

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 Uzupelniania 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:

1. Ad OPZ 2.5.(f) i 4.4.1. – Czy Zamawiający przewiduje (m.in. z uwagi na sytuację epidemiczną, która zakłóca przepływy osób i w wyniku pomiarów ruchu może dać niewiarygodne dane) możliwość wykorzystania innych sposobów identyfikacji popytu, w tym takie jak:
 - badanie dostępnych danych historycznych (w tym wyników NSP 2011 w zakresie badania dojazdów do pracy)
 - konsultacje w przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego
 - wykorzystanie porównawcze danych o podobnych miejscowościach położonych przy sieci kolejowej?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga przeprowadzenia pomiarów ruchu zgodnie z OPZ pkt. 4.4. Wyniki pomiarów, z uwagi na sytuację epidemiczną, powinny być przedmiotem krytycznej analizy, w tym z wykorzystaniem dostępnych danych historycznych.

2. Ad OPZ 2.5. (m) – w przypadku włączenia nowej linii do linii nr 8, na jakim odcinku Zamawiający przewiduje obowiązek konstrukcji wykresów ruchu? Czy będą one ograniczone tylko do nowej linii, czy też będą obejmowały odcinek linii nr 8 (jaki?) lub innych linii (których?)

Odpowiedź:

Zamawiający przewiduje, że obowiązek konstrukcji wykresów ruchu dotyczy każdego wariantu nowej linii na całej drodze przebiegu. Odnośnie innych linii, Zamawiający oczekuje konstrukcji wykresów na następujących odcinkach:

- Linia nr 8 odc. Warszawa Zachodnia – Radom
- Linia nr 445 odc. Warszawa Zachodnia – Warszawa Aleje Jerozolimskie

Zamawiający zaznacza, że istnieje możliwość przekazania modelu MAMUT zawierającego wskazane powyżej odcinki linii kolejowych jak i inne linie należące do warszawskiego węzła kolejowego. W zakresie odwzorowania oferty przewozowej na tych odcinkach, powinna ona być spójna z przyjętą ofertą w ramach Studium Wykonalności „Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina – Jeziornej – opracowanie Studium Wykonalności”.

3. Ad OPZ 2.5.(e)

Czy Zamawiający przewiduje prowadzenie po nowej linii ruchu towarowego? Jeśli tak, to czy Zamawiający przewiduje potrzebę budowy stacji ten ruch (transytowy) obsługujących, jak również punktów obsługi w ruchu towarowym (publicznych placów ładunkowych z niezbędnym układem torowym, włączenia bocznic itp.).

Odpowiedź:

Nie. Złożony wniosek w ramach programu dotyczy linii pasażerskiej.

4. Ad OPZ 2.5.(e) i 3.12:

Czy Zamawiający przewiduje budowę na nowych stacjach i przystankach (do uwzględniania w kosztach realizacji):

- a) Budynków dworcowych
- b) Parkingów rowerowych i samochodowych
- c) Dojazdów drogowych
- d) Innych elementów infrastruktury (np. zintegrowanych centrów przesiadkowych, obejmujących również infrastrukturę dla autobusów)

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt 6 OPZ liniowego celem Wykonawcy w etapie 4 jest opracowanie szacunkowych kosztów realizacji prac inwestycyjnych, w tym prac przygotowawczych, dla każdego z wariantów infrastruktury, oraz zgodnie z pkt. 6.4 b obiektów infrastruktury obsługi podróży, w szczególności w zakresie, poczekalni, wiat oraz parkingów i dróg dojazdowych.

5. Ad OPZ 2.6.

Wykonawca zwraca uwagę, że prezentowane rozwiązania infrastrukturalne mogą na wstępnym etapie przybierać postać wielu wariantów przebiegu. Ich liczba powinna na etapie wstępnym dać możliwość preselekcji wariantów wybranych do dalszej analizy. Czy Zamawiający przewiduje preselekcję wariantów przed dokonaniem szczegółowych analiz opisanych w pkt 2.5?

Odpowiedź:

Należy postępować zgodnie z OPZ i opcjami zidentyfikowanymi w fiszce.

6. Ad OPZ 3.9. i 3.13.4.

Prosimy o uszczegółowienie, że do opracowania (na tym etapie) nie jest wymagane prowadzenie badań geologicznych.

Odpowiedź:

Przeprowadzenie badań geologicznych w terenie nie jest konieczne.

7. Ad OPZ 3.11.

Włączenie w linię nr 8 odbywałoby się z dużą dozą prawdopodobieństwa na obszarze objętych pracami w ramach projektu realizowanego przez PKP PLK S.A. na odcinku Warszawa – Radom. Czy Zamawiający ma zawarte porozumienie z PKP PLK S.A., które zakłada przekazanie dla Wykonawcy dokumentacji projektowej realizowanych prac lub powykonawczej dla zakończonych odcinków? Czy porozumienie zakłada możliwość dostępu pracowników Wykonawcy do infrastruktury PKP PLK S.A. oraz uzyskania danych na tematy operacyjne i techniczne od PKP PLK S.A.?

Czy w przypadku trwających prac na linii porozumienie zapewni możliwość dostępu pracowników Wykonawcy do placu budowy?

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada takiego porozumienia.

8. Ad OPZ 3.21.(b)

W związku z rozpatrywaniem budowy nowej linii kolejowej, stanowiącej barierę przestrzenną, przecinającą szereg formalnych (drogowych) i nieformalnych ciągów komunikacyjnych – czy Zamawiający przewiduje potrzebę częstszego niż określone w przepisach zastosowania przejazdów w poziomie lub różnopoziomowych, co wiązałoby się z występowaniem o odstępstwa?

