Pomorska Kolej Metropolitalna SA ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk tel: +48 58 350 11 00 www.pkm-sa.pl

Gdańsk, dnia 23.10.2018 r.

PKM/DO/SP/350/6/18

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na zasadach określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 ze zm.), dalej jako „Ustawa Pzp" na opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę oraz pełnieniem nadzoru autorskiego dla przedsięwzięcia Pomorska Kolej Metropolitalna Etap I – rewitalizacja „Kolei Kokoszkowskiej" Faza III – elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga.

Na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy Pzp, Zamawiający udziela odpowiedzi na zadane pytania zgłoszone przez Wykonawców do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

PYTANIE 1:

Prace geodezyjne i kartograficzne związane z realizacją inwestycji pn. " Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga" - Załącznik nr 15 OPZ:

Co Wykonawca ma rozumieć pod pojęciem weryfikacji map w ciągu 7 dni? Co kryje się pod pojęciem usterki? Prosimy o podanie czasokresu aktualności mdcp.?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż pod pojęciem weryfikacji map Zamawiający rozumie, że takie prace zostaną wykonane samodzielnie wg własnego uznania Wykonawcy (a okoliczności wynikające z wadliwości map lub rozbieżności między mapami a stanem faktycznym objęte są ryzykiem Wykonawcy). Wykonawca samodzielnie decyduje o sposobie i technologii weryfikacyjnej. W okresie 7 dni Wykonawca może zgłosić wszelkie uwagi do map stąd Zamawiający nie wprowadza definicji usterek czy wad, a po upływie tego terminu Zamawiający nie przewiduje możliwości zgłaszania dodatkowych uwag i podnoszenia roszczeń lub zarzutów związanych z wadliwością map lub rozbieżnością między mapami a stanem faktycznym .

Mapy do celów projektowych na terenach zamkniętych PKM S.A. zostały zarejestrowane w KODGiK w dniu 29.06.2018 r.

W przypadku gdy w okresie od 29.06.2018 do dnia przekazania map do weryfikacji Wykonawcy pojawią się w zasobie kolejowym (teren zamknięty PKM) dane inwentaryzacyjne nowo wybudowanych obiektów, których nie ma na przekazanych mapach do celów projektowych to PKM S.A. zapewni dla Wykonawcy nieodpłatnie opracowanie nowych map do celów projektowych dla tych obszarów. Czynności opisane w zdaniu poprzednim nie są objęte 7 dniowym okresem weryfikacyjnym i mogą być zgłaszane na każdym etapie prac, przy czym Zamawiający zastrzega, że z tego powodu termin realizacji przedmiotu umowy nie może ulec zmianie, a terminy wykonania i rejestracji takich map nie mogą być krótsze niż 14 dni roboczych.

Wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy KRS 0000365210, NIP 583-310-36-72, REGON 221037360, kapitał zakładowy 222 053 000,00 zł wpłacony w całości

Dodatkowo Zamawiający informuje, iż w celu przekazania wszystkich niezbędnych informacji związanych z przedmiotem zamówienia w dniu 30.10.2018 r. godz. 12:00 w siedzibie Zamawiającego (sala konferencyjna) udostępnia do wglądu Mapy do celów projektowych terenów kolejowych PKM S.A. z możliwością wykonywania ich zdjęć.

PYTANIE 2:

Prace geodezyjne i kartograficzne związane z realizacją inwestycji pn. " Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga" - Załącznik nr 15 OPZ:

Co uzbrojeniem podziemnym w przypadku gdy jest przerwane?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż w przypadku gdy na mapach (teren zamknięty PKM) wystąpi przerwane podziemne uzbrojenie terenu to Wykonawca postępuje wg kolejności:

1) poinformowanie pisemne PKM S.A. o wystąpieniu takiej rozbieżności i dostarczenie dla PKM S.A. kopii fragmentu mapy na którym zaznaczona zostanie przerwana sieć,
2) uzgodnienie z PKM S.A. wagi i znaczenia brakującej na mapie sieci i następnie w razie potrzeby Wykonawca :
   a) wykona wywiady branżowe i ustalenie przebiegu brakującej sieci z danych branżowych którymi może dysponować PKM S.A. lub inny podmiot i następnie uwzględni te przebiegi w dokumentacji projektowej,

      albo

   b) wykona w terenie detekcję i pomiary geodezyjne brakujących sieci

      albo

   c) wykona w terenie odkrywki i pomiary geodezyjne brakujących sieci

W razie braku możliwości ustalenia przebiegu brakujących sieci uzbrojenia terenu Wykonawca zapewnia w dokumentacji projektowej takie rozwiązanie aby prace budowlane i montażowe nie doprowadziły do uszkodzenia tych sieci np. poprzez prace ręczne bez udziału maszyn budowlanych

W każdym z trzech powyższych przypadków wykonawca zgłasza prace geodezyjne w KODGiK-PKM następnie sporządza i przekazuje do KODGiK-PKM operat geodezyjny z aktualizacji mapy kolejowej.

