

Warszawa, dnia 5 lipca 2017 r.

MWZ4-26-05-13-2017

Według rozdzielnika

Dotyczy: postępowania na „Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)” znak: MWZ4-26-05-2017

Działając na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2016, poz. 1920) w związku z art. 4 ust. 1 ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z udzielonymi odpowiedziami.

I wniosek Wykonawcy

W związku z postępowaniem nr MWZ4-26-05-2017 pt.: "Wybór partnera prywatnego dla przedsięwzięcia pn "Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejm. świadc. usług w poziom. utrzym. P4)" działając na podstawie art. 38 ust. 1 pzp, zwracam się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ budzących wątpliwości oraz udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania w celu właściwego przygotowania oferty.

W związku z przyjętym zakresem postępowania, opisanym w tomie nr 1 (oznaczonym jako plik KFU_TOM_1_2016_11_25.pdf) cz. I Opis przedmiotu przedsięwzięcia, i podanym na stronie 9 wykazem taboru przewidzianego do świadczenia czynności utrzymaniowych w zakresie P1, P2, P3, P4, którego zakres określono w tabeli na stronie 7 i 8, uprzejmie prosimy o udostępnienie na stroni postępowania pełnej dokumentacji technicznej pojazdów przewidzianych do utrzymania, a opisanych w tabeli na stronie 9.

Wnosimy w szczególności o udostępnienie poniższych dokumentów:

- . Dokumentacji Techniczno-Ruchowej (DTR),
- . Dokumentacji Sytemu Utrzymania (DSU),
- . Warunków Technicznych Wykonania i Odbioru (WTWiO)
- . Instrukcji mycia i czyszczenia pojazdów, zatwierdzonej przez producenta każdego z typów pojazdu,
- . Wykazu środków pielęgnacyjnych do utrzymania czystości w pojazdach,

zatwierdzonych przez producenta każdego z typów pojazdu, Brak udostępnienia powyższych dokumentów uniemożliwia złożenie prawidłowej oferty i stawia w uprzywilejowanej sytuacji producentów w/w taboru, co stanowi oczywiste naruszenie art. 7 ust 1 oraz art. 29 ust. 2 ustawy prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.

UZASADNIENIE

Celem systemu zamówień publicznych jest przede wszystkim stworzenie czytelnych i jednolitych mechanizmów pozwalających na efektywne i optymalne wykorzystanie środków publicznych przeznaczonych na realizację zadań

publicznych przy równoczesnym maksymalnym zapewnieniu ochrony przed ich wydatkowaniem w sposób nieprawidłowy lub sprzecznym z prawem.

Kluczowym elementem tego systemu są przepisy, gwarantujące zamawiającym dokonywanie wyboru ofert na podstawie jednolitych i czytelnych kryteriów merytorycznych a wykonawcom, że w toku postępowania przetargowego będą stosowane zasady uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wszystkich potencjalnych wykonawców.

Personifikacją tych tez w krajowym prawie jest ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm. (PZP).

W świetle tej ustawy zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości o czym mówi art. 7 ust 1 PZP.

Ponadto zamawiający zobowiązany jest także opisać przedmiot zamówienia i jego cechy w sposób jednoznaczny i wyczerpujący za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na proces sporządzania oferty o czym mówi art. 29 ust. 1 PZP. Opisu przedmiotu zamówienia nie można dokonywać w sposób, który mógłby utrudnić uczciwą konkurencję o czym mówi art. 29 ust. 2 PZP. Tym samym, choć zamawiający ma prawo do samodzielnego decydowania o sposobie i zakresie opisu przedmiotu zamówienia, to opis ten musi być zgodny z regulacją zawartą w ustawie PZP.

Także orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej (KIO) w swych wyrokach wskazuje, iż "Zasady wyrażone w art. 7 ust. 1 PZP wymagają, aby wszystkie informacje niezbędne do złożenia prawidłowej, zgodnej z wymogami zamawiającego i konkurencyjnej oferty były dostępne wykonawcom na równych prawach. Zakres usług - możliwość ich wystąpienia, rozmiar, ilość, konieczność ich wykonania - nie może być pozostawiona domyślności wykonawcy, gdyż taka sytuacja prowadzi do składania ofert nieporównywalnych co do rozmiarów świadczeń i ich wyceny" (KIO 25 listopada 2015 r., sygn., akt.2479/15).

