

Białystok, 08 marca 2021 r.

BZP.272.4.2021

**Wykonawcy
(uczestnicy postępowania)**

Zamawiający informuje, iż w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn. „**Opracowanie Studium Planistyczno - Progностycznego dla Projektu pn. „Stworzenie ciągu komunikacyjnego Łomża – Białystok poprzez rewitalizację wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 49 Łomża – Śniadowo oraz elektryfikacja i odbudowa infrastruktury obsługi pasażerskiej na linii nr 36 na odcinku Śniadowo – Łapy”**”, nr BZP.272.4.2021 wpłynęły pytania, których treść wraz z odpowiedziami przekazuję poniżej:

Pytanie 1:

Prosimy o przesunięcie terminu składania ofert na 15.03.2021 na godz. 10.00. Odpowiednia i rzetelna wycena wykonania przedmiotowego Studium wymaga od Wykonawcy uwzględniania wielu składowych. Przygotowanie wyczerpującej i kompletnej oferty spełniającej wymaganiom Zamawiającego jest utrudnione przez obecną sytuację epidemiologiczną kraju oraz wynikające z tego ograniczenia w bezpośrednich kontaktach z pracownikami oraz konsorcjantami i podwykonawcami.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę terminu składania ofert na 15.03.2021 na godz. 10.00. Informacja o zmianie terminu składania i otwarcia ofert oraz terminu związania ofertą została opublikowana przez Zamawiającego 03 marca 2021 r.

Pytanie 2:

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

Odpowiedź:

Zamawiający nie widzi przesłanek do zmiany wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy i podtrzymuje zapis w SWZ.

Pytanie 3:

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.

Pytanie 4:

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 5:

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 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.

Pytanie 6:

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:

- 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.
- b) Oceną techniczną powinny zostać objęte wszystkie kolejowe obiekty inżynierskie na liniach kolejowych (odcinkach linii kolejowych), objętych zadaniem.
- 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 7:

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 8:

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 9:

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 § 3.3 Załącznika nr 2 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Wzór Umowy,

iz „Wykonawca sporządzi i przekaze Zamawiającemu do akceptacji w terminie 5 dni roboczych od podpisania umowy Harmonogram Rzeczowo-Finansowy dla zakresu objętego przedmiotem niniejszej umowy”, 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 zapis z Wzór Umowy, iż „Wykonawca sporządzi i przekaze Zamawiającemu do akceptacji w terminie 5 dni roboczych od podpisania umowy Harmonogram Rzeczowo-Finansowy dla zakresu objętego przedmiotem niniejszej umowy”, 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.

Pytanie 10:

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 „Szczegółowych wymagań...” celem Wykonawcy jest m.in. identyfikacja popytu w stanie istniejącym poprzez pomiary ruchu. 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 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 „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 „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.

Pytanie 11:

Czy na odcinku Śniadowo - Łapy Wykonawca ma wykonywać wszystkie czynności przewidziane dla inwentaryzacji oraz badań geologicznych w OPZ czy tylko w obrębie inwestycji? Czyli na stacjach i przystankach? Czy na całej długość 80km wskazanych w OPZ należy wykonać wszystkie działania przewidziane w OPZ?

Odpowiedź:

Wykonawca ma wykonać czynności przewidziane dla inwentaryzacji oraz badań geologicznych w obrębie inwestycji, wynikające z zapisów OPZ.

Pytanie 12:

Prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie (SWZ str. 23) pod pojęciem "kierował zespołami"? Czy musi to być kierownik oficjalnie zgłoszony do Zamawiającego i pełnił tę rolę przez cały okres trwania projektu? Czy nadzorował zespół jako np. dyrektor zarządzający, członek zarządu itp. zespoły realizujące analogiczne studia wykonalności.

Odpowiedź:

Pod pojęciem „kierował zespołami” należy rozumieć osobę/koordynatora posiadającą doświadczenie w bezpośrednim kierowaniu zespołem projektowym, który zrealizował opracowania studium wykonalności dla inwestycji liniowych w zakresie transportu kolejowego.

