

(z doprecyzowanym pojęciem „Zakładu w Sochaczewie”)

Minimalne wymagania w rozumieniu art. 2 pkt 4 ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi z 21 października 2016 r.

I. Minimalne wymagania dotyczące zaprojektowania i budowy (realizacja Przedsięwzięcia):

1. Zakład w Sochaczewie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie) musi mieć zdolność do wykonywania napraw w poziomie utrzymania P4 wszystkich typów pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM w okresie obowiązywania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP), w tym w szczególności: elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów piętrowych środkowych i sterowniczych, lokomotyw elektrycznych i spalinowych autobusów szynowych (jedno i dwuczłonowych), w tym:
 - a. elektrycznych zespołów trakcyjnych, w tym pięcioczłonowych o długości do 100m,
 - b. wagonów piętrowych o wysokości 4.7m,przy założeniu, że maksymalna masa pojedynczego wagonu/członu lub lokomotywy/pojazdu nie będzie przekraczać 90 ton;
2. Hala Napraw powinna umożliwiać jednoczesną naprawę minimum 5 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych maksymalnej długości (25 członów pojazdów).
3. Zakład w Sochaczewie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie) musi mieć zdolność do wykonywania na miejscu i z użyciem dostępnej w nim infrastruktury co najmniej następujących czynności:
 - przyjęcia pojazdu do naprawy i demontażu podzespołów przewidzianych w poziomie utrzymania P4,
 - możliwość pomiaru i diagnostyki wszystkich podzespołów pojazdu,
 - naprawy poszycia pojazdu oraz wymiany jego fragmentów,
 - przygotowania do malowania i malowania pojazdów,
 - naprawy całego wyposażenia przestrzeni pasażerskiej,
 - czyszczenia pojazdów i podzespołów,
 - rewizji i naprawy wszystkich podzespołów pojazdu niewymienionych w zestawieniu dopuszczalnej kooperacji (zewnętrznej obsługi), opisanych poniżej w wyjaśnieniu,
 - montażu wszystkich elementów pojazdów i połączenia członów,
 - uruchomienia i diagnostyki pojazdu po wykonanej naprawie na stanowisku z zasilaniem 3kV,
 - regulacji układu zawieszenia pojazdu i regulacji nacisków kół na szynę,

- przeprowadzenia prób ruchowych,
- wystawienia dokumentacji naprawczej wymaganej postanowieniami dokumentacji systemu utrzymania i umowy ze Spółką KM.

[Wyjaśnienie: Spółka KM podaje poniżej listę podzespołów pojazdu, co do których nie musi zachodzić konieczność naprawy bądź regeneracji w Zakładzie w Sochaczewie (dopuszcza się dla tych przypadków zlecenie wykonania usług zewnętrznych z udziałem podwykonawców)]:

- kompletne wózki toczne i napędne pojazdów,
- odbieraki prądu,
- szafy elektryczne (zestawy aparatowe),
- sprężarki,
- tablice hamulcowe,
- falowniki,
- dławiki filtra sieciowego,
- przetwornice statyczne,
- wyłączniki szybkie,
- liczniki energii,
- silniki elektryczne inne niż trakcyjne,
- agregaty prądotwórcze wraz z silnikami spalinowymi.

Ponadto Spółka KM wskazuje, że dopuszczalne będzie korzystanie z zewnętrznego serwisu specjalistycznego w zakresie sprawdzenia i napraw:

- systemu klimatyzacji i wentylacji,
- systemów informacji pasażerskiej,
- systemów pomiaru prędkości i rejestracji parametrów jazdy.

