



WICEMARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO  
**Wojciech Jankowiak**

Poznań, dnia 26 kwietnia 2021 r.

DT-V.272.1.2021

**Wykonawcy zainteresowani postępowaniem /  
strona internetowa prowadzonego postępowania**

*dotyczy przetargu nieograniczonego pn.: „Opracowanie dokumentacji pod nazwą: Wstępne Studium Planistyczno-Prognostyczne dla projektów w ramach program Kolej + ”*

Zamawiający, Województwo Wielkopolskie, informuje iż do w/w postępowania zostały złożone pytania. W związku z tym zgodnie z art. 135 ust. 2 i ust. 6, art. 137 ust. 1 i ust. 4 w związku z art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 ze zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp”, Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami oraz doprecyzowuje treść SWZ i uwzględnia te informacje w zmianie ogłoszenia o zamówieniu.

**Pytanie nr 1:**

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

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy z 5% na 4% całkowitej ceny brutto.

W związku z powyższym Zamawiający modyfikuje:

- postanowienia Rozdziału XIX ust. 1 SWZ w następujący sposób:

*„1. Wykonawca, którego oferta została wybrana zobowiązany jest do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy (dalej "zabezpieczenie") w wysokości 4 % ceny całkowitej brutto wskazanej w ofercie.”*

- postanowienia § 9 ust. 1 Projektowanych postanowień umowy, stanowiących odpowiednio załącznik nr 3.1, 3.2 i 3.3 w następujący sposób:

*„1. Strony oświadczają, że Wykonawca wniósł na rzecz Zamawiającego zabezpieczenie należytego wykonania Umowy w wysokości 4% kwoty łącznego wynagrodzenia brutto, o którym jest mowa w § 5 ust. 1 niniejszej Umowy, czyli kwotę: ...zł, (słownie: ...) złotych. Zabezpieczenie zostało wniesione w formie .....”.*

Zamawiający dokonał ujednolicenia SWZ a także modyfikacji załączników nr 3.1, 3.2, 3.3 do SWZ (Projektowane postanowienia umowy dla części I, II i III) w tym zakresie.

**Pytanie nr 2:**

Zwracamy się o precyzyjne zdefiniowanie przez Zamawiającego, które odcinki linii kolejowej lub planowanej/brakującej nowej linii kolejowej objęte są poszczególnymi punktami OPZ (zał. nr 4.1, 4.2, 4.3. do SWZ). 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 - Szczegółowe wymagania merytoryczne ...”.

**Pytanie nr 3:**

Zwracamy się z prośbą o jednoznaczne wskazanie, że Zamawiający nie wymaga prowadzenia badań geologicznych na podstawie instrukcji IGO-1. Jest to niezwykle istotna informacja przy potencjalnej konieczności wyceny wskazanych badań na potrzeby postępowania.

**Odpowiedź:**

Według „OPZ - Szczegółowe wymagania merytoryczne ...” nie jest wymagane wykonanie badań geologicznych. Należy natomiast zrealizować pkt. 3.9 i 3.13.4 ww. OPZ.

**Pytanie nr 4:**

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 obciążone 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 (zał. nr 4.1, 4.2, 4.3. do SWZ) 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). 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 nr 5:**

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:**

5.a. W oparciu o jaki dokument normatywny należy określić nośność?

ODP. 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.

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

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

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

ODP. 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 to konieczne.

### **Pytanie nr 6:**

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 nr 7:**

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

### **Odpowiedź:**

Zgodnie z punktem 6.4 b) „OPZ - Szczegółowe wymagania merytoryczne...” 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 nr 8:**

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 § 3.2 Załącznika nr 3.1, 3.2, 3.3 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Projektowane Postanowienia Umowy, iż „Wykonawca w terminie 10 dni od dnia zawarcia Umowy dostarczy do zaopiniowania Zamawiającemu opracowany samodzielnie harmonogram zawierający dane dotyczące poszczególnych etapów wykonania Przedmiotu zamówienia określonego w §2 ust. 1 pkt 1) i 2), w szczególności terminy wykonania i zakres prac przewidzianych do wykonania w danym etapie z zastrzeżeniem, iż opinie/stanowiska, o których mowa w §2 ust. 1 pkt. 2) Umowy, muszą odnosić się do ostatecznej wersji Studium, które zostanie przedłożone przez Zamawiającego do PLK, jako dokument aplikacyjny wymagany zgodnie z §5 ust. 2 pkt 2 Wytucznych”, 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:**

