

Uwagi i pytania dotyczące specyfikacji istotnych warunków zamówienia „Projekt odtworzenia i ujednolicenia oznakowania istniejących tras rowerowych na terenie Miasta Katowice” z dnia 2012-06-27, odpowiedzi Urzędu Miasta Katowice i komentarz do tych odpowiedzi

1. **Kwalifikacjami** niezbędnymi do prawidłowego wykonania oznakowania tras rowerowych są kwalifikacje znakarza szlaków rowerowych PTTK, tymczasem od oferentów w ogóle nie wymaga się posiadania tego typu kwalifikacji, ani też doświadczenia zawodowego w zakresie znakowania tras rowerowych. Z obserwacji powstających tras rowerowych wynika, że takie podejście do tematu skutkuje wykonywaniem oznakowania, które już w momencie oddania do użytku nie nadaje się użytku lub bardzo szybko traci jakiegokolwiek walory użytkowe. Nie kwestionuję konieczności posiadania przez jednego z wykonawców dokumentacji uprawnień do projektowania dróg, ale uprawnienia te mogą być potrzebne jedynie marginalnie przy opracowywaniu koncepcji potrzebnych remontów i modernizacji dróg.

Czy wymaganie kwalifikacji i doświadczenia znakarza mogą być w Katowicach skutecznie zastąpione kwalifikacjami i doświadczeniem osób zajmujących się jedynie projektowaniem dróg i wykonywaniem projektów organizacji ruchu drogowego o znaczeniu ogólnym? Na jakiej podstawie należy sądzić, że osoby, które nigdy nie zajmowały się oznakowaniem tras rowerowych zrobią to dobrze?

Ad.1. Znaczna część tras rowerowych objętych opracowaniem przebiega drogami publicznymi, gdzie obowiązują przepisy ustawy prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o drogach publicznych i nie narzucają wymagań dotyczących kwalifikacji znakarza szlaków rowerowych PTTK. Ponadto, zakres opracowania nie dotyczy tylko oznakowania lecz również oceny stanu technicznego nawierzchni tras rowerowych oraz infrastruktury towarzyszącej (miejsc postojowych), dlatego warunkiem udziału w postępowaniu jest dysponowanie zespołem w którym min. 1 osoba powinna posiadać uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń, uprawniające do projektowania.

Żaden przepis nie wymaga, aby oznakowanie tras rowerowych projektowali fachowcy, co nie oznacza, że powinni to robić dyletanci, jakimi są „projektanci w specjalności drogowej bez ograniczeń”, a tak właśnie wynika z ustaleń SIWZ.

2. **Istniejące trasy rowerowe w Katowicach, stanowiące część Śląskiej Sieci Tras Rowerowych, mają archaiczne przebiegi**, wymagające licznych korekt i zmian. W materiałach przetargowych na schemacie została zaznaczona trasa nr 121 (o nieuzgodnionym numerze, dublującym numer trasy ze Starego Chorzowa do Parku Śląskiego), której przebieg został skompilowany i zdublowany z przebiegiem trasy nr 3 wykonanej przez Stowarzyszenie Razem dla Nikiszowca i nie wykazanym na „ujednoliconym schemacie”. a Moim zdaniem nie należy zaczynać ujednolicenia oznakowania od prac sprzecznych z kryteriami stawianymi Śląskiej Sieci Tras Rowerowych.

Czy przewiduje się poprawienie błędu w materiałach przetargowych, tzn. podania właściwego numeru i koloru części trasy z Giszowca do Nikiszowca (nr 3) i prawidłowego numeru odcinka z Giszowca do Dolinki Murckowskiej (nr 109)?

Ad.2. Załączony schemat przebiegu tras rowerowych pokazuje funkcjonujące aktualnie przebiegi i numeracje tras. Zamawiający nie wprowadzi zmian do SIWZ.

Zamawiający świadomie wymaga od zleceniobiorców, aby wykonywali projekty z błędami. Dość oryginalne i nowatorskie podejście do tematu tras rowerowych.

