



Marszałek
Województwa Lubelskiego
OP-IV.272.143.2020.AO

Lublin, 26 stycznia 2021r.

Wyjaśnienia i zmiana treści SIWZ 4

Zamawiający: **Województwo Lubelskie z siedzibą w Lublinie** zgodnie z art. 38 ust. 2 i ust. 4 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 i dokonyuje poniższych zmian treści SIWZ:

Ad. Zał. 1a – Realizacja połączenia Chełm - Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w mieście Włodawa

Pytanie 1

Czy prowadzone przez Wykonawcę prace powinny przewidywać możliwość:

- a) Wydłużenia linii w kierunku północnym (do połączenia z linią nr 2 Warszawa – Terespol)
- b) Połączenia Włodawy z planowaną linią do Łęcznej (najkrótszy dojazd do Lublina)

Odpowiedź

Budowa przedmiotowych połączeń nie została ujęta w *Formularzu zgłoszenia projektu do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku ustanowionego uchwałą Rady Ministrów nr 151/2019 z dnia 3 grudnia 2019 r.* (dalej: Formularz) i nie jest częścią projektu zgłoszonego do Programu *Kolej+*.

Pytanie 2

W ramach projektów rozwojowych analizowane były możliwości odbudowy połączenia transgranicznego ze stacji Włodawa (Orchówek) do stacji Włodawa (Białoruś), umożliwiające odtworzenie połączenia kolejowego Chełm - Brześć. Rozważano w tym celu połączenie normalnotorowe, szerokotorowe, w splocie torów dwóch szerokości lub w postaci równoległego przebiegu toru normalnego i szerokiego. Czy i w jakim zakresie Wykonawca ma brać pod uwagę te plany?

Odpowiedź

Budowa przedmiotowego połączenia nie została ujęta w Formularzu i nie jest częścią projektu zgłoszonego do Programu *Kolej+*.

Pytanie 3

Linia 81 krzyżuje się z linią 63 (szerokotorową). Przebudowa linii 81 będzie wymagała przebudowy linii 63 w pobliżu stacji Chełm. Linia 63 ma być wg zapowiedzi zarządzana przez spółkę PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o. Czy Zamawiający posiada uzgodnienia z tą spółką?

Odpowiedź

Zgodnie z dostępnymi załącznikami do *Regulaminu Sieci 2020/2021* linia nr 63 Dorohusk – Zawadówka Naftobaza (SZ) znajduje się na wykazie linii udostępnianych przez PKP



Polskie Linie Kolejowe S.A. W przypadku ewentualnej zmiany w zakresie zarządzania w/w linią, Zamawiający będzie wymagał uzgodnienia z PKP Linia Chełmska Szerokotorowa sp. z o.o., stosownie do zapisów § 1, ust. 1, pkt 2 Wzoru umowy (Załącznik 3a).

Pytanie 4

Określone warianty przewidują wyłączenie nowego odcinka linii do stacji Włodawa Miasto z linii 81 na odcinku Okuninka Białe – Włodawa. Czy zamiarem Zamawiającego jest pozostawienie odcinka linii 81 do obecnej stacji Włodawa (Orchówek), czy zakres projektu obejmuje modernizację tego odcinka i stacji Włodawa (Orchówek)?

Odpowiedź

W ramach WSPP należy uwzględnić zakres zgodny z punktem 3.8 Formularza, tj. linię kolejową 81 na odcinku Włodawa - Chełm. Realizacja prac na linii kolejowej nr 81 na odcinku Włodawa (obecna stacja) - włączenie nowej linii do Włodawa Miasto, powinna wynikać z analiz WSPP i być uwarunkowana m.in. ofertą przewozową.

Pytanie 5

Z uwagi na kierunek przebiegu linii 81 Wykonawca zwraca uwagę, że analiza powiązania Włodawy z Lublinem jako miastem wojewódzkim w tym układzie może wykazać bardzo niską konkurencyjność transportu kolejowego, jak też bardzo ograniczone potoki pasażerów. W związku z tym Wykonawca proponuje, aby analizami objąć połączenie Włodawy z Chełmem, a nie z Lublinem

Odpowiedź

Zasadniczym celem Programu *Kolej+* jest uzyskanie/usprawnienie połączenia miasta 10 tys. z miastem wojewódzkim. W analizach należy uwzględnić połączenie wskazane w Formularzu do Programu *Kolej+*, tj. Włodawa - Lublin.

Pytanie 6

Prosimy o określenie zakresu analiz poprzez wskazanie odcinków linii kolejowych, których mają dotyczyć.

