Pkt 13 Oświetlenie podstawowe, awaryjne i ewakuacyjne. Wymagania opisane w powyższym punkcie sugerują wykonanie oświetlenia typowego dla tuneli drogowych (przywołane wytyczne RABT2006 dla tuneli drogowych, pomiar luminancji, wykonanie strefa wjazdowa, regulacja od gęstości ruchu drogowego). Czy Zamawiający podtrzymuje te wymagania?	Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.
805	Załącznik nr 11, Pkt 13 Oświetlenie podstawowe, awaryjne i ewakuacyjne. Cały układ oświetlenia awaryjnego i ewakuacyjnego będzie wyposażony w zasilacze napięcia bezprzewodowego UPS zapewniający czas podtrzymania zasilania przez 120min. Zgodnie z przepisami polskimi wymagany czas podtrzymania centralnej baterii wynosi 1 godzinę. Ponadto w punkcie 12 Zamawiający wymaga aby zasilanie tunelu wykonać z dwóch punktów GPZ oraz przewidzieć awaryjne zasilanie z agregatów. Prosimy o zmianę powyższego zapisu na 60min oraz określenie czasu pracy agregatu prądotwórczego.	Zamawiający zmienia zapis dotyczący czasu podtrzymania centralnej baterii z 2 godzin na 1 godzinę. Ponadto wskazuje że awaryjne zasilanie z agregatów powinno zapewnić działanie wszystkich instalacji bezpieczeństwa (w tym wentylacji oddymiającej na okres minimum 6 godzin).
806	Załącznik nr 11, Pkt 16 System komunikacji radiowej służb ratowniczych i porządkowych. Czy opisane w załączniku 11 wymogi dla łączności radiowej zostały skonsultowane z odpowiednimi służbami? Wątpliwości wzbudza fakt, że zawarte w załączniku 11 wymogi są kopią wymogów z pierwotnej wersji PFU załączzonej do przetargu dla Trasy łagiewnickiej. Tymczasem sama Trasa łagiewnicka w procesie przetargowym, po konsultacji ze służbami, w ostatecznej wersji PFU opublikowanej w dniu 02.11.2016 zmieniła swoje wytyczne. Prosimy o potwierdzenie zamieszczonych wymogów lub ich zmianę.	Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Uzgodnienie z poszczególnymi służbami znajduje się po stronie Partnera Prywatnego.

807	Załącznik nr 11, Pkt 18 System Zabezpieczenia ruchu Tramwajowego. Prosimy o wyjaśnienie co należy rozumieć w pkt 2 pod pojęciem system i urządzenia monitorujące przemieszczanie się tramwaju wzdłuż trasy prowadzącej wewnątrz w tunelu. Czy pod tym pojęciem kryje się system na który składa się tramwajowy komputer pokładowy, antena odczytująca sygnały elektromagnesów przytorowych, antena radiowa do dwutorowej komunikacji elementów interfejsu dla kierowcy tramwaju etc. Czy należy uwzględnić uzupełnienie taboru tramwajowego w urządzeniu pokładowe. Jeśli tak to w ilu pojazdach?	System i urządzenia monitorujące przemieszczanie się tramwaju wzdłuż trasy prowadzącej wewnątrz w tunelu należy wykonać w oparciu o System liczenia osi, analogicznie jak zainstalowany system w tunelu tramwajowym pod dworcem Głównym w Krakowie lub inne stosowane w Krakowie nie ingerujące w pojazd tramwajowy i jego wyposażenie
808	Załącznik nr 11, W pkt 25 przytoczono rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Tunel jako obiekt inżynierski podlega pod Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Prosimy o zmianę zapisów.	Zamawiający aktualizuje zapis i wprowadza następującą treść „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 2000 nr 63 poz 735 wraz z późniejszymi zmianami.)
809	Załącznik nr 11, W pkt 25 określono klasę wentylatorów oddymiających na F600 60 jako minimalną. Jest to niezgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie wraz z późniejszymi zmianami. W/w rozporządzenie określa jako minimalną klasę dla wentylatorów oddymiających F400 120. Ponadto zwracamy uwagę że klasa F600 60 jest możliwa do osiągnięcia tylko dla wentylatorów osiowych stosowanych w budynkach użyteczności. Dla wentylatorów strumieniowych stosowanych w tunelach najwyższą klasą dla wentylatorów strumieniowych oferowanych na rynku europejskim jest klasa F400 120. Prosimy o zmianę zapisów	System wentylacji ma zostać zaprojektowany i wykonany zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 2000 nr 63 poz 735 wraz z późniejszymi zmianami.)
