



**FUNDACJA
BATOREGO**

IM. STEFANA

ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa
tel. 22 536 02 00
fax 22 536 02 20
batory@batory.org.pl
www.batory.org.pl



Projekt finansowany przez Komisję Europejską

Warszawa, 20 stycznia 2017

Szanowna Pani
Jolanta Pawluk
PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.

Szanowna Pani,

Na podstawie porozumienia między PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Fundacją im. Stefana Batorego z dn. 8 listopada 2016 r. w sprawie wdrożenia „Paktu Uczciwości” w ramach zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest wykonanie robót wraz projektowaniem na linii nr 1 Warszawa - Katowice na odcinku Częstochowa - Zawiercie (zwanego dalej „Paktem”) przekazujemy pierwsze obserwacje zespołu Fundacji dot. wymienionego postępowania.

Zostały one sformułowane przez Konsultantów współpracujących z Fundacją, w oparciu o wstępną analizę specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Na podstawie §2 ust. 2 i §5 ust. 2 pkt. 7 Paktu, prosimy o przyjęcie uwag lub wyjaśnienie w przypadku ich nieuwzględnienia oraz odniesienie lub przedstawienie wyjaśnień, w punktach, w których zwracamy się z taką prośbą.

Liczymy, że nasze obserwacje przyczynią się do zwiększenia transparentności postępowania, okażą się pomocne jeszcze na etapie prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia i ewentualnie będą mogły być uwzględnione jeszcze przed jego zakończeniem. Mamy również nadzieję, że pomogą uniknąć problemów na dalszych etapach realizacji inwestycji.

Jednocześnie prosimy o zawiadamianie nas na bieżąco o zmianach w dokumentacji przetargowej oraz harmonogramie całej inwestycji, zgodnie z postanowieniami Paktu.

Z poważaniem,

Grzegorz Makowski
Dyrektor programu Odpowiedzialne Państwo
Fundacja im. Stefana Batorego

Na podstawie wstępnej analizy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla przetargu nieograniczonego na: opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „projektuj i buduj” w ramach projektu „prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie” w ramach projektu POIiŚ 5.2-6 aktualnej na dzień 16 stycznia 2017 r. zespół monitorujący zauważa co następuje:

OBSERWACJE O CHARAKTERZE TECHNICZNYM

1. **Niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia. SIWZ, TOM III PFU, w pkt. 5.10** w odniesieniu do zakresu robót dotyczącego sieci trakcyjnej, Zamawiający posługuje się określeniami „...kompleksowa wymiana sieci trakcyjnej...”, „...rewitalizacja sieci trakcyjnej...”, „...przewieszenie... sieci trakcyjnej...”, „...do budowy sieci trakcyjnej...”, „...zakres modernizacji...”, co w sposób nieprecyzyjny opisuje oczekiwany zakres robót. Z uwagi na parametry techniczne istniejącej sieci trakcyjnej (np. YC120-2C) nie ma możliwości jej wymiany na nową (np. YCS150-2CS150). W związku z tym właściwym opisem zakresu robót w przypadku wymienionej sieci trakcyjnej wydaje się rozbiórka istniejącej sieci trakcyjnej i budowa nowej – **do uszczegółowienia w ramach tego postępowania dla jego większej przejrzystości.**
2. **Zbyt ogólny opis przedmiotu zasilania. SIWZ, TOM III PFU, na przykład w pkt 5.10.2.1** w odniesieniu do zasilania wszystkich odbiorów elektroenergetycznych do 1 kV, Zamawiający określił wymaganie „...musi zostać doprowadzone zasilanie w energię elektryczną na odpowiednim poziomie napięcia, parametry zasilania muszą spełniać normy i przepisy...”. Również w pkt. 5.10.2.4 Elektroenergetyczne linie zasilające nN, określenie tego samego zakresu robót wydaje się zbyt ogólne „...Zasilanie urządzeń... należy zapewnić z istniejących przyłączy, jeżeli moc przyłączeniowa umożliwia takie rozwiązanie lub wystąpić o warunki przyłączenia do miejscowego operatora systemu dystrybucyjnego (OSD)...”. Tak przedstawiony zakres robót z uwagi na brak informacji o możliwości wykonania przyłączenia może być niewłaściwie wyceniony przez zainteresowane podmioty. Dla realizacji zadania korzystne byłoby wyprzedzające uzyskanie przez Inwestora Oświadczenie Zakładu Energetycznego o możliwości przyłączenia i załączenie go do PFU – **sugestia na przyszłość.**
3. **Brak informacji o istniejących (ilości, lokalizacji, właścicielu, warunkach) skrzyżowaniach z linią kolejową, sieci i urządzeń operatorów zewnętrznych,** może być powodem różnych założeń do wyceny – pkt. 5.10.2.6 TOM III PFU – **sugestia na przyszłość, aby uzyskiwać te informacje przed wyborem Wykonawcy D&B.**
4. **Układ torowy:**
 - 4.1. W SIWZ nie wskazano, w których torach na stacjach (poza torem nr 1 i 2) należy wymienić nawierzchnię (w jaki zakresie, jaki typ nawierzchni) - **niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia; sugestia aby uszczegółowić ten zakres Zamówienia w ramach toczonego się postępowania.**

- 4.2. W SIWZ nie wskazano, które rozjazdy należy wymienić i na jaki typ rozjazdu (jaki rodzaj konstrukcji) - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia - **sugestia aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**
- 4.3. Stosowanie wymogów Instrukcji Id3 wymusi wzmocnienie skarp nasypów i przekopów (wymagane $F=1.5$ w eksploatacji, $F=2$ dla podtorza nowobudowanego i dobudowywanego), w PFU brak zapisu co w przypadku nie spełnienia warunku współczynnika F / należy zaprojektować wzmocnienia, ale na tym etapie nie sposób ich dokładnie oszacować - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia - **sugestia aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**
- 4.4. W SIWZ niejednoznaczne wymogi: zabrania się ingerencji w warstwę ochronną, a jednocześnie stawia się wymóg osiągnięcia 110 MPa;
- 4.5. Załączone badania geologiczne w SIWZ są niewystarczające (wg wytycznych PLK) – III kategoria w warunkach skomplikowanych – niezbędne opracowanie dokumentacji po stronie Wykonawcy, a wyniki badań mają wpływ na koszty inwestycji - **sugestia na przyszłość aby rozpoznania geologiczne wykonywać przed wyborem Wykonawcy D&B.**
5. **Obiekty inżynierskie - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia.** PFU dokładnie sprecyzowało założenia projektowe wobec nowobudowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich:
- Nośność nowobudowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich powinna odpowiadać modelom obciążeń projektowych zgodnych z PN - EN 19912 "Eurokod Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów", z uwzględnieniem współczynnika klasyfikacji obciążeń = 1,21.
 - Przy sprawdzaniu wytrzymałości istn. budowli kolejowych stosuje się modele obciążeń eksploatacyjnych zgodnie z normą PN-EN 15528 "Kolejnictwo - Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych a infrastrukturą".

A także wymieniało dokumenty: przepisy, warunki, instrukcje, które kolejowe obiekty inżynierskie winny spełniać takie jak :

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami;
- Id-1(D-1).Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Zarządzenie Nr 14 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 maja 2005 r. z późniejszymi zmianami;
- Id-2 (D-2) Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich. Zarządzenie Nr29 Zarządu PKP PLK S. A. z 5 października 2005 r. z późniejszymi zmianami;
- Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) (Uchwała nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r.);
- Id-16 Instrukcja o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynierskich. Zarządzenie nr 48/2014Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 grudnia 2014 r.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r.w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami;

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami.

W szczególności zatem powinny zostać spełnione wymagania dotyczące skrajni budowli zawarte w Warunkach technicznych Id-2 (D-2). Konstrukcja i wyposażenie modernizowanych obiektów inżynierskich powinny zostać dostosowane do obowiązujących wymagań. Elementy wyposażenia obiektów powinny być zgodne z zatwierdzonymi przez UTK świadectwami dopuszczenia, a roboty mostowe i użyty do nich sprzęt i materiały muszą odpowiadać warunkom wymienionym w specyfikacjach technicznych. Wymogi i wyposażenie kolejowych obiektów inżynierskich muszą odpowiadać aktualnym przepisom technicznym i instrukcjom w tym zakresie.

Inwestor przedstawił opracowanie pod nazwą „Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru. Z-5 Inwentaryzacja obiektów inżynierskich wersja 3” z dnia 6 marca 2015. Przeanalizowano 33 obiekty inżynierskie pod linią kolejową nr 1. Z tych obiektów w zakresie robót dla obiektów inżynierskich (PFU) występuje 31 obiektów. Autorzy analizy przedstawili wyniki obliczeń dla 2 metod:

- Dla modeli obciążeń zgodnie z normą PN-EN 15228 dla których sprawdzano dla jakich prędkości spełnione są warunki kategorii tej normy dla stanu istniejącego
- Dla modeli obciążeń projektowych zgodnie z normą PN-EN 1991 Eurokod dla których sprawdzano dla jakiego współczynnika klasyfikacji obciążeń α , obiekt przenosi wymagania normowe.

