



CML Construction Services Sp. z o.o.
ul. Parzniewska 10, 05-800 Pruszków/Polska

Wrocław, 27.11.2023 r.

**Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa**

Zamawiający:

1. Powiat Sochaczewski
ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 65
96-500 Sochaczew

w imieniu którego działa:

Powiatowy Zarząd Dróg w Sochaczewie
ul. Gwardyjska 10
96-500 Sochaczew
e-mail: biuro@pzdsochaczew.pl
REGON: 750152166

2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa
e-mail: ire.centralny@plk-sa.pl

Zgodnie z informacją z SWZ – IDW: Zamawiającym upoważnionym do przeprowadzenia postępowania w imieniu i na rzecz pozostałych Zamawiających jest Powiat Sochaczewski, w imieniu którego działa Powiatowy Zarząd Dróg w Sochaczewie.

Odwołujący:

STRABAG Sp. z o.o.
ul. Parzniewska 10
05-800 Pruszków

Strona 1 z 9

CML Construction Services Sp. z o.o.
ul. Parzniewska 10
05-800 Pruszków/Polska
www.strabag.pl

Tel. +48 22 7144377
Faks +48 22 7144908

ING Bank Śląski S.A. DOR WOFH
IBAN: PL44 1050 0086 1000 0090 3004 8251
BIC/SWIFT: INGBPLPWXXX

CML Construction Services Sp. z o.o. z siedzibą w Pruszkowie, ul. Parzniewska 10, 05-800 Pruszków, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000127873 prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, NIP: 7881851539, REGON 634372200, kapitał zakładowy 200.000 PLN
Posiadamy status dużego przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z 08 marca 2013 o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz.U. z 2019 r., poz. 118 z późn. zm.)

KRS 0000054588
Tel.: +48 22 7144-800
e-mail: pl_office.strabag@strabag.com

reprezentowany przez:
r.pr. Martę Jeleń

adres do korespondencji:
CML Construction Services Sp. z o.o.
ul. Wyścigowa 58, 53-012 Wrocław
tel. 538 817 877
e-mail: marta.jelen@bauholding.com

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem drogi powiatowej nr 3837W pod linią kolejową w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice - tunelu drogowego pod linią kolejową wraz z rozbudową i przebudową drogi powiatowej.”

Numer postępowania: PZD.DT3.252.13.2022

Data ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 04.01.2023 r. pod numerem 2023/S 003-004872

ODWOŁANIE

Działając na podstawie udzielonego mi pełnomocnictwa (w załączeniu) w imieniu i na rzecz Strabag sp. z o.o., na podstawie art. 505 ust. 1, art. 513 pkt 1 i 2, art. 514 ust. 1, art. 515 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11.09.2019 roku r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2019 r. poz. 2019 ze zm.) zwanej dalej „PZP”, wnoszę odwołanie wobec niezgodnych z ustawą PZP czynności Zamawiającego podjętych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn.: „Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem drogi powiatowej nr 3837W pod linią kolejową w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice - tunelu drogowego pod linią kolejową wraz z rozbudową i przebudową drogi powiatowej”, wskazanych szczegółowo w dalszej części odwołania.

I. Zarzuty:

I.1. Odwołujący zarzuca Zamawiającemu:

- 1) naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 8 PZP w zw. z art. 224 ust. 1 i 2 PZP poprzez zaniechanie odrzucenia oferty INTOP Warszawa sp. z o.o., pomimo że oferta tego wykonawcy zawiera rażąco niską cenę w zakresie jej istotnej części składowej, tj. opcji rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy ewentualnie**
- 2) naruszenie art. 224 ust. 1 i ust. 2 PZP poprzez zaniechanie wezwania INTOP Warszawa sp. z o.o. do udzielenia wyjaśnień, w tym złożenia dowodów dotyczących wyliczenia istotnej części składowej ceny, tj.**

opcji rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy, a w konsekwencji naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 8 PZP poprzez zaniechanie odrzucenia oferty INTOP Warszawa sp. z o.o.

- 3) **naruszenie art. 16 pkt 1, 2 i 3 PZP oraz art. 17 ust. 2 PZP** poprzez ich niezastosowanie i prowadzenie postępowania w sposób sprzeczny z zasadą uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, przejrzystości i w konsekwencji wybór oferty INTOP Warszawa sp. z o.o. niezgodnie z przywołanymi wyżej przepisami PZP.