3. **Wykonywanie projektu technicznego oznakowania dotychczasowych przebiegów tras nr 1, 2, 3 i 103 mija się z celem, ponieważ będzie prowadziło do konieczności szybkiego wykonywania kolejnych wariantów dokumentacji.** Moim zdaniem przebieg trasy nr 1 wymaga kilku zmian – trasa powinna być wyprostowana tak, aby spełniała kryteria trasy dalekobieżnej. Podobnie trasa nr 2, która ma surrealistyczną pętlę przez Zadole (powinien być wykonany krótki łącznik bez tej pętli), a przejazd jezdniami ulic przez Brynów i Ligotę jest wręcz niebezpieczny i wymaga ponownego przemyślenia, być może skompilowania z dotychczasową trasą nr 122. Podobne problemy występują na trasach nr 3, 5 i 103. Specyfikacje wspominają o kilku wariantach tras nr 1 i 3. Moim zdaniem Zleceniodawca najpierw sprawdzić wszystkie warianty i jednoznacznie określić, które warianty wybiera, ponieważ wykonywanie dokumentacji wariantowej tras rowerowych jest zaprzeczeniem idei

ich oznakowania. W przypadku jednoetapowego wykonywania dokumentacji problem ten powinien być rozwiązany w formie uproszczonej koncepcji.

Czy przewiduje się poprzeczenie projektu technicznego koncepcją, która powinna określić, które z koniecznych zmian przebiegu są właściwe?

Ad.3. Nie przewiduje się opracowywania koncepcji poprzedzającej projekt techniczny, gdyż jedyne alternatywne przebiegi tras rowerowych jakich oczekuje Zamawiający zostały określone załączniku nr 7 do SIWZ w pkt 2 - zakres merytoryczny opracowania, wymagana dokumentacja, uwaga - pkt.2.

Zamawiający świadomie wymaga od zleceniobiorców, aby wykonywali projekty tras rowerowych, których przebiegi są niewłaściwe.

4. Czy potrzeba wykonania opracowań koncepcyjnych nie powinna skutkować wydłużeniem terminu wykonania dokumentacji oznakowania tras rowerowych o czas potrzebny do dokonania uzgodnień przebiegu i wyboru wariantów?

Ad.4. Zamawiający nie wymaga opracowań koncepcyjnych i nie wydłuża terminu wykonania opracowania.

Zamawiającemu nie zależy na jakości opracowania, a jedynie na terminowym wydatkowaniu pozycji w budżecie miasta.

5. Czy przewiduje się jednoznaczne określenie, co należy założyć w ofercie, tzn. ile kilometrów z 111 km tras istniejących powinno mieć zmieniony przebieg, a ile kilometrów tras należy przewidzieć do likwidacji oznakowania (lub wykonania krótkich łączników)?

Ad.5. Zamawiający nie oczekuje zmian istniejących przebiegów tras rowerowych a jedynie opracowanie alternatywnych przebiegów dla fragmentu trasy nr 1 i trasy nr 3, zgodnie z załącznikiem nr 7 do SIWZ, pkt 2 - zakres merytoryczny opracowania, wymagana dokumentacja, uwaga - pkt.2.

Zamawiający nie jest przygotowany do zlecenia projektu, który by spełniał oczekiwania rowerzystów.

6. Na istniejących trasach rowerowych, oprócz wspomnianej wyżej trasy nr 2, występują odcinki niebezpieczne prowadzące jezdnią z powodu wąskich chodników, wymagające formalnego zaakceptowania tego rozwiązania przez środowisko rowerowe i osoby uzgadniające dokumentację. W przeciwnym przypadku dokumentacja stanie się niewykonalna, a tym samym jej zlecenie mija się z celem.

Czy osoby opiniujące i uzgadniające dokumentację są gotowe zaakceptować takie rozwiązania oraz czy są świadome, gdzie się znajdują na istniejących trasach rowerowych?

Ad.6. Na fragmentach tras rowerowych przebiegających jezdniami dróg publicznych należy zastosować rozwiązania zgodne z przepisami ustawy prawo o ruchu drogowym, które podlegać będą zatwierdzeniu przez Prezydenta Miasta Katowice.

Zamawiający nie odpowiedział na pytanie, czy jest gotowy zaakceptować przebieg trasy rowerowe, na której występują odcinki niebezpieczne prowadzące jezdnią.