Decydującym o przyszłości obiektów jest 2 metoda sprawdzająca pod kątem obciążeń projektowych Eurokodu, czyli wyliczenie wartości wsp. α , i porównanie go z wyznaczonym przez PFU i obowiązujące normatywy, współczynnikiem równym wartości 1.21

Zgodnie z tym opracowaniem tylko 3 obiekty: most w km 259.400, przepust w km 260,767 i most w km 264.942, posiadają współczynnik $\alpha = 1.21$, (minimalny wymagany dla linii magistralnych i pierwszorzędnych kat.1) czyli taki jaki wymaga PFU dla obiektów nowych i modernizowanych, jak również standardy techniczne do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)

I tylko dla tych 3 istniejących obiektów mógł być sformułowany zakres przebudowy taki jak w PFU. Z pozostałych tylko jedno: przejście dla pieszych w km 260.975 posiada wsp. $\alpha = 1.1$ jak dla linii drugorzędnej, natomiast dla reszty współczynnik ten się mieści w przedziale 1.0 do 0.75 i poniżej, czyli jak dla linii miejscowego znaczenia.

Dla obiektów o takich współczynnikach zakres przebudowy powinien być znacznie szerszy tzn. obejmować wymianę całego ustroju nośnego, a być może rozbiórkę całego obiektu. Natomiast w PFU tylko dla obiektów:

- mostu w km 231.184 - przewidziano rozbiórkę i budowę nowego obiektu ($\alpha = 0,91$)
- mostu w km 235.400 - przewidziano przebudowę polegającą na wymianie ustroju nośnego i częściowej rozbiórce i odbudowie przyczółków i skrzydeł ($\alpha < 0.75$)
- Dla pozostałych obiektów PFU formułuje niewielki zakres remontu polegający głównie na (przykładowo):
 - rozbiórka i odtworzenie nawierzchni kolejowej;
 - wykonanie stref przejściowych;
 - piaskowanie, reprofilacja i zabezpieczenie powierzchni betonowych;
 - oczyszczenie i zabezpieczenie widocznych prętów zbrojeniowych;

- uzupełnienie ubytków otuliny;
- wymiana izolacji ustroju nośnego, dylatacji oraz odwodnienia;
- iniekcja uszczelniająca przyczółki;
- przebudowa gzymsów;
- wykonanie balustrad;
- oczyszczenie koryta;
- oczyszczenie stożków nasypu itp.

Czyli nie poprawia się warunków wytrzymałościowych mimo że wyliczony wsp. obciążeniowy jest grubo poniżej 1.21. Dodatkowo 3 przepusty nie spełniają warunku minimalnego światła (1.0mx1.0m) zgodnie z Id-2 co sugeruje automatyczna rozbiórkę tych obiektów.

I mimo, że w założeniach w założeniach dla Obiektów Inżynierskich pkt 6.4 PFU określono, że: Zakres Robót będzie wynikał każdorazowo z aktualnego stanu technicznego obiektów inżynierskich, określonego w protokołach z przeglądu jednorocznego, pięcioletniego, specjalnego (ekspertyz), udostępnionych przez Zamawiającego oraz konieczności dostosowania obiektów inżynierskich do docelowego standardu modernizacji (budowy) linii kolejowej, określonego wymaganymi do uzyskania parametrami użytkowymi linii kolejowej w zakresie maksymalnej prędkości pociągów, maksymalnego nacisku osi, dopuszczalnego nacisku liniowego, skrajni budowli, to zamieszczona pod nim tabela ze szczegółowym zakresem robót głównie remontowych wprowadza niejasność.

Koszty remontu obiektu w porównaniu do zakresu gruntownej przebudowy, lub budowy nowego obiektu są kilkakrotnie niższe – sugestia, aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.

6. **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach** – w dokumentacji przetargowej jest mowa o uwzględnieniu wymagań istniejącej decyzji środowiskowej, która nie została dołączona. **Prosimy o wyjaśnienie tej sytuacji.**

Jednocześnie z informacji ogólnie dostępnych wynika, iż dla tego przedsięwzięcia nie została jeszcze wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W KATOWICACH

**OBWIESZCZENIE
REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

znak: WOOŚ.4201.1.2016.AS2.23
z dnia 2 stycznia 2017 roku

Na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz.U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.),

informuję strony postępowania administracyjnego,

że postanowieniem z dnia 2 stycznia 2017 r. znak WOOŚ.4201.1.2016.AS2.22, po przedłożeniu raportu o oddziaływaniu na środowisko, zostało podjęte z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie”.

Na postanowienie nie przysługuje zażalenie, strona może je zaskarżyć w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zawiedomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Strony niniejszego postępowania mogą się zapoznać z aktami sprawy oraz treścią przedmiotowego postanowienia w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, Katowice, ul. Dąbrowskiego 22, pokój 402, w godzinach 8⁰⁰-15⁰⁰, po uprzednim uzgodnieniu terminu pod nr telefonu (32) 42 06 805.

7. **Nadzór nad realizacją robót** – do potwierdzenia, iż nadzór będzie zapewniony w momencie rozpoczęcia realizacji Robót przez Wykonawcę – obecnie brak jest informacji na jakim etapie jest wybór przez Zamawiającego zespołu zarządzającego i nadzorującego inwestycję. Niezależnie od istotności obecności Inżyniera Kontraktu od daty Rozpoczęcia (przy zachowaniu uczciwych reguł postępowania przetargowego przy jego wyborze) to zgodnie z preambułą Paktu w Strony będą dążyć, aby w umowie z Inżynierem wprowadzić reguły Paktu, **stąd prośba o udzielenie powyższych wyjaśnień.**
8. **Prosimy o wyjaśnienie jakie jest uzasadnienie dla korzystania z mechanizmu kwot warunkowych?**
9. **IDW, pkt. 8.6.1. g)** – do zastanowienia się nad tym aby doprecyzować, iż wspomniane 2 szlaki powinny mieć łącznie długość min. 30 km (z czego jeden szlak min. 15 km – analogicznie do wymogu 8.6.1.a)) – **sugestia aby uszczegółwić ten punkt w ramach toczącego się postępowania, co poprawi konkurencyjność postępowania.**
10. **IDW – wymagania co do narzędzi i urządzeń technicznych** – do uzyskania od Inwestora uzasadnienie wymagania takiej a nie innej ilości konkretnego sprzętu (np. dlaczego 2 profilarki ławy torowiska a nie 1) w celu potwierdzenia, iż nie mamy do czynienia z nadmiernym ograniczeniem konkurencyjności – **sugestia aby uszczegółwić ten punkt w ramach toczącego się postępowania.**

UWAGI O CHARAKTERZE FORMALNO-PRAWNYM

11. W dalszej kolejności wskazać należy, iż uzyskaliśmy informację, iż Zamawiający rozważa możliwość wykreślenia punktu 8.6.1. lit. g) IDW. W ocenie Opiniującego wymóg wykonywania przez Wykonawcę „jednej usługi polegającej na opracowaniu dokumentacji projektowej w zakresie budowy lub przebudowy (w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane) linii kolejowej obejmującej min. 2 szlaki o dł. min 30 km i min. 2 stacje kolejowe”, **jest regulacją pożądaną**, gdyż „celem opisu warunków podmiotowych jest wybór wykonawcy dającego **rękojmię należytego wykonania zamówienia**. Innymi słowy, zamawiający, określając szczegółowe warunki udziału w postępowaniu, zobowiązany jest dokonać tego w taki sposób, aby w postępowaniu **mogli uczestniczyć nie wszyscy wykonawcy, a jedynie tacy, którzy swoimi właściwościami gwarantują odpowiedni poziom pewności, co do rzetelnego i prawidłowego wykonania zamówienia (wyrok KIO z dnia 15 lipca 2016 r., sygn. akt KIO 1180/16)**. – wobec powyższego, w naszej ocenie niniejszy zapis winien pozostać, co powinno pozytywnie wpłynąć na zabezpieczenie interesu Zamawiającego.

Brak tego wymogu, w naszej ocenie może spowodować naruszenie zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności określonych w art. 7 ustawy Pzp.

12. Opiniujący zwraca uwagę, iż w pkt. 8.6.3 lit. a) IDW przewidziano wymaganie względem Wykonawcy w zakresie jego sytuacji finansowej. Zgodnie z powyższą regulacją od Wykonawcy wymaga się, aby w ciągu ostatnich 3 lat obrotowych, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy, za ten okres, posiadał średni roczny przychód netto ze sprzedaży w wysokości co najmniej 140 000 000,00 PLN. Wymóg ten jest zbyt ogólny, gdyż pod pojęcie sprzedaży mieści się obrót każdym produktem czy też usługą. Powyższa regulacja może doprowadzić do stworzenia konsorcjum w którym jeden z członków spełniał będzie wymogi

stawiane wykonawcy w zakresie środków technicznych, czy też doświadczenia, drugi zaś podmiot będzie spełniał wymóg średniego rocznego przychodu netto ze sprzedaży w wysokości co najmniej 140 000 000 PLN, jednak sprzedaż będzie dotyczyła produktu lub usługi całkowicie niezwiązanego z branżą np. włókiennictwo, obrót paliwem, etc.

