

## Uzupełnienie do OPZ

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**

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 (tranzytowy) 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 uwzględnienia 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 przejęcia 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 Kozienic, 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. 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.**

24. 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.**

25. 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.**

26. Czy w analizach ruchowo-eksploatacyjnych Zamawiający oczekuje odwzorowania rozkładu jazdy całego odcinka Koźienice – 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.**

27. 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.**

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

29. 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”.**

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

**Odpowiedź:**

**Nie.**

31. 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 – zgodnie z przyjętymi kryteriami.**

32. 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.**

33. 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. Pomiary 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).**

34. 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.

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

**Odpowiedź:**

Jak wyżej.

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

**Odpowiedź:**

Jak wyżej.

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

**Odpowiedź:**

Jak wyżej.

38. 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 proponuje i uzgodni z PLK metodykę wykonania pomiarów.**

39. 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 proponuje i uzgodni z PLK metodykę wykonania pomiarów.**

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

**Odpowiedź:**

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

41. 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.**

42. Wnosimy o precyzyjne zdefiniowanie korytarza transportowego. Czy ma dotyczyć odcinka 20km jakie wskazuje Zamawiający? Czy ma dotyczyć całego odcinka Kozienice-Warszawa?

**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 S8/, 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 S8/, 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 S-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.

43. W związku z tym, że na zakres projektu składają się następujące odcinki objęte OPZ:

- ok. 10 km istniejącej linii nr 77 – linia 1-torowa,
- ok. 20 km nowej linii Świerże Górne-Warka w całkowicie nowym przebiegu – linia 1-torowa,
- 60 km połączenia Warka-Warszawa po linii nr 8 – istniejąca linia,

prosimy o powiązanie zakresu projektu z poszczególnymi punktami OPZ, ponieważ przykładowo wykonywanie badań geologicznych, geodezyjnych lub środowiskowych na odcinkach linii nr 8 mijają się z sensem merytorycznym, gdyż obecnie jest tam realizowana inwestycja PKP PLK. Nie wiadomo też na przykład jak realizować inwentaryzację i badania geologiczne na nieistniejącym odcinku linii. Nie ma również w OPZ wskazania jak prowadzić trasowanie działek, podziały działek i w jakim zakresie prowadzić analizy środowiskowe. Wnosimy o ścisłe powiązanie odcinków linii z poszczególnymi punktami OPZ, aby było jasno wiadomo co jest do wykonania na danym odcinku linii. W innym wypadku skonstruowanie wyceny i złożenie porównywalnych ofert jest niemożliwe.

**Odpowiedź:**

**W odpowiedzi na pytanie informuje, że na obecnym etapie nie jest określany charakter linii ani jej odcinków (nie jest wskazane ile kilometrów linii ma być jednotorowych, a ile dwutorowych). Taka informacja ma być efektem opracowanego WSPP, które ma to określić. Zapisy OPZ dotyczą działań koniecznych do realizacji w ramach projektu zgłoszonego przez Zamawiającego, tj. odcinka od Świerże Górne – Warka wynoszącego ok. 20 km, a nie pozostałych linii kolejowych.**

**44.**

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.

**Odpowiedź:**

**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.**

**45.**

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.**

46. 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 (przeprawy, 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.

47. 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.**

48. 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.**