810	W odniesieniu do zła. 11 PFU czym ma różnić się system zasilania podstawowego i awaryjnego opisany w punkcie 12 od systemu zasilania podstawowego i awaryjnego opisanego w punkcie 20?	Zamawiający wyjaśnia iż systemy awaryjnego zasilania wymienione w pkt. 12 i 20 dotyczą różnych grup urządzeń.
811	Wnosimy o ograniczenie liczby konferencji prasowych w okresie realizacji inwestycji do maksymalnie 3 – np. uzależnionych od kamieni milowych inwestycji. W naszej ocenie jest to wymóg niepotrzebnie podnoszący wartość oferty. Zał.30 Zakres działań informacyjno-promocyjnych punkt 1.3.1	Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ
812	Zakres działań informacyjno-promocyjnych punkt 1.3.15 Wnosimy o ograniczenie częstotliwości audycji do kamieni milowych projektu. W naszej ocenie jest to wymóg niepotrzebnie podnoszący wartość oferty.	Zamawiający zwraca uwagę na dokonane zmiany w SIWZ.
813	Czy Zamawiający dopuści inny rodzaj detekcji tramwajów poza indukcyjną np. Kamery lub radary?	Należy wykonać indukcyjną detekcję tramwajową dla sygnalizacji świetlnej. Detekcja indukcyjna powinna być podstawowym systemem. W indywidualnych sytuacjach kiedy nie będzie możliwości instalacji detekcji indukcyjnej w Zamawiający rozważy zastosowanie rozwiązania alternatywnego
814	Siła Wyższa. Prosimy o wyjaśnienie, czy definicja Siły Wyższej będzie wymagać ponownego przeanalizowania zmiany w związku z panującą obecnie pandemią koronawirusa SARS-CoV-2 wywołującego chorobę COVID-19, jej skutkami oraz podejmowanymi w związku z tym przez rząd działaniami i zmianami w prawie. Umowa PPP może zostać zawarta w czasie, kiedy epidemia nie jest zdarzeniem nieprzewidywalnym, ale jej skutki mogą mieć konsekwencje dla realizacji projektu.	Zamawiający wskazuje, że definicja Siły Wyższej została jasno i klarownie sformułowana w Umowie, w tym przesłanki jej wystąpienia, które mogą zostać wykorzystane w ramach wykonywania Umowy przez Strony.
815	Ostatnie zdanie: rynkowe kwotowanie stóp procentowych jest zawsze niezależne od Partnera Prywatnego, można to zdanie usunąć. Reuters to obecnie Refinitiv.	Podtrzymujemy zapisy Umowy. Nazwę Reuters zmieniono na Refinitiv.
822	Zapis w PFU w pkt. 4.10.1 (str. 87): „Należy złożyć w Ofercie, że wzmocnienia podłoża będzie wymagać 100% nowo projektowanych odcinków jezdni lub na istniejących odcinkach które będą wymagać przebudowy”. Proszę o jednoznaczne wyjaśnienie: • Co należy rozumieć przez zapis „nowo projektowanych”. Czy wszystkie odcinki dróg objęte opracowaniem? Jeśli tak to wzmocnienie należy wykonać dla wszystkich dróg objętych zakresem projektu. Praktycznie wszystkie nowoprojektowane odcinki dróg mają część wspólną z już istniejącymi odcinkami. Czy też może „nowo projektowane” to fragmenty dróg wykraczające swoim zakresem poza ślad dróg istniejących? • Czy określenie „istniejące odcinki które będą wymagać przebudowy” oznacza wszystkie istniejące odcinki ulic fizycznie znajdujące się w obszarze realizowanego zadania lub na dowiązaniu do niego i stąd konieczne do przebudowy, czy też te odcinki ulic, dla których konieczność przebudowy wynika np. ze stwierdzonej po weryfikacji niedostatecznej nośności?	Treść SIWZ pozostaje bez zmian. Wykonawca do wyceny powinien przyjąć, iż 100% torowiska i jezdni wymagać będzie stabilizacji gruntu