W tym miejscu zauważyć należy, że Zamawiający nie zdefiniował rozumienia pojęcia „sprzedaży” w niniejszym postępowaniu, co podaje w wątpliwość powyższy warunek. **Prosimy o wyjaśnienie powyższej kwestii.**

Wprowadzenie takiej regulacji może spowodować sytuację, w której ograniczona zostanie zasada uczciwej konkurencji oraz przejrzystości zamówienia, o których mowa w art. 7 ustawy Pzp.

13. **Zamawiający w pkt. 20.1. IDW** przewidział zastosowanie procedury określonej w art. 24aa ust. 1 Ustawy. Podjęcie decyzji o zastosowaniu przedmiotowej procedury oznacza, iż kolejne czynności podejmowane przez zamawiającego koncentrują się na weryfikacji ofert pod kątem przesłanek odrzucenia oferty oraz kryteriów oceny ofert opisanych w SIWZ. Tym samym zamawiający w toku czynności oceny ofert nie dokonuje podmiotowej oceny wszystkich wykonawców. Efektem przeprowadzonej weryfikacji jest powstanie „rankingu” ofert i wykonawca, którego oferta została oceniona najwyżej (ale nie wybrana jako najkorzystniejsza), jest weryfikowany od strony podmiotowej. Jeżeli wykonawca, którego oferta została oceniona najwyżej, podlega wykluczeniu lub nie spełnia warunków udziału w postępowaniu, wówczas zamawiający dokonuje weryfikacji podmiotowej kolejnego wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej po ofercie będącej na pierwszej pozycji.

W naszej ocenie, wybór tej procedury może spowodować naruszenie zasady przejrzystości postępowania ustanowionej w art. 7 ustawy Pzp.

Niewątpliwie omawiana procedura może przyczynić się do usprawnienia prowadzenia przetargów nieograniczonych, w których uczestniczy znacząca liczba oferentów, jednak przy założeniu, że weryfikacja podmiotowa wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej, zostanie zakończona pozytywnie. W sytuacji bowiem gdy kolejny wykonawcy będący na czele rankingu byłiby negatywnie weryfikowani i wykluczani, procedura ta mogłaby w praktyce okazać się o wiele bardziej czasochłonna i mało transparentna.

Wobec powyższego celowym wydaje się zwrócenie do Zamawiającego o uzasadnienie wyboru sposobu trybu oceny ofert w niniejszym postępowaniu.

14. **Odnosząc się do części SIWZ dotyczącej Trybu i sposobu oceny ofert wskazać trzeba, że Opiniujący nie jest w stanie ustalić jaki przedział okresowy przewiduje Zamawiający, bowiem na str. 23 (pkt. 20.7.2.1) i str. 24 (pkt. 20.7.2.5) jest to określone w różny sposób, tj. na stronie 24 wskazano przedział czasowy od 40 do 32 miesięcy, a odrzucenie oferty przy wskazaniu terminów powyżej 32 miesięcy lub poniżej 36 miesięcy, zaś na stronie 23 odrzucenie oferty określono przy wskazaniu powyżej 40 miesięcy lub poniżej 36 miesięcy. Powoduje to rozbieżność, która zakłóca przejrzystość postępowania, zatem należy ją wyjaśnić tym niemniej należy zauważyć, że przydzielenie 20% wagi kryterium przy ocenie ofert (przy uwzględnieniu jedynie czterech miesięcy różnicy w terminie realizacji zadania)**

może mieć zbyt duży wpływ na wybór oferty. Istotnym jest także sposób w jaki ustalone zostanie przyznanie ilości punktów w stosunku do zaproponowanego okresu realizacji umowy. Jednocześnie w przypadku, gdy Konsultant techniczny stwierdzi, że wymogi udziału w zamówieniu są wysokie oraz adekwatne do przedmiotu zamówienia (patrz pkt. 1) i dają gwarancję przystąpienia do udziału oferentów, którzy dadzą rękojmię należytego wykonywania umowy to wówczas sposób sformułowania wagi kryterium oceny ofert nie będzie już miał takiego dużego znaczenia.

W związku z powyższym prosimy o:

- uzasadnienie przez Zamawiającego wyboru takich kryteriów oraz ich wagi;
- rozważenie, na przyszłość, przez Zamawiającego zastosowania innych kryteriów (np. uwzględnienie doświadczenia wykonawców w tego rodzaju zamówieniach), z uwagą na to, że takie ich sformułowanie, jak w obserwowanym postępowaniu powoduje, że de facto jedynym decydującym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty pozostanie cena, co budzi wątpliwości z punktu widzenia przejrzystości postępowania, a także wymogu zachowania zasad uczciwej konkurencji;

OBSERWACJE I ZALECENIA O CHARAKTERZE OGÓLNYM

1. Zwracamy się również z prośbą do Zamawiającego o udostępnianie na Platformie Zakupowej PKP-PLK na bieżąco treści pytań kierowanych przez wykonawców. Zdajemy sobie sprawę, że nie jest to obowiązek wynikający z aktualnych przepisów. Niemniej byłaby to dobra praktyka, mająca pozytywny wpływ na przejrzystość postępowania. Udostępnienie treści pytań byłoby też pomocą dla wykonawców, którzy widząc, że te same lub podobne pytania zadał już ktoś inny, nie generowałiby zbędnej korespondencji (co ostatecznie także odciążałoby Zamawiającego).
2. Podobnie, mając na względzie transparentność, dobro postępowania i ideę Paktu, zwracamy się z prośbą o publikację niniejszego wystąpienia na platformie zakupowej PKP.

Podsumowując, wszystkie powyższe punkty, choć z pozoru dotyczą szczegółów postępowania, w ocenie Fundacji i Konsultantów, mają istotny negatywny wpływ na przejrzystość monitorowanego postępowania i mogą ograniczać jego konkurencyjność. Mogą mieć także negatywne konsekwencje na dalszych etapach realizacji Zamówienia, w szczególności być źródłem nadużyć po stronie wykonawców lub co najmniej powodować spory, ze szkodą dla interesu Zamawiającego i interesu publicznego.



**FUNDACJA
BATOREGO**

IM. STEFANA

ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa
tel. 22 536 02 00
fax 22 536 02 20
batory@batory.org.pl
www.batory.org.pl

Projekt
finansowany
przez Komisję
Europejską



Warszawa, 6 lutego 2017

Szanowna Pani
Jolanta Pawluk
Dyrektor projektu
PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.

Szanowna Pani,

W związku z trwającym w trybie przetargu nieograniczonego, postępowaniem o udzielenie zamówienia publicznego pod nazwą „Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „Projektuj i buduj” w ramach Projektu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie” w ramach Projektu POIiŚ 5.2-6”, monitorowanego przez Fundację Batorego na podstawie porozumienia podpisanego dn. 8 listopada 2016 r. między Fundacją im. Stefana Batorego i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (tzw. „Paktu Uczciwości”), pragniemy zasygnalizować kilka kwestii.

Działając w duchu porozumienia, którego nadrzędnym celem jest zapewnienie przejrzystości oraz prewencja nadużyć w ramach realizacji rzeczowego zamówienia, a w szczególności zgodnie z §2, §3 ust. 2 §5 ust 1 pkt. 3 Paktu, w okresie od grudnia 2016 do końca stycznia 2017 r. zwróciliśmy się do Państwa kilkakrotnie z prośbą o udostępnienie informacji niezbędnych do prowadzenia monitoringu. Dotyczyły one: (1) przekazania pytań nadsyłanych przez potencjalnych oferentów, (2) przesłania obowiązujących w Spółce instrukcji odnoszących się do publikowania pytań i formułowania odpowiedzi, (3) udostępnienia projektów odpowiedzi przygotowanych przez Zamawiającego, (4) możliwości odniesienia się do projektów odpowiedzi przed ich udostępnieniem potencjalnym oferentom, (5) zawiadamiania Fundacji o zmianach dokonywanych w dokumentacji przetargowej i ich przyczynach, (6) informowania o planowanych zmianach w harmonogramie inwestycji, uwzględniających kolejne przesunięcia terminów składania ofert i posiedzeń komisji przetargowej. Na dzień przygotowania niniejszego pisma większość z tych prośb nie została spełniona.

W szczególności niepokój budzi odmowa przesłania projektów odpowiedzi na pytania potencjalnych oferentów. Ponadto, po 22 grudnia 2016 r., kiedy to otrzymaliśmy od Państwa listę ponad 300 zapytań potencjalnych oferentów, nie uzyskaliśmy informacji, czy pojawiły się nowe pytania, chociaż termin składania ofert przedłużany był od tego czasu czterokrotnie. Spółka nie

informowała nas także na bieżąco o planowanych zmianach w dokumentacji przetargowej, ani o ewentualnych przesunięciach w całościowym harmonogramie inwestycji.