II. Żądania:

W oparciu o przedstawione wyżej zarzuty, wnoszę o uwzględnienie odwołania w całości i:

- 1) nakazanie Zamawiającemu unieważnienia czynności wyboru jako najkorzystniejszej oferty złożonej przez INTOP Warszawa sp. z o.o. ,
- 2) nakazanie Zamawiającemu powtórzenia czynności badania i oceny ofert, a w jej ramach nakazanie odrzucenia oferty INTOP Warszawa sp. z o.o. ,
- 3) nakazanie Zamawiającemu dokonania ponownej oceny ofert i dokonanie wyboru jako najkorzystniejszej oferty Odwołującego,
ewentualnie
- 4) nakazanie Zamawiającemu wezwania INTOP Warszawa sp. z o.o. do złożenia wyjaśnień, czy istotna część oferty w zakresie opcji rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy nie zawiera rażąco niskiej ceny,
- 5) dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z treści dokumentów Postępowania, dowodów załączonych do odwołania oraz ewentualnych dowodów złożonych na rozprawie przed KIO.

III. Interes we wniesieniu odwołania i szkoda Odwołującego

Odwołujący posiada interes prawny w rozumieniu art. 505 ust. 1 PZP we wniesieniu odwołania. Oferta Odwołującego została sklasyfikowana na drugim miejscu w rankingu ofert. W wyniku naruszenia przez Zamawiającego ww. przepisów ustawy, interes Odwołującego w uzyskaniu zamówienia doznał uszczerbku, albowiem został on pozbawiony możliwości realizacji przedmiotowego zamówienia.

W przypadku zamówień publicznych za szkodę uznaje się zasadniczo pozbawienie korzyści wynikających z uzyskania zamówienia (por.: wyrok KIO z 08.08.2017r., sygn. KIO 1583/17). Przy prawidłowych czynnościach Zamawiającego, Odwołujący może pozyskać przedmiotowe zamówienie do realizacji.

Uwzględnienie niniejszego odwołania i odrzucenie oferty INTOP Warszawa sp. z o.o., spowodowałoby, że jako najkorzystniejsza zostałaby wybrana oferta Odwołującego. Wskutek naruszenia wskazanych przepisów PZP przez Zamawiającego, Odwołujący pozbawiony został możliwości wykonania zamówienia, pomimo że złożona przez niego oferta nie podlega odrzuceniu i jest najkorzystniejsza w przedmiotowym postępowaniu.

IV. Termin:

Zamawiający w dniu 15.11.2023 r. poinformował o wyborze jako najkorzystniejszej oferty INTOP Warszawa sp. z o.o.

Wniesienie odwołania następuje zatem przy zachowaniu terminu przewidzianego treścią przepisu art. 515 i nast. PZP.

UZASADNIENIE

1. Zamawiający prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Budowa skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej z przejściem drogi powiatowej nr 3837W pod linią kolejową w km 41,740 linii kolejowej nr 3 Warszawa-Kunowice - tunelu drogowego pod linią kolejową wraz z rozbudową i przebudową drogi powiatowej”.
2. Przedmiot zamówienia obejmuje zakres drogowy, zakres kolejowy oraz opcję rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy.
3. Zgodnie z IDW pkt 2 przedmiot Zamówienia w zakresie kolejowym składa się z elementów:

1) *opracowanie dokumentacji projektowej, w tym:*

a) opracowanie projektu wykonawczego branży sterowanie ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z realizacji projektu: „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol” w ramach projektu CEF 2016-PL-TMC-0136-W ”Zabudowa systemu ERTMS/ ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T” realizowanym na terenie kolejowym,

b) opracowanie operatu kolaudacyjnego, w tym geodezyjnej dokumentacji powykonawczej

2) *wykonania robót kolejowych, w tym m.in.(...):*

j) dostosowanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w zakresie wyłączenia systemu przejazdowego z zależności z urządzeniami stacyjnymi st. Teresin Niepokalanów,

k) opracowanie aktualizacji aplikacji sterowania urządzeniami srk z poziomu urządzeń stacyjnych (warstwa podstawowa) przed przystąpieniem do likwidacji przejazdu, Strona I) przeprowadzenie procesu certyfikacji i dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych, zgodnie z § 1 umowy, oraz ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.)

z opcją rozszerzenia przedmiotu zamówienia w trybie art. 441 ustawy Pzp (na podstawie odrębnego aneksu do umowy):

m) dostosowanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w zakresie wyłączenia systemu przejazdowego ze sterowania z LCS;

n) dostosowanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) w zakresie wyłączenia systemu przejazdowego z aplikacji RBC (system ERTMS/ETCS,