4. Rozbudowa infrastruktury torowej i trakcyjnej na Terenie Inwestycji ma doprowadzić do stanu, w którym na Terenie Inwestycji możliwe będzie prowadzenie ruchu w obrębie bocznicy kolejowej, w zakresie niezbędnym do realizacji przeglądów od P1 do P4 oraz znajdować się będą tory postojowe dla pojazdów oczekujących na przeglądy i naprawy, jak i będących po przeglądzie lub naprawie, przy uwzględnieniu, że dojazd do Zakładu w Sochaczewie powinien umożliwiać prowadzenie ruchu pojazdów oraz postój dla umożliwienia wykonywania napraw w poziomie utrzymania P1-P3 w istniejącej Sekcji P1-3, przez Spółkę KM. Przy czym, przy zastrzeżeniu, że Zamawiający nabędzie tytuł prawny do działki gruntu sąsiadującej z działką o numerze ewidencyjnym 1910/19, partner prywatny musi wybudować dodatkowy tor wjazdowy, przebiegający równolegle do istniejącego toru wjazdowego, mający umożliwić alternatywny wjazd na teren Zakładu w Sochaczewie.
5. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w stanowisko diagnostyczno-odbiorcze z zasilaniem sieciowym o napięciu 3kV umożliwiające pełne sprawdzenie kompletnego pojazdu elektrycznego przed dopuszczeniem do jazdy próbnej.
6. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w kabinę lakierniczą i stanowisko przygotowania do malowania pojazdów z wyposażeniem wymaganym przepisami związanymi z oddziaływaniem obiektu na środowisko naturalne. Wymagana długość powierzchni roboczej kabiny lakierniczej i stanowiska przygotowania do malowania powinna zapewnić obsłużenie najdłuższego

wagonu/członu pojazdu eksploatowanego przez Spółkę KM według stanu na pierwszy dzień terminu składania ofert.

7. Zakład w Sochaczewie **wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie)** musi być zaprojektowany i zrealizowany tak, aby transport pomiędzy torami w Hali Napraw odbywał się za pomocą przesuwnic umożliwiającej transport pojedynczych wagonów/członów pojazdu eksploatowanego przez Spółkę KM według stanu na pierwszy dzień terminu składania ofert.
8. Budowa i udźwig wykorzystywanych w Hali Napraw suwnic muszą być dostosowane do specyfiki napraw wszystkich pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM (na podstawie stanu posiadania taboru przez Spółkę KM według stanu na pierwszy dzień terminu składania ofert), z uwzględnieniem rozwoju technologii producentów pojazdów. Dodatkowo tory demontażowo-montażowe pojazdów powinny być wyposażone w zespół dwóch suwnic o udźwigu min. 20 ton każda, umożliwiające awaryjne lub technologicznie uzasadnione podniesienie całego pudła pojazdu kolejowego eksploatowanego przez Spółkę KM i jego transport w dowolne pole zasięgu suwnicy. Nie przewiduje się konieczności transportu pudła pojazdu ponad innym pudłem.
9. Zakład w Sochaczewie musi być wyposażony w pomieszczenia biurowe i socjalne dla osób realizujących procesy związane z naprawami w poziomie utrzymania P4 w zakresie, który wykluczy wykorzystywanie obiektów poza jego terenem (jak w szczególności obiekty socjalne w sąsiedztwie, wynajęte pomieszczenia biurowe w Sochaczewie lub innym miejscu, itd.).
10. Zakład w Sochaczewie **wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie)** musi być wyposażony w stanowisko umożliwiające całoroczne zewnętrzne i wewnętrzne umycie taboru wraz z wyposażeniem w stacjonarne punkty zasilania elektrycznego, sprężonego powietrza, odfekalniania i wodowania składów stacjonujących i obsługiwanych na Terenie Inwestycji.
11. Zakład w Sochaczewie **wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie)** muszą być wyposażone w system oczyszczania ścieków dla Hali Napraw oraz dla stanowiska, na którym odbywać się będzie mycie z zewnątrz i wewnątrz taboru kolejowego, obejmujący urządzenia filtracyjne, których działanie skutkować będzie tym, że ścieki po procesie oczyszczania będą spełniać dopuszczalne wartości wskaźników zanieczyszczeń, umożliwiające ich zrzut do kanalizacji miejskiej.
12. Przedsięwzięcie ma być zrealizowane przy użyciu materiałów oraz z jakością wykonania prac budowlanych, aby zapewnić użytkowanie Zakładu w Sochaczewie przez co najmniej 50 lat, przy maksymalnej, nieprzerwanej i prawidłowej eksploatacji, z uwzględnieniem niezbędnej konserwacji w okresie użytkowania.
13. Hala Napraw w poszczególnych obszarach ma być ogrzewana i wyposażona w wentylację ogólną z odzyskiem ciepła. Pozostałe pomieszczenia Zakładu Sochaczewie należy wyposażyć zgodnie z ich przeznaczeniem i zapewnić niezbędne instalacje.
14. Przedsięwzięcie ma być zrealizowane z zachowaniem następujących wymagań konstrukcyjno-materiałowo-instalacyjnych:
 - Fundamenty
Pod słupami konstrukcji głównej Zakładu w Sochaczewie mają być zaprojektowane stopy fundamentowe z żelbetu, a pod ścianami nośnymi ławy żelbetowe.
 - Główna konstrukcja nośna
Konstrukcję główną Zakładu w Sochaczewie stanowią wieloprzęsłowe ramy składające się ze słupów żelbetowych prefabrykowanych, sztywno zamocowanych w stopach fundamentowych oraz