W opinii Zamawiającego sam podział opracowania wstępnego studium planistyczno – prognostycznego na etapy świadczy o tym, że dokumentacja nie musi być wykonana jednocześnie. Potwierdzenia ww. tezy należy znajdować między innymi w zapisach zawartych w załącznikach nr 3.1, 3.2, 3.3 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Projektowane Postanowienia Umowy w:

§3 ust. 8 „Wykonawca zobowiązany jest do cyklicznego przedkładania do Zamawiającego poszczególnych etapów prac (.....)”;

§3 ust. 9 „Wyniki prac każdego z etapów, o których mowa w §1 ust 1 pkt 1) Zamawiający przekaze do zaopiniowania PLK oraz Jednostek Samorządu Terytorialnego (JST) (...) Okres oczekiwania na uwagi Zamawiającego nie wstrzymuje prac nad kolejnym etapem opracowania”;

§4 ust. 3 pkt 1) „Dokumentem potwierdzającym należyte wykonanie Przedmiotu zamówienia określonego w §2 ust. 1 przez Zamawiającego będzie sporządzony (bez uwag i zaleceń) i podpisany przez upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego i Wykonawcy:

1) Protokół Odbioru Częściowego - w odniesieniu do poszczególnych etapów określonych w §2 ust. 1 pkt 1 oraz czynności określonych w §2 ust. 1 pkt 3)".

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. Warunek zakończenia i odbioru poprzedniego etapu musi być natomiast spełniony w przypadku ubiegania się o wypłatę wynagrodzenia Wykonawcy. Należy zaznaczyć, że Zamawiający przewidział podział wynagrodzenia Wykonawcy, które zgodnie z §5 ust. 4 Projektowanych Postanowień Umowy wypłacane będzie w czterech transzach:

- 1) Transza I - 20% wynagrodzenia po podpisaniu bez uwag i zaleceń Protokołu Odbioru Częściowego Etapu I;
- 2) Transza II - 20% wynagrodzenia po podpisaniu bez uwag i zaleceń Protokołów Odbioru Częściowego Etapu II i III;
- 3) Transza III - 20% wynagrodzenia po podpisaniu bez uwag i zaleceń Protokołu Odbioru Częściowego Etapu IV;
- 4) Transza IV - 40% wynagrodzenia po podpisaniu bez uwag i zaleceń Protokołu Odbioru Końcowego.

Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający podtrzymuje wymóg wynikający z cytowanego przez Wykonawcę § 3.2 Załącznika nr 3.1, 3.2, 3.3 do Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) – Projektowane Postanowienia Umowy.

#### **Pytanie nr 9:**

Wnosimy o precyzyjne zdefiniowanie korytarza transportowego w OPZ. Jest to niezbędne do określenia prawidłowo kosztów pomiarów i innych analiz. Brak definicji korytarza transportowego pozbawia Wykonawcę możliwości prawidłowego określenia wartości zamówienia przez co oferty złożone w postępowaniu będą nieporównywalne.

#### **Odpowiedź:**

Korytarz transportowy powinien obejmować:

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

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

Przy określaniu zakresu pomiarów należy uwzględnić zasadnicze cele, którym mają służyć, sformułowane w poszczególnych punktach rozdziału 4, w szczególności w pkt. 4.4.1 OPZ „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 nr 10:**

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, umożliwiającą 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:**

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 „OPZ - Szczegółowe wymagania merytoryczne ...” „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 „OPZ - Szczegółowe wymagania merytoryczne ...”.

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 nr 11:**

Szanowni Państwo, zwracamy się do Państwa z prośbą o zmianę wymagań dotyczących posiadanych zdolności technicznych i zawodowych Wykonawców, określonych w pkt. 2 ust. 2 rozdz. VI SWZ. Wnosimy o złagodzenie warunków dotyczących posiadanego przez Wykonawców doświadczenia oraz dostosowanie tych warunków do przedmiotu i zakresu ogłoszonego postępowania.