Zatem wszystkie wymagania co do przedmiotu zamówienia oraz pozostałych warunków i wymogów mających wpływ na treść składanych ofert (i sam fakt podjęcia działań do ubiegania się o zamówienie) winny być na równych, niedyskryminowanych zasadach udostępnione wszystkim potencjalnym wykonawcom mogącym ubiegać się o dane zamówienie. "Zasada uczciwej konkurencji i równego traktowania w postępowaniu odnosi się do sytuacji wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia, a nie ocenie relacji wynikających z przyszłego stosunku zobowiązanego pomiędzy wykonawcą, którego ofertę zamawiający uzna za najkorzystniejszą w postępowaniu a zamawiającym" (KIO z 26 stycznia 2016 r., sygn. akt. KIO 36/16, KIO 37/16, KIO 38/16).

Tym samym należy stwierdzić, iż z rażącym z naruszeniem zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców będziemy mieli do czynienia w przypadku gdy zamawiający odnosi się w opisie przedmiotu zamówienia do określonych dokumentów i wytycznych dostępnych jedynie jednemu potencjalnemu wykonawcy usługi np. producentowi.

Z taką sytuacją mamy do czynienia w powyższym postępowaniu, gdzie podstawą do prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi przepisami oszacowania kosztów i możliwości realizacji czynności utrzymaniowych kolejowych pojazdów szynowych, będących jednym z kluczowych elementów w powyższym postępowaniu, jest pełna, nieograniczona czasowo lub zakresowo dostępność do Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla każdego typu pojazdu będącego w dyspozycji Zamawiającego celem jej rzetelnego przeanalizowania i oszacowania kosztów realizacji usług. Ponadto do prawidłowego oszacowania kosztów niezbędne są inne dokumenty, w tym:

- . Dokumentacja Techniczno-Ruchowa (DTR) - zarówno pojazdu jak i każdego z zabudowanych na nim systemów technicznych i informatycznych,
- . Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru (WTWiO),
- . Instrukcje obsługi każdego z zabudowanych na pojeździe urządzenia,
- . Lista części zamiennych,

Powyższe dokumenty, zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej (zazwyczaj jako pliki PDF) są w dyspozycji Zamawiającego, gdyż stanowią jeden z elementów wyposażenia pojazdu i odbioru w trakcie ich zakupu, dzierżawy, lub wynajmu.

Są to kluczowe dokumenty opisujące w sposób jednolity, spójny i wyczerpujący wszystkie etapy i czynności procesu utrzymania pojazdu szynowego, niezbędne do prawidłowego wykonywania czynności obsługowych i są opracowywane w oparciu m.in. o wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. nr 212, poz. 1771 ze zm.).

Dokumentacja ta zawiera m.in. informacje o pojeździe, strukturze cyklu przeglądowo-naprawczego, opisy czynności wykonywanych na poszczególnych poziomach utrzymania, mierzone parametry itp.

Ponadto określa również wymagania dotyczące wyposażenia warsztatów i kompetencji pracowników wykonujących utrzymanie. Podmioty zobowiązane są do przestrzegania uregulowań z niej wynikających w ramach prowadzonego procesu utrzymania.

Brak znajomości tych dokumentów, np. poprzez ich niezamieszczenie na stronie zamawiającego, tak jak to ma miejsce w powyższym postępowaniu, uniemożliwia podjęcie jakichkolwiek kroków w celu prawidłowego oszacowania oraz złożenia wiążącej oferty zamawiającemu przez potencjalnych wykonawców. Jedynymi podmiotami mającymi w chwili ogłoszenia powyższego postępowania nieograniczony dostęp do powyższych dokumentów, poza zamawiającym mają producenci tych pojazdów.

Żaden inny podmiot funkcjonujący na rynku kolejowych usług utrzymania pojazdów szynowych (w tym napraw i modernizacji), nie ma dostępu do tej dokumentacji, co w sposób oczywisty i jednoznaczny wyczerpuje znamiona naruszenia zasad uczciwej konkurencji określonych w art. 7 ust. 1 PZP w związku z art. 29 ust 1 PZP, stawiając w pozycji uprzywilejowanej firmę .

Prawidłowość tej interpretacji znajduje swoje potwierdzenie w wyroku KIO z 7 lipca 2015 sygn. akt. 1254/15, w którym to Izba stwierdziła, że "zamawiający ma obowiązek opisanie przedmiotu zamówienia samodzielnie, w sposób wyczerpujący i z uwzględnieniem wszystkich okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty.

Jeśli więc Zamawiający stwierdził, że do wykonania przedmiotu zamówienia niezbędne są określone informacje, to te wiadomości winien udostępnić."

