**URZĄD MARSZAŁKOWSKI**

 **WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO**

**W OLSZTYNIE**

ZP.272.1.45.2021 Olsztyn, dnia 24.06.2021 r.

***Do wszystkich wykonawców***

***uczestniczących w postępowaniu***

**WYJAŚNIENIE I ZMIANA TREŚCI SWZ**

**Dotyczy:** postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem zamówienia jest **Opracowanie Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego w ramach II etapu naboru do Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 r. dla projektu: Modernizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Biskupiec – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz**

Na podstawie art. 135 ust. 6 i art. 137 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.– Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.) Zamawiający przekazuje treść zapytania wraz z wyjaśnieniami oraz zmienia treść Specyfikacji Warunków Zamówienia:

**Pytanie :**

1. Bardzo proszę o zgodę na modyfikację zapisu w Rozdziale XX, pkt 1, ppkt 2 (1) SWZ, tak aby zamiast brzmienia: "... Warunkiem udziału w postępowaniu jest należyte wykonanie w okresie ostatnich 3 lat liczonych wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert,..." wprowadzone zostało brzmienie: "...Warunkiem udziału w postępowaniu jest należyte wykonanie w okresie ostatnich 5 lat liczonych wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert,..". Powyższa modyfikacja zapewni większą konkurencyjność w zakresie możliwości wzięcia udziału w przedmiotowym postępowaniu. Wskazany przez Zamawiającego okres trzech lat przed upływem skłaniania 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. Zastosowany obecnie zapis powoduje znaczne ograniczenie ilości podmiotów, które będą mogły spełnić tak postawiony warunek udziału w postępowaniu.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający w w/w zakresie dokonał zmiany treści SWZ w dniu 18.06.2021r.

**Pytanie :**

1. Prosimy o zmianę wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy –
z 4% na 2% całkowitej ceny oferty brutto.

**Wyjaśnienie :**

Zamawiający podtrzymuje wymóg zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 4% ceny całkowitej brutto podanej w ofercie.

**Pytanie :**

1. Zwracamy się o precyzyjne zdefiniowanie przez Zamawiającego, które odcinki linii kolejowej lub planowanej/brakującej nowej linii kolejowej objęte są poszczególnymi punktami OPZ (Załącznik nr 1 do Umowy). 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.

**Wyjaśnienie :**

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 wskazanego 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 wykonana przy założeniu, że stan infrastruktury nie będzie się zmieniał

**Pytanie :**

1. 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.

 **Wyjaśnienie :**

Zgodnie ze Szczegółowymi Wymaganiami nie ma konieczności wykonania badań geologicznych. Należy natomiast zrealizować punkty: 3.9 i 3.13.4 Szczegółowych Wymagań.

**Pytanie :**

1. Wnosimy o wykreślenie punktu 4.4 OPZ (Załącznik nr 1 do Umowy) 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 niemiarodajne. Ponadto zgodnie z OPZ nie są one możliwe do wykonania w kwietniu gdyż prawdopodobny termin zawarcia umowy to koniec czerwca.

**Wyjaśnienie :**

Zamawiający podtrzymuje wymogi określone w pkt. 4.4 OPZ. Pomiary te 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 fakt, że Szczegółowe Wymagania 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 oraz czas pomiaru) powinien zapewnić dostarczenie odpowiednich danych pomiarowych do celów, którym mają one służyć oraz być uzasadniony merytorycznie. Wynik pomiarów, w szczególnej sytuacji jaką jest stan pandemii, powinien być przedmiotem krytycznej analizy, z wykorzystaniem danych historycznych. Termin pomiarów nie został ściśle określony przez Zamawiającego, w związku z czym pomiary te mogą być wykonane w miesiącu wrześniu br.