Zdaniem Wykonawcy planującego przystąpić do niniejszego przetargu, wymagania postawione przez Zamawiającego ograniczają liczbę konkurentów spełniających podane przez Zamawiającego kryteria na spełnienie warunków udziału w postępowaniu. Zgodnie z zapisami art. 7 ust. 1 Ustawy Prawo Zamówień Publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (Dz. U. z 2017r., poz. 1579 ze zm.) Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie Wykonawców oraz zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. Kryterium dotyczące warunków udziału w postępowaniu powinno być ustalane w taki sposób, aby nie naruszać zasady uczciwej konkurencji i nie preferować oferty jednego Wykonawcy, ale zapewniać konkurencyjność i równe szanse Wykonawców na udział w postępowaniu i uzyskanie zamówienia. Ponadto, wymagania dotyczące zdolności technicznych i zawodowej, będące warunkiem udziału w postępowaniu są niemiarodajne w stosunku do przedmiotu zamówienia. Zgodnie z art. 22 ust. 1a PZP Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu oraz wymagane od Wykonawców środki dowodowe w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności. Zdaniem Wykonawcy zasada ta w tym przypadku została

naruszona, a przedmiot zamówienia nie wymaga od Wykonawców posiadania aż tak dużego doświadczenia (szczególnie w zakresie wartości opracowań). Zamawiający ustalił wskazane warunki w pkt. 2 ust. 2 rozdz. VI SWZ jednakowe dla wszystkich części. Należy mieć jednak na uwadze, że zakres prac w poszczególnych częściach zadania jest zróżnicowany (np. cz. III obejmuje linię kolejową o ok. 50% krótszą niż w cz. I i II).

Prosimy również o możliwość łączenia stanowiska: Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych ze stanowiskiem Ekspert w dziedzinie analiz ruchu pasażerskiego lub Ekspert w dziedzinie analiz ruchowo – eksploatacyjnych. Na podstawie doświadczenia można stwierdzić, że wskazane stanowiska są najbardziej do siebie zbliżone pod względem technicznym i organizacyjnym.

W związku z powyższym, zwracamy się do Państwa z prośbą o zmianę zapisu SWZ w pkt. 2 ust. 2 rozdz. VI jak poniżej.

Proponujemy:

***Dla części I, II i III zamówienia:***

*Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że należycie wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonuje, w okresie ostatnich 5 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie co najmniej jedną usługę opracowania dokumentacji wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej o wartości zamówienia nie mniejszej niż 400 000,00 (pięćset tysięcy) zł brutto.*

*Przez pojęcie dokumentacji równoważnej Zamawiający rozumie:*

- a) studium wykonalności / wstępne studium wykonalności,*
- b) studium planistyczne / wstępne studium planistyczne,*
- c) koncepcję programowo przestrzenną.*

*Usługa opracowania dokumentacji wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej powinna obejmować budowę lub przebudowę linii kolejowej obejmującej co najmniej 1 (jeden) szlak i co najmniej 1 (jedną) stację. W ramach jej opracowania powinny być wykonane prognozy popytu z zastosowaniem międzygałęziowego modelu ruchu.*

*Zamawiający przewiduje możliwość łączenia stanowisk osób odpowiedzialnych za świadczenie usług i skierowanych do realizacji usług, tj. wskazanie w ofercie:*

*- tej samej osoby na stanowisko określone w pkt. a) i b)*

*oraz*

*- tej samej osoby na stanowisko określone w pkt c) i d)*

*oraz*

*- tej samej osoby na stanowisko określone w pkt a) i c) lub d)*

*Osoba skierowana do realizacji zamówienia musi spełniać łącznie wszystkie minimalne wymagania stawiane tym osobom.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy w SWZ.