Brak więc zawarcia w opisie przedmiotu zamówienia dokumentów na które się powołuje zamawiający lub są niezbędne do prawidłowego wykonania czynności utrzymaniowych kolejowych pojazdów szynowych zgodnie z obowiązującym prawem wypełnia przesłanki nieprawidłowego przygotowania opisu przedmiotu zamówienia i ograniczenia kręgu potencjalnych wykonawców jedynie do producenta/producentów tego pojazdu, tym samym rażąco naruszając zasady uczciwej konkurencji.

Potencjalny wykonawca, chcący realizować usługę w postaci czynności utrzymaniowych na określonych przez zamawiającego poziomach utrzymania zgodnym z DSU, nie ma dostępu ani nie ma potrzeby samodzielnego uzyskania lub poszukiwania i uzyskiwania tego dokumentu, gdyż publikacja jego należy do podstawowych obowiązków zamawiającego wynikających z konieczności prawidłowego przygotowania postępowania przetargowego.

Potwierdza to orzeczenie KIO wskazujące, iż "wykonawcy nie mają obowiązku poszukiwania potrzebnych informacji dla przygotowania oferty u innych źródeł niż zamawiający. Oczekiwanie od wykonawców posiadania pełnej wiedzy o przedmiocie zamówienia w przypadku, gdy zamawiający zaniechał wskazania informacji niezbędnych dla przygotowania oferty na równych warunkach przez wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia, narusza zasadę zachowania uczciwej konkurencji" (wyrok KIO z 19 sierpnia 2008 r., sygn. akt: KIO/UZP 798/08).

Ponadto KIO w swoim wyroku z 7 lipca 2015 sygn. akt. 1254/15 odniosło się do często podnoszonego przez zamawiających w podobnych przetargach argumentu, iż brak udostępnienia wymaganej prawem dokumentacji do prawidłowego przeprowadzenia czynności utrzymaniowych takiej jak DSU, DTR, WTWiO, wynika z faktu objęcia ich ochroną praw autorskich producenta pojazdu, stwierdzając

że: "ochrona praw autorskich producenta nie może stać na przeszkodzie w udostępnieniu tych informacji w okolicznościach, w których Zamawiający prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego. W ten czas bowiem Zamawiający jest zobowiązany do uchylenia tej ochrony w określonym zakresie w sposób zgodny z prawem (uzyskania od producenta możliwości udostępniania spornej dokumentacji innym wykonawcom), w przeciwnym bowiem razie prowadzenie postępowania w trybie przetargu nieograniczonego, a więc konkurencyjnym ma jedynie charakter pozorny."

Do stwierdzenia faktu naruszenia zasad, o których mowa w art. 7 ust. 1 PZP nie jest wymagane wykazanie faktycznego naruszenia tych zasad, tj.

udowodnienie i wskazanie okoliczności faktycznych wynikających z nieuprawnionego działania zamawiającego. Wystarczy samo uprawdopodobnienie, że dane działanie mogło na tę konkurencyjność wpłynąć poprzez jej ograniczenie. Należy zatem przyjąć, iż zamawiający poprzez nieopublikowanie na swojej stronie postępowania pełnej dokumentacji technicznej w postaci DTR, DSU, WTWiO ograniczył zakres konkurencji, czyli podmiotów mogących złożyć wiążącą ofertę jedynie do producentów pojazdów.

Skandaliczna praktyka producentów taboru szynowego polega najczęściej na niezgodnym z prawem ograniczaniu prawa dostępu do dokumentacji technicznej w postaci DTR, DSU, WTWiO, które uniemożliwia właścicielom lub

dysponentom tych pojazdów zamawianie w sposób konkurencyjny usług utrzymania i serwisowania posiadanych pojazdów na wolnym rynku. Jest to tym bardziej karygodne, iż w większości właścicielami lub dysponentami tych pojazdów są jednostki samorządu lub podmioty z realizujące usługi o charakterze służby publicznej finansowane ze środków publicznych, które wymagają szczególnej dbałości o racjonalne ich wydatkowanie.

Działania producentów ograniczające możliwość swobodnego publikowania technicznej w postaci DTR, DSU, WTWiO prowadzą do monopolizacji usług utrzymania tych pojazdów w całym cyklu ich życia trwającym zazwyczaj 30 lat mimo, iż pojazdy te były nabywane bez klauzuli wieloletniego utrzymania.