Wszelkie koszty tych prac z wyjątkiem zwolnień z opłat wymienionych w załączniku nr 15 ponosi Wykonawca.

Zamawiający informuje, że na terenach zamkniętych PKM S.A., przerywane sieci występują sporadycznie i mogą być związane z pozostawioną (unieczynnioną) infrastrukturą po naprawach linii kolejowej PKM wywołanej nawałnicą deszczu z dnia 14-15 lipca 2016 r. lub mogą to być sieci uzbrojenia terenu które zostały przekazane od starosty w trakcie migracji archiwalnych danych do KODGiKu. W części odnoszącej się do terenów „otwartych"- Wykonawca postępuje analogicznie zgodnie z obowiązującymi przepisami i standardami geodezyjnymi z uwzględnieniem powyższych zapisów.

PYTANIE 3:

Prace geodezyjne i kartograficzne związane z realizacją inwestycji pn. " Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga" - Załącznik nr 15 OPZ:

Czy należy rozumieć, że skoro nie można wykonywać przeliczeń z układu Gdańsk 70 na układ 2000, trzeba wykonać 100% pomiar w terenie? Czy dotyczy to tylko szyn?

ODPOWIEDŹ:

Ad. 1 Pytanie – Zamawiający informuje, iż zapis cyt. *„Zamawiający zwraca uwagę, że ze względów dokładnościowych i wybudowanej infrastruktury kolejowej niedopuszczalne jest w tym przypadku wykonanie standardowego przeliczenia geometrii torów tj. transformacji współrzędnych z układu Gdańsk 70 do układu PUW 2000"* należy rozumieć, że w pracach obliczeniowych trzeba będzie uwzględnić również aktualny układ współrzędnych kolejowej osnowy geodezyjnej który występuje w zasobie KODGiK-PKM w dwóch układach współrzędnych tj. współrzędne katalogowe osnowy kolejowej podane są w układach: Gdańsk 70 i PUW2000.

W trakcie przeliczania geometrii toru do układu 2000 należy zatem „dopasować" przebieg tej geometrii do istniejącej osnowy kolejowej za pomocą dodatkowej transformacji lub innych obliczeń albo estymacji. Prace obliczeniowe opisane powyżej w efekcie mają zminimalizować ewentualne podbicia toru i dopasowania jej przebiegu do sieci KOS.

Prace pomiarowe obejmujące 100% pomiaru dotyczą pkt. 5.8.3 tj. modernizacja osnowy kolejowej która również będzie niezbędna do opracowania protokołów znaków regulacji (w przypadku gdy zmianie ulegnie współrzędna KOS).

Pomiar geodezyjny geometrii toru jest potrzebny do kontroli przeprowadzonych przeliczeń geometrii z układu GD70 na układ PUW 2000 .W tym przypadku w celach kontrolnych wykonanych obliczeń wymagany jest pomiar kontrolny geometrii między innymi wózkiem pomiarowym i tachimetrem dla wybranych fragmentów odcinków torów o długości każdy około 300 m (odczyt co 5 m-7m) w kilku miejscach (co 2-3 km) rozłożonych równomiernie wzdłuż całego przebiegu linii kolejowej PKM oraz na wszystkich przystankach kolejowych (sztywne ułożenie torów i ograniczenia odległościowe lokalizacją krawędzi peronów).

Ad. 2 Pytanie - Zamawiający informuje, iż dotyczy to wszystkich elementów konstrukcyjnych geometrii toru w tym także rozjazdów.

PYTANIE 4:

Prace geodezyjne i kartograficzne związane z realizacją inwestycji pn. " Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga" - Załącznik nr 15 OPZ:

Czy na tym etapie można już określić ilość nowopowstałych działek po podziale?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż zapis będzie miał zastosowanie jeżeli w trakcie projektowania okaże się, że brakuje terenu i trzeba wykonać geodezyjne wydzielenie. Określenie ilości nowopowstałych działek

(o ile w ogóle wystąpi taka potrzeba) może być dopiero znana na etapie realizacji dokumentacji projektowej i uzgodnień z PKM S.A.

PYTANIE 5:

Prace geodezyjne i kartograficzne związane z realizacją inwestycji pn. " Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk Firoga" - Załącznik nr 15 OPZ:

Prosimy o doprecyzowanie punktu 5.7, ppkt.3 (strefy ochronne) - czy kwestia ta dotyczy na etapie wykonywania mapy do celów projektowych czy w trakcie budowy?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż na skutek budowy sieci elektryfikacyjnej Zamawiający przewiduje wprowadzenie stref ochronnych ograniczających dostęp do infrastruktury przez osoby nieuprawnione których poruszanie się w tych strefach, pozostawianie przez te osoby pojazdów, wykonywanie nie uzgodnionych z PKM S.A. robót budowlanych lub innych prac mogłoby naruszyć bezpieczeństwo transportu publicznego. Ustanowienie takich stref ma uzasadnienie związane działaniami minimalizującymi ryzyka dotyczące wpływu innych stron poza systemem kolejowym na infrastrukturę PKM.