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 Załącznika 1a.

Pytanie 7

Czy Zamawiający zakłada na nowej linii istnienie punktów ładunkowych? Jeżeli tak, to czy zakres projektu wchodzi budowa placów ładunkowych (o jakich parametrach?) oraz dróg dojazdowych do nich?

Odpowiedź

Zamawiający, na etapie składania Formularza pozyskał deklaracje zgłoszenia możliwości uruchomienia bocznicy przez następujących przedsiębiorców:

1. Lasy Państwowe – Nadleśnictwo Sobibór, Sobibór 103, 22-200 Włodawa
2. Lasy Państwowe – Nadleśnictwo Włodawa w Susznie, ul. Wspólna 8, 22-200 Włodawa
3. IIP sp. z o.o., ul. Świętokrzyska 30 lok 63, 00-116 Warszawa
4. Global Mineral Prospects Sp. z o.o., ul. Huberta 35, 40-543 Katowice
5. ARBOR Sp. z o.o. Sp. Komandytowa, Wryki-Połód 122D, 22-205 Wryki

Zgłoszenia stanowią załączniki do w/w Formularza.

Podstawowy zakres Programu *Kolej+* nie przewiduje budowy punktów/placów ładunkowych oraz dróg dojazdowych do nich, niemniej jednak ich ewentualna zasadność powstania

powinna zostać przeanalizowana w WSSP na potrzeby późniejszej budowy, tak aby nie wpływało to w późniejszym czasie na realizację zgłoszonego projektu do Programu *Kolej+* .

Pytanie 8

Obszar planowanej inwestycji przebiega w większości przez rejony pozbawione działalności przemysłowej na większą skalę. W stosunku do punktów ładunkowych może pojawić się w konsultacjach istotna liczba lokalizacji opartych na optymistycznych, nie zawsze realistycznych oczekiwaniach. Równocześnie, jak wynika z doświadczenia Wykonawcy, istnieje niewielka szansa na uzyskanie deklaracji istotnych załadowców/odbiorców ładunków co do skali potencjalnego ruchu towarowego. Czy Zamawiający dopuszcza oszacowanie skali i potrzeb metodą ekspercką?

Odpowiedź

Potrzebę uwzględnienia w WSPP budowy punktów ładunkowych należy zidentyfikować na podstawie udokumentowanych zgłoszeń podmiotów gospodarczych zawierających informacje analogiczne jak wskazane w punkcie 3.5 Formularza tj. nazwę podmiotu, rodzaj prowadzonej działalności, typ ładunków przewidywanych do odbioru lub nadania kolejną, ich obecny oraz przewidywany roczny poziom wyrażony w tonach lub liczbie pociągów (w tym przypadku należy wskazać liczbę wagonów oraz ich typ). Dopuszczalne jest zweryfikowanie przez Wykonawcę udokumentowanych zgłoszeń metodą ekspercką.

Pytanie 9

Jaki zakres przebudowy/modernizacji stacji Chełm jest wymagany do ujęcia w opracowaniu? Czy jest to zakres zgodny z dokumentacją projektową dla linii nr 7? Czy Wykonawca uzyska tą dokumentację?

Odpowiedź

Zgodnie z pkt. 2.5 Załącznika 1a, jednym z zadań Wykonawcy jest przełożenie oferty przewozowej na zasadnicze wymagania dotyczące parametrów ilościowych i jakościowych infrastruktury. Jeżeli analizy studialne w ramach WSPP wykażą zasadność przebudowy stacji Chełm w celu realizacji oferty przewozowej, taką ewentualność należy przewidzieć w ramach niniejszego zadania. Z informacji uzyskanej od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, że prowadzona przez zarządcę infrastruktury modernizacja linii kolejowej nr 7 nie obejmuje stacji Chełm.

Pytanie 10

Ad OPZ pkt 4.4.