**Pytanie :**

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

**Wyjaśnienie :**

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 Id-16. Oceną techniczną powinny zostać objęte wszystkie kolejowe obiekty Inżynieryjne na linii kolejowej objętej przedmiotem zamówienia. Zakres niszczących badań materiałowych dla ustalenia nośności i stanu technicznego badanego obiektu, powinien umożliwić określenie przydatności użytkowej obiektu, jako miary zgodności aktualnych wartości parametrów użytkowych obiektu z wymaganymi wartościami tych parametrów. Zamawiający otrzyma zgodę od PKP PLK S.A. na przeprowadzenie badań jeżeli będzie to konieczne.

**Pytanie :**

1. 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.

**Wyjaśnienie :**

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

**Pytanie :**

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

**Wyjaśnienie :**

Zgodnie z punktem 6.4 b), Wykonawca zobowiązany jest do podania szacunkowych kosztów robót budowlanych z podziałem na branże. W ramach branży elektroenergetycznej należy przewidzieć koszty dotyczące urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów, oświetlenia oraz sieci trakcyjnej wraz z układem zasilania trakcji elektrycznej.

**Pytanie :**

1. 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 Projektowanych Postanowień Umowy (Załącznik nr 3 do SWZ), iż *„3. Wykonawca przedłoży do zaakceptowania Zamawiającemu w terminie 7 dni od dnia podpisania niniejszej 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, 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. 5. Niewniesienie przez Zamawiającego, w ciągu 5 dni roboczych od momentu dostarczenia harmonogramu, uwag do niego jest równoznaczne z jego akceptacją. W przypadku wprowadzenia przez Zamawiającego korekt do harmonogramu są one wiążące dla Wykonawcy.”*, 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).

**Wyjaśnienie :**

Zamawiający podtrzymuje w całości zapisy § 2 ust. 3 i 4 oraz zapisy § 6 dotyczące rozliczenia finansowego umowy.

**Pytanie :**

1. 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.

**Wyjaśnienie oraz zmiana treści SWZ :**

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

Korytarz transportowy powinien obejmować:

* istniejącą linię kolejową łączącą miasto, którego dotyczy wniosek z miastem wojewódzkim,
* istniejące drogi łączące miasto, którego dotyczy wniosek z miastem wojewódzkim,
* istniejące drogi, które mogą stanowić dojazd do istniejącej linii kolejowej umożliwiającej alternatywną drogę dojazdu do miasta wojewódzkiego,
* ewentualne, planowane nowe połączenia drogowe, stanowiące alternatywę dla analizowanego połączenia kolejowego.

**Pytanie :**

1. W związku z określeniem wymogu korzystania z tzw. "Pasażerskiego Modelu Transportowego CPK", czy Zamawiający dysponuje wskazanym modelem i czy przekaże 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.

**Wyjaśnienie :**

Na stronie dedykowanej Programowi Kolek Plus umieszczony jest plik stanowiący syntetyczny opis modelu – skrócony raport techniczny. W przedmiotowym modelu będzie możliwe wprowadzenie zmian, stosownie do potrzeb i wymagań określonych w Szczegółowych Wymaganiach. Zastosowanie modelu PMT jest konieczne w celu zapewnienia porównywalności wyników dla projektów objętych Programem Kolej Plus. Umożliwi to przeprowadzenie prawidłowej procedury rankingowania projektów zgłoszonych w ramach Programu. W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w punkcie 4.5.2. Szczegółowych Wymagań

**Pytanie :**

1. Czy Zamawiający oczekuje przeprowadzenia inwentaryzacji na Linii nr 38 zgodnie z wymaganiami OPZ tak samo jak dla linii 223? Zakres prac analitycznych nie jest tożsamy na tych liniach zgodnie z punktem 3.8 OPZ.

**Wyjaśnienie :**

Zamawiający nie oczekuje od Wykonawcy przeprowadzenia inwentaryzacji na linii kolejowej nr 38.

 **Pytanie :**

1. Czy do pozytywnej weryfikacji doświadczenia Wykonawcy, funkcja "Sprawdzający" (wymagająca zgodnie z Prawem Budowlanym kwalifikacji nie niższych niż "Projektant") będzie uznawana za równoważną funkcji "Projektanta" w ocenie kwalifikacji zawodowej kadry technicznej zgodnie z SIWZ?