dźwigarów połączonych ze słupami. Konstrukcja dachu ma być stalowa (zabezpieczona przed korozją przez ocynkowanie ogniowe), względnie żelbetowa konstrukcja strunobetonowa.

- Ściany zewnętrzne

Obudowa zewnętrzna Zakładu w Sochaczewie ma być z płyt warstwowych (z rdzeniem poliuretanowym lub z wełny mineralnej) bądź w konstrukcji murowanej. Współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Dach

Dach Zakładu w Sochaczewie musi być lekki, w układzie warstw: konstrukcja nośna, blacha trapezowa, folia PE, wełna mineralna, papa termozgrzewalna. Wszystkie stalowe elementy mają być zabezpieczone przed korozją poprzez ocynkowanie ogniowe. Na dachu zainstalowane mają być liny asekuracyjne oraz naświetla dachowe, które wraz z oknami będą spełniać wymagania oświetlenia naturalnego określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), bez przewidzianych w tym rozporządzeniu odstępstw, chociażby były dopuszczalne.

- Elementy wykończeniowe Zakładu w Sochaczewie

- Posadzki

Rodzaj posadzki przystosowany ma być do warunków użytkowania. Posadzka w obszarach technologicznych z żywicy epoksydowej lub materiału o większej wytrzymałości, trwałości.

- Okna w Zakładzie w Sochaczewie

PCV (stałe i uchylno-rozwieralne), współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Drzwi zewnętrzne Hali Napraw

Stalowe pełne. Współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Bramy zewnętrzne kolejowe i samochodowe Hali Napraw

Bramy harmonijkowe, izolowane, szybkobieżne z napędem elektrycznym, o przeszkleńniu minimum 80%, chyba że przepisy przeciwpożarowe stanowią inaczej. Współczynnik przepuszczalności ciepła ma odpowiadać wymaganiom technicznym wskazanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z dnia 18 września 2015 r., poz. 1422), obowiązujący od 1.01.2021. (zob.: załącznik nr 2 Wymagania izolacyjności cieplnej i inne wymagania związane z oszczędnością energii).

- Instalacja grzewcza

Zakład w Sochaczewie wyposażony ma być w instalacje ogrzewania zasilane z kotłowni olejowej lub gazowej.