Pomiary ruchu ze względu na sytuację epidemiczną (brak zajęć w szkołach i na uczelniach) mogą dawać nieadekwatne rezultaty. W związku z tym proponujemy, by dokonywanie pomiaru było zastąpione analizą danych historycznych (m.in. z pomiarów GDDKiA) oraz danych uzyskanych od przewoźników drogowych oszacuje zmianę w stosunku do analogicznego sezonu lat, w których ruch nie był dotknięty przez sytuację epidemiczną

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy pkt. 4.4. Załącznika 1a. 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 dotyczą wszystkich projektów liniowych zgłaszanych w ramach Programu *Kolej+*, 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. Żaden z punktów Załącznika 1a nie wskazuje na konieczność wykonania pomiarów na granicy

miasta wojewódzkiego. Przy definiowaniu lokalizacji punktów pomiarowych Wykonawca powinien wziąć pod uwagę przede wszystkim punkty pomiarowe na wylotach z miasta, którego dotyczy wniosek w Programie *Kolej* + oraz w rejonie innych istotnych generatorów w analizowanym korytarzu transportowym. Zgodnie pkt. 4.4.2 Załącznika 1a, Wykonawca zaproponuje i uzgodni z PKP PLK S.A. metodykę wykonania pomiarów.

Pytanie 11

Czy Zamawiający wymaga analiz wpływu środowiskowego na obszary poza granicami Polski (w tym na Szacki Park Narodowy)?

Odpowiedź

Zgodnie z punktem 3.14.1 podpunkt a) Załącznika 1a dla Studium Planistyczno Progностycznego, należy dokonać rozpoznania uwarunkowań środowiska przyrodniczego, obszarów we wskazanych odległościach, które są zależne od formy ochrony przyrody i wynoszą od 100 do 500 m.

Analiza wpływu poszczególnych wariantów na środowisko przyrodnicze winna odnosić się do powyższych obszarów.

Mając na uwadze, że linia kolejowa nr 81 w najbliższym miejscu oddalona jest ponad 1200 m od granicy państwa, nie wymaga analiz wpływu środowiskowego na obszary poza granicami Polski.

Ad. Zał. 1b – Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odcinku Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada

Pytanie 1

Obszar projektu pokrywa się w dużej mierze z odcinkami linii 54 i 56, określonymi w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym CPK. Czy i w jakim zakresie Wykonawca ma uwzględnić te linie?

Odpowiedź

Należy uwzględnić rozwiązania zawarte w studium wykonalności pt. *Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada*, które Zamawiający udostępni Wykonawcy w ramach umowy licencyjnej z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zamawiający wymaga uzgodnienia z Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. stosownie do zapisów § 1, ust. 1, pkt 2 Wzoru umowy (Załącznik 3b).

Pytanie 2

Potencjalna łącznica omijająca stację Zawada wymaga przecięcia linii LHS. W związku z tym:

- a) Czy Zamawiający zakłada przecięcie różnopoziomowe?
- b) Czy Zamawiający posiada uzgodnienia z LHS pod tym względem?
- c) Czy Zamawiający posiada uzgodnienia z LHS odnośnie uzyskania danych technicznych i eksploatacyjnych na odcinku linii oraz wstępu pracowników Wykonawcy na infrastrukturę LHS celem przeprowadzenia inwentaryzacji?
- d) Czy w przypadku przecięcia LHS w poziomie zakładane jest objęcie linii LHS modelowaniem ruchu?

Odpowiedź

Informacje w tym zakresie są zawarte w studium wykonalności pt. *Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada*, które Zamawiający udostępni Wykonawcy w ramach umowy licencyjnej z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Studium wykonalności zakłada skrzyżowanie bezkolizyjne nad LHS.

Pytanie 3

Prosimy o określenie zakresu analiz poprzez wskazanie odcinków linii kolejowych, których mają dotyczyć.

Odpowiedź

Zgodnie z zapisami OPZ (Załącznik 1b) do zadań Wykonawcy należy wykonanie analiz w ramach etapów 2 i 6. Przedmiotowe analizy powinny być realizowane zgodnie ze szczegółowymi zapisami OPZ.

Pytanie 4

Czy Zamawiający zakłada na nowej linii istnienie punktów ładunkowych? Jeżeli tak, to czy w zakres projektu wchodzi budowa placów ładunkowych (o jakich parametrach?) oraz dróg dojazdowych do nich? Czy Zamawiający zakłada konieczność przystosowania w ramach prac układów torowych stacji do obsługi pociągów o długości 750 m?

Odpowiedź

Należy przyjąć rozwiązania zawarte w studium wykonalności pt. *Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada*, które Zamawiający udostępni Wykonawcy w ramach umowy licencyjnej z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pytanie 5

Obszar planowanej inwestycji przebiega w większości przez rejony pozbawione działalności przemysłowej na większą skalę. W stosunku do punktów ładunkowych może pojawić się w konsultacjach istotna liczba lokalizacji opartych na optymistycznych, nie zawsze realistycznych oczekiwaniach. Równocześnie, jak wynika z doświadczenia Wykonawcy, istnieje niewielka szansa na uzyskanie deklaracji istotnych załadowców/odbiorców ładunków co do skali potencjalnego ruchu towarowego. Czy Zamawiający dopuszcza oszacowanie skali i potrzeb metodą ekspercką?