Z uwagi na stopień skomplikowania dokumentacji będącej przedmiotem zamówienia oraz na to, iż od terminowego wykonania i jakości wykonania wstępnego studium planistyczno - prognostycznego będzie zależała decyzja czy dany projekt będzie realizowany w ramach Programu Kolej+ oraz uzależnione będzie pozyskanie dofinansowania na realizację danego projektu Zamawiający ma prawo stawiać odpowiednie wymagania, co do doświadczenia Wykonawcy. Wartość zamówienia wskazana jako warunek udziału w postępowaniu w opinii Zamawiającego jest adekwatna do przedmiotu i zakresu ogłoszonego postępowania. Przy wskazaniu takiego samego warunku dot. wartości zamówienia dla wszystkich trzech części zamówienia Zamawiający kierował się zawartością studiów planistyczno - prognostycznych (ilością etapów do zrealizowania, szczegółowo zdefiniowanych przez

organizatora naboru wniosków do Programu Klej+, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) a nie długością odcinków linii objętych danym projektem. Wartość tą oszacowano z uwzględnieniem danych pozyskanych w ramach przeprowadzonego przez Zamawiającego wstępnego badania rynku.

### **Pytanie nr 12:**

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymagań dotyczących posiadanych zdolności technicznych i zawodowych Wykonawców, określonych w SWZ w rozdziale VI. pkt.2. ppkt.2) zdolność techniczna lub zawodowa, w zakresie doświadczenia Wykonawcy. Wnosimy o złagodzenie warunków dotyczących posiadanego przez Wykonawców doświadczenie oraz dostosowanie tych warunków do przedmiotu i zakresu ogłoszonego postępowania. Zdaniem Oferenta, wymagania postawione przez Zamawiającego ograniczają liczbę konkurentów spełniających podane przez Zamawiającego kryteria na spełnienie warunków udziału w postępowaniu. Zgodnie z zapisami art. 16 ust 1 Ustawy Prawo Zamówień Publicznych Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie Wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. Kryterium dotyczące warunków udziału w postępowaniu powinno być ustalane w taki sposób, aby nie naruszać zasady uczciwej konkurencji i nie preferować oferty jednego Wykonawcy, ale zapewniać konkurencyjność i równe szanse Wykonawców na udział w postępowaniu i uzyskanie zamówienia. Ponadto, wymagania dotyczące zdolności zawodowej, będące warunkiem udziału w postępowaniu są niemiernodajne w stosunku do przedmiotu zamówienia. Wymagania te w znacznej mierze przewyższają zakres prac konieczny do wykonania w ramach niniejszego zamówienia. Zgodnie z art. 112 ust. 1 PZP Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu oraz wymagane od Wykonawców środki dowodowe w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności. Zdaniem Wykonawcy zasada ta w tym przypadku została naruszona, a przedmiot zamówienia nie wymaga od Wykonawców posiadania aż tak dużego doświadczenia gdyż zamówienie obejmuje wykonanie wstępnego studium planistyczno-prognostycznego, które jest znacznie mniej szczegółowe aniżeli wymagane studia wykonalności.

W związku z powyższym, zwracamy się do Państwa z prośbą o zmianę zapisu SWZ w rozdziale VI. pkt.2 ppkt 2) zdolność techniczna lub zawodowa w zakresie doświadczenia Wykonawcy jak poniżej:

„Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że należycie wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonuje, w okresie ostatnich 5 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie co najmniej jedną usługę opracowania dokumentacji wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej o wartości zamówienia nie mniejszej niż 400 000,00 (czterysta tysięcy) zł brutto.”

### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy w SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, iż w ramach spełnienia warunku udziału w zakresie doświadczenia Wykonawcy winien on udokumentować wykonanie co najmniej jednej usługi opracowania dokumentacji, którą może być:

wstępne studium planistyczno – prognostycznego

lub

studium planistyczno – prognostycznego

lub

dokumentacja równoważna, przez pojęcie której Zamawiający rozumie jeden z niżej wymienionych dokumentów

- a) studium wykonalności / wstępne studium wykonalności,



- b) studium planistyczne / wstępne studium planistyczne,
- c) koncepcję programowo przestrzenną.

Z uwagi na stopień skomplikowania dokumentacji będącej przedmiotem zamówienia oraz na to, iż od terminowego wykonania i jakości wykonania wstępnego studium planistyczno - prognostycznego będzie zależała decyzja czy dany projekt będzie realizowany w ramach Programu Kolej+ oraz uzależnione będzie pozyskanie dofinansowania na realizację danego projektu Zamawiający ma prawo stawiać odpowiednie wymagania, co do doświadczenia Wykonawcy. Wartość opracowania w opinii Zamawiającego jest adekwatna do przedmiotu i zakresu ogłoszonego postępowania. Została ona oszacowana z uwzględnieniem danych pozyskanych w ramach przeprowadzonego przez Zamawiającego wstępnego badania rynku.