823	3. W PFU, w opisie ogólnym przedmiotu zamówienia i dalszych, dodatkowych założeniach / wytycznych występują niespójności i rozbieżności w zakresie: • Rozwiązań geometrycznych skrzyżowań (ilości pasów na wlotach i wylotach): W punkcie 3.5.3 układ drogowy (str. 47) zapisano m.in.: „Rondo Młyńskie na skrzyżowaniu ulic: Meissnera, Pilotów i Młyńskiej: ... Stan projektowany... Rondo turbinowe z sygnalizacją świetlną i torowiskiem tramwajowym prowadzonym przez środek skrzyżowania... - Ul. Meissnera - wlot południowy trzy pasy ruchu o szerokości 3,50 m każdy (wydzielony pas w lewo i dwa pasy do jazdy na wprost wraz z jednym wspólnym w prawo), - Ul. Pilotów - wlot zachodni trzy pasy ruchu o szerokości 3,50 m każdy (dwa wydzielone w lewo i trzeci do jazdy na wprost i w prawo), - Ul. Meissnera - wlot północny (dwa pasy do jazdy na wprost wraz z pasem wewnętrznym wspólnym do skrętu w lewo i osobny pas do skrętu w prawo), - Ul. Pilotów - wlot wschodni (jeden pas ruchu do jazdy na wprost i w prawo, natomiast drugi na wprost i w lewo).” Powyższe jest zgodne pod względem geometrycznym z częścią rysunkową projektu koncepcyjnego KST, z wyjątkiem szerokości pasów na wlocie zachodnim ul. Pilotów, które w części rysunkowej i w PFU są różne. Proszę o wyjaśnienie, czy szerokość pasów na wlotach ma być zgodna z częścią rysunkową czy opisową zawartą w PFU? • Szerokości pasów jezdni, Przykładowe zapisy w ogólnym opisie pkt. 3.5.3 Układ drogowy: „ul. Meissnera od skrzyżowania z ul. Ugorek do skrzyżowania z ulicami Chałupnika i Pszona: Stan projektowany... Szerokość pasów ruchu wynosi 3,50 m, do skrętu w lewo z Meissnera wynosi 3,0 m. Zawrotka posiada pas wyłączenia o szer. 3,50 m.” „Rondo Młyńskie na skrzyżowaniu ulic: Meissnera, Pilotów i Młyńskiej: Stan projektowany... -Ul. Meissnera - wlot południowy trzy pasy ruchu o szerokości 3,50 m każdy.” „Ul. Młyńska od ronda Młyńskiego do Ronda Polsadu: Stan projektowany... Zaprojektowano pasy do jazdy na wprost i w prawo o szerokości 3,50 m, natomiast wydzielone do skrętu w lewo o szer. 3,0 m” W części rysunkowej projektu koncepcyjnego przyjęto również szerokości pasów zasadniczych projektowanych jezdni głównych równą 3,50 m. Natomiast w punkcie 4.10.1 dotyczącym dodatkowych założeń/wytycznych wskazano, iż: „Podstawowa szerokość pasów ruchu powinna być zgodna z obowiązującym prawem (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - dz. U. 2016.0.124 t.j.) i wynosić 3,0 m (jak dla drogi klasy 2). Normatywna szerokość pasów ruchu przyczyni się do znacznej redukcji kosztów inwestycji oraz zajętości terenu pod inwestycję. Maksymalna szerokość pasów ruchu 3,5 m” W tym zakresie w PFU i koncepcji występują rozbieżności dotyczące szerokości pasów ruchu. W jednym miejscu w PFU Zamawiający zakłada szerokość pasów ruchu równą 3,50 m (pkt 3.5.3, z przykładami jak powyżej) oraz część rysunkową koncepcji, natomiast w dalszej części PFU (punktu 4.10.1) określa zasadniczą szerokość równą 3,0 m ze wskazaniem na obniżenie kosztów inwestycji z tego wynikających. Prosimy o jednoznaczne i spójne dla całego PFU określenie szerokości pasów ruchu, jakie należy ostatecznie przyjąć w projekcie oraz wskazanie na możliwe zmiany względem koncepcji, jeśli taka sytuacja jest dopuszczalna przez Zamawiającego. Należy nadmienić, że dopuszczalne jest stosowanie pasów ruchu o szerokości 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika np. ze struktury rodzajowej ruchu (komunikacja publiczna). W związku z powyższym prosimy o jednoznaczne stwierdzenie konieczności zawężenia pasów ruchu do 3,0 m w przypadku ich wykorzystywania do ruchu autobusowej komunikacji publicznej.	Zamawiający wyjaśnia iż należy przyjąć następujące szerokości pasów: - wszędzie tam gdzie poruszają się autobusy 3,5 m (dopuszcza się 3,25 m plus ściek -2 rzędy z kostki betonowej), - pozostałe pasy min. 3,25 m, za zastrzeżeniem sytuacji w których szczegółowe przepisy stanowią inaczej.