7. Na istniejących trasach rowerowych w wielu miejscach występują schody, które rowerzyści akceptują w przypadku gdy są niewysokie, a rowery można prowadzić wykorzystując prowadnice dla wózków dziecięcych.

Czy w projekcie oznakowania należy przewidzieć jedynie ostrzeżenia dla rowerzystów o występujących zagrożeniach i niedogodnościach, czy też zaproponować przebudowę tych schodów tak, aby rowerzyści mogli korzystać z podjazdów obok tych schodów? Czy w ewidencji istniejących tras rowerowych znajduje się wykaz tych schodów?

Ad.7. Zamawiający pozostawia rozstrzygnięcia projektantowi uprawnionemu do projektowania obiektów budowlanych typu drogi.

Zamawiający nie dysponuje wykazem schodów funkcjonujących na istniejących trasach rowerowych.

Zamawiający nie jest przygotowany do zlecenia projektu przebudowy schodów, ani też nie jest świadom skali niewłaściwych rozwiązań funkcjonalnych związanych z występowaniem schodów na trasach rowerowych.

8. Trasa nr 103 nie nadaje się do jazdy rowerem m.in. z uwagi na schody, które łącznie liczą 15 m w pionie. Zdaniem środowisk rowerowych schody można z powodzeniem zastąpić rampami, a jedyną trudnością jest zastąpienie rampą części schodów na terenie pasa drogowego autostrady A4.

Czy w projekcie oznakowania należy przewidzieć zastąpienie schodów rampami i przebudowę schodów na terenie pasa drogowego autostrady A4 tak, aby nadawały się do prowadzenia roweru?

Ad.8. Zamawiający pozostawia rozstrzygnięcia projektantowi uprawnionemu do projektowania obiektów budowlanych typu drogi.

Zamawiający ignoruje fakt, że nawet wykonanie prostej koncepcji przebudowy schodów może znacząco wpłynąć na cenę dokumentacji, a więc można być pewnym, że potencjalny oferent już zapewne podjął decyzję, że nie będzie się zajmował tym problemem.

9. **Na istniejących trasach rowerowych w niektórych miejscach brakuje przejazdów dla rowerzystów i obniżonych krawężników.** Moim zdaniem nie należy wykonywać oznakowania tras z miejscami niedostosowanymi do potrzeb ruchu rowerowego.

Czy w projekcie oznakowania założyć, że brakujące przejazdy dla rowerzystów zostaną wykonane przed przystąpieniem do ponownego oznakowania tych tras?

- Ad.9.** Zamawiający oczekuje zaprojektowania oznakowania wraz z wskazaniem potrzebnego zakresu dostosowania infrastruktury drogowej.

Nie pytałem czego oczekuje Zamawiający, ale czy wykona przejazdy dla rowerzystów przed oznakowaniem tras rowerowych, a na to pytanie nie otrzymałem odpowiedzi. Zachodzi podejrzenie, że rowerzyści otrzymają niepełnosprawne trasy rowerowe.

10. **Znaczna część istniejących tras rowerowych ma resztki oznakowania niestandardowego,** które nie nadaje się do wykorzystania przy ujednocnieniu oznakowania. Moim zdaniem ujednocnienie oznakowania powinno polegać na dostosowaniu do wypracowanych w Polsce standardów, a zwłaszcza do standardów wypracowanych przez Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych PTTK w Gliwicach, publicznie dostępnych na stronie <http://www.kztt.org.pl/010bznkr.html>, z korektami na stronie http://www.kztt.org.pl/010_6a.pdf. Nie wykluczam konieczności wykonywania indywidualnych znaków dostosowanych do konkretnych przypadków, nie ujętych instrukcją znakowania szlaków. Według dobrej praktyki projektant ma obowiązek stosowania wszelkich dostępnych opracowań dotyczących zasad prawidłowego oznakowania szlaku, w tym materiałów dostępnych pod wskazanymi wyżej adresami.

Jak rozumieć konieczność opracowywania wzorów znaków, skoro oznakowanie powinny stanowić znaki kategorii R o podstawowych wzorach ustalonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych dla znaków drogowych i o wzorach ustalonych na wymienionej powyżej stronie internetowej?

