

Kozienice, 28 stycznia 2020 r.

Zmiana treści SIWZ

Działając w oparciu o przepisy art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2019 r. poz. 1843) Zamawiający dokonuje zmiany treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) w postępowaniu o udzielenie zamówienia pn. „**Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej dla nowego połączenia kolejowego Kozienice-Warszawa**” w następującym zakresie:

1. Dokonuje się zmiany w Części III SIWZ – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ):

- 1) W pkt 1.3.2., w zdaniu pierwszym, po wyrazie „teletechnicznej” po przecinku dodaje się wyraz „odwodnienia” oraz w zdaniu trzecim treść punktu trzeciego zastępuje się treścią: „Trzeci wariant zaproponuje Wykonawca koncepcji na podstawie analizy własne.” oraz w części opisującej „Inne uwarunkowania i wymagania” wyraz „zastaną” zastępuje się wyrazem „zostaną” i dodaje się tiret piąte o treści: „w koncepcji należy uwzględnić i przewidzieć na etapie analizy i wykonania stacje pośrednie na trasie Kozienice – linia nr 8 w celu zwiększenia jej rentowności.”,
- 2) W pkt 1.3.3.2 Orientacja w regionie – sugerowana lokalizacja stacji - anuluje się graficzną Wersję 3 lokalizacji stacji. Wersja 1 i 2 pozostaje bez zmian,
- 3) W pkt 2.1. w ppkt 8) skreśla się przecinek i dodaje zapis o treści „oraz osiągnięcia innych celów polityki w zakresie zmian klimatu,”
- 4) W pkt 3.2. po ppkt 4), w zdaniu piątym skreśla się treść „zarządcami kolei państwowych” i zastępuje się treścią „zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) i po wyrazie „instytucjami” dodaje się „i organami”,
- 5) W pkt 4.1., po ppkt 3) dodaje się ppkt 4) o treści „4) Analizy środowiskowej”
- 6) Po pkt 4.2. dodaje się pkt 4.3. o treści:

„4.3. Analiza środowiskowa

4.3.1 Cel analizy środowiskowej

Celem analizy środowiskowej jest identyfikacja podstawowych elementów środowiska w rejonie planowanego przedsięwzięcia oraz wstępna ocena i porównanie wpływu każdego z analizowanych wariantów na te elementy środowiska.

Efektom przeprowadzonej analizy będzie wstępna ocena wariantów pod kątem ich wpływu na środowisko, w tym wskazanie wariantów akceptowalnych z punktu widzenia ochrony środowiska, oraz określenie zaleceń środowiskowych dla dalszych etapów przygotowania przedsięwzięcia.

Analiza środowiskowa powinna być opracowana na jednakowym stopniu szczegółowości dla każdego z wariantów.

4.3.2 Wymagania szczegółowe odnośnie zakresu analizy

Analiza środowiskowa obejmować będzie w szczególności następujące elementy:

- 1) krótką charakterystykę poszczególnych wariantów przedsięwzięcia,
- 2) określenie uwarunkowań środowiskowych (w tym identyfikację i opis zidentyfikowanych elementów środowiska) dla każdego z analizowanych wariantów,
- 3) wskazanie, wraz z uzasadnieniem, wariantów akceptowalnych o z punktu widzenia ochrony środowiska,

- 4) wstępne oszacowanie kosztów ochrony środowiska, wraz z opisem metodyki wyceny i przyjętych założeń,
- 5) kwalifikację formalną przedsięwzięcia, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U z 2019 r., poz. 1839),
- 6) określenie zaleceń środowiskowych dla dalszych etapów przygotowania przedsięwzięcia.

4.3.3 Krótka charakterystyka przedsięwzięcia

Wykonawca scharakteryzuje wszystkie analizowane warianty przedsięwzięcia, w tym określi m.in.:

- 1) lokalizację, ze wskazaniem potrzeby (lub jej braku) zajęcia nowych terenów, określając powierzchnię dodatkowo zajmowanego terenu i lokalizację w odniesieniu do kilometrażu linii kolejowej,
- 2) charakterystyczne parametry konstrukcyjne i eksploatacyjne,
- 3) zakres przewidzianych prac dla każdego z wariantów (np. przebudowa /rozbudowa/ remont obiektów inżynierskich, sieci trakcyjnej, urządzeń srk, przejazdów kolejowo - drogowych, wymiana nawierzchni kolejowej, wykonanie odwodnienia, obiektów kubaturowych, peronów, obiektów obsługi podróżnych, dróg i placów ładunkowych, urządzeń elektroenergetycznych, urządzeń telekomunikacyjnych itp.),
- 4) prognozę ruchu pociągów w perspektywie +1 rok od dnia oddania linii kolejowej do użytkowania, wraz ze strukturą dobowego ruchu (tj. z rozbićm ruchu na porę dnia (godz. 6:00-22:00) i nocy (godz. 22:00-6:00)) oraz podziałem na ruch pociągów towarowych i pasażerskich dalekobieżnych, pasażerskich regionalnych, autobusów szynowych, wraz z odpowiadającymi prędkościami.

W zakresie przewidzianych prac Wykonawca uwzględni konieczną przebudowę infrastruktury technicznej nie wchodzącej w skład linii kolejowej (infrastruktura obca: drogi, wiadukty drogowe, sieci wodociągowe i kanalizacyjne, linie elektroenergetyczne itp.).

4.3.4 Uwarunkowania środowiskowe

Wykonawca dokona rozpoznania uwarunkowań środowiskowych - zidentyfikuje i opiszze elementy środowiska.

Na podstawie dostępnych danych i aktualnych zasobów literaturowych oraz wizji terenowej Wykonawca przeprowadzi rozpoznanie uwarunkowań środowiskowych, w tym w szczególności:

- 1) Obiektów i obszarów prawnie chronionych na podstawie Ustawy o ochronie przyrody w odległości:
 - rezerwaty - do 1 km od linii kolejowej,
 - parki narodowe i krajobrazowe - do 1 km od linii kolejowej,
 - obszary chronionego krajobrazu - do 1 km od linii kolejowej,
 - obszary Natura 2000 (w tym identyfikacja i rozmieszczenie przedmiotów ochrony tych obszarów) - do 1 km od linii kolejowej,
 - pomniki przyrody - do 200 m od linii kolejowej,
 - użytki ekologiczne - do 200 m od linii kolejowej,
 - zespoły przyrodniczo-krajobrazowe - do 200 m od linii kolejowej,
 - stanowiska dokumentacyjne - do 200 m od linii kolejowej.
- 2) Korytarzy ekologicznych (o randze międzynarodowej, krajowej i lokalnej) oraz innych szlaków migracji zwierząt przecinanych przez linię kolejową i przebiegających w odległości do 5 km od niej, wraz ze wskazaniem gatunków zwierząt wykorzystujących korytarz oraz charakterystyki tej migracji.
- 3) Zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (objętych ochroną w formie wpisu do rejestru zabytków, uwzględnionych w ewidencji zabytków, parków kulturowych, ustaleń ochrony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego) oraz stanowisk archeologicznych – w odległości do 200 m od linii.
- 4) Stref ochronnych ujęć wód – przecinanych przez linię kolejową i znajdujących się w odległości 200 m od niej.
- 5) Terenów zalewowych i narażonych na ryzyko powodzi – przecinanych przez linię kolejową.
- 6) Cieków przecinanych przez linię kolejową oraz zbiorników wodnych w odległości do 200 m od linii.
- 7) Istniejącej zabudowy mieszkaniowej i innej podlegającej ochronie akustycznej oraz terenów, na których taka zabudowa jest planowana wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W celu

ustalenia stanu faktycznego Wykonawca zidentyfikuje istniejącą zabudowę chronioną pod względem akustycznym. Wykonawca wskaże, które ze zidentyfikowanych obiektów i terenów znajdują się w odległościach:

- do 20 m od osi skrajnego toru,
- od 20 m do 50 m, licząc od osi skrajnego toru.

8) *Możliwych konfliktów społecznych związanych z realizacją przedsięwzięcia, uwzględniając w miarę możliwości następujące uwarunkowania:*

- konieczność zajęcia dodatkowych terenów (wywłaszczenia/nabycia),
- likwidację przejazdów kolejowo - drogowych oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych i kładek dla pieszych,
- likwidację stacji i przystanków osobowych,
- oddziaływania akustyczne/drgania.