- Instalacja wentylacyjna

W obrębie Hali Napraw należy wykonać instalację wentylacji mechanicznej nawiewno-wywiewnej w oparciu o centrale wentylacyjne z odzyskiem ciepła o sprawności min. 60%, wyposażone w nagrzewnice wodne. Wentylacja mechaniczna musi zapewnić 2 wymiany/h powietrza świeżego w okresie letnim. Układ wentylacyjny powinien posiadać możliwość ograniczenia krotności wymian do 1 wymiany/h w okresie zimowym. W obszarach, w których wykonywane będą prace spawalnicze i szlifierskie system wentylacyjny powinien być wyposażony w wentylacje stanowiskowe. W bramach wjazdowych do Hali Napraw zainstalować kurtyny powietrza zabezpieczające przed napływem zimnego powietrza z zewnątrz.

- Przyłącze energetyczne

Podstawowe zasilanie urządzeń związanych z Zakładem w Sochaczewie ma być wykonane z sieci elektroenergetycznej (ze stacji ST2 znajdującej się na Terenie Inwestycji) linią kablową SN 15 kV, chyba że warunki przedstawione przez właściwego operatora systemu dystrybucyjnego będą przewidywać inaczej.

Stacja po stronie nn ma mieć wyodrębnioną grupę dla odbiorników wymagających zasilania rezerwowego w celu dokończenia procesu produkcyjnego (lakiernia, akumulatorownia, inne), dla części pomieszczeń biurowo-socjalnych, kotłowni oraz dla odbiorów potrzebujących ciągłości zasilania. Wyodrębniona grupa odbiorów ma być dodatkowo zasilana z agregatu prądotwórczego w układzie SZR.

- Komunikacja kołowa

Dla przebudowy istniejących i budowy nowych dróg dojazdowych w związku z budową Zakładu w Sochaczewie wymagane są nawierzchnie o warstwie ścieralnej bitumicznej, zapewniające wymaganą trwałość oraz bezpieczeństwo ruchu. Konstrukcja zapewniać ma przenoszenie obciążeń pochodzących zarówno od pojazdów szynowych, jak i kołowych. W celu zapewnienia szczelności z główką szyny, jak i z przyległą do niej warstwą zabudowy, należy stosować masy zalewowe. Drogi dojazdowe i wewnętrzne znajdujące się na Terenie Inwestycji oraz place manewrowe należy wykonać w kategorii „D”, KR4 (nacisk 11,5 t/oś).

Na Terenie dedykowanym Hali zlokalizowany ma być parking, na przynajmniej 30 miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz przynajmniej 3 miejsca dla samochodów ciężarowych.

II. Minimalne wymagania dotyczące przekazania Zakładu w Sochaczewie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie) po okresie współpracy na podstawie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP):

15. Po zakończeniu eksploatacji Zakładu w Sochaczewie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie) w ramach Przedsięwzięcia partner prywatny musi przekazać Zakład w Sochaczewie, tak, aby w momencie jego przekazania na rzecz Spółki KM spełniał on podstawowe wymagania dotyczące co najmniej:

- nośności i stateczności konstrukcji,
- bezpieczeństwa pożarowego,
- higieny zdrowia i środowiska,
- bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów,
- ochrony przed hałasem,
- oszczędności energii i izolacyjności cieplnej,

- zrównoważonego wykorzystania mediów i energii,
- estetyki obiektów i infrastruktury.

Partner prywatny musi zagwarantować udział Zamawiającego we wszystkich czynnościach kontrolnych Zakładu w Sochaczewie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie) realizowanych przez właściwe organy, w tym odnoszących się do wymagań określonych w niniejszym punkcie i zobowiąże się do usunięcia stwierdzonych uszkodzeń lub braków. Spółka KM ma prawo żądać wykonania tych obowiązków, niezależnie od wydawanych decyzji, zaleceń i innych czynności organów lub osób uprawnionych.

16. Jeżeli określone elementy infrastruktury w dacie zakończenia Umowy o PPP wymagać będą napraw lub modernizacji, a obowiązujące wówczas przepisy nie będą dopuszczać ich do budowy lub eksploatacji, podlegać będą przed wydaniem Spółce KM w związku z zakończeniem Umowy o PPP wymianie (albo odpowiedniej modernizacji), dokonywanej tak, aby przed dniem zakończenia Umowy o PPP była ona zrealizowana i odebrana przez właściwe organy (jeżeli będzie to konieczne).