- Ad.10.** Wzory znaków nie mogą być sprzeczne z przepisami określonymi w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393) oraz zasadami sprecyzowanymi w załącznikach do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz.2181). Przy opracowywaniu dokumentacji projektant może korzystać m.in. z wytycznych wypracowanych przez PTTK.

Zamawiający uważa, że projektant nie musi stosować dobrej praktyki inżynierskiej w zakresie projektowania oznakowani, co oznacza, że przy odbiorze dokumentacji przymknie oko na wszelkie błędy w tym zakresie.

11. **Oprócz znaków typu R-1 na trasach rowerowych powinny być stosowane drogowskazy jako znaki typu R-3 i tablice informacyjne,** które zawierają elementy indywidualne, uzgadniane każdorazowo między Zleceniodawcą a Zleceniobiorcą.

Czy konieczność przedkładania wzorów znaków powinna ograniczać się do wzorów drogowskazów i tablic informacyjnych?

- Ad.11.** Zamawiający oczekuje zaprezentowania propozycji wzorów graficznych znaków i tablic informacyjnych określonych w pkt 3.1. załącznika nr 7 do SIWZ .

Zamawiający nie odpowiedział na zadane pytanie, powtarzając jedynie niezrozumiały zapis z SIWZ, które nie określa, jakie konkretnie rodzaje znaków wymagają opracowania wzorów graficznych.

12. **Tablice informacyjne powinny zawierać jedynie mapy i schematy, ułatwiające poruszanie się po trasach rowerowych i dotarcie do poszczególnych obiektów** (patrz np. <http://www.kztt.org.pl/tablice.php?n=TablByt2&r=jpg>), jednakże zazwyczaj nie zawierają opisów poszczególnych obiektów, które są domeną tablic dydaktycznych (np. http://www.kztt.org.pl/zdjeciaduze_1.php?nazwa=Dydaktyczne&zdjecie=Pilchowice64&numer=43). Ze specyfikacji nie wynika wyraźnie, czy chodzi rzeczywiście o tablice informacyjne, czy też o tablice dydaktyczne lub tablice o treści łączonej, których wykonanie wymaga wysokich kwalifikacji z dziedziny architektury, przyrody, fotografii krajoznawczej, przewodnictwa turystycznego itp., a także wykonania odpowiednich zdjęć w odpowiedniej porze roku.

Czy wykonawca dokumentacji powinien wykonać tylko wzory tablic informacyjnych, czy również tablic dydaktycznych? Czy w przypadku decyzji, że należy wykonać również tablice dydaktyczne wykonawca ma jedynie opracować redakcyjnie materiały dostarczone przez Zamawiającego, czy zakupić lub wykonać niezbędne informacje i zdjęcia samodzielnie oraz według jakich kryteriów i w jakim czasie?

Ad.12. Zakres tablic informacyjnych określa pkt 3.1. załącznika nr 7 do SIWZ. Zamawiający nie udostępnia dodatkowych materiałów, poza określonymi w pkt. 4 załącznika nr 7 do SIWZ.

Zachodzi podejrzenie, że Zamawiający w sposób dyletancki nazywa tablice dydaktyczne tablicami informacyjnymi. Zamawiający ignoruje fakt, że tablice informacyjne są mapami lub schematami, a tablice dydaktyczne czymś zupełnie innym. Brak odpowiedzi na zadane pytanie dowodzi, że autorzy SIWZ nie wiedzą, czego w zasadzie wymagają od zleceniobiorcy.

13. **Typowe projekty oznakowania tras rowerowych, jakie wykonuję od kilkunastu lat zawierają m.in. tabele, w których zestawione są wszystkie miejsca usytuowania znaków kategorii R, znaki demontowane, istniejące i nowe, tak samo słupki oraz inne miejsca zamocowania znaków.** Specyfikacje sugerują, aby wykonawca powinien przedłożyć kilka niezależnych zestawień, skupiając swoją uwagę na inwentaryzacji znaków istniejących, o których wiadomo, że w większości nie nadają się do dalszego użytkowania i powinny zostać zdemontowane, a w przypadku znaków malowanych i tak powinny zostać odnowione z uwagi na upływ 4 lat od momentu ich pierwotnego wykonania.