Pytanie 13:

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 ogólnie 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:

Na stronie dedykowanej Programowi (<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus/>) umieszczony jest plik stanowiący syntetyczny opis modelu – skrócony raport techniczny. Zgodnie z punktem 4.6.2 Szczegółowych Wymagań „W ramach zadania Wykonawca opracuje dobową prognozę popytu na przewozy pasażerskie, w tym kolejowe, dla korytarza transportowego planowanej nowej linii kolejowej, z wykorzystaniem Pasażerskiego Modelu Transportowego CPK (który zostanie udostępniony Wykonawcy przez PLK), ...” . W przedmiotowym modelu będzie możliwe wprowadzenie zmian stosownie do potrzeb i wymagań określonych w Szczegółowych Wymagań.

Zastosowanie modelu PMT jest wymagane w celu zapewnienia porównywalności wyników dla projektów w ramach Programu Kolej Plus. Umożliwi to przeprowadzenie prawidłowej procedury rankingowania projektów zgłoszonych w ramach Programu.

Pytanie 14:

Bardzo proszę o zgodę na modyfikację zapisu w Rozdziale VIII, pkt 4, ppkt a) SWZ, tak aby zamiast brzmienia: "...wykonał w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert..." wprowadzone zostało brzmienie: "...wykonał w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert...". Powyższa modyfikacja zapewni większą konkurencyjność w zakresie możliwości wzięcia udziału w przedmiotowym postępowaniu. Wskazany przez Zamawiającego okres trzech lat przed upływem składania ofert, w przypadku opracowywania Studiów Wykonalności jest okresem stosunkowo krótkim, a wnioskowana przez nas modyfikacja związana z dopuszczeniem okresu ostatnich 5 lat nie będzie stanowić dla Zamawiającego istotnej różnicy z punktu widzenia aktualność wykonanych opracowań. Wskazujemy, że np. samo opracowanie Studium Wykonalności dla projektu: "Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 na odcinku Łapy - Śniadowo - gr. województwa, Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 na odcinku Śniadowo - Łomża" trwała blisko trzy lata, natomiast w przypadku przedmiotowego postępowania Zamawiający wymaga dwóch Studiów Wykonalności wykonanych w okresie ostatnich trzech lat. Zastosowany zapis powoduje znaczne ograniczenie ilości podmiotów, które będą mogły spełnić tak postawiony warunek udziału w postępowaniu.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapis w Rozdziale VIII, pkt 4, ppkt a) SWZ, który otrzymuje brzmienie: "...wykonał w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert..."

Pytanie 15:

W kwestii warunku udziału w postępowaniu (Rozdział VIII, pkt 4, ppkt a.), zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, czy Zamawiający uzna doświadczenie w postaci co najmniej dwóch zakończonych usług obejmujących opracowanie studium wykonalności zarówno dla budowy, przebudowy jak i dla rewitalizacji infrastruktury kolejowej?

Odpowiedź:

Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia warunek udziału w postępowaniu, jeżeli wykaże, że wykonał w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert co najmniej dwie zakończone usługi obejmujące opracowanie studium wykonalności dla budowy lub przebudowy infrastruktury kolejowej jak też dla rewitalizacji infrastruktury kolejowej.

Pytanie 16:

Szanowni Państwo, w wymaganiach odnoszących się do stanowisk: specjalista ds. infrastruktury kolejowej, specjalista ds. sieci trakcyjnych, zarówno przy spełnianiu warunków udziału w postępowaniu, jak i kryteriach wyboru oferty odnoszą się Państwo do: "dokumentacji projektowych związanych z budową lub przebudową linii kolejowych". Prosimy uprzejmie o dostosowanie tego zapisu do przedmiotu postępowania i dopuszczeniu wskazywania doświadczenia dotyczącego również dokumentacji przedprojektowych/studiów wykonalności.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza wskazywanie doświadczenia dotyczącego również dokumentacji przedprojektowych/studiów wykonalności.