- o) opracowanie aktualizacji aplikacji sterowania urządzeniami srk z poziomu LCS (warstwa nadrzędna) przed przystąpieniem do likwidacji przejazdu,
- p) opracowanie aktualizacji aplikacji RBC uwzględniającej likwidację przejazdu w km 41,740.
- q) przeprowadzenie procesu certyfikacji i dopuszczenia do eksploatacji podsystemów strukturalnych, zgodnie z § 1 umowy, oraz ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.) w zakresie wskazanym w pkt k – n (powyżej).
4. Zamawiający w dn. 15.11.2023 r. poinformował o wyborze oferty INTOP Warszawa sp. z o.o. jako najkorzystniejszej, co miało miejsce z naruszeniem przepisów wskazanych w zarzutach odwołania.
5. Ze złożonego przez INTOP Warszawa sp. z o.o. formularza ofertowego wynika, że INTOP Warszawa sp. z o.o. wyceniła istotną część składową oferty, tj. opcję rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy, w sposób rażąco niski, odbiegający od ceny zaoferowanej przez pozostałych Wykonawców. Średnia cen pozostałych Wykonawców za ten zakres wynosi 2.639.076,25 zł netto. Cena zaoferowana przez INTOP Warszawa sp. z o.o. wynosi 900.000,00 zł netto, co stanowi zaledwie 34 % ceny średniej pozostałych Oferentów dla tego zakresu robót.
6. Odwołujący przedstawia tabelaryczne zestawienie cen dla opcji rozszerzenia zamówienia zaoferowanych przez pozostałych Wykonawców:
- | OFERTY ZŁOŻONE | Zakres PKP
[PLN netto] | Zakres PZD
[PLN netto] | Opcja
[PLN netto] | Stosunek do
ceny średniej
[%]* | Suma
[PLN netto] |
|----------------|---------------------------|---------------------------|----------------------|--------------------------------------|---------------------|
| 1 - Roverpol | 26 350 000,00 | 34 303 875,00 | 2 946 125,00 | 112% | 63 600 000,00 |
| 2 - Skanska | 21 265 510,80 | 26 129 023,20 | 3 560 180,00 | 135% | 50 954 714,00 |
| 3 - Strabag | 19 044 408,27 | 25 737 313,56 | 3 150 000,00 | 119% | 47 931 721,83 |
| 4 - Intop | 17 519 129,08 | 21 288 187,99 | 900 000,00 | 34% | 39 707 317,07 |
- Średnia z opcji 2 639 076,25 *
7. Zgodnie z pkt. 12.2. IDW Cena ofertowa musi uwzględniać wszystkie wymagania SWZ oraz obejmować wszystkie koszty bezpośrednie i pośrednie, jakie poniesie Wykonawca z tytułu terminowego i prawidłowego wykonania całości przedmiotu Zamówienia. Kalkulacja dokonana przez INTOP Warszawa sp. z o.o. w zakresie opcji oscyluje poniżej koniecznego do poniesienia kosztu w tym zakresie.
8. Zgodnie z OPZ Wymagania PLK S.A. § 2 Wymogi dotyczące projektowania ust. 1 realizacja przedmiotu zamówienia występuje w korelacji z projektem inwestycyjnym „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol”, w ramach projektu CEF 2016-PL-TMC0136-W pn. „Zabudowa systemu ERTMS/ ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T” w zakresie opracowania aplikacji uwzględniającej likwidację przejazdu w aplikacji sterowania urządzeniami srk z poziomu Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) Błonie, które może nastąpić po zakończeniu robót oraz po przekazaniu dokumentacji powykonawczej związanych z modernizacją urządzeń srk na st. Ożarów Mazowiecki w ramach realizowanego projektu POLiŚ 5.1-16 pn.: „Poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Kutno, etap I: Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Warszawa – granica LCS Łowicz. Zgodnie z § 2 ust. 2 w/w OPZ

do umownych obowiązków Wykonawcy należy wykonanie projektów wykonawczych w zakresie branży telekomunikacji kolejowej i automatyki kolejowej uwzględniającej uwarunkowania wynikające z realizacji projektu: „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol”, w ramach projektu CEF 2016-PL-TMC-0136-W pn. „Zabudowa systemu ERTMS/ ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T” oraz wykonanie robót we wskazanym zakresie.