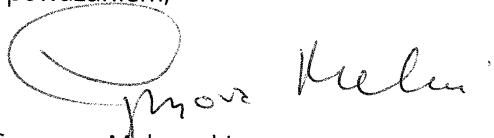
Z przykrością stwierdzamy, że brak dostępu do tych informacji jest niezgodny z postanowieniami Paktu Uczciwości. Rozumiemy przy tym, że problemy te mogą wynikać nie tyle ze złej woli po stronie Spółki, ile z niedostatku czasu i zasobów organizacyjnych, co zostało nam zasygnalizowane w rozmowach telefonicznych. Mimo wszystko czujemy się w obowiązku podnieść ten problem i przypomnieć, że obie strony zgodziły się przestrzegać postanowień Paktu, także w zakresie bezzwłocznego przekazywania informacji istotnych dla monitoringu. Przystępując do realizacji Paktu powinni Państwo założyć pewien margines czasowy na realizację czynności związanych z jego wdrożeniem. Informacje o tych trudnościach niestety będą musiały zostać także odnotowane w sprawozdaniach, które jesteśmy zobowiązani przedkładać międzynarodowemu koordynatorowi projektu, tj. Transparency International i Komisji Europejskiej.

Chcemy jednocześnie podkreślić, że jako partner społeczny prowadzący monitoring, mimo tych przeciwności, staramy się wywiązywać z naszych zadań. W dniu 20 stycznia 2017 r. przesłaliśmy do Państwa pismo zawierające przygotowane przez zespół Konsultantów współpracujących z Fundacją, uwagi i pytania do elementów dokumentacji przetargowej, które wzbudziły nasze wątpliwości. Do dziś jednak nie otrzymaliśmy od Państwa żadnej odpowiedzi co do wykorzystania, bądź niewykorzystania zgłoszonych przez nas uwag lub choćby ogólnej opinii na temat przedstawionych uwag.

Bez właściwej komunikacji z Państwa strony możliwość realizacji monitoringu będzie utrudniona. Nie będziemy zatem w stanie zrealizować głównego celu Paktu Uczciwości jakim jest zapobieganie nieprawidłowościom w procesie realizacji zamówienia. Liczymy, że niniejsze pismo spotka się z Państwa zrozumieniem i pozwoli nam poprawić współpracę przy realizacji Paktu Uczciwości na kolejnych etapach realizacji zamówienia. Wdrażanie Paktu Uczciwości służy nie tylko pilotażowi tego narzędzia, ale jest korzystne dla wszystkich uczestników objętego nim zamówienia, a zwłaszcza dla interesu publicznego.

Proponujemy również spotkać się jak najszybciej celem omówienia problemów i możliwości usprawnienia komunikacji. W ślad za niniejszym pismem zwrócimy się do Państwa z prośbą o ustalenie terminu spotkania.

Z poważaniem,



Grzegorz Makowski

Dyrektor programu Odpowiedzialne Państwo
Fundacja im. Stefana Batorego



IRR4/3-0815/9/2017

Wrocław, 28.02.2017 r.

Pan Grzegorz Makowski
Dyrektor programu Odpowiedzialne
Państwo
Fundacja im. Stefana Batorego

ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa
tel. 22 536 02 00
fax 22 536 02 20
e-mail: batory@batory.org.pl

Dotyczy: odpowiedzi na pismo z dnia 20 stycznia 2017 r. dotyczące uwag do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizację robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj” w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie”.

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 20 stycznia 2017 r. w imieniu Spółki PKP PLK S.A. chciałbym uprzejmie podziękować za przekazane pierwsze obserwacje zespołu Fundacji dotyczące prowadzonego o udzielenie zamówienia publicznego przetargu nieograniczonego pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych w formule „Projektuj i Buduj” w ramach projektu *Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie* w ramach projektu POIS 5.2-6”.

Jednocześnie odnosząc się do dokonanej przez zespół monitorujący wstępnej analizy postanowień (zapisów) Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla wskazanego powyżej przetargu (aktualnej na dzień 16 stycznia 2017 r.) i sformułowanych przez konsultantów współpracujących z Fundacją uwag będących wynikiem ww. analizy, przedstawiam poniżej stanowisko Spółki odnoszące się do każdego, wymienionego w Państwa piśmie punktu zawierającego sformułowane obserwacje.

OBSERWACJE O CHARAKTERZE TECHNICZNYM

- 1. Niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia. SIWZ, TOM III PFU, w pkt. 5.10** w odniesieniu do zakresu robót dotyczącego sieci trakcyjnej, Zamawiający posługuje się określeniami „...kompleksowa wymiana sieci trakcyjnej...”, „...rewitalizacja sieci trakcyjnej...”, „...przewieszenie... sieci trakcyjnej...”, „...do budowy sieci trakcyjnej...”, „...zakres modernizacji...”, co w sposób nieprecyzyjny opisuje oczekiwany zakres robót. Z uwagi na parametry techniczne istniejącej sieci trakcyjnej (np. YC120-2C) nie ma możliwości jej wymiany na nową (np. YCS150-2CS150). W związku z tym właściwym opisem zakresu robót w przypadku wymienionej sieci trakcyjnej wydaje się rozbiórka istniejącej sieci trakcyjnej i budowa nowej – **do uszczegółowienia w ramach tego postępowania dla jego większej przejrzystości.**



Wyjaśniamy, iż opis cytowany w powyższym fragmencie stanowi jedynie określenie robót budowlanych. Szczegółowy zakres robót dotyczący sieci trakcyjnej został zawarty w TOMIE III PFU pkt 6.8.

2. **Zbyt ogólny opis przedmiotu zasilania. SIWZ, TOM III PFU, na przykład w pkt 5.10.2.1** w odniesieniu do zasilania wszystkich odbiorów elektroenergetycznych do 1 kV, Zamawiający określił wymaganie „...musi zostać doprowadzone zasilanie w energię elektryczną na odpowiednim poziomie napięcia, parametry zasilania muszą spełniać normy i przepisy...”. Również w pkt. 5.10.2.4 Elektroenergetyczne linie zasilające nN, określenie tego samego zakresu robót wydaje się zbyt ogólne „...Zasilanie urządzeń... należy zapewnić z istniejących przyłączy, jeżeli moc przyłączeniowa umożliwia takie rozwiązanie lub wystąpić o warunki przyłączenia do miejscowego operatora systemu dystrybucyjnego (OSD)...”. Tak przedstawiony zakres robót z uwagi na brak informacji o możliwości wykonania przyłączenia może być niewłaściwie wyceniony przez zainteresowane podmioty. Dla realizacji zadania korzystne byłoby wyprzedzające uzyskanie przez Inwestora Oświadczenie Zakładu Energetycznego o możliwości przyłączenia i załączenie go do PFU – **sugestia na przyszłość.**

Dziękujemy za powyższą sugestię na przyszłość. Spółka po branżowej analizie rozważy wprowadzenie w życie tej propozycji.

3. **Brak informacji o istniejących (ilości, lokalizacji, właścicielu, warunkach) skrzyżowaniach z linią kolejową, sieci i urządzeń operatorów zewnętrznych,** może być powodem różnych założeń do wyceny – pkt. 5.10.2.6 TOM III PFU – **sugestia na przyszłość, aby uzyskiwać te informacje przed wyborem Wykonawcy D&B.**

Dziękujemy za powyższą sugestię na przyszłość. Spółka po branżowej analizie rozważy wprowadzenie w życie tej propozycji.

4. Układ torowy:

- 4.1. W SIWZ nie wskazano, w których torach na stacjach (poza torem nr 1 i 2) należy wymienić nawierzchnię (w jaki zakresie, jaki typ nawierzchni) - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia; **sugestia aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**

Wyjaśniamy, iż zakres prac wskazany przez Państwa powyżej został określony w załączniku nr 7 do PFU – części rysunkowej.

- 4.2. W SIWZ nie wskazano, które rozjazdy należy wymienić i na jaki typ rozjazdu (jaki rodzaj konstrukcji) - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia – **sugestia aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.**

Wyjaśniamy, iż zakres prac wskazany przez Państwa powyżej został określony w załączniku nr 7 do PFU – części rysunkowej.



- 4.3. Stosowanie wymogów Instrukcji Id3 wymusi wzmocnianie skarp nasypów i przekopów (wymagane $F=1.5$ w eksploatacji, $F=2$ dla podtorza nowobudowanego i dobudowywanego), w PFU brak zapisu co w przypadku nie spełnienia warunku współczynnika F / należy zaprojektować wzmocnienia, ale na tym etapie nie sposób ich dokładnie oszacować - niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia – **sugestia aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.****

Szczegółowy opis dotyczący badań, które ma wykonać Wykonawca w ramach zamówienia, został zawarty w TOMIE III PFU w pkt 4.4.5 oraz 5.3.1 ppkt 4.

