1. **Które asortymenty – osobno urządzenia i materiały mogą i powinny być objęte subklauzulą 14.5?** W przypadku których ma w ogóle to sens w związku z możliwościami magazynowania i produkcji bez szczegółowych projektów „na magazyn”; Wskazanie asortymentów, których cykl produkcji i krótki termin na wbudowanie lub niepowtarzalność i zależność od szczegółowego projektu wykluczają możliwość stosowania subklauzuli 14.5 np. bezpośrednio po podpisaniu kontraktu w systemie „projektuj i buduj”.

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

1) materiały, które w pewnych okresach zabudowy muszą być w odpowiednim tempie zabudowane w torze, tj. tłuczeń, podkłady. Oczekiwanie na ich dostawę w terminie zabudowy stworzy realne zagrożenie nie dotarcia tych materiałów na czas z powodu ograniczonej przepustowości linii kolejowych, ograniczonego taboru kolejowego i drogowego w szczycie wykonania budów.

2) Z uwagi na ograniczone możliwości gromadzenia zapasów przez producentów powinno się objąć klauzulą 14.5 również elementy systemu przytwierdzeń szyny do podkładów oraz dobory podrozjazdnic strunobetonowych przyporządkowanych właściwemu rozjazdowi od iglicy do krzyżownicy. Indywidualne rozwiązania wynikające z projektowania rozjazdów na poszczególnych lokalizacjach dotyczą torów przed iglicą i za krzyżownicą oraz wstawek prostych i międzytorowych. W szczycie budów łatwiej będzie zabudować rozjazd mając w/w dobór podrozjazdnic na budowie. Pozostałe podrozjazdnice można określić i zamówić u producenta dopiero po zaprojektowaniu układu rozjazdów. Producent produkując i wysyłając wcześniej w/w dobory będzie mógł szybciej zareagować – wyprodukować i dostarczyć na czas brakujące (w ostatniej chwili zaprojektowane) wstawki. W tej grupie mieszczą się również podkłady i tłuczeń, a także płyty przejazdowe typu CBP.

***TORPOL S.A.***

Jedynym materiałem, który można założyć na etapie PFU i jego składowanie nie jest utrudnione (ale wiążą się z tym koszty) jest podkład strunobetonowy. Reszta materiałów może ulec zniszczeniu lub np. „zdeformowaniu” jak w przypadku płyt peronowych, szyn.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

Rozjazdy kolejowe

***KOMBUD S.A.***

Materiały i urządzenia automatyki kolejowej (srk) określane są pod względem ilości i typów w dokumentacji technicznej. Mogą być one dostarczone po przyjęciu przez Zamawiającego uzgodnionej dokumentacji technicznej. Dotyczy to takich urządzeń jak:

-sygnalizatory ,

-napędy zwrotnicowe,

- nastawnice,

-liczniki osi,

-blokady liniowe,

-urządzenia wew. srk

-urządzenia zasilające

Materiały:

-kable sygnalizacyjne

Bezpośrednio po podpisaniu kontraktu producent może oszacować przybliżone ilości i typu urządzeń.

1. **Jakie materiały i urządzenia w zakresie sieci trakcyjnej mogą być objęte subklauzulą 14.5?**

***TORPOL S.A.***

Subklauzulą mogą być objęte konstrukcje wsporcze (słupy, dźwigary bramek), pale, liny nośne i drut jezdny, ale tylko w przypadku czerwonego FIDIC’a. Zakup materiałów sieciowych wyprzedzająco, może być realny tylko w przypadku budów wykonywanych w technologii „buduj” z gotowymi projektami wykonawczymi.

Zakup materiałów przy budowach w technologii „projektuj i buduj” jest możliwy dopiero po opracowaniu i zatwierdzeniu projektów wykonawczych.

Zaznaczamy, że w projektach wykonawczych mamy wskazane dokładne odcinki sieci trakcyjnej (liny nośne i druty jezdne są zamawiane na konkretne sekcje), wymiary, ilości konstrukcji wsporczych także wynikają z projektów wykonawczych (zależne są od zastosowanych typów sieci jezdnych i przyjętych rozwiązań), pale są podwójnie uwarunkowane – zależne od zastosowanych typów sieci a także od miejscowych warunków geologicznych gdzie mają być posadowione.