Odpowiedź

Zamawiający, na etapie składania Formularza pozyskał deklarację zgłoszenia możliwości uruchomienia bocznicy od przedsiębiorcy:

Krajowa Spółka Cukrowa S.A. ul. Kraszewskiego 40, 87-100 Toruń

Oddział Cukrownia Krasnystaw ul. Nadolna 59, 22-302 Siennica Nadolna

Dla przedmiotowego projektu należy przyjąć rozwiązanie zawarte w studium wykonalności pt. *Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada*, które Zamawiający udostępni Wykonawcy w ramach umowy licencyjnej z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Pytanie 6

Jaki zakres przebudowy/modernizacji stacji i szlaków linii nr 7 jest wymagany do ujęcia w opracowaniu? Czy jest to zakres zgodny z dokumentacją projektową dla linii nr 7? Czy Wykonawca uzyska tą dokumentację? Czy do modelowania Wykonawca ma brać pod uwagę linię nr 7 w stanie aktualnym czy zmodernizowanym?

Odpowiedź

Działania inwestycyjne należy uwzględnić 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.

Dla przedmiotowego projektu należy przyjąć rozwiązanie zawarte w studium wykonalności pt. *Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada*, które Zamawiający udostępni Wykonawcy w ramach umowy licencyjnej z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z informacji uzyskanej od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, że zarządca infrastruktury nie prowadzi modernizacji wspomnianej linii na odcinku Chełm – granica państwa.

Pytanie 7

Ad OPZ 3.4.

Pomiary ruchu ze względu na sytuację epidemiczną (brak zajęć w szkołach i na uczelniach) mogą dawać nieadekwatne rezultaty. Ponadto, pomiary ruchu w korytarzu linii na granicy miasta Lublina dadzą rezultat istotnie zakłócony przez ruch z okolic bezpośrednio przyległych (Świdnik), a istniejący układ drogowy, w tym obwodnica S12, dają zakłócony obraz wjazdów do miasta wojewódzkiego. W związku z tym proponujemy, by w ramach pkt 3.4.1. – 3.4.3. zawrzeć treść: 3.4.1. Wykonawca przeprowadzi badanie ruchu pojazdów samochodowych oraz autobusów komunikacji zbiorowej na kluczowych odcinkach drogowych na trasie planowanej linii (Zamość – Krasnystaw, Krasnystaw – Piaski, Piaski – Świdnik). Pomiar wykonany będzie w ciągu dnia (godz. 6 – 20) w dzień powszedni inny niż piątek lub poniedziałek, w kwietniu lub maju 2021 r. 3.4.2. Wykonawca oszacuje liczbę pasażerów w autobusach oraz wystąpi do operujących na ww. trasie przewoźników drogowych o udostępnienie aktualnych i historycznych danych przewozowych. 3.4.3. Na podstawie danych historycznych (m.in. z pomiarów GDDKiA) oraz danych uzyskanych od przewoźników drogowych oszacuje zmianę w stosunku do analogicznego sezonu lat, w których ruch nie był dotknięty przez sytuację epidemiczną

Odpowiedź

Pytania Wykonawcy odnoszą się do nieaktualnej wersji Załącznika 1b. Aktualnie problematyka poruszana przez Wykonawcę znajduje się w pkt. 4 Załącznika 1b.

Zamawiający podtrzymuje zapisy pkt. 4.4 (dawniej 3.4) Załącznika 1b. 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 dotyczą wszystkich projektów liniowych zgłaszanych w ramach Programu *Kolej +*, 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. Żaden z punktów Załącznika 1b nie wskazuje na konieczność wykonania pomiarów na granicy miasta wojewódzkiego. Przy definiowaniu lokalizacji punktów pomiarowych Wykonawca powinien wziąć pod uwagę przede wszystkim punkty pomiarowe na wylotach z miasta, którego dotyczy wnioski w Programie *Kolej +* oraz w rejonie innych istotnych generatorów w analizowanym korytarzu transportowym. Zgodnie pkt. 4.4.2 (dawniej 3.4.2) Załącznika 1b Wykonawca zaproponuje i uzgodni z PKP PLK S.A. metodykę wykonania pomiarów.