Planowane jest oznakowanie takich miejsc wg rozwiązań projektowych Wykonawcy. Opracowanie stref ochronnych wykonawca przekazuje do akceptacji i uzgodnień Zamawiającemu w formie dokumentacji roboczej zwanej dalej Koncepcją zawierającą część graficzną i opisową .

Po uzyskaniu akceptacji Koncepcji Wykonawca sporządza i przekazuje Zamawiającemu wersję ostateczną Koncepcji. Zamawiający wymaga aby Koncepcja nawiązywała do rozwiązań projektowych elektryfikacji i została przekazana dla Zamawiającego w formie odrębnego opracowania (niezależnego od dokumentacji projektowej). Kwestia stref ochronnych nie dotyczy wykonywania map do celów projektowych.

PYTANIE 6:

Szanowni Państwo, prosimy uprzejmie o ponowne przeanalizowanie warunków udziału w postępowaniu co do osoby projektanta w specjalności konstrukcyjno – budowlanej. Zgodnie z praktyką wykonawcy, popartą stanowiskami organów nadzoru budowlanego oraz właściwych Izb Inżynierów Budownictwa, osoby takie nie mogą podpisywać dokumentacji projektowych peronów.

Zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie uprawnienia budowlane w specjalności inżynieryjnej kolejowej bez ograniczeń w zakresie kolejowych obiektów budowlanych uprawniają do projektowania obiektu budowlanego lub kierowania robotami budowlanymi w odniesieniu do obiektów budowlanych, takich jak: stacje, linie kolejowe, bocznice kolejowe i inne budowle, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie w par. 3 pkt 1 wymienia perony jako budowle kolejowe.

Projektowanie peronów jest wymienione w treści uprawnień budowlanych zatrudnionych przez wykonawcę projektantów z uprawnieniami w specjalności kolejowej w pouczeniach dot. szczegółowego zakresu uprawnień. W załączeniu przesyłamy przykładowe uprawnienia budowlane oraz przykładową interpretację zakresu uprawnień przez IIB?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż zmienia brzmienie Rozdziału V ust. 1 pkt 1.2.1. ppkt 2) lit. d) w następujący sposób:

Zamiast:

„d) jedną osobą, która będzie pełnić funkcję projektanta w specjalności konstrukcyjno-budowlanej posiadającą:

- uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej,
- co najmniej 5 letnie doświadczenie w projektowaniu od momentu uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania,
- który opracował w charakterze projektanta branży konstrukcyjno-budowlanej, co najmniej 1 dokumentację projektową (składającą się co najmniej z projektu budowlanego) budowy co najmniej dwóch peronów na linii kolejowej."

Powinno być:

„d) jedną osobą, która będzie pełnić funkcję projektanta w specjalności konstrukcyjno-budowlanej posiadającą:

- uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej,
- co najmniej 5 letnie doświadczenie w projektowaniu od momentu uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania,
- który opracował w charakterze projektanta branży konstrukcyjno-budowlanej, co najmniej 1 dokumentację projektową zawierającą elementy związane z branżą komunikacyjną."

Dodatkowo na podstawie art. 38 ust. 4 Ustawy Pzp, Zamawiający modyfikuje zapisy specyfikacji istotnych warunków zamówienia dotyczące:

1. **Zamawiający jednocześnie informuje, iż termin składania i otwarcia ofert zostaje zmieniony w następujący sposób:**

   Zamiast:

   1) Termin składania ofert został określony na dzień **26.10.2018 r. godz. 11:00**
   2) Termin otwarcia ofert został określony na dzień **26.10.2018 r. godz. 11:30**

   Powinno być:

   1) Termin składania ofert został określony na dzień **12.11.2018 r. godz. 11:00**

2) Termin otwarcia ofert został określony na dzień **12.11.2018 r. godz. 11:30**

2. **Dodatkowo Zamawiający informuje, iż dokonuje modyfikacji ogłoszenia o zamówieniu w powyższym zakresie oraz zmienia zapisy w Sekcji nr IV.2.6 przedmiotowego ogłoszenia w następującym zakresie:**

Zamiast:
Oferta musi zachować ważność do: 24/12/2018

Powinno być:
Oferta musi zachować ważność do: 10/01/2019

Wprowadzone zmiany stają się wiążące dla stron i należy je uwzględnić przy opracowywaniu ofert.

Z poważaniem,

PRZEWODNICZĄCY
Komisji Przetargowej

Sławomir Kłos