***ZUE S.A.***

Typowe konstrukcje wsporcze, typowe wysięgniki, odłączniki z napędami, pale fundamentowe, przewód jezdny ,liny nośne, drobny osprzęt, kable. W zasadzie zdecydowaną większość materiałów trakcyjnych można objąć klauzulą 14.5.Większość tych materiałów jest dostarczana transportem samochodowym, stąd możliwe jest magazynowanie zarówno na budowie (jeśli warunki na to pozwalają), jak i u producentów lub w magazynie Wykonawcy, co ze względów kosztowych i bezpieczeństwa jest rozwiązaniem tańszym. W przypadku kontraktów „projektuj i buduj” można mówić o typowych materiałach, w przypadku „buduj” wszystkich.

1. **Z jakim wyprzedzeniem może być rozpoczęta produkcja poszczególnych asortymentów w związku z maksymalnym czasem po jakim muszą być zabudowane?**

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Odnosząc się do wyrobów naszej Wytwórni, dla podkładów i podrozjazdnic strunobetonowych oraz płyt CBP brak ograniczeń. Wyprzedzające dostawy zapewnią możliwość produkcji na magazyn pod kolejne inwestycje.

***TORPOL S.A.***

Produkcja każdego rodzaju asortymentu z wyprzedzeniem wiąże się z ograniczeniem czasu gwarancji o okres składowania materiału. Dla przykładu: sugerowana gwarancja na podkłady zgodnie z WTWiO to 5 lat licząc od daty produkcji wskazanej na podkładzie. Przy obecnych realiach kontraktowych i gwarancjach w zakresie 5-10 lat, oraz kontrakcie trwającym ok. 2 lat, przy zakupie całości podkładów skracamy sobie gwarancję o 2 lata już na początku trwania kontraktu i musimy ponosić odpowiedzialność za nie nasz produkt, przez 3-8 lat.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

około 6 tygodni dla standardowych wyrobów.

***KOMBUD S.A.***

Liczniki osi- 12 m-cy

Napędy zwrotnicowe- 18 m-cy

1. W kontekście deklarowanego przez PKP PLK SA skrócenia okresu gwarancji do 4-6 lat oraz postulowanego poszukiwania kompromisu, **jaka jest propozycja producentów odnośnie możliwości wydłużenia okresów gwarancyjnych lub przyjęcia rozwiązania polegającego na biegu terminu gwarancji na wyroby od momentu zabudowy?**

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Przychylamy się do wersji biegu terminu gwarancji na dostarczone wyprzedzająco przez naszą Wytwórnię wyroby od momentu zabudowy. Po stronie Wykonawcy robót musi być odpowiedzialność za prawidłowe magazynowanie wyrobów. Wyroby uszkodzone w wyniku niewłaściwego magazynowania/składowania tracą gwarancję producenta.

***TORPOL S.A.***

Część producentów nie wyraża zgody na wydłużenie okresu gwarancji do poziomu 6-8 lat (przy zakupionym materiale na początku budowy taki okres byłby konieczny) co ostatecznie ogranicza konkurencję na rynku i powoduje wzrost cen i monopol na materiały. Ponadto przy części asortymentu wydłużenie gwarancji jest możliwe jedynie przy dodatkowych opłatach, np. rozjazdy High-Speed.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

48 miesięcy od daty zabudowy i 60 miesięcy od daty odbioru technicznego u producenta.

***KOMBUD S.A.***

Maksymalny okres gwarancji dla urządzeń zawierających elementy elektroniki np. systemy sterowania ruchem powinien wynosić 3 lata. Jest to związane z tempem postępu technologicznego (m.in. zmiana generacji przekaźników, procesorów itp.).

Bieg gwarancji powinien być liczony od momentu zabudowy urządzeń w terenie.