Odpowiedź:

Nie przewiduje.

9. Ad OPZ 5.18.2.

Czy kompresja ma być użyta w warunkach całodobowych, czy dla wybranego okresu (np. godzin szczytu)? Wykonawca zaznacza, że pierwszy wynik może dać fałszywe przekonanie o istnieniu niewykorzystanej przepustowości.

Odpowiedź:

Zgodnie z kartą UIC406, w celach porównawczych należy przeprowadzić kompresję tras dla całej doby oraz okresu szczytowego. Okres szczytowy powinien zostać określony podczas analiz eksploatacyjnych.

10. Ad OPZ 6.

W jakim zakresie Zamawiający przewiduje określenie kosztów dla włączenia planowanej nowej linii w linię nr 8?

Czy w ramach kosztów należy przewidzieć przebudowę odcinka linii nr 8, jeśli będzie to wymagane (wraz z urządzeniami srk, elektroenergetycznymi itp.). Czy w związku z tym, że prace na linii nr 8 są w toku lub też zostały w ostatnim czasie wykonane (z dofinansowaniem z UE) należy przewidzieć w kosztach zwrot uzyskanego dofinansowania, koszty przejście gwarancji i rękojmi wykonawcy prac realizowanych lub zrealizowanych na linii nr 8?

Czy koszty związane z zamknięciami torowymi na linii nr 8 (jak również na linii nr 77) i przerwami w ruchu należy uwzględniać jako koszty wewnętrzne PKP PLK S.A. czy jako koszty inwestora zewnętrznego w stosunku do PKP PLK S.A.?

Odpowiedź:

Pytanie odnosi się do zakresu inwestycji, który będzie określony w trakcie wykonywania Studium Planistycznego.

Zgodnie z pkt 6.1. OPZ liniowego celem Wykonawcy w etapie 4 jest opracowanie szacunkowych kosztów realizacji prac inwestycyjnych, w tym prac przygotowawczych, dla każdego z wariantów infrastruktury, z uwzględnieniem poniższych elementów:

- a) opracowania SPP;
- b) opracowania Studium Projektowo-Technicznego, z wyszczególnieniem wykonania koncepcji programowo-przestrzennej, dokumentacji projektowej (projektu budowlanego wraz z nadzorem autorskim, w tym kosztorysu inwestorskiego);
- c) uzyskania wszelkich innych niezbędnych dokumentów i pozwoleń, decyzji administracyjnych;
- d) oszacowania kosztów pozyskania praw do nieruchomości niezbędnych do realizacji określonego wariantu;
- e) robót budowlanych przewidzianych do wykonania przez wykonawcę robót budowlanych;
- f) kosztów nadzoru ze strony Inżyniera.

W związku z powyższym w opinii IRTR należy uwzględnić wszystkie koszty, przewidziane do poniesienia w danym wariantcie.

11. Ad OPZ 6.

Czy w odniesieniu do kosztów należy przewidzieć, że inwestorem budowy linii będzie PKP PLK S.A., jak również będzie przyszłym właścicielem infrastruktury linii oraz jej zarządcą?

Odpowiedź:

Tak.

12. Ad OPZ 7.3.(a)

Czy w stosunku do wjazdu do miasta wojewódzkiego (Warszawy) należy określać zmianę liczby osób wjeżdżających z uwzględnieniem wyłącznie linii do Kozienc, czy też wszystkich wjeżdżających w ciągu linii nr 8, z uwzględnieniem jej uruchomienia na odcinku do Radomia i uruchomienia nowych połączeń SKM do Piaseczna? Czy należy uwzględniać pochodzący z innego projektu w ramach programu Kolej+ wjazd z linii 937 do Konstancina – Jeziorny?

Odpowiedź:

Nie należy uwzględniać innego projektu w ramach programu Kolej Plus. Określenie zmiany liczby osób w prognozach powinno dotyczyć efektu przedmiotowego projektu w wymaganych okresach prognostycznych.

13. Czy Zamawiający przewiduje, że Wykonawca powinien zlokalizować stację Kozienice w miejscu dawnej stacji na linii nr 76 czy też przewiduje możliwą realizację stacji w innym rejonie miasta Kozienice?

Odpowiedź:

Lokalizację stacji na linii 76 można rozważać jako jeden z wariantów, w ramach opracowania należy znaleźć najlepszą lokalizację stacji w m. Kozienice.

14. W przypadku realizacji stacji w innym miejscu miasta Kozienice, czy Zamawiający wymaga stworzenia powiązania z linią nr 76 (nieczynną) w miejscu obecnej (nieczynnej) stacji Kozienice? Jeżeli tak, to czy w zakresie projektu będzie zawierała się odbudowa/modernizacja linii nr 76 i jej przystosowanie do prowadzenia ruchu pasażerskiego?

Odpowiedź:

Należy rozważać jako jeden z wariantów. Biorąc pod uwagę fakt, że linia częściowo została wyłączona z eksploatacji oraz z uwagi na zmianę przeznaczenia gruntu przez PKP w tym miejscu – zakres ten wydaje się ekonomicznie nie uzasadniony.

15. Czy Zamawiający dopuszcza istnienie stacji Kozienice (nowej) jako czołowej (bez dalszego powiązania linią kolejową)?

Odpowiedź:

Tak, należy przeanalizować jako jeden z wariantów.