Ad. Zał. 1c „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/LW Bogdanka”

Pytanie 1

Czy Zamawiający zakłada takie prowadzenie linii, by możliwa była obsługa wsi gminnej Męlgiew?

Odpowiedź

Wstępne opcje przebiegu linii zostały zdefiniowane w Formularzu zgłoszenia projektu w punkcie 3.8. Zgodnie z punktem 2.5 Załącznika 1c, wykonanie wstępnego trasowania odcinków linii kolejowych objętych planowaną inwestycją jest zadaniem Wykonawcy i powinien wynikać z WSPP.

W zakresie odcinka do Łęcznej podstawowo należy przeanalizować rozwiązanie, jakie zostanie udostępnione Wykonawcy na podstawie opracowania dokumentacji pn. *Wykonanie Koncepcji, która pozwoli określić wytyczne dla realizacji studium wykonalności Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej (LKA) w zakresie marketingowo-ruchowym, ruchowo-eksploatacyjnym, technicznym, finansowym oraz uwarunkowań lokalizacyjnych* (dalej: *Koncepcja LKA*), zgodnie z zapisami Załącznika 1c pkt. 3.

Zamawiający uważa, że przynajmniej jeden z wariantów prowadzenia linii powinien umożliwiać obsługę miejscowości Mełgiew.

Pytanie 2

Czy Zamawiający zakłada takie prowadzenie linii, by możliwe było jej późniejsze przedłużenie w stronę Włodawy?

Odpowiedź

Przedmiotowe połączenie nie zostało ujęte w formularzu zgłoszenia projektu i nie jest częścią projektu zgłoszonego do Programu *Kolej+*.

Pytanie 3

Czy zakres opracowania ma obejmować budowę stacji towarowej obsługującej Elektrownię IGCC?

Odpowiedź

Opracowanie WSPP powinno przewidywać połączenie lub wykorzystanie infrastruktury planowanej do budowy w rejonie Łęcznej przez Grupę Enea.

Pytanie 4

Czy zakres opracowania ma dotyczyć połączenia z infrastrukturą LW Bogdanka w rejonie stacji zakładowej LW Bogdanka?

Odpowiedź

Tak, zakres opracowania WSPP ma dotyczyć połączenia z infrastrukturą LW Bogdanka w rejonie stacji zakładowej LW Bogdanka.

Pytanie 5

Prosimy o określenie zakresu analiz poprzez wskazanie odcinków linii kolejowych, których mają dotyczyć.

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.

Analizy w ramach etapów 2-6 powinny być realizowane zgodnie z zapisami Załącznika 1c.

Pytanie 6

Prosimy o określenie czy modelowanie w ramach projektu ma dotyczyć przewozów towarowych, w szczególności dokonywanych pomiędzy stacją zakładową Bogdanka i stacją obsługującą elektrownię IGCC, jak również na łącznicach pomiędzy bocznica LW Bogdanka i na samej bocznicie Jaszczów – LW Bogdanka?

Odpowiedź

Analizy ruchowo-eksploatacyjne powinny przewidywać każdy ruch pociągów, mających wpływ na wyniki końcowe opracowania.

Pytanie 7

Czy Zamawiający zakłada wykorzystanie nowej linii jako alternatywnego szlaku przewozu węgla z LW Bogdanka w stosunku do bocznic Jaszczów – LW Bogdanka?

Odpowiedź

Zamawiający, na etapie składania Formularza pozyskał deklarację zgłoszenia możliwości uruchomienia bocznicy od przedsiębiorcy: Lubelski Węgiel Bogdanka S.A., Bogdanka, 21-013 Puchaczów Zgodnie ze zgłoszoną przez Lubelski Węgiel Bogdanka S.A. deklaracją, utworzenie połączenia Lublin – Łęczna/LW Bogdanka „pozwoli na prowadzenie alternatywnego ruchu towarowego w zakresie wywozu węgla kamiennego z pominięciem bocznicy kolejowej Bogdanka – Jaszczów. Ponadto nowa infrastruktura może posłużyć do zmiany organizacji ruchu towarowego poprzez wprowadzanie przez nią składów próżnych do Bogdanki i wyprawianie składów ładunkowych po infrastrukturze bocznicy kolejowej Bogdanka”.

Pytanie 8

Czy Zamawiający zakłada na nowej linii istnienie punktów ładunkowych? Jeżeli tak, to czy w zakres projektu wchodzi budowa placów ładunkowych (o jakich parametrach?) oraz dróg dojazdowych do nich? Czy Zamawiający zakłada konieczność przystosowania w ramach prac układów torowych stacji do obsługi pociągów o długości 750 m?