9) *Możliwych konfliktów przyrodniczych - w przypadku kolizji z obszarami wymienionymi w pkt. 1) i 2).*

10) *Innych uwarunkowań, które mogą mieć wpływ na wybór wariantu – wraz z uzasadnieniem ich przyjęcia.*

Analiza uwarunkowań środowiskowych powinna być uzupełniona informacjami pozyskanymi z nadleśnictw, kół łowieckich, organów ochrony środowiska, jednostek naukowo-badawczych oraz danymi pochodzącymi z innych aktualnych opracowań zawierających wszelkie dostępne informacje o środowisku.

Uwarunkowania środowiskowe Wykonawca opíše z należytą starannością, każdorazowo odnosząc się do położenia danego elementu, obszaru, obiektu względem linii kolejowej.

4.3.5 Wpływ na klimat

Analizując możliwość wpływu przedsięwzięcia na wystąpienie zmian klimatycznych, Wykonawca w szczególności scharakteryzuje i oceni wpływ przedsięwzięcia (oddzielnie dla fazy realizacji, eksploatacji i potencjalnej likwidacji) na emisję gazów cieplarnianych. Należy obliczyć, a w przypadku braku wystarczających danych – oszacować, ślad węglowy powodowany przez przedsięwzięcie. Uwzględnić należy zarówno emisje bezpośrednie jak i pośrednie. Dokonując analizy, należy oprzeć się na metodyce zawartej w „Ekspertryzie dotyczącej adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu - utrzymanie linii kolejowych i projekty inwestycyjne finansowane z perspektywy finansowej 2014-2020, cz. 15 - Wytyczne dotyczące sposobu uwzględniania zagadnień klimatycznych w dokumentacji środowiskowej”, dostępnej na stronie internetowej PKP PLK S.A. (www.plk-sa.pl).

W ramach analizy należy rozważyć alternatywne rozwiązania dotyczące mniejszego zużycia węgla lub rozwiązania oparte na źródłach odnawialnych oraz oszacować koszt takich rozwiązań. Przy opisie wariantów należy wskazać, jak kwestie klimatyczne zostały uwzględnione w analizie i rankingu odpowiednich wariantów oraz jaki miały wpływ na wybór wariantu realizacyjnego. Należy również przeanalizować, czy realizacja przedsięwzięcia w połączeniu z prognozowaną zmianą klimatu będzie posiadała jakikolwiek pozytywny bądź negatywny wpływ na otoczenie.

W przypadku stwierdzenia, że realizacja przedsięwzięcia może negatywnie oddziaływać na zmiany klimatu, Wykonawca zaproponuje stosowne działania minimalizujące (mogą być to nie tylko środki techniczne, ale przede wszystkim działania organizacyjne, proceduralne bądź zapobiegawcze).

Wykonawca oceni, jak realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do osiągnięcia celów polityki w zakresie zmian klimatu.

4.3.6 Ocena podatności przedsięwzięcia na czynniki klimatyczne oraz ocena ryzyka ich wystąpienia

Wykonawca dokona oceny wzajemnych oddziaływań pomiędzy planowanym przedsięwzięciem (oddzielnie dla każdego wariantu) a klimatem.

Ocena powinna dotyczyć następujących aspektów:

- 1) *oddziaływania przedsięwzięcia na zmiany klimatu,*
- 2) *podatności infrastruktury kolejowej na czynniki klimatyczne oraz ryzyka wystąpienia danych czynników w związku z obecnymi i przyszłymi zmianami klimatu.*

Wykonawca powinien również dokonać oceny wzajemnych relacji pomiędzy zmianami klimatu a bioróżnorodnością w rejonie lokalizacji planowanego przedsięwzięcia oraz oceny, jak przedsięwzięcie będzie oddziaływać łącznie na te elementy.

Powyższe analizy Wykonawca opracuje oddzielnie dla każdego z analizowanych wariantów przedsięwzięcia. W przypadku braku istotnych różnic w zakresie oddziaływania lub podatności poszczególnych wariantów na zmiany klimatu, Wykonawca przedstawi uzasadnienie. Analizy powinny dotyczyć każdej fazy przedsięwzięcia: przygotowania, realizacji, eksploatacji oraz potencjalnej likwidacji.