Działania takie stanowią rażące naruszenie zasad konkurencji i zasługują na szczególne potępienie, gdyż w straszliwy sposób destabilizują rynek dostawców warty kilka mld zł, poprzez zaoferowanie w przetargu niższych cen z gwarancją ich 30-letniego utrzymania, zapisaną jedynie poprzez ograniczenie dostępu innych podmiotów do tej dokumentacji. Nieuczciwe działania producentów poprzez nieuprawnione zapisy zmieniają niejednokrotnie zakres przetargu ze zwykłej dostawy, na dostawę z dożywotnim prawem do utrzymywania na monopolistycznych zasadach. Kilkuletnia analiza postępowań przetargowych wskazuje jednoznacznie, iż taki proceder trwa w najlepsze i jedynymi beneficjentami pozornych przetargów na utrzymania są producenci tych pojazdów.

Przykładem na to, iż na rynku istnieje wiele podmiotów które mogłyby świadczyć równie dobrze, ale taniej usługi utrzymania pojazdów kolejowych jest wynik postępowania przetargowego nr.: GOZ-351-5/16, pt.: "Wykonanie 4 obsłóg 3 poziomu utrzymania na pojazdach typu 19WE oraz wykonania prac dodatkowych" prowadzonego przez firmę "Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.", w której najkorzystniejszą ofertę złożyła firma "Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Zakład Napraw Taboru z siedzibą w Kruszewcu". Oferta ta uzyskała 100%, a oferta producenta tych pojazdów zaledwie 75,25%. Było to możliwe tylko dlatego, że na stronie internetowej powyższego postępowania, opublikowano pełną dokumentację (kompletne DTR, DSU i WTWiO) niezbędną do prawidłowego przygotowania oferty, a także jej późniejszej terminowej realizacji. Należy wspomnieć, iż jest to jedyny operator publikujący we wszystkich przetargach pełną dokumentację uzyskując tym samym znaczące oszczędności finansowe, co powinno być wzorem dla innych podmiotów przeprowadzających podobne postępowania.

Jeżeli zatem zamawiający dopuścił się naruszenia zasad uczciwej konkurencji i podczas opisu przedmiotu zamówienia nie dołączył żadnych dokumentów i instrukcji w tym DSU, DTR, WTWiO do których tylko on i producent pojazdu ma nieograniczony dostęp - oznacza to, że dokonał czynności z naruszeniem przepisu PZP, które miało lub mogło mieć wpływ na wynik postępowania.

Tym samym zgodnie z art. 93 ust. 1 pkt. 7 PZP zamawiający ma obowiązek unieważnienia postępowania w sytuacji, gdy postępowanie obciążone jest wadą uniemożliwiającą zawarcie ważnej umowy w sprawie zamówienia publicznego. Z treścią tego przepisu koresponduje art. 146 ust. 6 PZP, który upoważnia Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych do wystąpienia o unieważnienie umowy w przypadku dokonania przez zamawiającego czynności lub zaniechania dokonania czynności z naruszeniem przepisów ustawy, które miało lub mogło mieć wpływ na wynik postępowania.

W takim przypadku Prezes Urzędu Zamówień Publicznych może wystąpić do sądu o unieważnienie umowy w przypadku dokonania przez zamawiającego czynności z naruszeniem przepisu ustawy, które miało lub mogło mieć wpływ na wynik postępowania na co wskazuje art. 146 ust. 6 PZP, gdyż zamawiający w sposób rażący dopuścił się naruszenia zasad równego traktowania wykonawców, czym naruszył art. 7 ust. 1 PZP, a także nie opisał przedmiotu

zamówienia w prawidłowy sposób poprzez nieudostępnienie kluczowych dokumentów m.in. DSU, DTR, WTWiO na stronie internetowej postępowania, czym naruszył art. 29 ust. 1 i 2 PZP preferując kreślonych wykonawców.

II wniosek Wykonawcy

W związku z postępowaniem nr MWZ4-26-05-2017 pt.: Wybór partnera prywatnego dla przedsięwzięcia pn "Zaprojektowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali utrzymaniowo-naprawczej pojazdów kolejowych w Sochaczewie (obejm. świadc. usług w poziom. utrzym. P4)" działając na podstawie art. 38 ust. 1 pzp, zwracam się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie treści SIWZ budzących wątpliwości oraz udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania w celu właściwego przygotowania oferty.