**Wyjaśnienie:**

Tak, funkcja „Sprawdzający” będzie uznawana za równoważną z funkcją „Projektant”.

**Pytanie :**

1. Czy do pozytywnej weryfikacji doświadczenia Wykonawcy, funkcja Projektanta pełniącego nadzór autorski w inwestycji (wymagająca zgodnie z Prawem Budowlanym posiadania kwalifikacji nie niższych niż Projektant opracowujący projekt), będzie uznawana za równoważną funkcji "Projektanta" w ocenie kwalifikacji zawodowej kadry technicznej zgodnie z SIWZ?

**Wyjaśnienie:**

Tak, funkcja „Projektant pełniący nadzór autorski w inwestycji” będzie uznawana za równoważną z funkcją „Projektant”.

**Pytanie :**

1. Zamawiający wymaga spełnienia warunków dotyczących doświadczenia przez osobę, posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynieryjnej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych w następującym zakresie: "doświadczenie w okresie ostatnich 5 lat liczonych wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, odpowiadała za opracowanie minimum 1 dokumentacji (wstępne studium wykonalności, studium wykonalności, wstępne studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, dokumentacja przedprojektowa, dokumentacja projektowa) o wartości, co najmniej 500 000 zł brutto, obejmującej budowę lub przebudowę linii kolejowej, obejmującej, co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową. Czy za równoważne wyżej określonemu doświadczeniu Zamawiający uzna " doświadczenie w okresie ostatnich 5 lat liczonych wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, odpowiadała za opracowanie minimum 1 dokumentacji (wstępne studium wykonalności, studium wykonalności, wstępne studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, dokumentacja przedprojektowa, dokumentacja projektowa) o wartości, co najmniej 500 000 zł brutto, obejmującej budowę lub przebudowę linii metra, obejmującej, co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację metra". Za uznaniem doświadczenia w projektowaniu linii metra przemawia fakt, iż do projektowania linii metra wymagane i wystarczające są uprawnienia budowlane w specjalności inżynieryjnej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych bez ograniczeń.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie uzna doświadczenia w zakresie budowy lub przebudowy linii metra (…) za równoważne z doświadczenia w ramach budowy lub przebudowy linii kolejowej (…).

**Pytanie :**

1. Zamawiający wymaga spełnienia warunków dotyczących doświadczenia przez osobę, posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynieryjnej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym w następującym zakresie: "doświadczenie w okresie ostatnich 5 lat liczonych wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, odpowiadała za opracowanie minimum 1 dokumentacji (wstępne studium wykonalności, studium wykonalności, wstępne studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, dokumentacja przedprojektowa, dokumentacja projektowa) o wartości, co najmniej 500 000 zł brutto, obejmującej budowę lub przebudowę linii kolejowej, obejmującej, co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację kolejową. Czy za równoważne wyżej określonemu doświadczeniu Zamawiający uzna " doświadczenie w okresie ostatnich 5 lat liczonych wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, odpowiadała za opracowanie minimum 1 dokumentacji (wstępne studium wykonalności, studium wykonalności, wstępne studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, studium planistyczne/planistyczno-prognostyczne, dokumentacja przedprojektowa, dokumentacja projektowa) o wartości, co najmniej 500 000 zł brutto, obejmującej budowę lub przebudowę linii metra, obejmującej, co najmniej 1 szlak i co najmniej 1 stację metra". Za uznaniem doświadczenia w projektowaniu linii metra przemawia fakt, iż do projektowania linii metra wymagane i wystarczające są uprawnienia budowlane w specjalności inżynieryjnej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych bez ograniczeń.

**Wyjaśnienie:**

Zamawiający nie uzna doświadczenia w zakresie budowy lub przebudowy linii metra (…) za równoważne z doświadczenia w ramach budowy lub przebudowy linii kolejowej (…).

**Pytanie :**

1. Czy w ślad za zmianą terminu otwarcia ofert, treść pkt. XXVI SWZ pozostaje bez zmian?

**Wyjaśnienie:**

Tak – pozostaje bez zmian.