16. Czy Zamawiający wymaga powiązania nowej linii z linią nr 77?

Odpowiedź:

Tak, ale w uzależnieniu od ostatecznej lokalizacji. Linia 77 to linia o prędkości 40 km/h. Wskazany jest trasowanie z jak najkrótszym jej wykorzystaniem.

17. Czy w przypadku powiązania linii z linią nr 77 i realizacji stacji Kozienice jako czołowej – czy Zamawiający przewiduje konieczność budowy łącznicy z nową stacją Kozienice do linii nr 77 (w kierunku południowym), która umożliwiłaby jazdę w relacjach Kozienice – Dęblin/Radom bez zmiany kierunku jazdy pociągu?

Odpowiedź:

Połączenie dotyczy Kozienic z Warszawą.

18. Czy na połączeniu nowej linii z linią nr 8 Zamawiający przewiduje lub wymaga utworzenia łącznicy dla kierunku Kozienice – Radom?

Odpowiedź:

Połączenie dotyczy Kozienic z Warszawą.

19. Czy w powiązaniu z projektem Zamawiający zakłada ewentualność dostosowania linii nr 77 do ruchu pociągów pasażerskich (w tym budowę odcinków dwutorowych, nowych posterunków ruchu itp.)?

Odpowiedź:

Linia 77 nie podlega przebudowie w ramach tego wniosku. Zakres ten realizowało będzie PKP PLK. Dlatego też trasę należy wyznaczać z jak najkrótszym jej wykorzystaniem.

20. Czy w zakresie analitycznym Zamawiający przewiduje prowadzenie analiz ruchu w innych kierunkach niż Kozienice – Warszawa (m.in. Kozienice – Dęblin - Lublin i Kozienice – Radom)?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. W zakresie modelu mikrosymulacyjnego ruchu kolejowego i analiz eksploatacyjnych zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2. W zakresie analiz popytowych Zamawiający nie przewiduje prowadzenia analiz na innych kierunkach niż Kozienice - Warszawa.

21. Czy Zamawiający przewiduje prowadzenie analiz ruchowych i popytowych dotyczących ruchu na linii nr 8 w powiązaniu z linią nr 88 (CPK – Warka)?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. W zakresie modelu mikrosymulacyjnego ruchu kolejowego i analiz eksploatacyjnych zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2. W zakresie analiz popytowych Zamawiający nie przewiduje prowadzenia analiz na innych kierunkach niż Koźienice - Warszawa.

22. Jakie są granice obszaru objętego analizami ruchowymi?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. W zakresie modelu mikrosymulacyjnego ruchu kolejowego i analiz eksploatacyjnych zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2.

23. Wykonawca wskazując na obecną sytuację epidemiczną oraz na związane z nią ograniczeniu w przemieszczaniu się (praca zdalna większości pracowników utrudniająca podpisanie w sposób tradycyjny oferty), Wykonawca wnosi o dopuszczenie możliwości złożenia oferty w postaci elektronicznej podpisanej za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego., zgodnie z zaleceniami Urzędu Zamówień Publicznych. <https://www.uzp.gov.pl/aktualnosci/komunikacja-elektroniczna-w-dobie-zagrozenia-epidemicznego>

W zaleceniu tym UZP wskazuje, że „zastosowanie komunikacji elektronicznej możliwe jest nie tylko przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, ale także w jego trakcie. Zamawiający bowiem uprawniony jest na gruncie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp w uzasadnionych przypadkach - do których niewątpliwie należy obecna sytuacja zagrożenia epidemicznego - przed upływem terminu składania ofert do zmiany treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w tym sposobu komunikacji w postępowaniu.”

Zmiana ta umożliwi Wykonawcy swobodne podpisanie oferty oraz wniesienie jej w terminie wyznaczonym przez zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na złożenie oferty w formie elektronicznej

24. W przypadku niedopuszczenia przez Zamawiającego złożenia oferty w postaci elektronicznej podpisanej za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego, Wykonawca mając na względzie treść art. 78 z indeksem górnym 1 Kodeksu Cywilnego prosi o potwierdzenie, że zamawiający dopuszcza załączenie wraz z wniesioną w formie pisemnej ofertą pełnomocnictwo udzielone za pomocą kwalifikowanego podpisu elektronicznego, zapisane na płycie CD dołączonej do oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza załączenie do oferty wniesionej w formie pisemnej pełnomocnictwo opatrzone kwalifikowanym podpisem, zapisane na płycie CD. Za poprawność i jakość załączonego pełnomocnictwa odpowiada Wykonawca.

25. Wykonawca wnosi o dookreślenie terminu płatności w § 7 ust. 4 jako „30 dni kalendarzowych”

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje treść § 7 ust. 4 wzoru umowy (Część II SIWZ) w następujący sposób:

1) § 7 ust. 4 otrzymuje brzmienie: „Płatność częściowa będzie dokonywana w terminie 30 dni kalendarzowych od daty doręczenia Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury VAT, z zastrzeżeniem § 3 ust.6 niniejszej umowy”

Jednocześnie dokonuje modyfikacji treść § 7 ust. 5 wzoru umowy (Część II SIWZ) w następujący sposób:

1) § 7 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „Rozliczenie końcowe za wykonanie przedmiotu umowy nastąpi na podstawie faktury VAT wystawionej przez Wykonawcę w oparciu o Protokół Odbioru Dokumentacji (końcowy) podpisany przez przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcę potwierdzający wykonanie przedmiotu umowy, niezawierający żadnych uwag lub zaleceń. Zapłata faktury nastąpi w ciągu 30 dni kalendarzowych od daty złożenia Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury wraz z Protokołem Odbioru Dokumentacji (końcowym)”.