1. **Jakie są propozycje/stanowisko odnośnie magazynowania materiałów w szczególności masowych, które muszą być transportowane koleją?** Na spotkaniu omawiane były następujące koncepcje: A) podejście oparte o kwotę ryczałtową (mechanizm analogiczny jak przy komunikacji zastępczej), w tym możliwość doprecyzowania wymogów dla wykonawcy odnośnie np. umów wynajmu powierzchni, ochrony itd.; B) wskazywanie miejsc składowania w materiałach przetargowych przez PKP PLK SA i zapewnienie takich samych warunków dla wszystkich oferentów; C) pozostawienie sprawy w kompetencji wykonawców. **Prośba o skomentowanie preferencji pod kątem porównywalności ofert.**

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Proponujemy połączenie koncepcji B i C. Zamawiający wskaże miejsce składowania w materiałach przetargowych. Nie będzie więc potencjalnego zarzutu do SIWZ o braku możliwości magazynowania materiałów. Wykonawca może skorzystać ze wskazanej lokalizacji lub wybrać inną, bardziej mu odpowiadającą lokalizację magazynowania materiałów, realizując własną koncepcje organizacji robót. Organizacja robót ma wpływ na koszt wykonania i wartość oferty.

***TORPOL S.A.***

Najbardziej transparentna byłaby forma zapewnienia miejsca składowania przez Zamawiającego.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

Proponujemy magazyny depozytowy u producenta lub dostarczenie na magazyn wykonawcy.

***KOMBUD S.A.***

W przypadku magazynowania urządzeń i materiałów służących do produkcji systemów automatyki kolejowej, ze względu na potrzebę zapewnienia bezwzględnego zabezpieczenia przed ingerencją osób trzecich, powinny być one magazynowanie do czasu zabudowy w siedzibie producenta. Urządzenia te powinny być składowane w wyznaczonym miejscu i oznakowane jako „Obca własność”. Dobrą praktyka jest przeprowadzenie odbiorów systemów przez Klienta np. nastawnic w siedzibie producenta.

***ZUE S.A.***

Najkorzystniejszy wariant pod względem porównywalności ofert to wariant A i C. Obydwa do przyjęcia.

1. **Prośba o stanowisko odnośnie propozycji systemu zachęt dla wykonawców polegającego na kaskadowym zwiększaniu maksymalnego poziomu płatności za materiały i urządzenia wraz ze wzrostem realizacji planu dostarczenia materiałów z oferty,** np.: po dostarczeniu 90 – 100% zadeklarowanych ilości – 100% płatności, w przedziale 70 – 90% ilości – 90% itd. (przedziały i poziomy płatności zupełnie przykładowe).

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Pozytywnie odbieramy propozycję kaskadowego zwiększania poziomu płatności. O szczegółach powinni się wypowiedzieć Wykonawcy robót.

***TORPOL S.A.***

W przypadku, w którym Zamawiający planuje wprowadzić zaliczki na wykonanie robót na początku kontraktu to takie płatności kaskadowe są w mojej ocenie nieuzasadnione.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

Nie dotyczy ale uważam iż należy pójść na rękę firmą wykonawczym i płacić za materiały w taki sposób aby nie angażowali środków własnych a wręcz zachęta w postaci płatności za 100% deklarowanego materiału gdy dostarczą go na poziomie przekraczającym 90%.

***KOMBUD S.A.***

Po dostarczeniu:

- min. 90% zadeklarowanych ilości- 100% płatności

-80%-90% zadeklarowanych ilości- 90% płatności

-70%-80% zadeklarowanych ilości- 80% płatności

- 60%-70% zadeklarowanych ilości- 70% płatności

-50%-60% zadeklarowanych ilości -60% płatności

1. **Pytanie o możliwości/sens składowania szyn długich (od 120 m wzwyż) na budowie.** Przy ich zwózce na plac, mielibyśmy do czynienia z załadunkiem u producenta i rozładunkiem na placu w celu ich składowania (należy zwrócić uwagę, że długotrwałe składowanie w torze jest niemożliwe). Mielibyśmy dalej do czynienia z przechowywaniem na placu budowy, a dalej ponownym załadunkiem i wywózką do miejsca wbudowania. Przy szynach długich naszym zdaniem składowanie, jak i dalsze czynności załadunkowe będą niemożliwe zarówno od strony technologicznej, jak i bezpieczeństwa. Dodatkowo ponowny załadunek na placu może wpływać na jakość materiału**. Co na to producent w odniesieniu do gwarancji?**

***TORPOL S.A.***

Producent udziela gwarancji na wady powstałe podczas produkcji, kiedy rzecz nie ma właściwości o których zapewniał oraz powstałych z przyczyn tkwiących w tej rzeczy. Należy wyraźnie zaznaczyć, że każde uszkodzenie „mechaniczne” nie podlega reklamacji. Zgodnie z powyższym opisem oraz praktyką budowlaną, nie ma możliwości żeby przetransportować 100% szyn na miejsce wyładunku, składować je i ponownie przetransportować je na miejsce wbudowania bez uszczerbku dla jakości materiału (tzn. bez spowodowania wad mechanicznych). Obecnie nie stosujemy składowania szyn poza torami.

