

Wyjaśnienia treści SIWZ

dotyczy: **postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie Studium Planistyczno-Prognostycznego dla nowego połączenia kolejowego Kozienice-Warszawa w ramach II etapu naboru do Programu Uzupełniania Lokalnej Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku**
Znak sprawy: WI.7011.59.2019

Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2019 r. poz. 1843) **Zamawiający przekazuje treść zapytania wraz z wyjaśnieniami:**

Pytanie nr 1:

Punkt 3.9: Zwracamy się z prośbą o jednoznaczne wskazanie, na podstawie której instrukcji PKP PLK Wykonawca winien przeprowadzić badania geologiczne – ID-3 czy IGO-1? Jest to niezwykle istotna zmienna przy wycenie wskazanych badań na potrzeby postępowania.

Wg OPZ Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić wstępne rozpoznanie warunków gruntowych na podstawie analizy materiałów archiwalnych i wizji lokalnej. Zapisy w OPZ:

3.13.4. Wykonawca przeprowadzi wstępne rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych poprzez zgromadzenie dostępnych materiałów archiwalnych, w tym dokumentacji w zakresie badań geotechnicznych, opracowań geologiczno-inżynierskich, oraz następujących:

- a) Seryjnych cyfrowych map geologicznych Polski w skali 1 : 50 000:
 - Szczegółowa Mapa Geologiczna Polski w skali 1 : 50 000,
 - Mapa Hydrogeologiczna Polski w skali 1 : 50 000,
 - Mapa Geośrodowiskowa Polski w skali 1 : 50 000,
 - Mapa Litogenetyczna Polski w skali 1 : 50 000;
- b) Mapy obszarów powodziowych i obszarów zagrożonych osuwiskami;
- c) Otworów archiwalnych (zarchiwizowanych w Narodowym Archiwum Geologicznym Państwowego Instytutu Badawczego - np. głębokie otwory geologiczne i otwory studienne);
- d) Wizji lokalnej.

Ponadto Wykonawca przeprowadzi wizję lokalną analizowanego terenu, ocenę geomorfologii terenu oraz analizę istniejących cieków wodnych (określenie liczby przepustów, mostów).

W wizji lokalnej należy zidentyfikować istniejące problemy w obrębie infrastruktury kolejowej oraz ocenić stan techniczny istniejącego podtorza zgodnie z warunkami technicznymi utrzymania podtorza kolejowego Id-3. Wyniki wizji lokalnej będą obejmować inwentaryzację przejawów procesów geodynamicznych, form antropogenicznych, obecności wód powierzchniowych, uszkodzeń istniejących obiektów, w tym zjawisk związanych z degradacją podtorza oraz oceną stanu systemów odwodnieniowych.

Wstępne rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych powinno w szczególności umożliwić określenie stopnia skomplikowania warunków gruntowych oraz wytypowanie odcinków szczególnych, wymagających szczegółowego rozpoznania.

3.13.5. Wykonawca przeprowadzi przegląd podtorza uwzględniając wymagania dla oględzin, przeglądu bieżącego i przeglądu okresowego podtorza, określonych w Id-3, a zauważone wady podtorza zaklasyfikuje zgodnie z załącznikiem 17. Analiza powinna zwierać opis stanu podtorza wraz z wytycznymi do jego wzmocnienia w słabych miejscach oraz lokalizacjach mogących się ujawnić w zmienionych warunkach eksploatacyjnych.

Zgodnie z powyższym, przy wstępnym rozpoznaniu terenu ma zastosowanie zarówno instrukcja Igo-1 (analiza warunków gruntowych) wskazana w załączniku do OPZ, a także Id-3 (analiza stanu podtorza).

Wg OPZ nie jest wymagane wykonanie badania geotechnicznego.

Pytanie nr 2:

Punkt 4.4.: Zwracamy się o wykreślenie konieczności prowadzenia pomiarów na etapie studium planistycznego na potrzeby określenia podziału międzygałęziowego. Niniejsze dane nie są gromadzone na potrzeby studiów wykonalności PKP PLK S.A. Wszystkie założenia do podziału międzygałęziowego można określić metodami statystycznymi na podstawie danych ogólnodostępnych z GDDKiA, PKP PLK oraz metodyk CUPT, Jasper i przewodników do AKK. Pomimo braku merytorycznego prowadzenia takich pomiarów ich wykonywanie w trakcie pandemii jest obciążone bardzo dużym błędem przez co czyni ich zastosowanie bezużytecznym. Ponadto brak jasnego wskazania punktów i miejsc pomiarowych uniemożliwia przeprowadzenie wyceny na etapie postępowania i złożenia porównywalnych ofert ponieważ skalę badania Wykonawca ma uzgodnić z PKP PLK dopiero po podpisaniu umowy.