Na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, tj. w trakcie udzielania wyjaśnień do treści SIWZ, Spółka wskazała, iż Wykonawca w ramach przedmiotu zamówienia ma przeprowadzić badania geotechniczne zgodnie z zapisami PFU. Na podstawie przeprowadzonych badań ma zaprojektować wzmocnienie zgodnie z wymogami Instrukcji Id3.

Spółka zwraca uwagę, iż przedmiotowe postępowanie prowadzone jest w systemie „Projektuj i Buduj”, gdzie zakres projektowy oraz rozwiązania projektowe leżą po stronie Wykonawcy.

- 4.4. W SIWZ niejednoznaczne wymogi: zabrania się ingerencji w warstwę ochronną, a jednocześnie stawia się wymóg osiągnięcia 110 MPa;**

Zapis w SIWZ jest następujący:

„Nie dopuszcza się, bez zgody Zamawiającego, ingerencji w strefę podtorza, usuwania warstwy filtracyjnej poza ostatecznie określonymi w zatwierdzonym projekcie wykonawczym lokalizacjami, gdzie przewiduje się wykonanie wzmocnienia podtorza i urządzeń odwodnieniowych”.

Zatwierdzony Projekt Wykonawczy będzie odzwierciedleniem przeprowadzonych przez Wykonawcę badań, na podstawie których będą wskazane miejsca konieczne do wzmocnienia zgodnie z wymogami zawartymi w stosownych przepisach.

Dlatego też Spółka w dokumentacji przetargowej określiła parametry techniczne, których będzie wymagać Zamawiający w przypadku pojawienia się konieczności wykonania warstwy ochronnej.

- 4.5. Załączone badania geologiczne w SIWZ są niewystarczające (wg wytycznych PLK) – III kategoria w warunkach skomplikowanych – niezbędne opracowanie dokumentacji po stronie Wykonawcy, a wyniki badań mają wpływ na koszty inwestycji – **sugestia na przyszłość aby rozpoznania geologiczne wykonywać przed wyborem Wykonawcy D&B.****

Dziękujemy za powyższą sugestię na przyszłość. Spółka po branżowej analizie rozważy wprowadzenie w życie tej propozycji.

- 5. Obiekty inżynierskie – niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia. PFU dokładnie sprecyzowało założenia projektowe wobec nowobudowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich:**

- Nośność nowobudowanych i przebudowywanych obiektów inżynierskich powinna odpowiadać modelom obciążeń projektowych zgodnych z PN - EN



19912 "Eurokod Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów", z uwzględnieniem współczynnika klasyfikacji obciążeń = 1,21.

- Przy sprawdzaniu wytrzymałości istn. budowli kolejowych stosuje się modele obciążeń eksploatacyjnych zgodnie z normą PN-EN 15528 "Kolejnictwo - Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych a infrastrukturą".

A także wymieniało dokumenty: przepisy, warunki, instrukcje, które kolejowe obiekty inżynieryjne winny spełniać takie jak :

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowej ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami;
- Id-1(D-1).Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Zarządzenie Nr 14 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 maja 2005 r. z późniejszymi zmianami;
- Id-2 (D-2) Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynieryjnych. Zarządzenie Nr29 Zarządu PKP PLK S. A. z 5 października 2005 r. z późniejszymi zmianami;
- Standardy techniczne – szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) (Uchwała nr 263/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 14 czerwca 2010 r.);
- Id-16 Instrukcja o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynieryjnych. Zarządzenie nr 48/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 grudnia 2014 r.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r.w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – z późniejszymi zmianami.

W szczególności zatem powinny zostać spełnione wymagania dotyczące skrajni budowli zawarte w Warunkach technicznych Id-2 (D-2). Konstrukcja i wyposażenie modernizowanych obiektów inżynieryjnych powinny zostać dostosowane do obowiązujących wymagań. Elementy wyposażenia obiektów powinny być zgodne z zatwierdzonymi przez UTK świadectwami dopuszczenia, a roboty mostowe i użyty do nich sprzęt i materiały muszą odpowiadać warunkom wymienionym w specyfikacjach technicznych. Wymogi i wyposażenie kolejowych obiektów inżynieryjnych muszą odpowiadać aktualnym przepisom technicznym i instrukcjom w tym zakresie.

Inwestor przedstawił opracowanie pod nazwą „Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru. Z-5 Inwentaryzacja obiektów inżynieryjnych wersja 3” z dnia 6 marca 2015. Przeanalizowano 33 obiekty inżynieryjne pod linią kolejową nr 1. Z tych obiektów w zakresie robót dla obiektów inżynieryjnych (PFU) występuje 31 obiektów. Autorzy analizy przedstawili wyniki obliczeń dla 2 metod:

- Dla modeli obciążeń zgodnie z normą PN-EN 15228 dla których sprawdzano dla jakich prędkości spełnione są warunki kategorii tej normy dla stanu istniejącego



- Dla modeli obciążeń projektowych zgodnie z normą PN-EN 1991 Eurokod dla których sprawdzano dla jakiego współczynnika klasyfikacji obciążeń α , obiekt przenosi wymagania normowe.

Decydującym o przyszłości obiektów jest 2 metoda sprawdzająca pod kątem obciążeń projektowych Eurokodu, czyli wyliczenie wartości wsp. α , i porównanie go z wyznaczonym przez PFU i obowiązujące normatywy, współczynnikiem równym wartości 1.21

Zgodnie z tym opracowaniem tylko 3 obiekty: most w km 259.400, przepust w km 260.767 i most w km 264.942, posiadają współczynnik $\alpha = 1.21$, (minimalny wymagany dla linii magistralnych i pierwszorzędnych kat.1) czyli taki jaki wymaga PFU dla obiektów nowych i modernizowanych, jak również standardy techniczne do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) i 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem)

I tylko dla tych 3 istniejących obiektów mógł być sformułowany zakres przebudowy taki jak w PFU. Z pozostałych tylko jedno: przejście dla pieszych w km 260.975 posiada wsp. $\alpha = 1.1$ jak dla linii drugorzędnej, natomiast dla reszty współczynnik ten się mieści w przedziale 1.0 do 0.75 i poniżej, czyli jak dla linii miejscowego znaczenia.

Dla obiektów o takich współczynnikach zakres przebudowy powinien być znacznie szerszy tzn. obejmować wymianę całego ustroju nośnego, a być może rozbiórkę całego obiektu. Natomiast w PFU tylko dla obiektów:

- mostu w km 231.184 - przewidziano rozbiórkę i budowę nowego obiektu ($\alpha = 0,91$)
- mostu w km 235.400 – przewidziano przebudowę polegającą na wymianie ustroju nośnego i częściowej rozbiórce i odbudowie przyczółków i skrzydeł ($\alpha < 0.75$)
- Dla pozostałych obiektów PFU formułuje niewielki zakres remontu polegający głównie na (przykładowo):
 - rozbiórka i odtworzenie nawierzchni kolejowej;
 - wykonanie stref przejściowych;
 - piaskowanie, reprofilacja i zabezpieczenie powierzchni betonowych;
 - oczyszczenie i zabezpieczenie widocznych prętów zbrojeniowych;
 - uzupełnienie ubytków otuliny;
 - wymiana izolacji ustroju nośnego, dylatacji oraz odwodnienia;
 - iniekcja uszczelniająca przyczółki;
 - przebudowa gzymsów;
 - wykonanie balustrad;
 - oczyszczenie koryta;
 - oczyszczenie stożków nasypu itp.

Czyli nie poprawia się warunków wytrzymałościowych mimo że wyliczony wsp. obciążeniowy jest grubo poniżej 1.21. Dodatkowo 3 przepusty nie spełniają warunku minimalnego światła (1.0mx1.0m) zgodnie z Id-2 co sugeruje automatyczna rozbiórkę tych obiektów.

I mimo, że w założeniach w założeniach dla Obiektów Inżynieryjnych pkt 6.4 PFU określono, że: Zakres Robót będzie wynikał każdorazowo z aktualnego stanu technicznego obiektów inżynieryjnych, określonego w protokołach z przeglądu jednorocznego, pięcioletniego, specjalnego (ekspertyz), udostępnionych przez Zamawiającego oraz konieczności dostosowania obiektów inżynieryjnych do docelowego standardu modernizacji (budowy) linii kolejowej, określonego wymaganiami do uzyskania parametrami użytkowymi linii kolejowej w zakresie maksymalnej prędkości pociągów, maksymalnego nacisku osi, dopuszczalnego nacisku liniowego, skrajni budowli, to zamieszczona pod nim tabela ze szczegółowym zakresem robót głównie remontowych wprowadza niejasność.

Koszty remontu obiektu w porównaniu do zakresu gruntownej przebudowy, lub budowy nowego obiektu są kilkakrotnie niższe – sugestia, aby uszczegółwić ten zakres Zamówienia w ramach toczącego się postępowania.