Odpowiedź

Zamawiający, na etapie składania Formularza pozyskał deklaracje zgłoszenia możliwości uruchomienia bocznicy przez następujących przedsiębiorców:

1. Enea Badania i Rozwój sp. z o.o., ul. Wiśniowa 40, 02-520 Warszawa;
2. Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Łęczna sp. z o.o., ul. Krasnystawska 54, 21-010 Łęczna
3. Lubelski Węgiel Bogdanka S.A., Bogdanka, 21-013 Puchaczów

Zgłoszenia stanowią załączniki do w/w formularza.

Stanowisko odnośnie przystosowania w ramach prac układów torowych stacji do obsługi pociągów o długości 750 m

Zgodnie z pkt. 2.5 Załącznika 1c, jednym z zadań Wykonawcy jest przełożenie oferty przewozowej na zasadnicze wymagania dotyczące parametrów ilościowych i jakościowych infrastruktury. W przypadku zidentyfikowania w ramach WSPP zasadności prowadzenia ruchu towarowego dla odcinka wymagającego działań inwestycyjnych (wstępnie zdefiniowany w punktach od 3.8.3 do 3.8.6 formularza zgłoszenia projektu liniowego), na wniosek Wykonawcy PKP PLK S.A. uzgodni czy i jaki zakres należy uwzględnić w WSPP. Na wniosek Wykonawcy Zamawiający i PKP PLK S.A. odniesie się do sprawy dostosowania konkretnych stacji do obsługi pociągów 750 m, jednak będzie to zależało od konkretnych rozwiązań jakie są możliwe do wdrożenia. Na obecnym etapie nie można jednoznacznie określić, czy takie działania będą zasadne. W szczególności ocena, czy będzie to zasadne, będzie wynikała z kosztów takiego dostosowania.

Stanowisko odnośnie budowy punktów ładunkowych.

Zgodnie z punktem 3.5 Formularza zidentyfikowano potrzeby odnośnie budowy punktów ładunkowych w zakresie odcinków linii kolejowej objętych pracami inwestycyjnymi (wstępnie zdefiniowany w punktach od 3.8.3 do 3.8.6 formularza zgłoszenia projektu liniowego). Ich ewentualne uwzględnienie powinno wynikać z WSPP. Na wniosek Wnioskodawcy Zamawiający i PKP PLK S.A. uzgodni czy w ramach analizowanych rozwiązań należy uwzględnić możliwość ich przyszłościowej realizacji.

Podstawowy zakresu Programu *Kolej+* nie przewiduje budowy punktów/placów ładunkowych oraz dróg dojazdowych do nich, niemniej jednak jeżeli Wnioskodawca uzna to za wskazane ich ewentualna budowa może zostać przeanalizowana w WSPP na potrzeby późniejszej budowy, tak aby nie wpływało to w późniejszym czasie na realizację zgłoszonego projektu do programu *Kolej +*.

Pytanie 9

Obszar planowanej inwestycji przebiega w większości przez rejony pozbawione działalności przemysłowej na większą skalę. W stosunku do punktów ładunkowych może

pojawić się w konsultacjach istotna liczba lokalizacji opartych na optymistycznych, nie zawsze realistycznych oczekiwaniach. Równocześnie, jak wynika z doświadczenia Wykonawcy, istnieje niewielka szansa na uzyskanie deklaracji istotnych załadowców/odbiorców ładunków co do skali potencjalnego ruchu towarowego. Czy Zamawiający dopuszcza oszacowanie skali i potrzeb metodą ekspercką?

Odpowiedź

Wyjaśnień udzielono w odpowiedzi na pytanie nr 8 powyżej. Dopuszczalne jest zweryfikowanie przez Wykonawcę udokumentowanych zgłoszeń metodą ekspercką.

Pytanie 10

Jaki zakres przebudowy/modernizacji stacji i szlaków linii nr 7 jest wymagany do ujęcia w opracowaniu? Czy jest to zakres zgodny z dokumentacją projektową dla linii nr 7? Czy Wykonawca uzyska tą dokumentację? Czy do modelowania Wykonawca ma brać pod uwagę linię nr 7 w stanie aktualnym czy zmodernizowanym?