Czy wykonawca dokumentacji może zestawić wszystkie znaki w jednej tabeli (oddzielnie dla każdej trasy)?

Ad.13. Wykonawca może zestawić znaki w jednej tabeli - oddzielnie dla każdej trasy, wraz z dokonaniem podziału na odcinki tras prowadzone w granicach pasa drogowego dróg publicznych - administracja Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów oraz na pozostałych obszarach - administracja Zakład Zieleni Miejskiej.

Pierwsza pozytywna odpowiedź!

14. **Specyfikacje w załączniku nr 7 stwierdzają, że wykonawca dokumentacji powinien przedłożyć kilka niezależnych zestawień,** skupiając swoją uwagę na inwentaryzacji znaków istniejących, o których wiadomo, że w większości nie nadają się do dalszego użytkowania i powinny zostać zdemontowane, a w przypadku znaków malowanych i tak powinny zostać odnowione z uwagi na upływ 4 lat od momentu ich pierwotnego wykonania.

Czy wykonawca dokumentacji może zestawić wszystkie znaki w jednej tabeli (oddzielnie dla każdej trasy), bez konieczności dokonywania podziału na tabele dotyczące inwentaryzacji i projektu nowego oznakowania?

Ad.14. Zgodnie z pkt 2.2.1. załącznika nr 7 do SIWZ Zamawiający oczekuje zestawień tabelarycznych łącznie z szacowanymi kosztami dla wskazanych napraw i wymian oraz nowych znaków i tablic z podziałem na odcinki tras prowadzone w granicach pasa drogowego dróg publicznych - administracja Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów oraz na pozostałych obszarach- administracja Zakład Zieleni Miejskiej.

Zamawiający nie zrozumiał mojego pytania, które brzmiało, czy w jednej wspólnej tabeli można zestawić wszystkie znaki likwidowane, pozostawiane i projektowane, ponieważ w SIWZ jest mowa o oddzielnych tabelach tych rodzajów znaków, a otrzymałem odpowiedź, że wszystkie znaki należy dzielić w zależności od administratorów dróg, czego nigdy nie kwestionowałem.

15. **Specyfikacje w załączniku nr 7 pkt. 2.1.1. żądają,** aby wykonawca dokumentacji przedłożył zdjęcia inwentaryzowanych znaków drogowych. Według moich szacunków w grę wchodzi wykonanie około 5000 zdjęć znaków, które równocześnie będą znajdowały się na rysunkach dotyczących organizacji ruchu drogowego. Moim zdaniem wystarczające jest wykonanie zdjęć sytuacji nietypowych, wymagających przeprowadzenia na ich temat dyskusji przed podjęciem decyzji dotyczących zatwierdzenia zmian w organizacji ruchu drogowego. Wykonywanie zdjęć znaków, z których znaczna część będzie przeznaczona do likwidacji wydaje się niecelowa.

Specyfikacje w załączniku nr 7 pkt. 2.1.2., 2.1.4. i 2.2.1. żądają, aby wykonawca dokumentacji wykonał zestawienie nieprawidłowości występujących w oznakowaniu i rozwiązań prawidłowych. Rozporządzenie o warunkach technicznych znaków i instrukcja znakowania szlaków jednoznacznie określają, gdzie i jakie znaki oraz konstrukcje wsporcze powinny znajdować się, aby trasa było oznakowana prawidłowo. Moim zdaniem podawanie przy każdym znaku opisu, dlaczego nie spełnia tych kryteriów lub właśnie je spełnia mija się z celem.

Czy wykonawca dokumentacji może wykonać jedynie rysunki dotyczące dotychczasowej i projektowanej organizacji ruchu drogowego, posiłkując się zdjęciami i objaśnieniami jedynie w przypadku, gdy rysunki nie są jednoznaczne, uzupełniając je tabelami według propozycji zawartej przeze mnie w pkt. 13?

Ad. 15. Zamawiający wymaga dokumentacji zgodnie z pkt. 2.1.1. załącznika nr 7 do SIWZ.

Zamawiający powtórzył kwestionowany zapis SIWZ, nie wyjaśniając, dlaczego wymaga rzeczy niepotrzebnych.