26. Wykonawca wnosi o zmianę sposobu płatności zrealizowanie poszczególnych etapów zamówienia na 100% wynagrodzenia wskazanego za poszczególne etapy. Płatność 60% wynagrodzenia za poszczególne etapy jest niczym nieuzasadniona.

Odpowiedź:

Sposób płatności pozostaje bez zmian. Zamawiający zabezpiecza w ten sposób interes Gminy przed nieuczciwymi i nierzetelnymi Wykonawcami. Ponadto przyjęcie przez Wykonawcę takiej formy płatności świadczy o potencjale firmy i jej zdolności finansowej.

27. Wykonawca wnosi o zmianę w § 10 ust 1. pkt. 1 oraz 2 wyrażenia „opóźnienie” na wyrażenie „zwłoka”. Taki sposób określenia zasad odpowiedzialności narusza równowagę kontraktową stron w nadmiernym stopniu. Na podstawie tak sformułowanej klauzuli wykonawca przejmuje na siebie w zasadzie wszystkie (za wyjątkiem winy umyślnej zamawiającego) ryzyka, jakie mogą wystąpić w i uniemożliwić jej terminową realizację, a więc np. także za opóźnienie w wyniku zachowań zamawiającego. W orzecznictwie KIO kwestionowano już skutecznie treść SIWZ w zakresie w jakim przewidywała ona zamieszczenie we wzorze umowy klauzuli wiążącej kary umowne z okolicznościami, za których powstanie wykonawca nie odpowiada, uznając to za przejaw naruszenia przepisów KC (art. 3531 – zasada swobody umów, art. 5 – nadużycie prawa podmiotowego) oraz PZP (art. 7 i 29 – zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców) (zob. wyrok KIO z dn. 21 maja 2014 r., sygn. KIO 923/14).

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę w § 10 ust 1. pkt. 1 oraz 2. Zamawiający udziela zamówienia w celu uzyskania zakładanego celu za umówioną cenę i w ustalonym terminie.

28. Ad OPZ 5.17. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie części analiz ruchowo-eksploatacyjnych korzystając z metod mikrosymulacyjnych a części analiz metodą klasyczną?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. Zamawiający nie dopuszcza wykonywania analiz częściowych różniących się Dla całego projektu analizy ruchowo-eksploatacyjne powinny zostać wykonane albo w modelu mikrosymulacyjnym albo metodą klasyczną.

29. Ad OPZ 5.19.2. Czy wykonawca będzie mógł skorzystać z modelu powstałego w ramach prowadzonego w PKP PLK S.A. projektu MAMUT?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. W zakresie modelu mikrosymulacyjnego ruchu kolejowego i analiz eksploatacyjnych zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2.

30. Ad OPZ 5.19.1 Czy Zamawiający mógłby doprecyzować zakres modelowania mikrosymulacyjnego oraz odwzorowania rozkładu jazdy?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. W zakresie modelu mikrosymulacyjnego ruchu kolejowego i analiz eksploatacyjnych zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2.

31. Czy w analizach ruchowo-eksploatacyjnych Zamawiający oczekuje odwzorowania rozkładu jazdy całego odcinka Kozienice – Warszawa, w szczególności odcinków Warka – Czachówek, Czachówek – Piaseczno i Piaseczno – Warszawa Zachodnia?

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ. W zakresie modelu mikrosymulacyjnego ruchu kolejowego i analiz eksploatacyjnych zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2.

32. Czy Wykonawca ma uwzględnić czterotorowy odcinek LK8 (przewidywany w ramach projektu PKP PLK) Warszawa Zachodnia – Piaseczno?

Odpowiedź:

W celu przeprowadzenia analiz ruchowo-eksploatacyjnych Wykonawca powinien uwzględnić odcinek Warszawa Zachodnia – Piaseczno jako czterotorowy.

33. Czy Wykonawca ma zbadać możliwość realizacji oferty przewozowej do Kozienic w kontekście pozostałego ruchu na stacji Warszawa Zachodnia i linii średnicowej oraz linii nr 20 w Warszawie?

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2. analizy ruchowo-eksploatacyjne powinny dotyczyć odcinka Warszawa Zachodnia – Radom. Zamawiający nie oczekuje badania możliwości realizacji oferty przewozowej do Kozienic w kontekście pozostałego ruchu na stacji Warszawa Zachodnia i linii średnicowej oraz linii nr 20 w Warszawie.

34. Czy dla odcinka od włączenia w LK8 do Warszawy zostanie przyjęty rozkład aktualny na moment wykonania analizy czy inny wskazany przez zamawiającego?

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pkt. 2. analizy ruchowo-eksploatacyjne powinny dotyczyć odcinka Warszawa Zachodnia – Radom. W zakresie odwzorowania oferty przewozowej na tych odcinkach, powinna ona być spójna z przyjętą ofertą w ramach Studium Wykonalności „Dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa Al. Jerozolimskie - Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina – Jeziornej – opracowanie Studium Wykonalności”.

35. Czy Zamawiający przewiduje ruch dalekobieżny w relacji Warszawa – Warka -Kozienice – Puławy – Lublin?

Odpowiedź:

Nie.