17. Zwracana infrastruktura

17.1. Zwracane wyposażenie technologiczne Zakładu w Sochaczewie

Wyposażenie technologiczne o długiej żywotności (definiowane jako elementy przytwierdzone do podłoża lub konstrukcji Hali Napraw oraz w normalnej eksploatacji ustawione bezpośrednio na podłożu) zwracane po zakończeniu Umowy o PPP musi mieć żywotność techniczną wynikającą z wpisów w dokumentacji z przeprowadzonymi czynnościami konserwacyjno-naprawczymi, zapewniającą co najmniej 5-letnią eksploatację tego wyposażenia po przekazaniu do przypadającej naprawy głównej.

W przypadku awarii któregośkolwiek urządzenia z tej grupy, w okresie 6 miesięcy po przekazaniu Zakładu w Sochaczewie, partner prywatny zobowiązany jest do wykonania naprawy na własny koszt i własnym staraniem.

Wyposażenie technologiczne przenośne (definiowane jako elementy wyposażenia stanowisk i pracowników, które w normalnej eksploatacji podlegają przenoszeniu lub transportowaniu w różne miejsca wykonywania czynności) zwracane po zakończeniu Umowy o PPP musi być w pełni sprawne tj. nadające się do wykonywania bez ograniczeń, czynności, do których jest przeznaczone. Skala oceny to: sprawne lub niesprawne.

Zdefiniowane powyżej wyposażenie technologiczne o długiej żywotności, jak i przenośne musi wspólnie zapewniać na każdym stanowisku możliwość prawidłowego wykonania wszystkich czynności tam przewidzianych (spisanych w dokumentacji systemu utrzymania pojazdów Spółki KM, lub przewidzianych w technologii naprawy w poziomie utrzymania P4).

Do oceny spełnienia powyższych warunków Spółka KM powoła specjalną komisję oceniającą, złożoną ze specjalistów z danej dziedziny techniki oraz przedstawicieli Spółki KM.

Składniki wyposażenia i stanowiska technologiczne podlegające ocenie komisji:

- stanowisko do uruchomienia pojazdu
- stanowisko do pomiaru nacisków kół
- stanowisko do testów układu hamulcowego pojazdu
- przesuwnica
- wszystkie suwnice
- podnośniki śrubowe do podnoszenia pudeł pojazdów i/lub składniki innej techniki podnoszenia
- pomosty i podnośniki do prac na wysokości
- wózki technologiczne do transportu pudeł naprawianych pojazdów

- podpory technologiczne i stojaki
- pchacz torowy
- wózek do uzupełniania piasku w pojazdach
- stanowisko do prób i badań zderzaków
- stanowisko do dynamicznego badania urządzeń ciągowych
- frezarki, tokarki i wiertaki
- stanowisko do prób ciśnieniowych zbiorników
- stanowiska do napraw i prób zaworów i aparatury pneumatycznej
- stanowiska do sprawdzania i napraw szaf aparatowych wysokiego oraz niskiego napięcia
- stanowiska do naprawy i sprawdzania czuwaka i generatora SHP
- stanowiska do naprawy i sprawdzania prędkościomierzy
- kabina lakiernicza i stanowisko przygotowania do malowania wraz z wyposażeniem
- stanowisko zewnętrznego i wewnętrznego mycia taboru wraz z wyposażeniem

- stanowisko do badania szczelności wodnej pudeł pojazdów,
- stanowisko napraw wyposażenia przestrzeni pasażerskiej,
- stanowiska zapewniające dodatkowe funkcjonalności, za które przyznano dodatkowe punkty w ocenie ofert.

W dniu przekazania wyposażenia, partner prywatny musi przekazać pełną dokumentację dotyczącą eksploatowanych urządzeń i dokumentację przeglądową.

