

WYJAŚNIENIE TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dotyczy: postępowania przeprowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego bez negocjacji (nr sprawy: WAW-PS.26.1.2021) o wartości zamówienia przekraczającej progi unijne, o jakich stanowi art. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z późn. zm.), na:

*Opracowanie Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego (dalej: Studium) w ramach II etapu naboru do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku (dalej: Program) dla projektu liniowego (dalej: Projekt) pn. Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Siedlce wraz z przeprowadzeniem spotkań informacyjnych ze społeczeństwem miejscowości, w których planowana jest realizacja Projektu, w celu ograniczenia lub zapobieżenia konfliktom społecznym * (w przypadku złożenia oferty na część I).*

*Opracowanie Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego (dalej: Studium) w ramach II etapu naboru do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku (Program) dla projektu liniowego (dalej: Projekt) pn. Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia wraz z przeprowadzeniem spotkań informacyjnych ze społeczeństwem miejscowości, w których planowana jest realizacja Projektu, w celu ograniczenia lub zapobieżenia konfliktom społecznym * (w przypadku złożenia oferty na część II).*

Zamawiający – Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z późn. zm.) udziela wyjaśnień na pytania Wykonawców w ww. postępowaniu:

Pytanie 1:

Prosimy o zmianę wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy – z 5% na 2% całkowitej ceny oferty brutto.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymóg zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5% całkowitej ceny oferty brutto.

Pytanie 2:

Zwracamy się o precyzyjne zdefiniowanie przez Zamawiającego, które odcinki linii kolejowej lub planowanej/brakującej nowej linii kolejowej objęte są poszczególnymi punktami OPZ. Jest to kluczowa informacja w celu prawidłowej wyceny przedmiotu Zamówienia. Obecna definicja w tabeli w punkcie 2.4 jest nieprecyzyjna i nie można na jej podstawie wywnioskować, jakie analizy Wykonawca ma przeprowadzić dla zakresu projektu z punktu nr od 3.8.2 do 3.8.6. Brak precyzyjnej definicji projektu uniemożliwia określenia prawidłowej wyceny i złożenia porównywalnych ofert.

Odpowiedź:

W ramach Etapu 1 i 4 Wykonawca jest zobowiązany do wykonania analiz studialnych dla odcinka wymagającego prac inwestycyjnych z uwzględnieniem punktów styku z infrastrukturą kolejową niewymagającą działań inwestycyjnych a objętą projektem, który został wstępnie zdefiniowany w punktach od 3.8.3 do 3.8.6 formularza zgłoszenia projektu liniowego. Analizy w ramach etapów 2-6 powinny być realizowane zgodnie z zapisami OPZ Szczegółowych wymagań.

Analizy ruchowo-eksploatacyjne należy prowadzić dla całego połączenia wykazanego w punkcie 3.8.1. formularza zgłoszenia projektu. Niemniej jednak analizy techniczne należy prowadzić dla odcinka wskazanego w punkcie 3.8.3 formularza. Dla pozostałych odcinków analiza powinna być wykonywana przy założeniu, że stan infrastruktury nie będzie się zmieniał.

Pytanie 3:

Zwracamy się z prośbą o jednoznaczne wskazanie, że Zamawiający nie wymaga prowadzenia badań geologicznych na podstawie instrukcji IGO-1. Jest to niezwykle istotna informacja przy potencjalnej konieczności wyceny wskazanych badań na potrzeby postępowania.

Odpowiedź:

Według Szczegółowych wymagań nie jest wymagane wykonanie badań geologicznych. Należy natomiast zrealizować pkt. 3.9 i 3.13.4 Szczegółowych wymagań.

Pytanie 4:

Wnosimy o wykreślenie punktu 4.4 OPZ w zakresie pomiarów ruchu. Merytorycznie nie są one potrzebne do wykonania prawidłowych prognoz ruchu (np. PKP PLK nie prowadzi pomiarów w studiach wykonalności). W trakcie trwania pandemii są niemiernodajne. Ponadto zgodnie z OPZ nie są one możliwe do wykonania w kwietniu gdyż prawdopodobny termin zawarcia umowy to koniec czerwca.

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. Jeżeli pomiary nie mogą być wykonane przed sezonem wakacyjnym, właściwym okresem może być wrzesień.

Pytanie 5:

1. 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:
 - a. W oparciu o jaki dokument normatywny należy określić nośność?
 - b. Ile i jaki rodzaj obiektów (przepust, most, wiadukt, kładka dla pieszych, przejście p/t) objętych jest oceną stanu technicznego?
 - c. Czy wykonawca zobowiązany jest do niszczących badań materiałowych i czy Zamawiający posiada zgodę na przeprowadzenie takich badań od właściciela infrastruktury?