Analiza stanu istniejącego infrastruktury, która była przeprowadzona na etapie Studium Wykonalności, była wykonana przed wyborem wariantu inwestycyjnego i zawiera wyniki obliczeń dla wszystkich wariantów, w tym dla modernizacji linii. Metoda sprawdzająca pod kątem obciążeń projektowych Eurokodu dotyczy obiektów nowo budowanych i modernizowanych. Mając na uwadze wybrany wariant inwestycyjny W2, który jest wariantem ograniczonego zakresu, gdzie wskazano konkretne parametry, tj. prędkość dla pociągów pasażerskich, która ma wynosić $V_p \max 160 \text{ km/h}$, a dla towarowych $V_t \max 120, \text{ km/h}$, oraz naciski 221 kN , należy uznać, że przy projektowaniu nie będą stosowane Standardy Techniczne do prędkości $V_{\max} \leq 200 \text{ km/h}$, lecz obowiązują pozostałe przepisy, warunki i instrukcje zawarte w wykazie.

W Analizie stanu istniejącego infrastruktury pod przeprowadzonymi obliczeniami nośności dla poszczególnych obiektów inżynieryjnych, uwzględniającej modele obciążeń zgodnie z PN-EN 15528, poza obiektami wymagającymi przebudowy, zawarto wnioski:

„Z punktu widzenia statycznego sprawdzenia nośności, zgodnie z aktualnym stanem prawnym (rozporządzenie MliR z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie wraz z PN EN 15528), spełnione są warunki dla kategorii taboru D4xL oraz E5 przy prędkości 160 km/h ”.

Odnosząc się do założeń zawartych w TOMIE III PFU pkt 6.4 dotyczących obiektów oraz załączonej tabeli należy uwzględnić również pkt. 6 TOMU III PFU, gdzie Zamawiający zamieścił zapis:

„Podane w niniejszym PFU charakterystyczne parametry m.in. kilometraże, długości, wielkości powierzchni, szerokości, odległości, ilości Robót dla poszczególnych branż i zakresów / lokalizacji są tylko szacunkowe i mogą różnić się od ilości wynikających z uszczegółowienia zakresu Robót na etapie projektu wykonawczego, co Wykonawca winien wziąć pod uwagę przygotowując ofertę i co powinien wkalkulować w przedstawionej w ofercie cenie ofertowej”.

Powyższy zapis dotyczy również zamieszczonej w TOMIE III PFU pkt 6.4. tabeli z zakresem robót dla obiektów inżynieryjnych.

- 6. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach** – w dokumentacji przetargowej jest mowa o uwzględnieniu wymagań istniejącej decyzji środowiskowej, która nie została dołączona. **Prosimy o wyjaśnienie tej sytuacji.**



Jednocześnie z informacji ogólnie dostępnych wynika, iż dla tego przedsięwzięcia nie została jeszcze wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W KATOWICACH

OBWIESZCZENIE
REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH

znak: WOOŚ.4201.1.2016.AS2.23
z dnia 2 stycznia 2017 roku

Na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.),

informuję strony postępowania administracyjnego,

że postanowieniem z dnia 2 stycznia 2017 r. znak WOOŚ.4201.1.2016.AS2.22, po przedłożeniu raportu o oddziaływaniu na środowisko, została podjęta z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie”.

Na postanowienie nie przysługuje zażalenie, strona może je zaskarżyć w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Strony niniejszego postępowania mogą się zapoznać z aktami sprawy oraz treścią przedmiotowego postanowienia w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, Katowice, ul. Dąbrowskiego 22, pokój 402, w godzinach 8⁰⁰-15⁰⁰, po uprzednim uzgodnieniu terminu pod nr telefonu (32) 42 06 805.

Zamawiający nie posiada decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla zadania w dniu 9 września 2016 r. zostało wydane Postanowienie nakładające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (znak WOOŚ.4201.1.2016.AS2.16). Zamawiający jako załącznik udostępnił wykonawcom streszczenie Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia.

Po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie ona przekazana Wykonawcy.

Raport Środowiskowy wskazał na konieczność zabudowy ekranów akustycznych w długości ok. 4462 m. Przybliżona lokalizacja została zamieszczona w załączonym wyciągu z Raportu Środowiskowego. Szczegółowa lokalizacja zostanie określona w Decyzji Środowiskowej. Wykonawcy dokonają wyceny zgodnie z załączoną lokalizacją z uwzględnieniem drobnych zmian, które mogą wynikać z Decyzji oraz dokumentacji projektowej.

7. Nadzór nad realizacją robót – do potwierdzenia, iż nadzór będzie zapewniony w momencie rozpoczęcia realizacji Robót przez Wykonawcę – obecnie brak jest informacji na jakim etapie jest wybór przez Zamawiającego zespołu zarządzającego i nadzorującego inwestycję. Niezależnie od istotności obecności Inżyniera Kontraktu od daty Rozpoczęcia (przy zachowaniu uczciwych reguł postępowania przetargowego przy jego wyborze) to zgodnie z preambułą Paktu w Strony będą dążyć, aby w umowie z Inżynierem wprowadzić reguły Paktu, **stąd prośba o udzielenie powyższych wyjaśnień.**

Nadzór nad realizacją zadania inwestycyjnego będzie zapewniony od momentu podpisania Umowy z Wykonawcą, tj. przez cały okres projektowania, pozyskania niezbędnych decyzji i pozwoleń oraz przez okres realizacji Robót budowlanych. W dniu 13 lutego 2017 r. wszczęto postępowanie o udzielenie zamówienia na: „Pełnienie nadzoru nad opracowaniem dokumentacji projektowej i robotami budowlanymi”. Planowana data otwarcia ofert to 22 marca 2017 r., planowany termin podpisania umowy to 2 czerwca 2017 r. W Warunkach Umowy stanowiącej TOM II SIWZ w postępowaniu na pełnienie nadzoru został zawarty zapis dotyczący reguł Paktu – zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami i uzgodnieniami z Partnerem Społecznym.



8. Prosimy o wyjaśnienie jakie jest uzasadnienie dla korzystania z mechanizmu kwot warunkowych?

Informujemy, iż mechanizm kwot warunkowych został opisany w Subklauzuli 13.5 Warunków Umowy. Kwota warunkowa – jest to określona w Umowie kwota wyrażona w walucie polskiej, która może zostać spożytkowana na roboty związane z wykonaniem przedmiotu zamówieni (zgodnie z postanowieniami Umowy). Potrzeba ustanawiania Kwoty Warunkowej wynika z praktyki realizacji inwestycji w Spółce wskazującej na występowanie w każdym projekcie robót lub czynności, które – w wyniku zdarzeń niezależnych od Zamawiającego i Wykonawcy – są konieczne do wykonania dla zrealizowania zadania inwestycyjnego objętego Umową, a nie zostały objęte zakresem rzeczowym Umowy. W przypadku niezabezpieczenia Kwoty Warunkowej, każde podpisanie aneksu na wykonanie robót lub czynności nie objętych podstawowym zakresem zobowiązania Wykonawcy niosłoby ze sobą konieczność wskazania źródeł finansowania zobowiązania, co przedłużałoby procedurę zawierania aneksów, a tym samym potęgowało ryzyko opóźnień w realizacji zadań inwestycyjnych oraz powodowało konieczność nieustannej weryfikacji rocznych i wieloletnich planów finansowych. Mechanizm Kwoty Warunkowej pozwala na zaciąganie zobowiązań (z poszanowaniem postanowień umów i przepisów powszechnie obowiązującego prawa) w ramach limitu Kwoty Warunkowej bez konieczności poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania oraz bez konieczności każdorazowego aktualizowania rocznych i wieloletnich planów finansowych Spółki.

9. **IDW, pkt. 8.6.1. g)** – do zastanowienia się nad tym aby doprecyzować, iż wspomniane 2 szlaki powinny mieć łącznie długość min. 30 km (z czego jeden szlak min. 15 km – analogicznie do wymogu 8.6.1.a)) – **sugestia aby uszczegółowić ten punkt w ramach toczącego się postępowania, co poprawi konkurencyjność postępowania.**

Spółka informuje, iż powyższy punkt postanowienia IDW w dniu 20 stycznia 2017 r. - poprzez ogłoszenie i publikację wyjaśnienia i modyfikację treści SIWZ – Część III - został wykreślony i nie obowiązuje w przedmiotowym postępowaniu.

10. **IDW – wymagania co do narzędzi i urządzeń technicznych** – do uzyskania od Inwestora uzasadnienie wymagania takiej a nie innej ilości konkretnego sprzętu (np. dłaczego 2 profilarki ławy torowiska a nie 1) w celu potwierdzenia, iż nie mamy do czynienia z nadmiernym ograniczeniem konkurencyjności – **sugestia aby uszczegółowić ten punkt w ramach toczącego się postępowania.**

Wyjaśniamy, iż sformułowane w SIWZ wymagania dotyczące narzędzi i urządzeń technicznych korespondują z założonym przez Zamawiającego Harmonogramem HRZZ, który stanowi załącznik nr 6 do IDW. Realizacja robót budowlanych planowana jest jednocześnie na dwóch frontach robót, w związku z tym Zamawiający wymaga dysponowania odpowiednią ilością sprzętu (2 szt.).