1. **Odniesienie się do nowej propozycji w zakresie kar:** powinny być naliczane np. dopiero po 14 dniach od wezwania PKP PLK SA o wyjaśnienie jeśli wykonawca zaprzestał dostaw

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Propozycja w dobrym kierunku. System kar powinien mobilizować ale nie szykanować Wykonawców.

***TORPOL S.A.***

Przy założeniu tak wysokich kar umownych powinno wprowadzić się okres od którego liczono by kary za zwłokę. Należy pamiętać, że to na Wykonawcy będzie leżał ciężar udowodnienia winy dostawcy lub przewoźnika, a zatem można by wprowadzić 14 dniowy termin karencji z naliczaniem kar.

***KOMBUD S.A.***

Kary powinny być naliczane po 14 dniach od wezwania PKP PLK SA o wyjaśnienie jeżeli wykonawca zaprzestał dostaw.

1. **Czy powinno się określać konkretne ilości materiałów, w szczególności w przypadku kontraktów w formule projektuj i buduj?**

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Na potrzeby klauzuli 14.5 można zastosować przybliżone szacowanie ilości materiałów Klauzula przewiduje wyprzedzające dostawy w ilości określone tylko jakimś procentem z całości dostaw. Proponowane było do 30% lub 50% z zastrzeżeniem, że wartość wyprzedzająco dostarczonych materiałów nie może przekroczyć 25% wartości kontraktu. Ten zapis skutecznie zweryfikuje postawione warunki. Np. można określić ilość dostarczonych materiałów na poziomie 50% szacowanych ilości dostaw, ale nie więcej niż 25% wartości kontraktu. Ten warunek w praktyce określi ilość wynikającą z wartości dostaw wyprzedzających i będzie to np. 33% szacowanych ilości materiałów. Jeżeli okaże się ostatecznie, że przeszacowano całkowitą ilość materiałów, to nikomu i niczemu to nie zaszkodzi. Bo ostatecznie będzie to np. 40% a nie 33% potrzebnych materiałów, które zostaną dostarczone i rozliczone wg klauzuli 14.5.

***TORPOL S.A.***

Można określić konkretne ilości materiału dopiero po powstaniu projektów wykonawczych i ich zatwierdzeniu. Dopiero zatwierdzenie przez Zamawiającego projektów jest gwarancją dla Wykonawcy, że dany typ materiału będzie mógł zostać zabudowany.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

Powinno w szczególności dla materiałów małoseryjnych jak rozjazdy kolejowe, aby w niedalekiej przyszłości nie nastąpił paraliż dostaw ww asortymentu.

***KOMBUD S.A.***

W formule projektuj i buduj nie powinny być narzucone konkretne ilości materiałów i urządzeń szczególnie w zakresie systemów automatyki kolejowej. W przypadku systemów sterowania ruchem kolejowym (urządzenia: nastawnice, liczniki osi, sygnalizatory, urządzenia wew. srk, urządzenia zasilające, elektromagnesy, napędy zwrotnicowe; materiały: kable sygnalizacyjne) konkretne typy i ilości są określone w dokumentacji technicznej /projekcie wykonawczym. Producent po podpisaniu umowy może częściowo oszacować ilości i typy urządzeń ok. 30%-50%. Istnieje ryzyko, że inżynier kontraktu nie zaakceptuje przewidywanego zakresu rzeczowego Urządzeń i Materiałów bez uzgodnionej dokumentacji technicznej.

1. **Deklaracja producentów/ kopalń o ich możliwościach produkcyjnych w skali roku (w stosunku do planowanych przez PKP PLK SA zakupów)** – uniknięcie sytuacji, kiedy Wykonawcy dostają kar z tytułu braku dostaw w przypadku braku materiałów na rynku.