36. Czy Zamawiający przewiduje wykonanie Modelu mikrosymulacyjnego dla wszystkich wariantów wskazanych w poprzednich etapach, a także analizowanie w modelach, wariantowania pod kątem:

- a. Możliwych do uzyskania prędkości
- b. Rozwiązań bezkolizyjnych i kolizyjnych na stacjach

Odpowiedź:

Należy postępować zgodnie z OPZ i opcjami zidentyfikowanymi w fiszce. Należy dokonać niezbędnych działań umożliwiających wystarczające porównanie zidentyfikowanych wariantów celem wyboru wariantu optymalnego, który zagwarantuje przy ocenie wniosku najwyższą liczbę punktów – zgonie z przyjętymi kryteriami.

37. Ad OPZ 5.19.5. W jakim terminie od dnia wystąpienia do PKP PLK Wykonawca otrzyma stosowne dane?

Odpowiedź:

Niezwłocznie, stosownie do możliwości Spółki PKP PLK S.A.

38. Ad. 4.4.1. OPZ Zamawiający oczekuje, że „Wykonawca zidentyfikuje dobową wielkość ruchu osób w stanie istniejącym (rok 2021) w korytarzu transportowym planowanej linii kolejowej na podstawie: a) wyników pomiarów natężenia ruchu samochodów osobowych na drogach, b) wyników pomiarów wielkości ruchu pasażerskiego w transporcie autobusowym na granicy miasta.”. Prosimy o doprecyzowanie minimalnych wymagań Zamawiającego w tym zakresie. Pomiaru ruchu stanowią istotną część Zamówienia. Liczba punktów i zakres godzinowy pomiarów w naszym przekonaniu może zostać ustalona na etapie postępowania – jako wielkości docelowe lub minimalne. Doprecyzowanie zakresu zapewni

porównywalność ofert pod kątem jakości zebranych danych o ruchu i późniejszych analiz, oraz pozwoli wykonawcą oszacować koszty pomiaru i przygotować konkurencyjną ofertę

Odpowiedź:

Zgodnie z OPZ pkt 4.4.1 Wykonawca zidentyfikuje dobową wielkość ruchu osób w stanie istniejącym (rok 2021). Ze względu na to, że OPZ dotyczy wszystkich projektów liniowych w ramach programu Kolej Plus, nie jest możliwe sprecyzowanie w nim szczegółowych wytycznych dla poszczególnych projektów. Zakres pomiarów i lokalizacja punktów powinny zapewnić realizację wymagania zgodnie z najlepszymi praktykami oraz być wystarczające do celów jakim mają służyć (patrz także pkt. 4.6.3 i 4.6.4 OPZ).

39. Ad. 4.4.1 W jakich godzinach powinny zostać wykonane pomiary ruchu drogowego? Jeśli Zamawiający dopuszcza wykonanie pomiarów tylko dla części doby (np. 16h) to czy dopuszcza metodę rozszerzania wyników pomiarów na całą dobę stosowaną w GPR?

Odpowiedź:

Jak wyżej.

40. Ad. 4.4.1 W jakich godzinach powinny zostać wykonane pomiary wielkości ruchu pasażerskiego?

Odpowiedź:

Jak wyżej.

41. Ad. 4.4.1 W ilu punktach przekrojowych (w obu kierunkach ruchu) powinny zostać przeprowadzone pomiary ruchu drogowego?

Odpowiedź:

Jak wyżej.

42. Ad. 4.4.1 W ilu punktach przekrojowych (w obu kierunkach ruchu) powinny zostać przeprowadzone pomiary wielkości ruchu pasażerskiego?

Odpowiedź:

Jak wyżej.

43. Ad. 4.4.1 Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie pomiarów ruchu metodą: manualną (obserwator), automatyczną (liczniki pneumatyczne), video (rejestracja obrazu i zliczanie pojazdów na podstawie filmów)?

Odpowiedź:

Tak, pod warunkiem uzyskania wymaganego wyniku pomiarów (natężenie ruchu samochodów osobowych i autobusów). Zgodnie z pkt. 4.4.2 OPZ Wykonawca zaproponuje i uzgodni z PLK metodykę wykonania pomiarów.

44. Ad. 4.4.1 Jakże Zamawiający dopuszcza metody pomiaru wielkości ruchu pasażerskiego?

Odpowiedź:

Dowolne, zapewniające uzyskanie wiarygodnych wyników pomiarów. Zgodnie z pkt. 4.4.2 OPZ Wykonawca zaproponuje i uzgodni z PLK metodykę wykonania pomiarów.

45. Ad. 4.4.1 Na granicy których miast powinien zostać wykonany pomiar ruchu pasażerskiego?

Odpowiedź:

Co najmniej na granicy miasta, którego dotyczy wnioski do programu Kolej Plus. Ponadto należy uwzględnić wymagania pkt. 4.4.1. OPZ.

46. Ad. 4.4.1 Czy Wykonawca jest zobowiązany do wykonania pomiaru ruchu pasażerskiego w transporcie autobusowym z uwzględnieniem wszystkich linii kursujących regularnie, według rozkładu jazdy? Czy przewozy pracownicze (autobusy zakładowe), szkolne muszą również być uwzględnione w pomiarze?

Odpowiedź:

Ad. 9 Pomiary ruchu pasażerskiego w transporcie autobusowym służą celowi zdefiniowanemu w pkt. 4.4.1. OPZ, a więc powinny obejmować całość ruchu pasażerskiego, niezależnie od formy organizacyjnej przewozów.