Wykonawca dokona oceny podatności przedsięwzięcia na zmiany klimatu oraz oszacuje ryzyko wystąpienia tych zmian, zgodnie z „Ekspertyzą dotyczącą adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu - utrzymanie linii kolejowych i projekty inwestycyjne finansowane z perspektywy finansowej 2014-2020, cz. 15 - Wytyczne dotyczące sposobu uwzględniania zagadnień klimatycznych w dokumentacji środowiskowej”, dostępną na stronie internetowej PKP PLK S.A. (www.plk-sa.pl).

Na podstawie dokonanej oceny Wykonawca rozważy, czy istnieje konieczność adaptacji infrastruktury kolejowej objętej przedsięwzięciem do prognozowanych zmian klimatu. W przypadku stwierdzenia konieczności adaptacji do zmian klimatu, Wykonawca wskaże odpowiednie działania lub środki techniczne oraz szczegółowo je uzasadni. Każdorazowo należy ocenić, czy wskazane działania i środki adaptacyjne będą skuteczne. W pierwszej kolejności należy przeanalizować, czy nie będzie wystarczające zastosowanie działań zapobiegawczych, organizacyjnych i proceduralnych, zgodnych z wewnętrznymi instrukcjami i uregulowaniami PKP PLK S.A.

Ponadto, Wykonawca oceni, w jaki sposób przedsięwzięcie odnosi się do strategii krajowej oraz strategii regionalnych w zakresie przystosowania się do zmian klimatu.

4.3.7 Analiza porównawcza ze wskazaniem wariantów akceptowalnych dla środowiska

Na potrzeby wskazania wariantów akceptowalnych z punktu widzenia ochrony środowiska Wykonawca przeprowadzi analizę porównawczą rozpatrywanych wariantów.

W oparciu o zgromadzone dane i informacje Wykonawca wskaże najbardziej istotne i reprezentatywne kryteria oceny wariantów i przypisze im wagi. Kryteria oraz przypisane im wagi, wraz z ich uzasadnieniem, będą podlegały uzgodnieniu z Zamawiającym przed wykonaniem analizy porównawczej.

Kryteria służące do oceny wariantów powinny dotyczyć co najmniej następujących elementów:

- 1) klimat akustyczny (kryterium: liczba budynków mieszkalnych, szkół, przedszkoli, szpitali, domów opieki, domów dziecka położonych w odległościach: do 20 m, od 21 do 50 m narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne),
- 2) konflikty przyrodnicze (kryteria: liczba przecinanych obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody),
- 3) konflikty społeczne (kryterium: liczba i charakter konfliktów społecznych),
- 4) wpływ przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany oraz wpływ zmian klimatu na przedsięwzięcie.

Przy ocenie wariantów Wykonawca uwzględni m.in. następujące parametry i uwarunkowania dla każdego z wariantów:

- 1) prędkość,
- 2) prognozę natężenia oraz strukturę ruchu w roku oddania inwestycji do użytkowania oraz w perspektywie +1 roku od oddania inwestycji do użytkowania (z uwzględnieniem rozwoju technicznego w zakresie planowanego taboru),
- 3) zajętość terenu.

4.3.8 Oszacowanie wstępnych kosztów ochrony środowiska

W oparciu o wyniki przeprowadzonych analiz Wykonawca oddzielnie dla każdego z analizowanych wariantów oszacuje wstępne koszty ochrony środowiska. Koszty te zostaną uwzględnione w zbiorczym zestawieniu kosztów.

4.3.9 Zalecenia środowiskowe dla dalszych etapów przygotowania przedsięwzięcia

Analizę środowiskową Wykonawca zakończy, dokonując podsumowania przedstawionych informacji oraz prezentując wnioski i zalecenia dla następnych etapów przygotowania przedsięwzięcia.

W szczególności, Wykonawca powinien (osobno dla każdego z wariantów):

- 1) zaproponować kwalifikację przedsięwzięcia, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.); przy kwalifikacji przedsięwzięcia należy uwzględnić całokształt planowanych robót budowlanych,
- 2) wskazać elementy i obszary wrażliwe wymagające analizy na kolejnych etapach przygotowania przedsięwzięcia, wraz z uzasadnieniem.

4.3.10 Sposób prezentacji informacji

Sposób prezentacji informacji w analizie powinien być zwięzły i spójny. Należy unikać przytaczania informacji nieistotnych z punktu widzenia celu, dla którego analiza jest sporządzana.