824	<p>PFU pkt. 4.10.1. str. 89</p> <p>W wytycznych 4.10.1 zapisano:</p> <p>„Wewnątrz pętli tramwajowej „Mistrzejowice” należy zaprojektować parking rowerowy wraz z niezbędnymi ciągami komunikacyjnymi”.</p> <p>Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględnia tylko budowę pętli autobusowej w środku terenu rozbudowanej pętli tramwajowej. W tym miejscu powstaje niespójność z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie niezgodności oraz, w przypadku podtrzymania założeń, jednoznaczne stwierdzenie ewentualnej konieczności lub jej braku ponownego opracowania ROŚ i uzyskania nowej decyzji</p>	<p>Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku Wykonawcy. Ewentualna zmiana Decyzji Środowiskowej znajduje się po stronie Partnera Prywatnego zgodnie z procedurą zmiany Decyzji Środowiskowej w przypadku i na zasadach określonych w SIWZ.</p>
825	<p>Zarówno w PFU jak i decyzji środowiskowej pojawia się zapis o przebudowie układu drogowego/przebudowie dróg na długości ok. 10,3 km.</p> <p>Z części rysunkowej wynika że łączna długość przebudowywanych ulic: Al. Jana Pawła II, Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca, Ks. Kazimierza Jancarza oraz odcinków dróg podporządkowanych na skrzyżowaniach z tymi drogami a także dróg zbiorczych, przewidzianych do przebudowy wynosi około 6,5 km. Czy podana długość istniejącego układu drogowego do przebudowy dotyczy łącznej długości jezdni ? (ulice Meissnera, Młyńska, Lublańska to drogi dwujezdniowe).</p> <p>W ostatecznej wersji PFU nie wyjaśniono niespójności w tym zakresie.</p>	<p>Łączna długość dróg wynikająca z koncepcji i Decyzji Środowiskowej wynosi ok. 10,3 km.</p>
826	<p>W decyzji środowiskowej wymieniona jest tylko część ulic czy skrzyżowań wymagających przebudowy w związku z projektowaną linią KST.</p> <p>Brak jest informacji np. o konieczności przebudowy ulicy Lublańskiej czy Dobrego Pasterza oraz Ronda Polsadu. Istnieje niespójność z PFU i koncepcją.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.</p>	<p>Decyzję Środowiskową należy rozpatrywać łącznie z dokumentami będącymi podstawą jej wydania.</p>
827	<p>Dokumentacja geologiczno - inżynierska zawarta w otrzymanych materiałach obejmuje teren przewidziany dla prowadzenia linii tramwajowej i tunelu. Brak jest badań geologicznych zlokalizowanych w obrębie jezdni przebudowywanych dróg.</p> <p>Czy Zamawiający posiada i udostępni archiwalną dokumentację projektową, pozwalającą na dokładne określenie układu warstw konstrukcyjnych istniejących jezdni i optymalizację ich ewentualnej przebudowy?</p> <p>Brak informacji i odpowiedzi na wcześniejsze analogiczne pytania.</p>	<p>Zamawiający pozostawia treść SIWZ bez zmian w zakresie wniosku Wykonawcy. Zamawiający w Załączniku nr 19 do PFU udostępnił posiadaną dokumentację geologiczno-inżynierską wraz z materiałami archiwalnymi. Zamawiający w trakcie dialogu konkurencyjnego informował o zakresie posiadanych dokumentów oraz związanym z tym zakresem prac po stronie Wykonawcy. Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania przez Wykonawcę dodatkowych badań geologicznych na etapie składania ofert. Zgodnie z informacją która była przekazana na etapie dialogu, Zamawiający może udostępnić teren pod wykonywane badania, z zastrzeżeniem iż wniosek taki wpłynie min. tygodnie przed terminem złożenia ofert. Zamawiający nie planuje wykonywania dodatkowych badań. Ryzyko przygotowania Oferty znajduje się po stronie Wykonawcy.</p>
828	<p>W PFU pkt. 3.5.3 dotyczącym skrzyżowania ul. Meissnera z ulicami Śliczna i Łąkową zapisano, że w stanie istniejącym skrzyżowanie jest bez sygnalizacji świetlnej, co jest niezgodne ze stanem faktycznym.</p> <p>Proszę o korektę PFU.</p>	<p>Zamawiający potwierdza. Ponadto w rejonie skrzyżowania Bohomolca-Marchouta należy uwzględnić przesunięcie przejście dla pieszych bliżej ul. Bohomolca o ile to będzie możliwe.</p> <p>Zamawiający dokonuje zmiany treści PFU w zakresie wniosku Wykonawcy. ZMIANA Działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy, Zamawiający informuje, iż dokonuje zmiany treści SIWZ w poniższym zakresie: W PFU (stanowiącego element SIWZ) w pkt. 3.5.3 wykreśla się</p> <p>"• Skrzyżowanie ul. Meissnera z ulicami Śliczną i Łąkową:</p> <p>Stan istniejący:</p> <p>Skrzyżowanie bez sygnalizacji świetlnej obsługujące wszystkie relacje. "</p> <p>ustęp otrzymuje nowe brzmienie:</p> <p>"• Skrzyżowanie ul. Meissnera z ulicami Śliczną i Łąkową:</p> <p>Stan istniejący:</p> <p>Skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną obsługującą wszystkie relacje. "</p>

Wniosek 10.01.2010

Główny Specjalista

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji
Michał Skrzypka
1.01.2010