47. W nawiązaniu do ww. postępowania zwracamy się z uprzejmą prośbą o **przedstawienie harmonogramu rzeczowego studium**. Obecnie podział na etapy wskazuje, iż całą dokumentację należy wykonać jednocześnie, w tej samej dacie 29 października 2021. Takie podejście jest merytorycznie nieuzasadnione, ponieważ realizacja danego etapu nie jest możliwa bez akceptacji wyników poprzedniego etapu. Można się zgodzić, że realizacja całości zamówienia zostanie zakończona do 29 października. Zamawiający określił w punkcie 8 Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), iż „Wykonawca w terminie do 2 tygodni od dnia podpisania umowy przedłoży do zaakceptowania harmonogram realizacji prac objętych przedmiotem zamówienia”, jednak nie daje to gwarancji, że zaplanowany przez Wykonawcę harmonogram rzeczowo-finansowy zamówienia zostanie zaakceptowany. Brak tak fundamentalnej wiedzy – pewności realizacji w określonych terminach oraz za określoną stawkę Zamówienia, uniemożliwia jego prawidłową wycenę i złożenie porównywalnych ofert w przetargu. **Wykonawca wnosi o przedstawienie szczegółowego harmonogramu rzeczowo-finansowego (terminy realizacji poszczególnych etapów oraz procentowy podział płatności) w postaci załącznika do SIWZ lub wzoru umowy (przykładowe tabele tworzy PKP PLK S.A. na potrzeby analogicznych postępowań).**

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści § 3 wzoru Umowy (Cześć II SIWZ) w następujący sposób:

„§ 3

Termin obowiązywania i realizacji Umowy oraz odbiory

1. Strony ustalają następujące terminy realizacji przedmiotu umowy:
 - 1) Data rozpoczęcia realizacji Umowy – **dzień podpisania Umowy**.
 - 2) Termin realizacji Umowy – **do 29 października 2021 r.**, przekazanie Zamawiającemu kompletnego SPP.
 - 3) Wykonawca w terminie nie dłuższym niż **2 tygodnie** od dnia podpisania Umowy przedstawi do zaakceptowania Zamawiającemu harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji przedmiotu Umowy, w szczególności określi zakres prac poszczególnych etapów, termin zakończenia/ przekazania do opinii (części przedmiotu umowy etapu/ów) i koszty wykonania poszczególnych etapów SPP, o których mowa w § 1 ust. 5. Nie wniesienie przez Zamawiającego w ciągu 5 dni roboczych uwag do harmonogramu jest równoznaczne z jego akceptacją,
 - 4) Wykonawca przekaże Zamawiającemu wyniki prac składających się na poszczególne etapy w terminach wskazanych w harmonogramie. Wyniki prac każdego z etapów Zamawiający przekaże do zaopiniowania PKP PLK S.A. Opinia Opiniującego - PKP PLK S.A. jest wiążąca dla Wykonawcy. Zamawiający wniesie uwagi do przekazanych dokumentów w terminie **do 14 dni kalendarzowych**, które Wykonawca uwzględni w ostatecznym opracowaniu,
 - 5) **Ustala się, że opinii i częściowej płatności podlegać będą następujące zakresy przedmiotu zamówienia:**
 - a) **Etap 1.**
 - b) **Etap 2+ 3.**
 - c) **Etap 4.**
 - d) **Etap 5 +6.**
 - 6) W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w przekazanych dokumentach składających się na poszczególne etapy Zamawiający pisemnie poinformuje o tym Wykonawcę, który w wyznaczonym terminie

nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych, przekaże poprawioną dokumentację zgodnie z zaleceniami Zamawiającego i Opiniującego. Przekazana dokumentacja podlega powtórnej ocenie Zamawiającego w terminie do 10 dni kalendarzowych od dnia dostarczenia. Termin powtórnej oceny złożonych dokumentów może ulec wydłużeniu. Z tego tytułu Wykonawcy nie przysługują żadne roszczenia wobec Zamawiającego.

- 7) Jeżeli w wyniku dokonania powtórnej oceny te same nieprawidłowości (wady dokumentacji) zostaną ponownie stwierdzone w poprawionej dokumentacji, zostaną naliczone kary umowne na zasadach określonych w Umowie.

2. Przekazywanie dokumentacji składającej się na poszczególne etapy/części będzie dokonywane w siedzibie Zamawiającego, w Urzędzie Miejskim w Kozienicach, ul. Parkowa 5. Wraz z dokumentacją Wykonawca przekaże wykaz przekazywanych opracowań i dokumentów.
3. Dokumentem potwierdzającym dostarczenie Zamawiającemu wyniku prac poszczególnych etapów składających się na przedmiot umowy będzie Protokół Przekazania podpisany przez przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcy.
4. Odbiorowi częściowemu podlegać będą poszczególne etapy/części SPP wymienione w ust. 1 pkt 5. Odbiorowi końcowemu będzie podlegać tylko kompletne SPP.
5. Odbiór częściowy uważa się za skuteczny jeżeli przekazana przez Wykonawcę część przedmiotu zamówienia (etap/etapy) uzyska pozytywną opinię PKP PLK S.A. Wówczas Wykonawcy przysługuje prawo wystawienia faktury za wykonaną część przedmiotu umowy. Kwota zapłaty za wykonaną część przedmiotu zamówienia nie może przekroczyć równowartości 60% wartości tej części zgodnie z harmonogramem.
6. Wykonawca ma prawo w terminie 3 dni kalendarzowych od otrzymania informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach do pisemnego ustosunkowania się do zastrzeżeń Zamawiającego.
7. Po otrzymaniu wyjaśnienia od Wykonawcy, Zamawiający w ciągu 5 dni kalendarzowych podejmie ostateczną decyzję odnośnie zakresu wymaganych poprawek.
8. Działania określone w ust. 6 i 7 nie powodują wydłużenia terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, wyznaczonego na poprawienie dokumentacji.
9. Dokumentem potwierdzającym sprawdzenie i przyjęcie przez Zamawiającego przedmiotu Umowy będzie Protokół Odbioru Dokumentacji sporządzony i podpisany przez upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego.
10. Podpisany Protokół Odbioru Dokumentacji (końcowego) będzie podstawą do wystawienia przez Wykonawcę faktury końcowej za wykonanie przedmiotu zamówienia. Podpisany Protokół Odbioru Dokumentacji nie stanowi oświadczenia Zamawiającego o przedmiocie odbioru wolnym od wad.”.