Poruszona w analizie problematyka zostanie przedstawiona w formie opisowej, tabelarycznej, jak również graficznej, przy czym załączone mapy będą sporządzone tak, aby w sposób czytelny i zrozumiały ilustrowały zakres planowanego przedsięwzięcia oraz występowanie terenów wrażliwych na oddziaływanie.

4.3.11 Wymagania dotyczące formy tabelarycznej

Część tabelaryczna powinna przedstawiać położenie każdego z wariantów względem obiektów wrażliwych, cennych i narażonych na oddziaływanie, zachowując porządek rosnącego kilometrażu.

4.3.12 Wymagania dotyczące formy graficznej

Analiza środowiskowa powinna zawierać (dla każdego z wariantów oddzielnie) część graficzną, na którą będą się składały co najmniej:

- 1) Mapy obrazujące lokalizację przedsięwzięcia na tle obszarów chronionych w rozumieniu ustawy o ochronie przyrody, korytarzy ekologicznych oraz stref ochronnych ujęć wody i terenów zalewowych oraz narażonych na ryzyko powodzi. Sposób prezentacji zagadnień oraz skala map powinny zapewnić czytelność oraz szerszy kontekst realizacji przedsięwzięcia, w tym jego powiązanie z istniejącą siecią kolejową.
Na mapach powinny być zaznaczone m.in. miejscowości (wraz z ich nazwami), zbiorniki i cieki wodne (wraz z ich nazwami) oraz inne linie kolejowe (wraz z ich numerami), a także inne obiekty, których oddziaływanie mogą się kumulować,
- 2) Ortofotomapy w skali 1:5 000 uwidaczniające zabudowę mieszkalną oraz obiekty podlegające ochronie akustycznej na tle linii kolejowej, wraz z oznaczeniem rodzaju terenu / planowanej zabudowy, ze wskazaniem nazw miejscowości i ulic. Oznaczyć należy budynki chronione akustycznie znajdujące się w odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszar kolejowego oraz mniejszej niż 20 m od osi skrajnego toru, a także zabudowę chronioną akustycznie znajdującą się na terenach przeznaczonych do działalności produkcyjnej, składowania i magazynowania.

Dane powinny być prezentowane w sposób czytelny i przejrzysty. Przyjęta kolorystyka oraz liczba elementów prezentowana na danej mapie powinna zapewniać czytelność mapy i możliwość szybkiego zlokalizowania konkretnego zagadnienia. Linia kolejowa powinna być wyraźnie zaznaczona, opisana (numerem linii) oraz posiadać podziałkę prezentującą kilometraż linii. Na mapach należy oznaczyć kierunek geograficzny oraz umieścić stosowną legendę.

Zagadnienia powinny być prezentowane na tle wszystkich analizowanych wariantów, z uwzględnieniem korekt tukiów torów, dobudowy drugiego toru itp. Wszystkie mapy powinny być dostarczone również w formacie *.shp (oraz plików projektowych w formacie .mxd służących do eksportowania poszczególnych typów załączników graficznych - lub plików im równoważnych), zgodnie z Państwowym Układem Współrzędnych Geodezyjnych 2000 (oraz w zależności od potrzeb układ 1992), a mapy topograficzne / ortofotomapa - w formacie *.geotiff. Pliki *.shp należy przekazać w zależności od przeznaczenia jako polylinie, poligon, point wraz z przypisanymi atrybutami. Ponadto, część opisowa powinna być uzupełniona o rysunki, schematy, fotografie itp. Każda fotografia powinna być podpisana oraz opatrzona identyfikacją fotografowanego obiektu za pomocą współrzędnych GPS oraz za pomocą numeru i kilometrażu linii kolejowej, przy której obiekt się znajduje."