Odpowiedź:

Ad. a. 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.

Ad. b. Oceną techniczną powinny zostać objęte wszystkie kolejowe obiekty inżynieryjne na liniach kolejowych (odcinkach linii kolejowych), objętych zadaniem.

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

Pytanie 6:

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

Odpowiedź:

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

Pytanie 7:

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.

Pytanie 8:

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o przedstawienie harmonogramu rzeczowego studium. Obecnie podział na etapy wskazuje, iż całą dokumentację należy wykonać jednocześnie. 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 w danym terminie. Zamawiający określił § 2 Istotnych Warunków Umowy, iż „3. Wykonawca przedłoży do zaakceptowania Zamawiającemu w terminie 7 dni od podpisania umowy harmonogram realizacji przedmiotu umowy (poprzez przedstawienie diagramu Gantta uwzględniającego podział na poszczególne etapy z rozplanowaniem ich w czasie). 4. Harmonogram, o którym mowa w ust. 3 powyżej zawierać musi dane dotyczące poszczególnych etapów, w szczególności terminy wykonania i zakres prac przewidzianych do wykonania w danym etapie. Harmonogram winien uwzględniać terminy określone w niniejszej umowie oraz wymóg przeprowadzenia spotkań informacyjnych ,o których mowa w § 1 ust. 14. Zamawiający zastrzega sobie prawo do wniesienia uwag do przedkładanego harmonogramu”, 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 podtrzymuje cytowane przez Wykonawcę zapisy § 2 ust. 3 i 4 Istotnych Warunków Umowy.

W opinii zamawiającego rozpoczęcie przez Wykonawcę prac nad danym etapem nie musi być warunkowane zakończeniem i odbiorem poprzedniego etapu. Wykonawca powinien przystąpić do prac nad danym etapem niezwłocznie po pozyskaniu niezbędnych danych i informacji (nawet częściowych) w ramach wcześniejszych etapów.

Zgodnie z § 6 ust. 4 pkt. 1 i 2 Istotnych Warunków Umowy: Wyплата wynagrodzenia Wykonawcy nastąpi na podstawie faktur VAT Wykonawcy w dwóch transzach:

- a) 70% wynagrodzenia po podpisaniu bez zastrzeżeń Protokołu odbioru końcowego, o którym mowa w § 5 ust. 3 Umowy;
- b) 30% po stwierdzeniu przez PKP PLK S.A., że wstępne studium planistyczno-prognostyczne nie zawiera braków formalnych oraz braków w zakresie kompletności i prawidłowości zawartych danych.

Zamawiający nie przewiduje wypłaty wynagrodzenia w inny sposób niż opisany powyżej (w szczególności za wykonanie poszczególnych etapów).

Pytanie 9:

Wnosimy o precyzyjne zdefiniowanie korytarza transportowego w OPZ. Jest to niezbędne do określenia prawidłowo kosztów pomiarów i innych analiz. Brak definicji korytarza transportowego pozbawia Wykonawcę możliwości prawidłowego określenia wartości zamówienia przez co oferty złożone w postępowaniu będą nieporównywalne.

Odpowiedź:

Zakres pomiarów (liczba i lokalizacja punktów, czas pomiaru) powinien zapewnić dostarczenie odpowiednich do celów, którym mają służyć, danych pomiarowych, oraz być uzasadniony merytorycznie. Przy definiowaniu lokalizacji punktów pomiarowych Wykonawca powinien wziąć pod uwagę przede wszystkim punkty pomiarowe na wylotach z miasta, którego dotyczy wniosek w Programie Kolej Plus oraz w rejonie innych istotnych generatorów w analizowanym korytarzu transportowym.

Korytarz transportowy powinien obejmować:

- a) istniejącą linię kolejową (jeśli występuje), łączącą miasto, którego dotyczy wniosek, z miastem wojewódzkim;
- b) istniejące drogi łączące miasto, którego dotyczy wniosek, z miastem wojewódzkim;-
- c) istniejące drogi, które mogą stanowić dojazd do istniejącej linii kolejowej umożliwiającej alternatywną drogę dojazdu do miasta wojewódzkiego,-
- d) planowaną nową linię kolejową (jeśli występuje), łączącą miasto, którego dotyczy wniosek, z miastem wojewódzkim;
- e) ewentualne planowane nowe połączenia drogowe stanowiące alternatywę dla analizowanego połączenia kolejowego

DYREKTOR
Mazowieckiego Biura Planowania
Regionalnego w Warszawie

dr Elżbieta Kozubek