***Wytwórnia Podkładów Strunobetonowych „STRUNBET” Sp. Z o. o.***

Przy deklarowaniu możliwości produkcyjnych w skali roku należy pamiętać również o zaawansowaniu produkcji w momencie zlecenia dostaw. Nasza Wytwórnia deklaruje np. maksymalne roczne zdolności produkcyjne dla podkładów na ok. 500 tys. sztuk rocznie. To znaczy jednak, że od początku roku wykorzystujemy pełną miesięczną zdolność produkcyjną 45 ty. szt./miesiąc. Ale nie mając zamówień na początku roku, do czasu ich uzyskania ograniczamy produkcję do jednej zmiany czyli 50% zdolności produkcyjnej, zapełniając magazyn. Po zapełnieniu magazynów zatrzymujemy produkcję. W takich ekstremalnych warunkach, w połowie roku mamy 100 tys. szt. podkładów (lub mniej) na magazynie i roczną zdolność produkcyjną poniżej 300 tys. szt. podkładów. Aby wejść na maksymalne obroty musimy przyjąć i przeszkolić nowych pracowników do uruchomienia drugiej zmiany. A to jest coraz trudniejsze z uwagi na zauważalną tendencję ograniczonej oferty pracowników do pracy na czas ograniczony. I im później przystępujemy do pełnej miesięcznej zdolności produkcyjnej, tym niższą osiągamy roczną zdolność produkcyjną. Maksymalizacja robót torowych w jesieni powoduje w skrajnych przypadkach odmowę przyjęcia zamówienia na dostawy przez naszą Wytwórnię.

***TORPOL S.A.***

Odnośnie składowania kruszywa – norma 13450 „kruszywa na podsypkę kolejową” dopuszcza pobieranie próbek w kopalni lub w wyjątkowych sytuacjach w torze zaraz po wyładunku lub z wagonu. Nie ma wskazanej możliwości pobrania próbek z miejsca składowania. Przez to ograniczenie w przypadku składowania kruszywa nie będzie możliwości zbadania kruszywa pod kątem właściwości normowych. Ponadto przy opadach atmosferycznych część pylasta będzie stopniowa przenikała w głąb hałdy kruszywa i końcowo część kruszywa z dolnych warstw będzie na tyle zanieczyszczona, że nie będzie mogła zostać użyta.

***KZN Bieżanów Sp. z o.o.***

Możliwa jest deklaracja producenta rozjazdów kolejowych w warunkach gdy zna zapotrzebowanie rynku na dany asortyment aby mógł pozyskać materiał surowcowy i asortymenty związane z sterowaniem rozjazdów kolejowych.

1. **Inne istotne**

***TORPOL S.A.***

Długie składowanie na budowie większości rodzajów materiałów powoduje możliwość utraty pewnej ich właściwości technicznych. Warunki atmosferyczne oddziałujące na materiały powodują ich stopniową degradację, np. zmywanie warstwy hydrofobowej na płytach peronowych, zacieki na wszelkich elementach betonowych, niszczenie ogólnie stosowanych przekładek drewnianych do odseparowania takich materiałów jak podkłady i płyty peronowe może powodować ostatecznie niezgodne z instrukcją producenta ich składowanie oraz ich zniszczenie lub utratę gwarancji. Długie składowanie płyt peronowych (oparcie na dwóch drewnianych podkładkach w odległości 27-30cm od krawędzi) może powodować powstawanie momentów zginających od ciężaru własnego i pękanie płyt (płyty peronowe standardowo są oparte przynajmniej w 70% w sposób ciągły, brak podparcia w strefie od strony toru może spowodować powstanie wygięcia górnych stref płyty oraz ściskania w strefach dolnych – to producent musiał przewidzieć, przy składowaniu płyta peronowa działa odwrotnie – rozciągane są dolne strefy, a ściskane górne). Składowanie długotrwałe dużej ilości materiałów może doprowadzić do utraty stabilności podłoża na którym są one składowane, a dobre składowanie musi być zapewnione poprzez podłoże równe, ubite oraz dobrze odprowadzające opady – konsekwencją tego może być konieczność przetransportowania materiałów na inne miejsce składowania.