- 7) Pkt 4.2.1 zastępuje się pkt 4.4, zdanie pierwsze i drugie pozostaje bez zmian. Pozostałą treść tj. pkt. 4.2.2 ppkt 4.2.2.1 i 4.2.2.2 wykreśla się w całości,
- 8) Pkt 4.2.3 zastępuje się pkt 4.5 i dokonuje się zmiany treści Zakresu Koncepcji Programowo-Przestrzennej (pk. 1-22 zastępuje się pkt 1-26) w brzmieniu:

„Zakres Koncepcji Programowo – Przestrzennej:

- 1) *Uproszczona analiza geotechniczna - wstępne rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych poprzez zgromadzenie dostępnych materiałów archiwalnych, w tym studiów w zakresie badań geotechnicznych, opracowań geologiczno-inżynierskich, a także wizję lokalną stanu podłoża, zgodnie z obowiązującymi Regulacjami Zamawiającego, w tym w szczególności z Wytycznymi badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej Igo-1; Analiza stanu podtorza wraz z wytycznymi do jego wzmocnienia w słabych miejscach oraz lokalizacjach mogących się ujawnić w zmienionych warunkach eksploatacyjnych;*
- 2) *Inwentaryzacja obiektów inżynierskich i budowlanych m.in. mostów, wiaduktów, budynków, budowli, sieci uzbrojenia terenu w zakresie niezbędnym do opracowania KPP,*
- 3) *Część technologiczno – ruchowa;*
- 4) *Koncepcja układów torowych wraz z systemem odwodnienia;*
- 5) *Koncepcja geometrii układów torowych na szlakach (plan i profil) w szczególności uwzględniając maksymalną prędkość pociągów na linii kolejowej;*
- 6) *Koncepcja peronów wraz z dojazdami i zagospodarowaniem;*
- 7) *Koncepcja budowy/modernizacji sieci trakcyjnej i jej sterowania;*
- 8) *Koncepcja układu zasilania sieci trakcyjnej na podstawie warunków przyłączenia sieci trakcyjnej do sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstwa energetycznego. Na etapie KPP Zamawiający oczekuje przedstawienia koncepcji zasilania sieci trakcyjnej. Wykonawca wykona symulacje zasilania sieci trakcyjnej dla stanu istniejącego oraz dla stanu docelowego (prognozowanego ruchu z uwzględnieniem całego okresu szczytowego (wynikającego z zadanego rozkładu jazdy lecz nie krótszego niż 3 godzinnego) w celu wskazania zgodności z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI) dla podsystemu Energia. W przypadku prac niewymagających pełnej analizy układu zasilania Wykonawca wykaże kompatybilność odcinka będącego przedmiotem zamówienia (uwzględniając zakres wykonywanych w branży sieci trakcyjnej) z istniejącym układem zasilania w kontekście TSi Energia tj. zostać zrealizowane poprzez wykonanie symulacji średniego napięcia użytecznego, **zgodnie**.*
Powyższy materiał, dla wybranego wariantu zaakceptowanego przez Zamawiającego zostanie uzgodniony z PKP Energetyka S.A.;
- 9) *Koncepcja układu zasilającego odbiory nietrakcyjne (w tym Linii Potrzeb Nietrakcyjnych LPN 15 kV AC) wraz z rozmieszczeniem stacji transformatorowych, odłączników i z uwzględnieniem potrzeb docelowych (np. EOR);*
- 10) *Koncepcja sieci, instalacji i urządzeń energetyki do 1 kV. W koncepcji Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić dotychczasowe odbiory z podziałem na odbiory należące do PKP PLK S.A. oraz odbiory obce (w przypadku zmiany lub likwidacji dotychczasowego zasilania) w celu oddzielnego opomiarowania. W koncepcji należy również wskazać odbiory wymagające rezerwowego zasilania;*
- 11) *Koncepcja zabudowy urządzeń srk, spełniająca wymogi interoperacyjności, uwzględniająca zabudowę systemu ERTMS/ETCS, zintegrowanych systemów srk i ich monitorowania oraz kierowania ruchem kolejowym z Lokalnego Centrum Sterowania LCS, w tym urządzeń dSAT;*
- 12) *Koncepcja zabudowy urządzeń i sieci telekomunikacyjnych zarówno radiołączności (w tym radio 150 MHz) jak i łączności przewodowej, spełniających wymogi interoperacyjności z uwzględnieniem wykorzystania w systemie ERTMS/GSM R;*
- 13) *Koncepcja przebudowy linii kablowych teletechnicznych w tym istniejących linii kablowych (miedzianych i światłowodowych) oraz koncepcja trasy projektowanych linii teletechnicznych;*
- 14) *Koncepcja Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej CSDIP na stacjach i przystankach osobowych sporządzona zgodnie z wymaganiami instrukcji Ipi-6 zawartymi m.in. w rozdziale 6, uwzględniająca:*