17.2. Zwracana infrastruktura i budowle

Elementy zwracanej infrastruktury, o okresie amortyzacji dłuższym niż trzy (3) lata, w dacie zakończenia Umowy o PPP muszą być w stanie, w którym ich pozostały okres amortyzacji jest dłuższy, niż okres, jaki upłynął od rozpoczęcia biegu tego okresu – dopuszczalne odstępstwa od tej zasady nie mogą przekroczyć 5% wartości środków trwałych wg stanu na dzień zakończenia Umowy o PPP. Dla pozostałych elementów infrastruktury zasada ta ma dotyczyć 65% wartości (wg stanu na dzień zakończenia Umowy o PPP) środków trwałych i wyposażenia

17.3. Dozór techniczny

Najpóźniej na 14 dni przed przekazaniem Zakładu w Sochaczewie partner prywatny na swój koszt i swoim staraniem zapewni badanie doraźne urządzeń podlegających obowiązkowemu dozorowi technicznemu (wykonane przez Transportowy Dozór Techniczny). Badanie doraźne musi być wykonane nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą przekazania Zakładu w Sochaczewie.

18. Zakład w Sochaczewie **wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie)** powinien nadawać się do zwrotu na rzecz Spółki KM po okresie Umowy PPP w stanie, w którym Spółka KM, wg swojego wyboru przejmie infrastrukturę „własną” partnera prywatnego (infrastruktura „własna” to te elementy, które są dedykowane do działalności wykraczającej poza zakres określony w pkt I.1.) albo nakaże jej usunięcie na własny koszt i ryzyko partnera prywatnego, a w związku z tym:

- w razie przekazania infrastruktury „własnej” musi ona spełniać wymagania, o których mowa w pkt 17 – 19 powyżej,
- w razie usunięcia infrastruktury „własnej” przystosowanie Zakładu w Sochaczewie **wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie)** wymaga, aby nie istniały obszary (obiekty budowlane, niewykorzystywane powierzchnie, fragmenty terenu), stanowiące pozostałości po infrastrukturze „własnej” wymagające nakładów i kosztów dla utrzymywania tych pozostałości,

chyba że partner prywatny zaprojektuje efektywny sposób zagospodarowania tych pozostałości, uzasadniony z punktu widzenia działalności Spółki KM na datę zakończenia Umowy PPP.

III. Minimalne wymagania dotyczące usług świadczonych przez partnera prywatnego na rzecz Spółki KM, tj. dotyczące wykonywania napraw w poziomie utrzymania P4 w oparciu o umowę o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP):

19. W ramach wykonywania napraw wymaga się udzielenia gwarancji jakości na bezawaryjną pracę na każdy naprawiony pojazd kolejowy na okres co najmniej 18 miesięcy na cały naprawiony pojazd, licząc od dnia podpisania protokołu komisyjnego odbioru danego pojazdu po naprawie.
20. Wykonanie pojedynczej naprawy w poziomie utrzymania P4 w okresie trwania umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w odniesieniu do każdego z typów pojazdów eksploatowanych przez Spółkę KM, nie może przekraczać 60 dni kalendarzowych (licząc od dnia przekazania pojazdu do naprawy), z zastrzeżeniem, że możliwe jest odstępstwo dla pojazdów podlegających zakupowi przez Zamawiającego w przyszłości, których charakterystyka techniczna wymusi dłuższe okresy napraw, a których specyfika nie jest jeszcze znana Zamawiającemu.