W § 3 ust. 1 wzoru umowy (Część II SIWZ) Zamawiający określił zasady i warunki przekazania przez Wykonawcę poszczególnych etapów i zasady ich odbioru, bez wskazywania terminów granicznych ich zakończenia/przekazania do opinii. Natomiast kompletne opracowanie Wykonawca winien przekazać Zamawiającemu do 29.10.2020 r. Kolejne ustępy § 3 dookreślają te procedury. Wskazanie terminów przekazania Zamawiającemu do zatwierdzenia poszczególnych etapów prac leży w gestii Wykonawcy. § 7 ust. 3 określa procentowy podział płatności za wykonanie poszczególnych etapów do wys. 60% wartości brutto każdego z etapów z zastrzeżeniem, że suma faktur częściowych nie może przekroczyć wysokości 60% wartości przysługującego Wykonawcy wynagrodzenia. Zamawiający pozostawił Wykonawcy określenie czasu w jakim jest w stanie przekazać do opinii poszczególne etapy opierając się o własne doświadczenie, wiedzę, posiadany potencjał kadrowy i finansowy.

Zamawiający zakłada, że podpisanie umowy nastąpi w m-cu styczniu 2021 roku.

Ramowa propozycja harmonogramu, którą Wykonawca może wykorzystać przy sporządzaniu harmonogramu rzeczowo-finansowego na potrzeby niniejszego zamówienia została przedstawiona w Prezentacji ze spotkania monitorującego II etap Programu Kolej + udostępnionej na stronie PKP PLK S.A. (poniżej w tabeli ramowe propozycje PKP PLK S.A. harmonogramu dla Projektu liniowego - wyciąg z Prezentacji).

Etapy realizacji umowy	Termin zakończenia Etapu od daty zawarcia umowy z Wykonawcą SPP (w dniach kalendarzowych) – Projekt liniowy
Etap 1	91
Opiniowanie etapu 1	105
Etap 2	161
Etap3	189
Opiniowanie etapu 2+3	203
Etap 4	224
Opiniowanie etapu 4	231
Etap 5	238
Etap 6	245
Opiniowanie etapu 5+6	259

Zgodnie z § 3 ust.1 pkt 3 Wykonawca w terminie do 2 tygodni od podpisania umowy zobowiązany jest do przedłożenia harmonogramu rzeczowo-finansowego.

Ustala się, że opinii i częściowej płatności podlegać będą następujące zakresy przedmiotu zamówienia:

1. Etap 1.
2. Etap 2+ 3.
3. Etap 4.
4. Etap 5 +6.

48. Czy Zamawiający wymaga, aby w Formularzu „Kryteria pozacenowe” – Załącznik nr 1 do Formularza oferty Wykonawca uwzględnił całe doświadczenie Ekspertów – tj. 1 opracowanie na spełnienie warunków udziału w postępowaniu (zgodnie z pkt. 9.2.2.1 SIWZ) oraz dodatkowe opracowania w ramach kryterium oceny ofert (zgodnie z pkt. 22.3 SIWZ)?

Czy też w Formularzu „Kryteria pozacenowe” – Załącznik nr 1 do Formularza oferty mają być uwzględnione jedynie dodatkowe opracowania w ramach kryterium oceny ofert (zgodnie z pkt. 22.3 SIWZ), natomiast 1 opracowanie (inne od tych wskazanych w Załączniku 1 do Formularza) na spełnienie warunków udziału w postępowaniu (zgodnie z pkt. 9.2.2.1 SIWZ) powinno być wskazane w Załączniku nr 5 - Wzór wykazu osób, które będą uczestniczyć w wykonywaniu niniejszego zamówienia dopiero na wezwanie Zamawiającego na podstawie art. 26 ust. 2 pzp, zgodnie z punktem 11.2 SIWZ.

Odpowiedź:

Warunki udziału w postępowaniu określa pkt 9 SIWZ.

Zgodnie z zapisami pkt. 9.2.2.1 SIWZ w celu potwierdzenia warunku udziału w postępowaniu Wykonawca musi wykazać, że koordynatorzy branżowi, o których mowa w pkt 1 i 2 posiadają wymagane kwalifikacje zawodowe i w okresie ostatnich 8 lat przed upływem terminu składania ofert brali udział w opracowaniu minimum 1 opracowania spośród opracowań wymienionych poniżej:

- a) studium wykonalności,
- b) koncepcja programowo-przestrzenna,
- c) dokumentacja przedprojektowa,
- d) dokumentacja projektowa (projekt budowlany lub projekt wykonawczy).

oraz że dokumentacje te powinny obejmować:

W zakresie pkt. 1) Dokumentacja powinna być opracowana w ramach umowy i powinna obejmować budowę lub przebudowę zelektryfikowanych linii kolejowych oraz obejmować co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową.