9. Jak wynika z notatki prasowej PKP PLK SA z 05.12.2017 r. wykonawcą systemu ERTMS/ETC na linii kolejowej E20 jest Thales Polska sp. z o.o. (obecnie Ground Transportation Systems Polska Sp. z o.o.).

Dowód: - notatka prasowa z 05.12.2017 r.

10. Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia Wymagania PLK SA (§ 2 ust. 3) wskazał, że warstwę podstawową aplikacji wykonał Thales Polska sp. z o.o. (obecnie GTS Polska sp. z o.o.) realizujący system ERTMS/ ETC. Zgodnie z § 2 ust. 3 OPZ Wymagania Kolejowe wdrożenie aktualizacji aplikacji na zlecenia Wykonawcy realizuje wytwórca systemu sterowania. A zatem aktualizacja aplikacji będąca przedmiotem opcji rozszerzenia zamówienia może zostać wykonana przez Thales Polska sp. z o.o. (obecnie Ground Transportation Systems Polska Sp. z o.o.) będącą wytwórcą systemu sterowania, i z uwzględnieniem poniesienia stosownych kosztów. Jak wynika z ofert złożonych przez pozostałych wykonawców ceny zaoferowane za opcję pozostają na podobnym poziomie, co wydaje się oczywiste z uwagi na uwarunkowania postępowania, w tym konieczność uwzględnienia wymogu, aby aktualizacja aplikacji była realizowana przez wytwórcę aplikacji - Thales Polska sp. z o.o. (obecnie Ground Transportation Systems Polska Sp. z o.o.). Cena zaoferowana przez INTOP Warszawa sp. z o.o. za opcję rozszerzenia przedmiotu zamówienia stanowi cenę rażąco niską.
11. Odwołujący dysponuje kompleksową i ryczałtową ofertą Ground Transportation Systems Polska Sp. z o.o. (wcześniej Thales Polska sp. z o.o.) na wykonanie zakresu objętego opcją sprzed daty składania ofert w Postępowaniu, którą przedłoży jako dowód w sprawie – a z racji tego, że jest ona chroniona tajemnicą przedsiębiorstwa uczyni to podczas rozprawy przed KIO. Z przyczyn obiektywnych nie ma możliwości, aby INTOP Warszawa sp. z o.o. mógł wykonać opcję rozszerzenia zamówienia za zaproponowaną przez siebie cenę będącą ceną rażąco niską, co Odwołujący wyczerpująco wyjaśni przed KIO.
12. Zgodnie z art. 224 ust. 1 PZP jeżeli zaoferowana cena lub koszt, lub ich istotne części składowe, wydają się rażąco niskie w stosunku do przedmiotu zamówienia i budzą wątpliwości zamawiającego co do możliwości wykonania przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami określonymi w dokumentach zamówienia lub wynikającymi z odrębnych przepisów, zamawiający żąda od wykonawcy wyjaśnień, w tym złożenia dowodów w zakresie wyliczenia ceny lub kosztu, lub ich istotnych części składowych.
13. Obligatoryjne przesłanki wszczęcia procedury wyjaśnienia rażąco niskiej ceny zawiera art. 224 ust. 2 PZP, przy czym w niniejszym postępowaniu cena oferty INTOP Warszawa sp. z o.o. w zakresie wskazanej wyżej części składowej wyczerpuje dyspozycję tego przepisu. W realiach niniejszego postępowania analiza treści oferty INTOP Warszawa sp. z o.o. czyni zasadnym zarzut rażąco niskiej ceny w odniesieniu do jej istotnej części składowej, tj. opcji rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy.