Pytanie 17:

Czy, aby uzyskać max. punktów w kryterium oceny ofert oraz jednocześnie spełnić warunek udziału w postępowaniu, Wykonawca powinien przedstawić dla poszczególnych Ekspertów po 2 dokumentacje na spełnienie podstawowego warunku udziału oraz co najmniej 7 dokumentacji na otrzymanie dodatkowych punktów (ponad 2 wymagane)? Czy wystarczy przedstawić 7 dokumentacji, aby jednocześnie spełnić warunek udziału w postępowaniu oraz otrzymać max. pkt. w ramach kryterium oceny ofert?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza aby jednocześnie spełnić warunek udziału w postępowaniu oraz uzyskać max. ilość punktów w kryterium oceny wystarczy przedstawić 7 dokumentacji.

Pytanie 18:

§ 4 ust. 4.4, 4.5 i 4.6 Wzoru Umowy niejednoznacznie określają przebieg procedury zgłaszania uwag. Na przykład w ust. 4.4 Zamawiający pisze, że „Zamawiający rozpatrzy dokumentację nie później niż w terminie 5 dni roboczych”, a następnie w ust. 4.5 Zamawiający wskazuje, że zorganizuje spotkanie, na którym Wykonawca dokona prezentacji dokumentacji, a następnie w notatce ze spotkania Wykonawca zawsze „ewentualne uwagi do opracowanej dokumentacji”. Z opisu jednoznacznie nie wynika, czy Zamawiający będzie swoje uwagi jedynie prezentował na spotkaniu z Wykonawcą, czy niezależnie od spotkania, Zamawiający będzie miał prawo przedstawić dodatkowe uwagi do dokumentacji i w jakim terminie (tj. w trakcie „rozpatrywania dokumentacji” w ciągu 5 dni roboczych, po jej złożeniu przez Wykonawcę, czy po tym terminie) – prosimy o doprecyzowanie.

Odpowiedź:

Wzór umowy określa, że Zamawiający rozpatrzy dokumentację nie później niż w terminie 5 dni roboczych i taki termin należy przyjąć.

Pytanie 19:

W § 4 ust. 4.6 Wzoru Umowy Zamawiający nie wskazał, w jakim czasie przedstawi ewentualne dalsze zastrzeżenia do dokumentacji? Prosimy o doprecyzowanie zapisów Wzoru Umowy w tym zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający na tym etapie postępowania nie zakłada, że po zgłoszeniu zastrzeżeń Wykonawca ich nie uwzględni i będą ewentualne dalsze zastrzeżenia.

W związku z powyższymi odpowiedziami Zamawiający przekazuje w załączeniu poprawiony załącznik nr 1 do SWZ.

Zmianie ulegają zapisy SWZ:

Rozdział VIII ust. 2 pkt 4 lit. a SWZ otrzymuje brzmienie:

wykonał w okresie ostatnich **pięciu lat** przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej dwie zakończone usługi¹ obejmujące opracowanie studium wykonalności dla budowy lub przebudowy infrastruktury kolejowej, jak też dla rewitalizacji infrastruktury kolejowej, o wartości co najmniej 100 000,00 zł brutto, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden szlak² i dwie stacje pasażerskie³.

UWAGA: W przypadku Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeżeli jeden z Wykonawców samodzielnie wykaże spełnienie warunku.

¹ Przez *zakończoną usługę* Zamawiający rozumie należyte wykonanie wszystkich czynności, na które Wykonawca umawiał się z usługobiorcą potwierdzone np. protokołem odbioru, zapłatą za wykonaną usługę.

² Przez *szlak* Zamawiający rozumie część linii kolejowej między: 1) dwoma posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim punktem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

³ Przez *stację pasażerską* Zamawiający rozumie obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

Rozdział X ust. 4 pkt 2 SWZ otrzymuje brzmienie:

Wykaz usług wykonanych, w okresie **ostatnich 5 lat** przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane, (**Załącznik nr 7 do SWZ**), z załączeniem dowodów określających, czy te usługi zostały wykonane w sposób należyty. Przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego usługi były wykonywane, a jeżeli Wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie Wykonawcy.

