



Marszałek  
Województwa Lubelskiego  
OP-IV.272.143.2020.AO

Lublin, 14 stycznia 2021r.

## Wyjaśnienia treści SIWZ

Zamawiający: **Województwo Lubelskie z siedzibą w Lublinie** zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. - dalej ustawa) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na opracowanie wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych dla projektów zgłoszonych przez Województwo Lubelskie do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej +, udziela wyjaśnień treści SIWZ:

### **Pytanie 1**

Zwracamy się o precyzyjne zdefiniowanie przez Zamawiającego, które odcinki linii kolejowej lub planowanej/brakującej nowej linii kolejowej objęte są poszczególnymi punktami Opisu Przedmiotu Zamówienia (dalej „OPZ”). Jest to kluczowa informacja w celu prawidłowej wyceny przedmiotu Zamówienia. Obecna definicja w tabeli w punkcie 2.4 OPZ (Załącznik 1a, 1b, 1c do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, dalej „SIWZ”) 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**

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ. 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 3.8.2 do 3.8.6 formularza zgłoszenia projektu liniowego. Analizy w ramach etapów 2-6 powinny być realizowane zgodnie z zapisami OPZ.

### **Pytanie 2**

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 OPZ nie jest wymagane wykonanie badań geologicznych. Należy natomiast zrealizować pkt. 3.9 i 3.13.4 OPZ (Załączniki 1a, 1c do SIWZ).

### **Pytanie 3**

Zwracamy się o wykreślenie konieczności prowadzenia pomiarów ruchu 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 obarczone 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 (Załącznik 1a do SIWZ) oraz punktu 3.4 OPZ (Załącznik 1b i 1c SIWZ) 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 zapisy OPZ. Pomiarы 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). Zakres pomiarów (liczba i lokalizacja punktów, czas pomiaru) powinien zapewnić dostarczenie odpowiednich do celów którym mają służyć, danych pomiarowych oraz być uzasadniony merytorycznie. Wyniki pomiarów, w nietypowej sytuacji wynikającej z pandemii, powinny być przedmiotem krytycznej analizy z wykorzystaniem danych historycznych.

#### **Pytanie 4**

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 inżynieryjnych:

4.1. W oparciu o jaki dokument normatywny należy określić nośność?

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

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

#### **Odpowiedź**

Ad 4.1

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

Ad 4.2

Oceną techniczną powinny zostać objęte wszystkie kolejowe obiekty inżynieryjne na liniach kolejowych (odcinkach linii kolejowych), objętych zadaniem, dla których będą realizowane prace inwestycyjne w ramach projektu zgłoszonego do Programu *Kolej+*.

Ad 4.3

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 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na przeprowadzenie badań, jeżeli będzie do konieczne.

### **Pytanie 5**

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 właściwego terenowo Zakładu Linii Kolejowej własnej oceny rodzaju i wielkości wad, a wszystkie zauważone nieprawidłowości w elementach podtorza uwzględni przy ustalaniu warunków do projektowania.

### **Pytanie 6**

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

### **Odpowiedź**

Zgodnie z punktem 6.4 b OPZ (Załączników 1a i 1c do SIWZ) 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 7**

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 w § 3 ust. 4 Załącznika nr 3a, 3b i 3c do SIWZ – Wzór umowy, iż „Wykonawca w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy opracuje samodzielnie harmonogram realizacji Umowy z określeniem terminów wykonania przedmiotu Umowy o którym mowa w § 1 Umowy, w tym zawierającym szczegółowe dane dotyczące poszczególnych etapów wykonania przedmiotu umowy określonego w §1 ust. 1 pkt 1, w szczególności zaś terminy wykonania i zakres prac przewidzianych do wykonania w danym etapie.”, 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 zapisy OPZ i Wzoru umowy. Należy zwrócić uwagę, że Zamawiający zasadniczo pozostawia dowolność sformułowania harmonogramu Wykonawcy, polegając na jego wiedzy i doświadczeniu w tym zakresie. Jedyнным

wymogiem jest tutaj dotrzymanie ostatecznego terminu ukończenia opracowania. Według Zamawiającego oraz opinii uzyskanej od organizatora naboru wniosków do Programu *Kolej+* (PKP PLK S.A.), 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. Ze względu na nadrzędność celu, któremu służyć ma sporządzenie zamawianej dokumentacji, w interesie Zamawiającego jest niezwłoczne uzgodnienie harmonogramu, o którym mowa w § 3 Wzorów umowy. Zamawiający nie przewiduje płatności częściowych.

### **Pytanie 8**

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**

Korytarz transportowy powinien obejmować:

- istniejącą linię kolejową (jeśli występuje), łączącą miasto, którego dotyczy wniosek, z miastem wojewódzkim;
- istniejące drogi łączące miasto, którego dotyczy wniosek, z miastem wojewódzkim;
- planowaną nową linię kolejową (jeśli występuje), łączącą miasto, którego dotyczy wniosek, z miastem wojewódzkim;
- ewentualne planowane nowe połączenia drogowe stanowiące alternatywę dla analizowanego połączenia kolejowego.

Zgodnie z punktem 4.1 OPZ (Załączniki 1a, 1b i 1c do SIWZ) celem Wykonawcy jest m.in. identyfikacja popytu w stanie istniejącym poprzez pomiary ruchu. Zakres pomiarów (liczba i lokalizacja punktów, czas pomiaru) powinien zapewnić dostarczenie odpowiednich do celów którym mają służyć, danych pomiarowych oraz ma być uzasadniony merytorycznie. Wyniki pomiarów, w nietypowej sytuacji wynikającej z pandemii, powinny być przedmiotem krytycznej analizy z wykorzystaniem danych historycznych.

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 (Załączniki 1a, 1b i 1c do SIWZ) Wykonawca zidentyfikuje dobową wielkość ruchu osób w stanie istniejącym (rok 2021) w korytarzu transportowym planowanej linii kolejowej. Jednocześnie należy uwzględnić także wymagania pkt. 4.6.3 OPZ (Załączniki 1a, 1b i 1c do SIWZ). Wykonawca uszczegółowi i skalibruje Pasażerski Model Transportowy CPK stanu istniejącego w odniesieniu do przedmiotowego miasta na podstawie wyników pomiarów.

Przy ustalaniu niezbędnych punktów pomiarów pomocne będzie wykorzystanie mapy natężenia ruchu z *GPR 2015*. Kluczowe pomiary ruchu powinny przede wszystkim dotyczyć ruchu wyjazdowego z miasta, którego dotyczy wniosek, w korytarzu transportowym łączącym z miastem wojewódzkim.

**z up. Marszałka Województwa  
/-/ Jerzy Kaczmarek  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Organizacyjno-Prawnego**