**Pytanie nr 13:**

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów SWZ dotyczących rozumienia pojęcia dokumentacji równoważnej, zawartej w rozdziale VI, pkt 2. ppkt2). Wykonawca prosi o rozszerzenie definicji dokumentacji równoważnej o projekty budowlane i projekty wykonawcze. Swoją prośbę Wykonawca argumentuje tym, iż dokumentacja projektowa (tj. projekty budowlane i projekty wykonawcze) wymagają takich samych a nawet większych uprawnień, wiedzy i doświadczenia do ich wykonania, niż studia wykonalności, studia planistyczne czy koncepcje programowo przestrzenne. W wielu innych przetargach na zamówienia podobne za równoważne było uznawane doświadczenie Wykonawcy w postaci opracowania Projektów Budowlanych lub Projektów Wykonawczych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ dotyczące rozumienia pojęcia dokumentacji równoważnej, zawartej w rozdziale VI, pkt 2. ppkt2) SWZ.

**Pytanie nr 14:**

Zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji, czy Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że należycie wykonuje (jest w trakcie realizacji, Umowa została podpisana, trwają prace nad przygotowaniem studium) co najmniej jednej usługi opracowania dokumentacji wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej o wartości zamówienia nie mniejszej niż 500 000,00 (pięćset tysięcy) zł brutto.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie uzna warunku za spełniony, jeżeli zajdzie taka sytuacja jak ta wskazana w Pytaniu nr 14 chyba, że część realizowanego zamówienia osiągnie wymaganą przez Zamawiającego kwotę nie mniejszą niż 500 000,00 (pięćset tysięcy) zł brutto.

**Pytanie nr 15:**

Zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji, czy zapis w rozdziale VI. Pkt 2 ppkt 2) dotyczący doświadczenia Koordynatora branżowego w zakresie linii węzłów i stacji kolejowych, brzmiący: „w okresie ostatnich 5 lat brał udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej” jest równoważny z zapisem „bierze udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej”.

**Odpowiedź:**

Zapis w rozdziale VI. Pkt 2 ppkt 2) dotyczący doświadczenia Koordynatora branżowego w zakresie linii węzłów i stacji kolejowych, brzmiący: „w okresie ostatnich 5 lat brał udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji

równoważnej” nie jest równoważny z zapisem „bierze udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej”.

**Pytanie nr 16:**

Zwracamy się z prośbą o udzielenie informacji, czy zapis w rozdziale VI. Pkt 2 ppkt 2) dotyczący doświadczenia Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, brzmiący: „w okresie ostatnich 5 lat brał udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej” jest równoważny z zapisem „bierze udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej”.

**Odpowiedź:**

Zapis w rozdziale VI. Pkt 2 ppkt 2) dotyczący doświadczenia Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, brzmiący: „w okresie ostatnich 5 lat brał udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej” nie jest równoważny z zapisem „bierze udział w opracowaniu minimum 1 (jednej) dokumentacji, tj. wstępnego studium planistyczno – prognostycznego lub studium planistyczno – prognostycznego lub dokumentacji równoważnej”.

Ponadto Zamawiający z własnej inicjatywy doprecyzowuje treść SWZ w poniższym zakresie oraz dokonuje odpowiedniej zmiany w ogłoszeniu o zamówieniu:

- 1) w Rozdziale VI, pod UWAGĄ 3 Zamawiający dodaje zapis:  
*„Okresy wyrażone w latach, o których mowa powyżej liczy się wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert.”;*  
Zamawiający dokonał ujednolicenia SWZ w tym zakresie.
- 2) w Rozdziale X zostaje wykreślony ust. 5;  
Zamawiający dokonał ujednolicenia SWZ w tym zakresie.
- 3) w Rozdziale XII ust. 7 zostaje wykreślony pkt 5);  
Zamawiający dokonał ujednolicenia SWZ w tym zakresie.
- 4) w Rozdziale XIV ust. 1 tiret trzeci otrzymuje brzmienie:  
*„ - 9.500,00 zł – dla części III (słownie: dziewięć tysięcy pięćset złotych 00/100), ”*  
Zamawiający dokonał ujednolicenia SWZ w tym zakresie.
- 5) w Formularzu ofertowym stanowiącym odpowiednio Załączniki nr 2.1, 2.2, 2.3 do SWZ Zamawiający dodaje po ust. 10 następujący zapis:  
*„11. Adres poczty e-mail Gwaranta lub Poręczyciela do zwrotu wadium wniesionego w innej formie niż w pieniądzu .....”;*  
Zamawiający dokonał doprecyzowania załączników nr 2.1, 2.2, 2.3 do SWZ (Formularz ofertowy dla części I, II i III) w tym zakresie.
- 6) w Wykazie osób wskazanych na potrzeby przyznania punktów w kryterium oceny ofert „Dodatkowe doświadczenie osób skierowanych przez Wykonawcę do realizacji zamówienia” stanowiących odpowiednio Załączniki nr 7.2 i 7.3 do SWZ Zamawiający doprecyzowuje zapis w lit. b) (UWAGA) w następujący sposób:  
- *„Wykaz osób, stanowiący Załącznik nr 7.2 do SWZ składany na potwierdzenie kryterium pozacenenowego (podkryterium 2.1.) nie podlega procedurze wyjaśniania, poprawiania i uzupełniania.”;*  
- *„Wykaz osób, stanowiący Załącznik nr 7.2 do SWZ składany na potwierdzenie kryterium pozacenenowego (podkryterium 2.2.) nie podlega procedurze wyjaśniania, poprawiania i uzupełniania.”;*

- „Wykaz osób, stanowiący Załącznik nr 7.3 do SWZ składany na potwierdzenie kryterium pozacenenowego (podkryterium 2.1.) nie podlega procedurze wyjaśniania, poprawiania i uzupełniania.”;

- „Wykaz osób, stanowiący Załącznik nr 7.3 do SWZ składany na potwierdzenie kryterium pozacenenowego (podkryterium 2.2.) nie podlega procedurze wyjaśniania, poprawiania i uzupełniania.”;

Zamawiający dokonał doprecyzowania załączników nr 7.2 i 7.3 do SWZ (Wykaz osób wskazanych na potrzeby przyznania punktów w kryterium oceny ofert „Dodatkowe doświadczenie osób skierowanych przez Wykonawcę do realizacji zamówienia” dla części II i III) w tym zakresie.

- 7) W Oświadczeniu Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia, stanowiącym odpowiednio Załączniki nr 10.1, 10.2, 10.3 do SWZ Zamawiający dokonuje ich doprecyzowania poprzez usunięcie następującej treści:

„Oświadczam(am), że warunek dotyczący wykształcenia i kwalifikacji zawodowych określony w Rozdziale VI ust. 2 pkt 2) tiret drugi SWZ spełnia(ją) w naszym imieniu nw. wykonawca(y):”.

Zamawiający dokonał doprecyzowania załączników nr 10.1, 10.2, 10.3 do SWZ (Oświadczenie Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia dla części I, II i III) w tym zakresie.

**Termin składania i otwarcia ofert pozostaje bez zmian.**

Wicemarszałek Województwa Wielkopolskiego

/-/

Wojciech Jankowiak

Załączniki:

- 1) Ujednolicona SWZ
- 2) Zmodyfikowane załączniki nr 2.1, 2.2, 2.3 do SWZ – Formularz ofertowy dla części I, II i III
- 3) Zmodyfikowane załączniki nr 3.1, 3.2, 3.3 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy dla części I, II i III
- 4) Zmodyfikowane załączniki nr 7.2 i 7.3 do SWZ – Wykaz osób wskazanych na potrzeby przyznania punktów w kryterium oceny ofert „Dodatkowe doświadczenie osób skierowanych przez Wykonawcę do realizacji zamówienia” dla części II i III
- 5) Zmodyfikowane załączniki nr 10.1, 10.2, 10.3 do SWZ – Oświadczenie Wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia dla części I, II i III