Rozdział VIII ust. 2 pkt 4 lit. 4b SWZ otrzymuje brzmienie:

specjalista ds. infrastruktury kolejowej:

posiadający:

- wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, który w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu dwóch [2] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak¹ i dwie [2] stacje pasażerskie²,

- uprawnienia budowlane bez ograniczeń do projektowania w specjalności inżynieryjnej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;

¹ Przez *szlak* Zamawiający rozumie część linii kolejowej między: 1) dwoma posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim punktem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

² Przez *stację pasażerską* Zamawiający rozumie obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

Rozdział VIII ust. 2 pkt 4 lit. 6b SWZ otrzymuje brzmienie:

specjalista ds. sieci trakcyjnych:

posiadający:

- wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, który w okresie

ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora w opracowaniu dwóch [2] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak¹ i dwie [2] stacje pasażerskie²,

- uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych bez ograniczeń.

¹Przez *szlak* Zamawiający rozumie część linii kolejowej między: 1) dwoma posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim punktem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

² Przez *stację pasażerską* Zamawiający rozumie obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

Przez pojęcie dziedzin i dyscyplin należy rozumieć dziedziny i dyscypliny naukowe przyporządkowane dla nauk wskazanych w rozporządzeniu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych.

Rozdział XIX ust. 2 pkt 2 lit. d SWZ otrzymuje brzmienie:

Doświadczenie specjalisty ds. infrastruktury kolejowej (DS3):

Zamawiający w rozdziale VIII ust. 2 pkt 4 lit. b SWZ określił minimalne wymagane doświadczenie specjalisty ds. infrastruktury kolejowej:

w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu dwóch [2] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak¹ i dwie [2] stacje pasażerskie².

¹Przez *szlak* Zamawiający rozumie część linii kolejowej między: 1) dwoma posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim punktem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.

² Przez *stację pasażerską* Zamawiający rozumie obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

W przypadku, gdy Wykonawca zadeklaruje, że osoba wskazana na stanowisko specjalisty ds. infrastruktury kolejowej posiada doświadczenie większe niż minimalne, otrzyma punkty w sposób następujący:

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu trzech [3] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 2 punkty;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu czterech [4] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 3 punkty;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu pięciu [5] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 4 punkty;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu sześciu [6] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 5 punktów;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora branży torowej, w opracowaniu siedmiu [7] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności związanych z budową lub przebudową linii kolejowych, z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 6 punktów.

Rozdział XIX ust. 2 pkt 2 lit f SWZ otrzymuje brzmienie:

Doświadczenie specjalisty ds. sieci trakcyjnych (DS5):

Zamawiający w rozdziale VIII ust. 2 pkt 4 lit. b SWZ określił minimalne wymagane doświadczenie specjalisty ds. sieci trakcyjnych:

w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora w opracowaniu co najmniej dwóch [2] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2]

stacje pasażerskie.

Przez *szlak* Zamawiający rozumie część linii kolejowej między: 1) dwoma posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim punktem zapowiadawczym I końcowym punktem linii.

Przez *stację pasażerską* Zamawiający rozumie obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

W przypadku, gdy Wykonawca zadeklaruje, że osoba wskazana na stanowisko specjalisty ds. sieci trakcyjnych posiada doświadczenie większe niż minimalne, otrzyma punkty w sposób następujący:

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora w opracowaniu trzech [3] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 2 punkty;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora w opracowaniu czterech [4] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 3 punkty;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora w opracowaniu pięciu [5] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 4 punkty;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze projektanta lub koordynatora w opracowaniu sześciu [6] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 5 punktów;

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert brał udział, w charakterze

projektanta lub koordynatora w opracowaniu siedmiu [7] dokumentacji projektowych/przedprojektowych/studiów wykonalności przy inwestycjach obejmujących budowę lub przebudowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i konstrukcjami wsporczymi z zastrzeżeniem, że każda z dokumentacji obejmowała co najmniej jeden [1] szlak i dwie [2] stacje pasażerskie – Wykonawca otrzyma 6 punktów.

Zamawiający informuje, iż w przypadku rozbieżności pomiędzy treścią SWZ a treścią udzielonych wyjaśnień lub zmian SWZ, jako obowiązującą należy przyjąć treść pisma zawierającego późniejsze oświadczenie Zamawiającego.

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA


Marcin Malinowski
Dyrektor
Biura Zamówień Publicznych