UWAGI O CHARAKTERZE FORMALNO-PRAWNYM



11. W dalszej kolejności wskazać należy, iż uzyskaliśmy informację, iż Zamawiający rozważa możliwość wykreślenia punktu 8.6.1. lit. g) IDW. W ocenie Opiniującego wymóg wykonywania przez Wykonawcę „jednej usługi polegającej na opracowaniu dokumentacji projektowej w zakresie budowy lub przebudowy (w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane) linii kolejowej obejmującej min. 2 szlaki o dł. min 30 km i min. 2 stacje kolejowe”, **jest regulacją pożądaną**, gdyż „celem opisu warunków podmiotowych jest wybór wykonawcy dającego **rękojmię należytego wykonania zamówienia**. Innymi słowy, zamawiający, określając szczegółowe warunki udziału w postępowaniu, zobowiązany jest dokonać tego w taki sposób, aby w postępowaniu **mogli uczestniczyć nie wszyscy wykonawcy, a jedynie tacy, którzy swoimi właściwościami gwarantują odpowiedni poziom pewności, co do rzetelnego i prawidłowego wykonania zamówienia** (wyrok KIO z dnia 15 lipca 2016 r., sygn. akt KIO 1180/16). – wobec powyższego, w naszej ocenie niniejszy zapis winien pozostać, co powinno pozytywnie wpłynąć na zabezpieczenie interesu Zamawiającego.

Brak tego wymogu, w naszej ocenie może spowodować naruszenie zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności określonych w art. 7 ustawy Pzp.

Informujemy, iż powyższe postanowienie IDW w dniu 20 stycznia 2017 r. zostało wykreślone i nie ma zastosowania w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Spółka nie rozumie postawionej przez Fundację tezy, iż obniżenie warunków udziału w postępowaniu może spowodować naruszenie przepisu art. 7 ustawy Pzp.

Zgodnie z powyższym przepisem 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. Przepis ten również nakazuje by czynności związane z przygotowaniem oraz przeprowadzeniem postępowania o udzielenie zamówienia wykonywały osoby zapewniające bezstronność i obiektywizm.

Wszystkie wymogi przytaczanego przez Fundację przepisu zostały spełnione. Obniżenie warunku udziału w postępowaniu poprzez wykreślenie omawianego punktu nie zawęży kręgu potencjalnych wykonawców, wręcz przeciwnie – rozszerza go.

Spółka pragnie wskazać, iż to Zamawiający decyduje o kształcie warunków zamówienia, które zgodnie z przytoczonym powyżej wyrokiem KIO, będą zapewniać odpowiedni poziom wykonawców gwarantujących rzetelne i prawidłowe wykonania zamówienia.

Pragniemy zauważyć, iż w związku z zakresem przedmiotu zamówienia, który w głównej mierze obejmuje roboty budowlane, potencjalni wykonawcy będą posiadać doświadczenie jedynie przy realizacji robót budowlanych. Pozostawienie powyższego warunku udziału w postępowaniu w dokumentacji przetargowej skutkowałoby koniecznością zawiązywania przez wykonawców „sztucznych” konsorcjów w celu wykazania spełnienia warunku udziału w postępowaniu albo korzystania z doświadczenia „podwykonawców” – co w ocenie Zamawiającego, już na tym etapie mogłoby doprowadzić do rzeczywistego naruszenia przepisu art. 7 ust. 1 ustawy Pzp – poprzez postawienie warunku utrudniającego uczciwą konkurencję.

12. Opiniujący zwraca uwagę, iż w pkt. 8.6.3 lit. a) IDW przewidziano wymaganie względem Wykonawcy w zakresie jego sytuacji finansowej. Zgodnie z powyższą regulacją od Wykonawcy wymaga się, aby w ciągu ostatnich 3 lat obrotowych, a



jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy, za ten okres, posiadał średni roczny przychód netto ze sprzedaży w wysokości co najmniej 140 000 000,00 PLN. Wymóg ten jest zbyt ogólny, gdyż pod pojęcie sprzedaży mieści się obrót każdym produktem czy też usługą. Powyższa regulacja może doprowadzić do stworzenia konsorcjum w którym jeden z członków spełniał będzie wymogi stawiane wykonawcy w zakresie środków technicznych, czy też doświadczenia, drugi zaś podmiot będzie spełniał wymóg średniego rocznego przychodu netto ze sprzedaży w wysokości co najmniej 140 000 000 PLN, jednak sprzedaż będzie dotyczyła produktu lub usługi całkowicie niezwiązanego z branżą np. włókiennictwo, obrót paliwem, etc.

W tym miejscu zauważyć należy, że Zamawiający nie zdefiniował rozumienia pojęcia „sprzedaży” w niniejszym postępowaniu, co podaje w wątpliwość powyższy warunek. **Prosimy o wyjaśnienie powyższej kwestii.**

Wprowadzenie takiej regulacji może spowodować sytuację, w której ograniczona zostanie zasada uczciwej konkurencji oraz przejrzystości zamówienia, o których mowa w art. 7 ustawy Pzp.

Spółka nie zgadza się z postawioną przez Fundację tezą, iż tak sformułowany warunek udziału w postępowaniu może spowodować naruszenie przepisu art. 7 ustawy Pzp.

Zgodnie z uregulowaniami ustawy Pzp, a w szczególności art. 22 ust. 1b pkt 3, o udzielenie zamówienia publicznego mogą ubiegać się wykonawcy, którzy spełniają warunki udziału w postępowaniu, m.in. ten dotyczący sytuacji ekonomicznej lub finansowej.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia, zamawiający może żądać określonych dokumentów od wykonawców w celu potwierdzenia warunku udziału w postępowaniu, w tym np. sprawozdania finansowego albo jego części, a w przypadku wykonawców niezobowiązanych do sporządzenia sprawozdania finansowego, innych dokumentów określających na przykład obroty oraz aktywa i zobowiązania – za okres nie dłuższy niż ostatnie 3 lata obrotowe.

Opisana przez Fundację sytuacja tworzenia konsorcjum jest naturalną rzeczą wynikającą z przepisów ustawy Pzp (por. art. 23). wykonawcy mogą wspólnie ubiegać się o udzielenie zamówienia publicznego, wówczas w myśl przepisów ustawy Pzp zamawiający bada łącznie spełnienie warunków udziału w postępowaniu przez Konsorcjum firm, tj. przez wszystkich uczestników konsorcjum wspólnie.

Należy również wskazać, iż przepisy ustawy Pzp nie dopuszczają możliwości określenia przez zamawiającego, jakim konkretnie obrotem ma się wykazać wykonawca, tj. czy to ma być obrót za roboty budowlane czy usługi, ponieważ warunek udziału w postępowaniu dotyczący sytuacji ekonomicznej lub finansowej ma zweryfikować, czy dany Wykonawca (w tym Konsorcjum firm – por. art. 23 ust. 3 ustawy Pzp) ma odpowiednie obroty, by udźwignąć przedsięwzięcie – dla zamawiającego nie istotne jest to, co generuje danemu wykonawcy obroty, ale czy dany wykonawca posiada je na odpowiednim poziomie.

W ocenie Spółki uwaga Fundacji jest chybiona, a warunek udziału w postępowaniu jest czytelny i zgodny z przepisami ustawy Pzp.

Spółka może rozważyć uszczegółowienie zapisu dot. średniego rocznego obrotu netto ze sprzedaży poprzez zdefiniowanie, iż obrót ten ma dotyczyć działalności operacyjnej wykonawcy czyli działalności głównej objętej zamówieniem (zgodnie z dyspozycją art. 22c ust. 1 pkt 1)). Rozwiązanie to może być pomocne dla wyeliminowania firm, które



aby spełnić warunek w zakresie wymaganego przychodu ze sprzedaży może np. wyprzedawać aktywa (majątek) żeby osiągnąć wymagany poziom przychodu. Również dodanie warunku, że sprzedaż ma dotyczyć działalności operacyjnej wykonawcy - braku definicji pojęcia „sprzedaży” będzie zbędny. Jednakże podkreślenia wymaga, iż sprzedaż netto to nie jedyny warunek badania zdolności wykonawcy w zakresie jego sytuacji finansowej lub ekonomicznej. Badaniu podlega jeszcze jego zdolność kredytowa lub posiadane środki finansowe oraz aktualne OC w zakresie prowadzonej działalności.

13. Zamawiający w pkt. 20.1. IDW przewidział zastosowanie procedury określonej w art. 24aa ust. 1 Ustawy. Podjęcie decyzji o zastosowaniu przedmiotowej procedury oznacza, iż kolejne czynności podejmowane przez zamawiającego koncentrują się na weryfikacji ofert pod kątem przesłanek odrzucenia oferty oraz kryteriów oceny ofert opisanych w SIWZ. Tym samym zamawiający w toku czynności oceny ofert nie dokonuje podmiotowej oceny wszystkich wykonawców. Efektem przeprowadzonej weryfikacji jest powstanie „rankingu” ofert i wykonawca, którego oferta została oceniona najwyżej (ale nie wybrana jako najkorzystniejsza), jest weryfikowany od strony podmiotowej. Jeżeli wykonawca, którego oferta została oceniona najwyżej, podlega wykluczeniu lub nie spełnia warunków udziału w postępowaniu, wówczas zamawiający dokonuje weryfikacji podmiotowej kolejnego wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej po ofercie będącej na pierwszej pozycji.