14. Zamawiający nie wezwał INTOP Warszawa do wyjaśnienia rażąco niskiej ceny i dokonał wyboru oferty tego Wykonawcy jako najkorzystniejszej, pomimo że zawiera ona rażąco niską cenę istotnej części składowej.
15. Jak wskazała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 22 grudnia 2017r. (sygn. KIO 2588/17): "(...) ceny składowe czy ceny jednostkowe mogą być badane w zakresie rażąco niskiej ceny, w sytuacji kiedy mogą zaważyć na należyтым wykonaniu przyszłej umowy. Regulacje dot. rażąco niskiej ceny mają na celu zabezpieczenie zamawiającego (w tym interesu publicznego), przed koniecznością zawierania umowy z wykonawcą oferującym cenę na tyle niską, iż wątpliwym wydaje się, że wykonawca ten wykona umowę, ewentualnie, iż wykona ją należyście. A zatem, przesłanką stosowania regulacji dot. rażąco niskiej ceny powinno być zagrożenie należytego wykonania umowy".
16. Odwołujący podnosi, że opcja rozszerzenia zamówienia – zakres kolejowy stanowi istotną część składową ceny, która zgodnie z Formularzem ofertowym stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ winna zostać wyceniona obok dwóch pozostałych części składowych, tj. zakresu kolejowego i zakresu drogowego. Już choćby z tego powodu, że Zamawiający ustalił, że w formularzu ofertowym należy wycenić 3 odrębne zakresy, wśród których jest opcja rozszerzenia zamówienia, opcję należy uznać za istotną część składową ceny.
17. Ponadto Odwołujący wyjaśnia, że wymaganie Zamawiającego w zakresie opcji jako rozszerzenia przedmiotu zamówienia dotyczy wyłączenia uzależnienia urządzeń przejazdowych ze sterowania z LCS i z aplikacji RBC, a tym samym aktualizacji aplikacji, której wytwórcą jest Thales Polska (obecnie Ground Transportation Systems Polska Sp. z o.o.).
18. Istota tego zakresu polega na tym, że usunięcie uzależnienia demontowanych urządzeń przejazdowych, aby było w pełni wykonane i spełniało wszystkie wymogi bezpieczeństwa ruchu kolejowego, musi dotyczyć wyłączenia demontowanych urządzeń przejazdowych ze wszystkich obecnie zainstalowanych jak i obecnie instalowanych komputerowych systemów SRK w ramach odrębnego zadania p.n.: „Zabudowa Systemu ERTMS/ETCS ...”.
19. Powyższe usunięcie uzależnienia jest konieczne dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Dodatkowo należy podkreślić, iż konieczna aktualizacja aplikacji dotyczy aplikacji będącej częścią zadania o wielokrotnie większej wartości niż przedmiotowe zamówienie. Wartość podpisanej umowy na projekt, „Zabudowa Systemu ERTMS/ETCS ...”. wraz z nadzorem inżynierskim, to 707 mln zł i dotyczy linii kolejowej E20 ciągu transportowego: Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol) – części Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą. Jest to zatem projekt niezwykle ważny dla Polski i nie usunięcie ww. uzależnienia w ramach postępowania przetargowego, którego dotyczy niniejsze odwołanie, będzie wpływało na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w tym na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na jednej z najważniejszych linii kolejowych w Polsce, tj. linii kolejowej E20.
20. W związku z podniesionymi w odwołaniu zarzutami doszło do naruszenia art. 16 PZP poprzez naruszenie zasad uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, jak i przejrzystości postępowania. Zamawiający wybrał ofertę INTOP Warszawa sp. z o.o. niezgodnie z przepisami, co doprowadziło do pozbawienia możliwości pozyskania zamówienia przez wykonawców spełniających warunki udziału w postępowaniu.

-
21. W ocenie Odwołującego kwestionowane czynności Zamawiającego stanowią naruszenie wskazanych w petitum odwołania przepisów prawa. Odwołujący wnosi o uwzględnienie odwołania.
 22. Kopia niniejszego odwołania została przekazana Zamawiającemu na adres e-mail wskazany przez Zamawiającego.

Marta Jeleń

radca prawny

Załączniki:

1. Pełnomocnictwo,
2. KRS Odwołującego,
3. Dowód uiszczenia wpisu od odwołania,
4. Dokumenty wymienione jako dowody
5. Potwierdzenie wysłania odwołania Zamawiającemu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro Komunikacji i Promocji
Zespół Rzecznika prasowego
ul. Targowa 74 03-734
Warszawa
tel. + 48 22 473 30 02
tel. kom. + 48 662 114 900
rzecznik@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Warszawa, 5 grudnia 2017 r.

Informacja prasowa

ERTMS na E20 Kunowice - Terespol – bezpieczniejsze i sprawniejsze przejazdy

Wyższy poziom bezpieczeństwa, ograniczenie ryzyka zdarzeń na kolei, większa przepustowość linii, punktualniejsze pociągi – takie będą efekty wdrożenia europejskiego systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol. Wartość podpisanej umowy na projekt, wraz z nadzorem inżynierskim, to 707 mln zł.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały dziś (5 stycznia 2018 r.) umowę na „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol (z wyłączeniem węzła warszawskiego)” ora nadzór inżynierski.