Pytania dotyczące Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia:

1. Tom 1 Opis przedmiotu przedsięwzięcia
- 1.1. Prosimy o zamieszczenie na stronach postępowania pełnych wersji Dokumentacji Sytemu Utrzymania (DSU), wraz z zakresem czynności i czasookresami napraw w zakresie P1-P4 dla każdego typu pojazdu określonego w tabeli na stronie 9.
- 1.2. Prosimy o zamieszczenie na stronach postępowania pełnych wersji Warunków technicznych Wykonania i Odbioru (WTWiO), dla każdego typu pojazdu określonego w tabeli na stronie 9.
- 1.3. Prosimy o zamieszczenie na stronach postępowania pełnych wersji instrukcji mycia, sprzątania, utrzymania czystości oraz pełnego wykazu środków pielęgnacyjnych zatwierdzonych przez producentów taboru dla każdego typu pojazdu określonego w tabeli na stronie 9.
- 1.4. Prosimy o zamieszczenie na stronach postępowania szczegółowych procedur odbioru po czynnościach utrzymaniowych obowiązujących u zamawiającego, zgodnych z Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem zamawiającego.
- 1.5. Prosimy o zamieszczenie na stronach postępowania szczegółowych procedur obioru i kontroli jakości procesów utrzymania czystości obowiązujących u zamawiającego.
- 1.6. Prosimy o udostępnienie wszelkich instrukcji i procedur objętych nadzorem Sytemu Zarządzania Bezpieczeństwem zamawiającego, których przestrzeganie będzie wymagane przez podmiot realizujący usługi utrzymania w zakresie P1-P4 oraz pracowników oferenta.
- 1.7. Prosimy o udostępnienie instrukcji, procedury lub wytycznych odbioru pojazdów obowiązujących u zamawiającego a wymaganych przy odbiorach pojazdów po czynnościach utrzymaniowych w zakresie P1-P4.
- 1.8. Prosimy o przedstawienie zestawienia rzeczywistych dat wykonania czynności utrzymaniowych (z podaniem daty czynności i rzeczywistego przebiegu) w zakresie poziomów P2-P4 dla każdego z pojazdów jaki ma być objęty procesem utrzymania w ramach niniejszego postępowania za ostatnie 5 lat.
- 1.9. Prosimy o podanie rzeczywistych wskaźników niezawodności, dostępności dla pojazdów jakie mają być objęte niniejszym postępowaniem za okres ostatnich 5 lat w rozbiu w jakim jest ono prowadzone (miesięcznym / kwartalnym)
- 1.10. Str. 39-40, Komunikacja kołowa i piesza. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie nawierzchni prefabrykowanej z żelbetonowych płyt o mrozoodporności min F150?
- 1.11. Str. 44-48, Zaprojektowanie i wybudowanie wolnostojącej myjni całopociągowej. Szczegółowe wymagania techniczno-architektoniczne.