IV. Wymagania minimalne dotyczące obowiązków partnera prywatnego w zakresie współpracy ze Spółką KM w ramach umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym (Umowa o PPP), w tym granice oferty cenowej partnera prywatnego:

21. Minimalnym okresem, na jaki może zostać zawarta Umowa o PPP jest 14 lat. Maksymalnym okresem, na jaki może zostać zawarta Umowa o PPP jest 20 lat.
22. Oferta cenowa dotycząca wynagrodzenia za usługi napraw w poziomie utrzymania P4 w ramach umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym nie może powodować przekroczenia za okres od 2020 do 2031 roku sumy 882 375 625,80 zł netto, to jest 1 085 322 019,73zł brutto, a zarazem przekroczenia w poszczególnych latach następujących wartości:

a) w 2020 roku	kwota	66 620 000,00zł brutto,
b) w 2021 roku	kwota	107 718 000,00zł brutto,
c) w 2022 roku	kwota	70 370 000,00zł brutto,
d) w 2023 roku	kwota	64 294 000,00zł brutto,
e) w 2024 roku	kwota	48 349 000,00zł brutto,
f) w 2025 roku	kwota	78 700 000,00zł brutto,
g) w 2026 roku	kwota	154 199 000,00zł brutto,
h) w 2027 roku	kwota	171 875 000,00zł brutto,
i) w 2028 roku	kwota	51 661 000,00zł brutto,
j) w 2029 roku	kwota	79 425 000,00zł brutto,
k) w 2030 roku	kwota	23 158 000,00zł brutto,
l) w 2031 roku	kwota	168 961 000,00zł brutto,

przy uwzględnieniu zasad składania oferty, opisanych poniżej w wyjaśnieniu.

Wyjaśnienie: Oferta cenowa opiera się na wskazaniu cen bazowych (wyjściowych – właściwych dla roku 2020) dla określonych modeli pojazdów w harmonogramie napraw (podanym poniżej) oraz zastosowaniu indeksu wzrostu cen „rok do roku” (indeks wzrostu od „-∞% do 1%” – szczegóły podane w kryteriach oceny ofert przedstawionych w „Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym”), który jest indeksem wspólnym dla wszystkich cen. Harmonogram napraw, przedstawiony w tabeli poniżej, stanowiącej bazę do oferty cenowej na naprawy, jest harmonogramem założonym. Zamawiający może zagwarantować przekazywanie do napraw taboru do 2031 roku. Zamawiający nie gwarantuje przekazania do napraw taboru w liczbach sztywnych za poszczególne lata, traktując je jako lata rozliczeniowe. Okresem rozliczeniowym jest cały okres 2020 – 2031, chociażby rozpoczęcie wykonywania usług w ramach Umowy o PPP rozpoczęło by się w trakcie lub po roku 2020. Nie gwarantuje też przekazania nie zakupionego do tej pory nowego taboru w liczbie 71 sztuk (w tym 55 i 6 pięcioczęłonowych pojazdów oraz 10 dwuczłonowych). Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z Umową o PPP zastrzeże sobie również prawo do zmiany liczby pojazdów realnie przekazanych do napraw w danym roku (przesunięcia między latami, a także przesunięcie po 2031 r., o ile przewidziane zostanie świadczenie usług także po 2031 r., w przeciwnym wypadku możliwe jest zmniejszenie łącznej liczby pojazdów przekazanych do napraw). Zgodnie z harmonogramem Spółki KM zawartym w Opisie postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym w sumie 11 sztuk lokomotyw EU47 planuje się przekazać do napraw w 2034 i 2035 r. Jednakże na potrzeby uwzględnienia ceny napraw w poziomie utrzymania P4 w kryteriach oceny ofert przyjęto, do celów ofertowania, że naprawy będą realizowane w 2031 r.

		Rodzaj pojazdów	liczba pojazdów danego typu	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
elektryczne	zespoły trakcyjne	pięciczęłone	45WE	12	10	2			12				P5			
			NOWE	55						12	12	15	16		12	
			NOWE	6						6						
		czteroczęłone	EN76	16		10	6				P5	P5				
			EK75	10		P5	P5				5	5				5
			EN71/EN71KM	6		1					1	5				
		trójczłonowe	EN57AL	66	15	19	20		12	15	19	20		12	15	19
			EN57AKM2013	33		22	11				22	11				22
			EN57AKM	38	5	5	7	21	5	5	7	21				
			EW60	2					2					2		
	EN57		48		4	1	3		3	1	2		3			
		dwuczłonowe	NOWE	10							10				10	
	lokomotywy	EU47	11							P5	P5				11	
		111Eb	2								2					
	wagony piętrowe	AB/80z	37				13	24		P5	P5					
316B/416B		22				22								P5		
														P5		
spalinowe	dwuczłonowe	SA222	2		1		1					P5		P5		
	jednoczęłone	SA135	7	2	2	2	2	1				P5	P5	P5		
liczba pojazdów przewidzianych do naprawy:				32	66	45	62	44	35	73	88	15	33	15	79	