Odpowiedź

Działania inwestycyjne należy uwzględnić 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. W zakresie wpięcia nowej linii kolejowej w istniejącą infrastrukturę kolejową należy podstawowo przeanalizować rozwiązanie, jakie zostanie udostępnione wykonawcy na podstawie opracowania *Koncepcji LKA* zgodnie z zapisami pkt. 3 Załącznika 1c. Niemniej jednak Zamawiający nie narzuca przebiegu trasy. Istotne jest, aby analizowane warianty przebiegu połączenia realizowały cel Programu *Kolej+*, tj. połączenie Łęcznej z miastem wojewódzkim. Zgodnie z informacją PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., prowadzona przez zarządcę infrastruktury modernizacja linii kolejowej nr 7 nie obejmuje odcinka od Lublina do granicy państwa.

Pytanie 11

Ad OPZ 3.4.

Pomiary ruchu ze względu na sytuację epidemiczną (brak zajęć w szkołach i na uczelniach) mogą dawać nieadekwatne rezultaty. Ponadto, pomiary ruchu w korytarzu linii na granicy miasta Lublina dadzą rezultat istotnie zakłócony przez ruch z okolic bezpośrednio przyległych (Turka, Łuszczów), a istniejący układ drogowy, w tym obwodnica S12, dają zakłócony obraz wjazdów do miasta wojewódzkiego. W związku z tym proponujemy, by w ramach pkt 3.4.1. – 3.4.3. zawrzeć treść: 3.4.1. Wykonawca przeprowadzi badanie ruchu pojazdów samochodowych oraz autobusów komunikacji zbiorowej na kluczowych odcinkach drogowych na trasie planowanej linii (Puchaczów ul. Górnicza, Puchaczów – Łęczna, Łęczna - Łuszczów). Pomiar wykonany będzie w ciągu dnia (godz. 6 – 20) w dzień powszedni inny niż piątek lub poniedziałek, w kwietniu lub maju 2021 r. 3.4.2. Wykonawca oszacuje liczbę pasażerów w autobusach oraz wystąpi do operujących na ww. trasie przewoźników drogowych o udostępnienie aktualnych i historycznych danych przewozowych. 3.4.3. Na podstawie danych historycznych (m.in. z pomiarów GDDKiA) oraz danych uzyskanych od przewoźników drogowych oszacuje zmianę w stosunku do analogicznego sezonu lat, w których ruch nie był dotknięty przez sytuację epidemiczną.

Odpowiedź

Pytania Wykonawcy odnoszą się do nieaktualnej wersji Załącznika 1c. Aktualnie problematyka poruszana przez Wykonawcę znajduje się w pkt. 4 Załącznika 1c. Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika 1c. 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 dotyczą wszystkich projektów liniowych zgłaszanych w ramach Programu *Kolej +*, 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. Żaden z punktów OPZ nie wskazuje na konieczność wykonania pomiarów na granicy miasta wojewódzkiego. Przy definiowaniu lokalizacji punktów pomiarowych Wykonawca powinien wziąć pod uwagę przede wszystkim punkty pomiarowe na wylotach z miasta, którego dotyczy wnioski w Programie *Kolej* + oraz w rejonie innych istotnych generatorów w analizowanym korytarzu transportowym. Zgodnie pkt. 4.4.2 (dawniej 3.4.2) Załącznika 1c, Wykonawca zaproponuje i uzgodni z PKP PLK S.A. metodykę wykonania pomiarów.

Pytania dotyczące SIWZ:

Pytanie 1

SIWZ III Wykonawca wnosi o dopisanie „o ile jest to wiadome na etapie składania oferty” po wyrazie „podwykonawcom, i” . Proponowany zapis: „Zamawiający żąda wskazania przez wykonawcę części zamówienia, których wykonanie zamierza powierzyć podwykonawcom, i o ile jest to wiadome na etapie składania oferty podania przez wykonawcę firm podwykonawców. Informacji należy udzielić na formularzu ofertowym”

Odpowiedź

Zamawiający dokonuje zmian w rozdz. III SIWZ uwzględniając powyższą propozycję. Zapis otrzymuje brzmienie:

„Zamawiający żąda wskazania przez wykonawcę części zamówienia, których wykonanie zamierza powierzyć podwykonawcom, i o ile jest to wiadome na etapie składania oferty podania przez wykonawcę firm podwykonawców. Informacji należy udzielić na formularzu ofertowym”

Pytania dotyczące Warunków Umowy:

Pytanie 1

§ 7 ust.6 WU Wykonawca wnosi o skrócenie terminu płatności do maksymalnie 21 dni od dnia wpływu faktury do Zamawiającego.