W zakresie pkt. 2) Dokumentacja powinna być opracowana w ramach umowy i powinna być związana z budową lub przebudową co najmniej 1 szlaku i co najmniej 1 stacji kolejowej.

Na potwierdzenie warunków udziału w postępowaniu na wezwanie Zamawiającego Wykonawca składa Wykaz osób – zał. nr 5.

Natomiast w kryterium „Doświadczenie kluczowego personelu” Wykonawcy zostaną przyznane punkty na zasadach określonych w pkt. 22.3 ppkt. 1 i 2 SIWZ. Należy zwrócić uwagę, że punkty w tym kryterium zostaną przyznane wyłącznie Wykonawcy, który w Zał. nr 1 do Formularza oferty – Kryteria pozacenowe wykaże opracowania spełniające kryteria, o których mowa w pkt. 22.3 ppkt. 1 i 2 SIWZ tj.:

1. Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, który będzie brał udział w realizacji niniejszego zamówienia

Kryterium: Doświadczenie w charakterze projektanta lub sprawdzającego w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych przy realizacji dokumentacji przedprojektowej lub dokumentacji projektowej (projekt budowlany lub projekt wykonawczy) obejmującej budowę lub przebudowę zelektryfikowanych linii kolejowych obejmujących co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową.

2. Koordynator branżowy ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym:

Kryterium: Doświadczenie w charakterze projektanta lub sprawdzającego w zakresie urzędzeń srk przy realizacji dokumentacji przedprojektowej lub dokumentacji projektowej (projekt budowlany lub projekt wykonawczy) związanej z budową lub przebudową co najmniej 1 szlaku i co najmniej 1 stacji kolejowej.

Dlatego też zarówno w zał. Nr 5 – „Wzór wykazu osób” jak i w zał. nr 1 do Formularza oferty – „Kryteria pozacenowe” Wykonawca może wykazać to samo opracowanie, które może zarówno potwierdzać spełnienie warunków udziału w postępowaniu jak i spełniać wymagania do przyznania punktów w kryterium „Doświadczenie kluczowego personelu”.

49. W związku z odpowiedzią na pytanie nr 2 z Wyjaśnień z 11 grudnia 2020 r., definiującą projekt Zamawiającego na odcinku Świerże Górne-Warka oraz odpowiedzią nr 2 z Wyjaśnień z dnia 14 grudnia 2020 r., wnosimy o precyzyjne zdefiniowanie korytarza transportowego. Czy ma dotyczyć odcinka 20km jakie wskazuje Zamawiający? Czy ma dotyczyć całego odcinka Kozienice-Warszawa? I czy jeśli odpowiedź na pytanie nr 2 jest pozytywna, to czy Zamawiający ma świadomość kosztów tych pomiarów nawet w najbardziej ograniczonym zakresie?

Odpowiedź:

Przy określaniu zakresu pomiarów należy uwzględnić zasadnicze cele, którym mają służyć, sformułowane w poszczególnych punktach rozdziału 4, w szczególności w pkt. 4.4.1 OPZ „Wykonawca zidentyfikuje dobową wielkość ruchu osób w stanie istniejącym (rok 2021) w korytarzu transportowym planowanej linii kolejowej.” Planowaną linią kolejową jest połączenie kolejowe Kozienice – Warka /do linii nr 8/, które stanowić będzie część funkcjonalnego połączenia Kozienice – Warszawa jako efekt finalny zadania. Uwzględniając łącznie wymagania pkt. 4.6.3 OPZ „Wykonawca uszczegółowi i skalibruje Pasażerski Model Transportowy CPK stanu istniejącego w odniesieniu do przedmiotowego miasta na podstawie wyników pomiarów” można określić zakres pomiarów ruchu na drogach jako dotyczący korytarza transportowego Kozienice – Warka /linia nr 8/, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu na granicy miasta Kozienice (przede wszystkim na drogach DK79 oraz DK48, przy czym na drodze DK79 niezbędny jest także pomiar na północ od „Elektrowni Kozienice”). Nie należy jednak zapominać, że analizowana linia kolejowa ma umożliwić połączenie Kozienice – Warszawa. Obecnie relacja ruchowa Kozienice - Warszawa nie jest tożsama z korytarzem transportowym Kozienice –

Warka /linia nr 8/. Ruch z Kozienic do Warszawy może odbywać się głównie z wykorzystaniem drogi krajowej nr 79 lub drogi krajowej nr 48 w połączeniu z drogą S7/DK7. Oba te połączenia omijają Warkę. Ponadto możliwe jest również połączenie do Warki z wykorzystaniem DK 48 oraz DW 730. Przy ustalaniu niezbędnych punktów pomiarów pomocne będzie wykorzystanie mapy natężenia ruchu z GPR 2015. Zgodnie z pkt. 4.4.2 Wykonawca proponuje i uzgodni z PLK metodykę wykonania pomiarów.

Kwestia kosztów będzie pochodną rozstrzygnięcia przetargowego przeprowadzonego przez zamawiającego. Ocenie kosztów podlega całe zamówienie a nie jego wybrane elementy.

BURMISTRZ GMINY KOZIENICE

mgr Piotr Kozłowski

BURMISTRZA

mgr Piotr Kozłowski
Przewodniczący ds. Technicznych