W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie punktu 4.4 OPZ lub przedstawienie szczegółowej metodyki wykonania pomiarów (liczba punktów, czas trwania, lokalizacja geograficzna, sposób agregacji danych). Przy czym należy podkreślić, że ich wartość badawcza w kontekście praktyki przy dużo bardziej skomplikowanych studiach wykonalności jest znikoma i dlatego takich badań na potrzeby pojedynczych korytarzy się nie prowadzi. W czasie pandemii jest to zupełnie pozbawione podstaw merytorycznych, a bazowanie na ww. danych zupełnie wystarczające.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymogi pkt. 4.4. Pomiary mają służyć identyfikacji dobowego popytu w analizowanym korytarzu transportowym a także mogą być pomocne, razem z innymi danymi historycznymi, w uszczegółowieniu i skalibrowaniu modelu ruchu PMT. Zgodnie z celem pomiarów powinny one obejmować pojazdy służące do przewozu osób (samochody osobowe, autobusy). Ze względu na to, że „Szczegółowe wymagania merytoryczne ...” dotyczą wszystkich projektów liniowych zgłaszanych w ramach programu Kolej Plus, nie jest możliwe dokładne sprecyzowanie liczby i lokalizacji punktów pomiarowych. Zakres pomiarów (liczba i lokalizacja punktów, czas pomiaru) powinien zapewnić dostarczenie odpowiednich do celów, którym mają służyć, danych pomiarowych, oraz być uzasadniony merytorycznie. Wyniki pomiarów, w nietypowej sytuacji wynikającej z pandemii, powinny być przedmiotem krytycznej analizy, z wykorzystaniem danych historycznych.

Pytanie nr 3:

Zamawiający wymaga przeprowadzenia: „szczegółowego badania (...) krytycznych elementów linii w zakresie oceny stanu urządzeń infrastruktury kolejowej”, i tak – w tym zakresie należy określić nośność wszystkich kolejowych obiektów inżynierskich:

1) W oparciu o jaki dokument normatywny należy określić nośność?

Odpowiedź: Sprawdzenie aktualnej nośności eksploatacyjnej istniejącego kolejowego obiektu inżynierskiego, przenoszącego obciążenia od taboru kolejowego na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonuje się zgodnie z „Instrukcją utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h Id-16.

2) Ile i jaki rodzaj obiektów (przepust, most, wiadukt, kładka dla pieszych, przejście p/t) objętych jest oceną stanu technicznego?

Odpowiedź: Oceną techniczną powinny zostać objęte wszystkie kolejowe obiekty inżynierskie na liniach kolejowych (odcinkach linii kolejowych), objętych zadaniem.

3) Czy wykonawca zobowiązany jest do niszczących badań materiałowych i czy Zamawiający posiada zgodę na przeprowadzenie takich badań od właściciela infrastruktury?

Odpowiedź: Zakres niszczących badań materiałowych powinien wynikać z potrzeby ustalenia niezbędnego zakresu parametrów materiałowych dla ustalenia nośności i stanu technicznego badanego obiektu, pozwalającego na określenia przydatności użytkowej obiektu, jako miary zgodności aktualnych wartości parametrów użytkowych obiektu z wymaganymi wartościami tych parametrów. Zamawiający otrzyma zgodę od PLK na przeprowadzenie badań jeżeli będzie do konieczne.

Pytanie nr 4:

Zamawiający wymaga przeprowadzenia przeglądu podtorza na podstawie przeglądu bieżącego i okresowego wg Id-3. Zgodnie z Id-3, §37, ust. 6, pkt 2) – „(...) Wykonywany jest jako ocena wzrokowa, natomiast wszystkie zauważone nieprawidłowości w elementach podtorza, nowe i zarejestrowane podczas poprzednich przeglądów, objęte są badaniami.” W związku z powyższym, wnosi się o udostępnienie protokołów z przeglądów podtorza dla eksploatowanych odcinków linii kolejowej, będących częścią przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź: Wykonawca w oparciu o wymogi zawarte w Id-3 Załącznik 21 Protokół z Przeglądu Okresowego Podtorza dokona w obecności przedstawiciela Zakładu Linii Kolejowej własnej oceny rodzaju i wielkości wad, a wszystkie zauważone nieprawidłowości w elementach podtorza uwzględni przy ustalaniu warunków do projektowania.

Pytanie nr 5:

Czy wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia obliczeń zasilania sieci trakcyjnej – w przypadku wariantu z elektryfikacją linii kolejowej?

Odpowiedź: Zgodnie z punktem 6.4 b) Wykonawca zobowiązany jest do podania szacunkowych kosztów robót budowlanych z podziałem na branże (w tym elektroenergetyki). W ramach branży należy przewidzieć koszty dotyczące: urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, oświetlenia oraz sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania trakcji elektrycznej (jeśli rozpatrywany wariant zakłada elektryfikację). W celu oszacowania kosztów związanych z elektryfikacją linii (sieć trakcyjna wraz z układem zasilania) Wykonawca może posłużyć się symulacyjną oceną wydolności układu zasilania sieci trakcyjnej dla przewidywanego ruchu, jednak na tym etapie szczegółowa analiza nie jest wymagana przez Zamawiającego, jeśli Wykonawca może w rzetelny i poparty technicznie sposób inaczej uzasadnić koszty związane z zasilaniem sieci trakcyjnej.

BURMISTRZ GMINY KOZIENICE

mgr Piotr Kozłowski



BURMISTRZA
mgr. Marcin Pułkowski
Zastępca Burmistrza ds. Technicznych