16. **Specyfikacje w załączniku nr 7 żądają, aby wykonawca wykonywał wszystkie rysunki w skali 1:1000**, podczas gdy według mojej wieloletniej praktyki najlepiej sprawdzają się rysunki skomplikowanych skrzyżowań w skali 1:500, a w pozostałych przypadkach zgodnie z obowiązującymi przepisami do zlokalizowania istniejących i projektowanych znaków wystarczające są szkice. Z mojej dotychczasowej praktyki wynika, że szkice znakomicie zmniejszają objętość dokumentacji i nie stwarzają wykonawcom problemów w czasie oznakowania tras rowerowych.

Czy wykonawca dokumentacji może wykonać części projektu nie przedstawiające wątpliwości co do lokalizacji znaków w formie dozwolonych prawem szkiców?

Ad.16. Zamawiający wymaga map sytuacyjnych w skali 1:1000 - nie dopuszcza szkiców.

Zamawiający nie podał uzasadnienia swojej decyzji, świadomie wymagając dokumentacji o większej pracochłonności i koszcie.

17. **Specyfikacje w załączniku nr 7 pkt. 2.2.1. żądają, aby dokumentacja była dzielona na części dotyczące dróg publicznych i pozostałych.** Jesienią 2011 r. taki podział nie był znany w Urzędzie Miasta Katowice.

Czy Zamawiający dysponuje już gotowym podziałem istniejących tras rowerowych na te części oraz czy w przypadku konieczności zmian przebiegu dokonanie takiego podziału nie będzie utrudnione?

Ad.17. Dokładnym przebiegiem granic pasa drogowego dysponuje Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach.

Druga pozytywna odpowiedź, ale przy założeniu, że nie należy projektować zmian przebiegu istniejących tras rowerowych, co jak wynika z uwag w pkt. 3, jest założeniem fałszywym.

18. **Specyfikacje w załączniku nr 7 pkt. 2.2.2. żądają, aby dokumentacja zawierała propozycje remontu lub modernizacji dróg, którymi biegną trasy rowerowe.**

Czy wykonawca dokumentacji może wykonać jedynie niezbędne tabele i rysunki dotyczące stanu istniejącego i proponowanego na poziomie koncepcji ogólnej, posiłkując się zdjęciami i objaśnieniami jedynie w przypadku, gdy tabele i rysunki nie są jednoznaczne?

Ad.18. Zamawiający wymaga dokumentacji zgodnie z pkt. 2.2.2. załącznika nr 7 do SIWZ.

Zamawiający nie odpowiedział jednoznacznie na pytanie, co ma zawierać dokumentacja.

19. **Projekt oznakowania tras rowerowych zazwyczaj zawiera głównie proste rysunki zawierające geometrię dróg w sposób, który pozwala jednoznacznie określić położenie poszczególnych znaków drogowych, zarówno pionowych, jak i poziomych.** Z mojej praktyki wynika, że w większości przypadków wykonanie tych rysunków nie wymaga zakupu map geodezyjnych, z wyjątkiem rozbudowanych, skrzyżowań o skomplikowanej geometrii.

Czy zakup map geodezyjnych będzie wymagany do wykonania projektu organizacji ruchu drogowego w przypadku prostych skrzyżowań o nieskomplikowanej geometrii?

Ad. 19. Projekt organizacji ruchu powinien zawierać plan sytuacyjny w skali 1:500 lub 1:1000. Zamawiający oczekuje planów sytuacyjnych w skali 1:1000.

Zamawiający nie podał uzasadnienia swojej decyzji, świadomie wymagając dokumentacji o większej pracochłonności i koszcie.

20. **Projekt umowy w załączniku nr 6** podaje, że całość dokumentacji dla co najmniej 111 km tras rowerowych należy wykonać w ciągu 4 miesięcy. Na podstawie doświadczeń z podobnymi projektami uważam, że czas potrzebny na dobre opracowanie dokumentacji jest zbyt krótki – dla dotychczas wykonywanych przeze mnie projektów miejskich tras rowerowych wynosił zazwyczaj 1-2 miesiące na trasy o łącznej długości 10 km. Oznacza to, że wykonanie dobrej dokumentacji 11 km tras rowerowych powinno trwać co najmniej 12 miesięcy.