Wskaźnik wzrostu cen nie może przekraczać 1% „rok do roku”, również w okresie po roku 2031.

23. Partner prywatny przy składaniu oferty jest obowiązany przedstawić całą projekcję finansowania Przedsięwzięcia. Ma ona obejmować:

- cały proces realizacji inwestycji na Terenie Inwestycji oraz wykonywanie Umowy o PPP przez cały czas jej trwania,

-zabezpieczenia finansowania Przedsięwzięcia, z uwzględnieniem, że zabezpieczenie nie może obejmować majątku Spółki KM innego niż zlokalizowany na Terenie Inwestycji oraz że zabezpieczenie na majątku zlokalizowanym na Terenie Inwestycji nie może mieć formy hipoteki na nieruchomościach (Terenie Inwestycji) i ich przewłaszczenia na zabezpieczenie ani innego zabezpieczenia, które może spowodować utratę tytułów prawnych Spółki KM do gruntów, na których posadowiony będzie Zakład w Sochaczewie.

W zakresie określonego w tym punkcie minimalnego wymagania, Zamawiający wyjaśnia, że partner prywatny musi zapewnić finansowanie całego Przedsięwzięcia, bez jakiegokolwiek udziału Zamawiającego.

24. Partner prywatny obowiązany jest przedstawić koncepcję Przedsięwzięcia z uwzględnieniem budowy i wykorzystania infrastruktury „własnej”. Spółka KM nie wymaga przedstawienia kosztorysu

infrastruktury „własnej”, za wyjątkiem danych dotyczących zabezpieczenia finansowania Przedsięwzięcia w odniesieniu do infrastruktury „własnej”.

25. Wykorzystywanie infrastruktury „własnej” i prowadzenie działalności operacyjnej przez partnera prywatnego z jej wykorzystaniem nie może kolidować z realizacją zadań przez Zespół Sekcji w Sochaczewie. Należy przez to rozumieć konieczność przyjęcia przez partnera prywatnego rozwiązań zapobiegających wszelkim ograniczeniom, czy utrudnieniom w wykonywaniu przez Spółkę KM napraw w Sekcji P1-3 oraz wykonywaniu na rzecz Spółki KM napraw w poziomie utrzymania P4 przez Zakład w Sochaczewie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym torową, trakcyjną, drogową (zlokalizowane na Terenie dedykowanym Zakładowi w Sochaczewie), w tym z uwzględnieniem konieczności ewentualnego zwiększenia ich zakresu w okresie obowiązywania Umowy o PPP. Jeżeli w ramach realizacji Przedsięwzięcia partner prywatny będzie realizował budowę stanowiska umożliwiającego całoroczne zewnętrzne i wewnętrzne umycie taboru na terenie obecnej myjni w istniejącej Sekcji P1-3 bądź w inny sposób wpływający na jej demontaż, Spółka KM uprawniona będzie do korzystania z takiej „nowej” myjni bez dodatkowych nakładów niezależnie od zgód udzielonych w samej Umowie o PPP bądź innej zgody na taki sposób realizacji Przedsięwzięcia.
26. Partner prywatny musi zobowiązać się do wykonania nasadzeń zastępczych w rozumieniu ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody na Terenie Inwestycji wynikających z wydanych przez właściwe organy decyzji administracyjnych. Spółka KM uprawniona będzie dochodzić tego od partnera prywatnego, niezależnie od czynności podejmowanych przez właściwe organy.