Efektem wdrożenia nowoczesnego systemu ERTMS (European Rail Traffic Management System) będzie podniesienie poziomu bezpieczeństwa podróżowania pociągami. Sprawniejsze zarządzanie ruchem kolejowym pozytywnie wpłynie na punktualność pociągów. Wprowadzenie systemu umożliwi także pociągom, poruszającym się po europejskich liniach kolejowych, swobodne przekraczanie granic bez konieczności zatrzymywania się na granicach oraz wymiany lokomotyw.

ERTMS poziomu 2 opiera się na dedykowanym kolei systemie łączności bezprzewodowej GSM-R oraz na nowoczesnych technologiach IT. Składa się z dwóch elementów: Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (European Train Control System, ETCS) i systemu łączności GSM-R (GSM-Railways).

– Nowoczesny system ERTMS na międzynarodowej trasie E20 zapewni sprawniejsze połączenia pasażerskie i przewozy towarów w Polsce i w Europie. Zwiększamy również poziom bezpieczeństwa na sieci kolejowej i stwarzamy lepsze warunki pracy dla personelu kolejowego - mówi Ireneusz Merchel, prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Zabudowa systemu ETCS na linii E20 Kunowice – Terespol przewiduje wyposażenie w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym dwóch odcinków linii E20: od stacji Kunowice do stacji Warszawa Gołębki oraz od stacji Sulejówek Miłosna do stacji Terespol. Projekt dotyczy 25 stacji i pięciu Lokalnych Centrów Sterowania (Mińsk Mazowiecki, Błonie, Opalenica, Zbąszynek, Rzepin), które zyskają urządzenia komputerowe pozwalające na zdalne sterowanie urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz przejazdami kolejowo-drogowymi. Efektem będzie szybkie, płynne i bezpieczne kursowanie pociągów.

Dzięki systemowi ETCS, lokalizacja i prędkość pociągów są na bieżąco weryfikowane m.in. przez umieszczone na torach czujniki, tzw. eurobalisy, które przesyłają sygnały o wszelkich zmianach na trasie do wyposażonej w komputer lokomotywy (eurokabiny). Informacje, wraz z danymi o warunkach przejazdu, dopuszczalnej prędkości i położeniu innych pociągów, trafiają na pulpit maszynisty. Dzięki temu kierujący pociągami mają wszystkie szczegóły niezbędne do bezpiecznego prowadzenia składu do celu. System nie ogranicza się tylko do przekazywania kierującym pociągami bieżących danych. Jego zadaniem jest także kontrola pracy maszynisty i - w przypadku zignorowania ostrzeżeń, na automatyczne dostosowanie prędkości pociągu do panujących warunków.

Uzupełnieniem systemu ETCS jest system komunikacji bezprzewodowej GSM-R, który umożliwia łączność głosową oraz jednoczesny odbiór i nadawanie komunikatów między pracownikami kolei odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i płynność ruchu – dyżurnymi, dyspozytorami, maszynistami czy obsługą techniczną.

Wykonawca umowy, firma Thales, zobowiązał się do wykonania pełnej dokumentacji, robót budowlanych oraz uzyskania wszystkich niezbędnych pozwoleń na użytkowanie. Prace mają zostać wykonane w ciągu 61 miesięcy. Wartość projektu wynosi 691 mln zł netto, a wraz z nadzorem 707 mln zł.

Projekt pn. „Zabudowa systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na linii E20 Kunowice – Terespol (z wyłączeniem węzła warszawskiego)” w 85% jest współfinansowany przez Unię Europejską z instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility- CEF) i jest realizowany w ramach zadania „Zabudowa ERTMS/ETCS na liniach sieci bazowej TEN-T”



Krajowy Program Kolejowy to znacząca poprawa ruchu kolejowego w aglomeracjach, podniesienie standardu podróży na trasach regionalnych oraz polepszenie warunków dla przewozu towarów. Atrakcyjność kolei wzmocni spójna sieć kolejowa o wyższych prędkościach, zapewniających krótsze podróże we wszystkich regionach, w ruchu międzyregionalnym oraz konkurencyjne przewozy towarowe m.in. łączące Śląsk z portami Trójmiasta, Szczecina i Świnoujścia.

Kontakt dla mediów:

Mirosław Siemieniec

Rzecznik prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

rzecznik@plk-sa.pl

694 480 239

„Wyłącznie odpowiedzialność za treść publikacji ponosi jej autor. Unia Europejska nie odpowiada za ewentualne wykorzystanie informacji zawartych w takiej publikacji”