Czy istnieje możliwość podzielenia całości zamówienia na części wykonywane sukcesywnie w dłuższych odstępach czasowych?

Ad. 20. Zamówienie nie zostanie podzielone na części. Zamawiający nie zmieni terminu wykonania zamówienia.

Byłoby lepiej dla tras rowerowych i rowerzystów, gdyby istniała taka możliwość. Smutne, ale prawdziwe.

21. **Projekt umowy w załączniku nr 6** podaje, że Zamawiający może w dowolny sposób korzystać z otrzymanej dokumentacji. W projekcie umowy powinno znaleźć się sformułowanie, że korzystanie z dokumentacji może dotyczyć wyłącznie dalszych faz realizacji projektu oznakowania tras rowerowych i koncepcji modernizacji nawierzchni drogowych oraz późniejszej konserwacji tego oznakowania. Zrozumiałe są zastrzeżenia dotyczące nieujawniania informacji, które mogłyby dostać się w ręce przyszłych oferentów, natomiast w przypadku tablic informacyjnych tradycyjnie zamieszczam ich treść w celach informacyjnych na stronie internetowej <http://www.kztt.org.pl/mapy.php>, są tam również 2 mapy wykonane dla Katowic w latach ubiegłych. **Czy podana powyżej interpretacja jest właściwa i czy nie pozbawia autorów dokumentacji prawa do pełnienia przez nich nadzoru autorskiego nad realizacją swojego dzieła?**

- Ad. 21.** Umowa jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa. W § 5 pkt 4 projektu umowy jest napisane że, z chwilą przekazania Zamawiającemu opracowania i w ramach wynagrodzenia umownego:
- Wykonawca przenosi na Zamawiającego całość autorskich praw majątkowych w tym prawo do korzystania, zwielokrotniania, wprowadzania do obrotu, jak również prawo własności całości przekazanych egzemplarzy, użyczenie lub najem przekazanych egzemplarzy oraz publiczne udostępniania utworu w taki sposób, aby każdy mógł mieć do niego dostęp włącznie z prawem udostępniania w Internecie.
 - Wykonawca udziela Zamawiającemu zezwolenia na rozporządzenie i korzystanie z wszelkich opracowań utworu, który został wykonany na podstawie niniejszej umowy.

Zamawiający nie odpowiedział na pytanie, powtarzając niejasny zapis z SIWZ.

Poniżej odpowiedzi na 2 pytania zadane przez kogoś innego.

- Ad. 22.** Tak, inwentaryzację znaków oraz oznakowanie projektowane dla terenów poza pasem drogowym należy przedstawić na podkładach mapowych w skali 1:1000.
- Ad.23.** Tak, oznakowanie zlokalizowane w pasie drogowym podlega procedurze zatwierdzenia wraz z uzyskaniem wymaganych opinii.

Zawsze preferowałem szkice w skali zbliżonej do 1:500. Często rysunki biorą do brudnych rąk robotnicy ze słabym wzrokiem – już sobie wyobrażam ich szczęście, jak pobrudzą rysunek w skali 1:1000 i nie będą mieli pod ręką okularów. Równocześnie nie będzie się od nich wymagało znajomości przedmiotu umowy, co przełoży się na takie samo szczęście późniejszych użytkowników.

Informacja dla niewtajemniczonych: procedura zatwierdzenia trwa 2 miesiące, co oznacza, że zleceniobiorca ma 2 miesiące na wykonanie projektu oznakowania znakami kategorii R wraz z wykonaniem uzupełnień oznakowania dróg dla rowerów przy założeniu, że nie otrzyma zbyt wielu negatywnych uwag.

Są 3 możliwości:

- 1) Zleceniodawca nie zdaje sobie sprawy z pracochłonności zlecanej dokumentacji.**
- 2) Zdarzy się cud i zgłosi się firma supermenów od oznakowywania tras rowerowych, a ja mimo dużej sprawności i doświadczenia nie uważam się za szefa supermenów.**
- 3) Ktoś już trzyma gotowy brudnopis w biurku i tylko czeka na brak innych oferentów w tak przygotowanym przetargu.**

Piotr Rościszewski
Śląski Klub Znakarzy Tras Turystycznych
przy O/Kolejowym PTTK w Gliwicach