W naszej ocenie, wybór tej procedury może spowodować naruszenie zasady przejrzystości postępowania ustanowionej w art. 7 ustawy Pzp.

Niewątpliwie omawiana procedura może przyczynić się do usprawnienia prowadzenia przetargów nieograniczonych, w których uczestniczy znacząca liczba oferentów, jednak przy założeniu, że weryfikacja podmiotowa wykonawcy, którego oferta została oceniona najwyżej, zostanie zakończona pozytywnie. W sytuacji bowiem gdy kolejni wykonawcy będący na czele rankingu byłiby negatywnie weryfikowani i wykluczani, procedura ta mogłaby w praktyce okazać się o wiele bardziej czasochłonna i mało transparentna.

Wobec powyższego celowym wydaje się zwrócenie do Zamawiającego o uzasadnienie wyboru sposobu trybu oceny ofert w niniejszym postępowaniu.

Spółka nie musi uzasadniać wyboru trybu uregulowanego w art. 24aa ustawy Pzp. Zgodnie z brzmieniem art. 24aa ustawy Zamawiający może w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego najpierw dokonać oceny ofert, a następnie zbadać, czy wykonawca, którego oferta została oceniona jako najkorzystniejsza, nie podlega wykluczeniu oraz spełnia warunki udziału w postępowaniu.

Takie możliwości dają przepisy prawa powszechnie obowiązującego i Spółka nie rozumie stawianej tezy, iż procedura wynikająca z przepisów prawa może być „mało transparentna”. W naszej ocenie zastosowanie powyższego rozwiązania dopuszczonego w myśl przepisów ustawy Pzp w tym zakresie może przyczynić się do przyspieszenia procedury mającej na celu udzielenia zamówienia publicznego.

Powyższa możliwość zastosowania w prowadzonym postępowaniu „procedury pdwróconej” została przewidziana przez Spółkę w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.



14. Odnosząc się do części SIWZ dotyczącej Trybu i sposobu oceny ofert wskazać trzeba, że Opiniujący nie jest w stanie ustalić jaki przedział okresowy przewiduje Zamawiający, bowiem na str. 23 (pkt. 20.7.2.1) i str. 24 (pkt. 20.7.2.5) jest to określone w różny sposób, tj. na stronie 24 wskazano przedział czasowy od 40 do 32 miesięcy, a odrzucenie oferty przy wskazaniu terminów powyżej 32 miesięcy lub poniżej 36 miesięcy, zaś na stronie 23 odrzucenie oferty określono przy wskazaniu powyżej 40 miesięcy lub poniżej 36 miesięcy. Powoduje to rozbieżność, która zakłóca przejrzystość postępowania, zatem należy ją wyjaśnić tym niemniej należy zauważyć, że przydzielenie 20% wagi kryterium przy ocenie ofert (przy uwzględnieniu jedynie czterech miesięcy różnicy w terminie realizacji zadania) może mieć zbyt duży wpływ na wybór oferty. Istotnym jest także sposób w jaki ustalone zostanie przyznanie ilości punktów w stosunku do zaproponowanego okresu realizacji umowy. Jednocześnie w przypadku, gdy Konsultant techniczny stwierdzi, że wymogi udziału w zamówieniu są wysokie oraz adekwatne do przedmiotu zamówienia (patrz pkt. 1) i dają gwarancję przystąpienia do udziału oferentów, którzy dadzą rękojmię należytego wykonywania umowy to wówczas sposób sformułowania wagi kryterium oceny ofert nie będzie już miał takiego dużego znaczenia.

W związku z powyższym prosimy o:

- uzasadnienie przez Zamawiającego wyboru takich kryteriów oraz ich wagi;
- rozważenie, na przyszłość, przez Zamawiającego zastosowania innych kryteriów (np. uwzględnienie doświadczenia wykonawców w tego rodzaju zamówieniach), z uwagi na to, że takie ich sformułowanie, jak w obserwowanym postępowaniu powoduje, że de facto jedynym decydującym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty pozostanie cena, co budzi wątpliwości z punktu widzenia przejrzystości postępowania, a także wymogu zachowania zasad uczciwej konkurencji;

Informuje, iż powyżej omówiona nieścisłość Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w zakresie przedziału czasowego została zmieniona w dniu 20 stycznia 2017 r. poprzez ogłoszenie i publikację wyjaśnienia i modyfikacji treści SIWZ – Część III

Spółka w ramach swojej polityki zakupowej wypracowała wspólnie z Forum Inwestycyjnym kryteria oceny ofert, które są stosowane w prowadzonych przez Spółkę postępowaniach o udzielenie zamówień publicznych.

W przedmiotowym postępowaniu maksymalny czas realizacji danej inwestycji został określony przede wszystkim ze względu na zakres prac do wykonania w ramach zadania. Analizie podlegał wybrany wariant modernizacji z uwzględnieniem przyjętych technologii w Studium Wykonalności. Możliwości skrócenia terminów realizacji wynikają przede wszystkim z dopuszczenia do zastosowania przez wykonawców innych technologii niż tych przyjętych w dokumentacji przetargowej przez Zamawiającego. Ma to na celu m.in. ograniczenie wpływu na trudności komunikacyjne w trakcie prowadzonych prac. Na linii oprócz wpływu prowadzenia robót na ruch pasażerski uwzględnia się również wpływ na przewozy towarowe. Uzgodnienia poczynione z użytkownikami linii były uwzględniane przy określaniu m.in. kolejności wykonywanych prac. Przy określaniu czasu trwania zadania bazowano na doświadczeniu wielu osób biorących czynny udział w realizacji tego typu przedsięwzięć, w tym dyrektorów projektów, kierowników kontraktów, osób ze wsparcia technicznego w Centrali Spółki (m.in. wydziały zamknięć torowych), a także osób z poszczególnych Zakładów Linii Kolejowych. Bazując na powyższych danych, został określony minimalny i maksymalny czas realizacji danego przedsięwzięcia w podziale na Etapy, którym przypisano możliwość skrócenia. Ze względu na ważność linii i wpływ wprowadzonych ograniczeń w jej przepustowości na czas modernizacji zdecydowano o wysokiej wadze kryterium, zachowując przy tym wymagania ustawy Pzp.



Odnosząc się do propozycji Fundacji w zakresie określenia kryterium oceny ofert w zakresie „doświadczenia wykonawców w tego rodzaju zamówieniach” chcielibyśmy poinformować, iż w myśl przepisu art. 91 ust. 3 ustawy Pzp kryteria oceny ofert nie mogą dotyczyć właściwości wykonawcy. Tym samym wprowadzenie jako kryterium oceny ofert doświadczenie wykonawcy, stanowiłoby naruszenie przepisów ustawy Pzp i naraziłoby Zamawiającego na negatywne konsekwencje podczas kontroli uprzedniej Urzędu Zamówień Publicznych, która w przedmiotowym postępowaniu będzie przeprowadzana.

Mając na uwadze przekazane przez Fundację uwagi i spostrzeżenia oraz uwzględniając udzielone przez Spółkę wyjaśnienia i odpowiedzi na powyższe pytania, w naszej ocenie nie potwierdzają się obawy wyartykułowane przez Fundację, iż działania Spółki, jako Zamawiającego, mają (cyt.) „istotny, negatywny wpływ na przejrzystość monitorowanego postępowania i mogą ograniczać jego konkurencyjność”. Wszystkie sygnalizowane wątpliwości i uwagi Fundacji za które jeszcze raz dziękuję, zostały wnikliwie przeanalizowane pod kątem przejrzystości i zachowania konkurencyjności w prowadzonym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Jednocześnie mając na względzie dalszą, owocną współpracę obu Stron uprzejmie proszę przy formułowaniu tak negatywnych ocen dla działań Zamawiającego w zakresie przestrzegania uregulowań wynikających z prawa zamówień publicznych, które to działania w opinii Fundacji spowodowały lub ewentualnie mogłyby spowodować w przyszłości negatywne konsekwencje na dalszych etapach realizacji Zamówienia, a w szczególności być źródłem nadużyć po stronie wykonawców lub co najmniej spowodować spory, ze szkodą dla interesu Zamawiającego i interesu publicznego, o wskazywanie jakie konkretnie działania Zamawiającego mają tak istotny, negatywny wpływ. Proszę również mając na uwadze dobro prowadzonego postępowania, o niewysuwanie negatywnych i zdaniem Spółki zbyt przedwczesnych wniosków i też bez uprzedniego zapoznania się z wyjaśnieniami Zamawiającego. Byłaby to dobra praktyka systematyzująca współpracę między Zamawiającym a Partnerem Społecznym.

DYREKTOR PROJEKTU

Jolanta Pawluk
Jolanta Pawluk

Opracowała:
Krystyna Szczepańska
Krystyna.Szczepanska2@plk-sa.pl