- a. Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zgodny z instrukcją lpi-6,
 - b. System transmisyjny dla CSDIP zgodny z instrukcją le-122,
 - c. Kanalizację teletechniczną zgodną z instrukcją lpi-6 oraz le-108,
 - d. Szafy teletechniczne zgodne z instrukcją lpi-10.
- 15) Koncepcja Systemu Monitoringu Wizyjnego, sporządzona zgodnie z wymaganiami §25 ust. 1 instrukcji lpi-4, uwzględniająca:
- a. System Monitoringu Wizyjnego zgodny z instrukcją lpi-4,
 - b. system teletransmisyjny dla SMW zgodny z instrukcją le-122,
 - c. kanalizację techniczną zgodną z instrukcją lpi-4 oraz le-108,
 - d. szafy teletechniczne zgodne z instrukcją lpi-10;
- 16) Koncepcja rozbiórek i przystosowania obiektów kubaturowych, obejmująca wytypowanie i adaptację istniejących pomieszczeń oraz budowę nowych, z uwzględnieniem potrzeb docelowych oraz budowy ekranów akustycznych, ogrodzeń i murów oporowych;
- 17) Koncepcja rozbiórki, budowy nowych obiektów inżynierskich, remontu i przebudowy istniejących obiektów inżynierskich z przeliczeniem ich nośności wg obowiązujących norm, skrajni budowli i określeniem zakresu robót niezbędnych do osiągnięcia zakładanych prędkości;
- 18) Koncepcja przekwalifikowania lub likwidacji skrzyżowań linii kolejowej z drogami publicznymi w jednym poziomie oraz zastąpienie skrzyżowań w poziomie skrzyżowaniami dwupoziomowymi,
- 19) Koncepcja przebudowy układów drogowych w tym budowy dróg równoległych w przypadku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn;
- 20) Przeprowadzenie uzgodnień z jednostkami samorządów terytorialnych oraz zarządcami dróg przyjętych rozwiązań koncepcyjnych (przekwalifikowania lub likwidacji skrzyżowań linii kolejowej z drogami publicznymi, przebudowy układów drogowych w tym budowy dróg równoległych);
- 21) Projekcja nakładów inwestycyjnych dla nowobudowanych obiektów inżynierskich (z wyłączeniem przepustów);
- 22) Koncepcję przebudowy infrastruktury kolidującej – sieci i urządzenia gestorów obcych (sieci sanitarne, elektroenergetyczne oraz telekomunikacyjne);
- 23) Analiza środowiskowa, zgodnie z rozdziałem 4.3 niniejszego OPZ.
- 24) Koncepcje usuwania drzew i krzewów, niezbędne nasadzenia, projekty zieleni wokół obiektów kubaturowych i dróg;
- 25) Propozycja podziału zakresu robót na etapy i fazy wraz ze wstępnym harmonogramem.
- 26) Projekcja nakładów inwestycyjnych i możliwych źródeł finansowania dla okresu realizacji przedmiotu koncepcji."

- 9) Dokonuje się zmiany numeracji: pkt 4.2.4 zastępuje się pkt 4.6, pkt 4.2.5 zastępuje się pkt 4.7, pkt 4.2.6 zastępuje się pkt 4.8,
- 10) Zmienia się treść pkt 5.1 zdanie trzecie, które otrzymuje brzmienie: „Wykonawca zapozna się z zarządzeniem nr 15/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 8 kwietnia 2015 r. i wdroży w życie Zasady bezpieczeństwa pracy obowiązujące na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych – lbh-105.”
- 11) W pkt 6.2.3 ppkt 3) po lit. d. zdanie poniżej otrzymuje brzmienie: „Dokumentacja powinna być opracowana w ramach umowy i powinna być związana z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych i obejmować co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową”
- 12) W pkt 8 wymienione instrukcje i warunki techniczne stanowiące regulacje wewnętrzne PKP PLK S.A. skreśla się i zastępuje się listą dokumentów o nr 1- 168.
- 13) Na skutek wprowadzenia powyższych zmian dokonuje się korekty spisu treści OPZ.