- 1.11.1. Czy zamawiający możliwość wykonania myjni z elementów prefabrykowanych np. Torowych Płyt Zbierających systemu GTW-ARA produkcji B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer
- 1.11.2. Czy zamawiający dopuszcza możliwość budowy hali myjni z elementów stalowych opartych o płyty fundamentowe GTW-ARA, podobnie jak się wykonuje tego typu obiekty np. dla DB?
- 1.11.3. Jaki typ szyn ma być zabudowany w myjni 49E1 czy 60E1?
- 1.11.4. Prosimy o podanie zakresów podciśnienia systemów toalet próżniowych oraz rysunków przyłączy dla każdego typu pojazdów określonych w tabeli na str. 9
- 1.11.5. Prosimy o podanie maksymalnego i natężenia przepływu jaki może obsługiwać system toalet i umywalek dla każdego typu pojazdów określonych w tabeli na str. 9
- 1.11.6. Prosimy o podanie liczby i pojemności zbiorników na fekalia dla każdego typu pojazdów określonych w tabeli na str. 9
- 1.11.7. Prosimy o zmieszczenie na stronach postępowania instrukcji obsługi systemu wodowania i toalet próżniowych dla każdego typu pojazdów określonych w tabeli na str. 9
- 1.11.8. Prosimy o podanie liczby i pojemności zbiorników na wodę dla każdego typu pojazdów określonych w tabeli na str. 9
- 1.11.9. Str 58. Rozbudowa torów postojowych i wyposażenie ich w stacjonarne punkty zasilania elektrycznego, odfekalniania, wodowania i sprężonego powietrza. Przebudowa układu torowego i sieci trakcyjnej. Czy zamawiający dopuszcza możliwość wykonania nawierzchni torów w całości jako nawierzchni bezpodsypkowej (zintegrowanej) wykonanej z Torowych Płyt Nośnych systemu GTP produkcji B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer?
- 1.11.10. Nawierzchnia torowa (konstrukcja bezpodsypkowa) Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie nawierzchni równoważnej do opisanej w dokumencie (system szyny w otulinie) np. poprzez zastosowanie przytwierdzenia sprężystego typu W14 i wypełnienie szczelin w kanałach szynowych (pomiędzy szyną a elementem betonowym) masą bitumiczną lub poliuretanową, z zachowaniem wymaganych odrębnymi przepisami szerokości i wysokości rowka?
2. TOM 2 Wymagania projektowe
- 2.1. Pkt 1.1. Czy zamawiający dopuszcza możliwość wykonania kanałów w technologii prefabrykowanej?
- 2.2. Pkt 1.7. Branża torowa. Czy zamawiający dopuszcza, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami prawnymi możliwość zastosowania rozwiązań równoważnych do zawartej opisie "technologii szyny w otulinie" poprzez zastosowanie innego sposobu mocowania szyn np. poprzez system przytwierdzenia W14 i wypełnienia szczelin masą bitumiczną lub poliuretanową?
- 2.3. Pkt 1.7. Branża torowa. Czy zamawiający dopuszcza, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami prawnymi możliwość zastosowania rozwiązań równoważnych do zawartej opisie "technologii szyny w otulinie" poprzez zastosowanie Torowych Płyt Nośnych systemu GTP produkcji B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer?
- 2.4. Pkt 3. Myjnia Taboru Kolejowego na torze nr 105. Czy zamawiający dopuszcza możliwość zmniejszenia szerokości hali do ok 7,5m, poprzez wybudowanie hali myjni z gotowych prefabrykatów Torowych Płyt Zbierających systemu GTW-ARA produkcji B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer, co znacznie ograniczy koszty budowy, skróci czas realizacji nawet do 30-60 dni a nie będzie miało negatywnego wpływu na proces utrzymania czystości.
3. TOM 3 WARUNKI WYKONANIA I ODBIORU,

3.1. Pkt 1.6.11. Układ torowy. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie Torowych Płyt Nośnych systemu GTP produkcji B + F Beton- und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer jako nawierzchni przejazdów kolejowo-drogowych (skrzyżowań dróg na obiekcie z torami)?

Odpowiedź na wniosek I i II

Zgodnie z „Opisem postępowania o zawarcie umowy o partnerstwie publiczno-prywatnym” szczegóły techniczne, wnioski i propozycje oferentów będą omawiane i rozpatrywane w ramach etapu II, pkt.2.2 "prowadzenie negocjacji z Wykonawcami, które mogą dotyczyć wszystkich aspektów partnerstwa publiczno-prywatnego (Przedsięwzięcia), w tym aspektów technicznych, finansowych i prawnych zgodnie z harmonogramem spotkań negocjacyjnych, z uwzględnieniem jego ewentualnych zmian dokonanych przez Koleje Mazowieckie".

W dalszej kolejności Wykonawca przedstawi Koncepcję Przedsięwzięcia wg schematu (punkt 3.2, podpunkt 5) oraz Kosztorys inwestorski dla proponowanych elementów Przedsięwzięcia (uwzględniający rozwiązania budowlane, techniczne oraz wyposażenie technologiczne) (punkt 3.2, podpunkt 6) w III etapie postępowania.

Zaproponowane rozwiązania nie mogą być gorsze pod względem funkcji, jakości i wykonania, od przedstawionych w Koncepcji Funkcjonalno-Użytkowej.

Rozwiązania lepsze i innowacyjne będą punktowane w ramach kryterium Wt (Wartość techniczna infrastruktury), podkryterium Df (Dodatkowe funkcjonalności) i podkryterium Dr (Dobór rozwiązań i technologii).

Udzielone wyjaśnienia (odpowiedzi) są integralną częścią obowiązującej dokumentacji postępowania.

p.o. PREZESA ZARZĄDU
Dyrektor Eksploatacyjny

Czesław Sulima

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Finansowy

Dariusz Gajda

Otrzymują:

1. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu
2. Strona internetowa Zamawiającego <http://www.mazowieckie.com.pl/pl/kategoria/strefa-partnerów>

Prosimy o niezwłoczne odesłanie pocztą elektroniczną na adres: ppp.sochaczew@mazowieckie.com.pl potwierdzenia otrzymania niniejszego pisma, opatrzonego datą, pieczęcią firmową i podpisem.