Odpowiedź

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i skraca termin płatności do 21 dni. Powyższe zmiany zostały uwzględnione we wzorach umów zamieszczonych na stronie internetowej Zamawiającego i na platformie eZamawiający w dniu 15.01.2021 r.

Pytanie 2

§10 ust. 1 WU:

dot. pkt 3 Wykonawca wnosi o obniżenie kar umownych do 5%

dot. pkt. 4 Wykonawca wnosi o obniżenie kary umownej za odstąpienie od Umowy do 20% i dodanie na końcu ustępu 2 postanowienia o maksymalnym wymiarze kar umownych w wysokości do 30% wynagrodzenia brutto. Zgodnie z art. 483 kodeksu cywilnego można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy (kara umowna). Definicja kary umownej zawarta w kodeksie cywilnym przewiduje, że kara umowna powinna stanowić „określoną sumę”. Natomiast zgodnie z poglądem wyrażanym w orzecznictwie bezterminowe lub Nielimitowane kwotowo zastrzeżenie kary umownej nie stanowi „określenia sumy pieniężnej” w rozumieniu art. 483 kc. Zastrzegając karę umowną należy więc określić jej górny limit kwotowy lub maksymalny termin do którego można ją naliczać. Brak takiego postanowienia prowadzi do nieważności zastrzeżenia kary umownej ze względu na nadużycie prawa podmiotowego Zamawiającego art. 5 Kodeksu Cywilnego (por. Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 22 listopada 2018 roku, sygn. XIII Ga 642/18, Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 października 2015 roku, sygn. IV CSK 687/14.

Dodatkowo podkreślić należy, że ograniczenie wysokości naliczania kary umownej znalazło się w nowej ustawie z dnia 11 września 2019 r. Prawo Zamówień Publicznych.

Odpowiedź

Zamawiający zamieścił nowe wzory umów na stronie internetowej Zamawiającego i na platformie ezamawiający w dniu 15.01.2021 r.

Pytanie 3

§ 16 ust.2 pkt 1 i § 19 ust 1 pkt.1 Wykonawca wnosi o zastąpienie wyrazu „opóźnia się” na „jest w zwłoce”. 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 zamieścił nowe wzory umów na stronie internetowej Zamawiającego i na platformie ezamawiający w dniu 15.01.2021 r.

Dodatkowe pytania:

Pytanie 1

W związku z określeniem wymogu korzystania z tzw. "Pasażerskiego Modelu Transportowego CPK", czy Zamawiający dysponuje wskazanym modelem i czy przekaze go ze wszystkimi instrukcjami, procedurami, parametrami w formie w pełni otwartej, umożliwiającej dokonywanie wszystkich zmian?

Jeśli nie to wnosimy o wykreślenie stosowania odgórnie narzuconego narzędzia badawczego, którego wiarygodność jest wysoce dyskusyjna, a uzyskane wyniki po aktualizacji mogą znacząco przeskalowywać inwestycje.

Dodatkowo określenie konieczności stosowania danego modelu i wersji oprogramowania, jest ograniczeniem rynku i konkurencji w zakresie prowadzenia badań marketingowo-ruchowych, które z powodzeniem są realizowane przez PKP PLK S.A. w oparciu o wiele różnych modeli i autorskie prognozy.

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załączników 1a, 1b i 1c (OPZ). Na stronie dedykowanej programowi (<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus/>) umieszczony jest plik stanowiący syntetyczny opis modelu – skrócony raport techniczny. Zgodnie z informacją uzyskaną od PKP PLK S.A., wykonawca będzie mógł w modelu PMT wprowadzać zmiany stosownie do potrzeb i wymagań OPZ.

Ponadto Zamawiający dokonuje zmian w rozdz. XIII SIWZ ust. 1 i ust. 3 dotyczącym terminu składania i otwarcia ofert. Przedmiotowe ustępy otrzymują brzmienie:

„1. Ofertę wraz z wymaganymi dokumentami należy złożyć za pośrednictwem Platformy, działającej pod adresem <https://lubelskie.ezamawiajacy.pl>, zgodnie z instrukcją określoną w rozdz. IX SIWZ, do dnia 5 lutego 2021 r. do godz. 11:00.

3. Otwarcie ofert jest jawne i nastąpi w dniu: **5 lutego 2021 r. o godz. 11:30**, za pośrednictwem Platformy, na karcie Oferty/Załączniki, w sposób automatyczny. Otwarcie ofert jest jednoznaczne z ich upublicznieniem.”

Zamawiający dokonuje odpowiednich zmian w Ogłoszeniu o zamówieniu.

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