2. Dokonuje się zmiany w Części II SIWZ – Wzór umowy:

- 1) W § 1 w ust. 4 po pkt. 4 dodaje się pkt. 5 o treści: „odwodnienia”; zmianie ulega pozostała numeracja: pkt 5 zastępuje się pkt 6, pkt 6 zastępuje się pkt 7,

- 2) W § 1 ust. 5 punkty od 1-22 zastępuje się pkt 1-26 w brzmieniu jak w pkt 4.5 OPZ (po zmianach),
- 3) W § 1 ust. 6 po pkt 3 dodaje się pkt 4 o treści: „*Analizy środowiskowej*”; zmianie ulega pozostała numeracja; pkt 4 zastępuje się pkt 5 itd. do pkt. 13,
- 4) W § 2 po ust. 7 dodaje się ust. 8 o treści: „*8. W celu należytej realizacji przedmiotu umowy Wykonawca zobowiązuje się zatrudnić Specjalistę ds. ochrony środowiska, posiadającego wyższe wykształcenie: kierunek ochrona środowiska lub inżynieria środowiska*”.
- 5) W § 4 zmienia się ust. 5, który otrzymuje brzmienie: „*Na żądanie i w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego Wykonawca zobowiązuje się do dostarczenia harmonogramu realizacji przedmiotu umowy, wykazu osób zaangażowanych po stronie Wykonawcy w realizacji przedmiotu umowy, przedłożenia kalkulacji ceny ofertowej na realizację przedmiotu umowy oraz sporządzić niezbędne dokumenty, które będą konieczne do prawidłowej, zgodnej z przepisami i wymaganiami realizacji przedmiotu umowy, w szczególności do przygotowania wniosku o dofinansowanie zadania ze źródeł zewnętrznych.*”

3. Dokonuje się zmiany w Części I SIWZ – Załączniki:

- 1) W Załączniku nr 1 – Wzór Formularza oferty, w pkt 7 po lit. c dodaje się lit. d. o treści: „*d) zatrudnić Specjalistę ds. ochrony środowiska, posiadającego wyższe wykształcenie: kierunek ochrona środowiska lub inżynieria środowiska*”,
- 2) W Załączniku nr 1 do Formularza oferty – Formularz „Kryteria pozacenowe” w części dotyczącej potwierdzenia posiadania doświadczenia zawodowego przez Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym (Poz. 3) zmienia się treść zapisów w odniesieniu do dokumentacji projektowej/przedmiotu dokumentacji w brzmieniu: „*związanej z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych i obejmującej co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową*”,
- 3) W załączniku nr 5 – Wykaz osób, w części dotyczącej Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem, w zakresie „Doświadczenie” zdanie czwarte otrzymuje brzmienie: „*Opracowanie związane z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych i obejmuje co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową*”

4. Dokonuje się zmiany w SIWZ:

- 1) W pkt. 9.2.2.1. ppkt 3) po lit. d. zdanie poniżej otrzymuje brzmienie: „*Dokumentacja powinna być opracowana w ramach umowy i powinna być związana z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych i obejmować co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową*”
- 2) W związku z wprowadzonymi zmianami zmianie ulega termin składania ofert, który ustala się na dzień **04.02.2020 r.** do godz. 10:45. W treści SIWZ w pkt 17 i 19.1 termin 31.01.2020 r. zastępuje się datą 04.02.2020 r.
- 3) W związku ze zmianą terminu składania ofert zmianie ulega termin związania ofertą. Zdanie drugie pkt 20.1 otrzymuje brzmienie: „*Bieg terminu związania oferta rozpoczyna się wraz z upływem składania ofert i upływa z dniem 04.03.2020 r.*”

W wyniku wprowadzonych zmian treści SIWZ zmianie ulega treść Ogłoszenia o zamówieniu w sekcji: II. 4, III.1.3, IV.6.2. Ogłoszenie o zmianie ogłoszenia Zamawiający zamieszcza w BZP oraz na swojej stronie internetowej.

W celu zapewnienia czytelności i przejrzystości dokumentów Zamawiający zamieszcza na swojej stronie internetowej skorygowane dokumenty stanowiące Część I,II i III SIWZ z uwzględnieniem ww. zmian.

Wprowadzone zmiany treści SIWZ są wiążące dla wszystkich Wykonawców.

Z up. BURMISTRZA
mgr inż. Mirosław Pułkowski
Zastępca Burmistrza ds. Technicznych

BURMISTRZ GMINY KOZIENICE
mgr Piotr Kozłowski