

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

Biuro Zamówień Publicznych

al. Piłsudskiego 8

90-051 Łódź

www.lodzkie.pl



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego
w ramach Pomocy Technicznej RPO WŁ 2014-2020

Sygn. post. ZP.272.102.2017

Łódź, dnia 12.01.2018 r.

Zamawiający

Województwo Łódzkie

al. Piłsudskiego 8

90-051 Łódź

Prowadzący postępowanie

Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego

Biuro Zamówień Publicznych

90-051 Łódź, Al. Piłsudskiego 8

Wykonawcy

uczestniczący w postępowaniu

Dotyczy: Wyjaśnienia (3) treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji dla Projektu: "Budowa zintegrowanych węzłów multimodalnych wraz z budową i przebudową przystanków kolejowych na terenie województwa łódzkiego" – sygn. post. ZP.272.102.2017

Działając zgodnie z art. 38 ust. 1 oraz ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 1579), zwanej dalej ustawą Pzp, Zamawiający udziela poniższych odpowiedzi na nadesłane pytania:

Pytania:

1. Odnośnie pkt 2.2.(a) OPZ i pkt 3.2.(f) – wg obowiązującego mpzp Miasta Pabianic nie ma w pobliżu skrzyżowania ul. Lutomierskiej (1KD-G)) i linii kolejowej nr 14 terenów o przeznaczeniu komunikacyjnym. Czy Zamawiający zakłada opracowywanie dokumentacji bez uwzględnienia postanowień mpzp i równoczesne wypracowanie rekomendacji dla Miasta Pabianice odnośnie zmian w mpzp?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza możliwość opracowania dokumentacji, która zawierać będzie rozwiązania nie mające odzwierciedlenia w obowiązujących mpzp, jeżeli jest to niezbędne dla poprawnego wykonania przedmiotu zamówienia.



2. Analogicznie w przypadku innych lokalizacji węzłów przesiadkowych: czy Wykonawca powinien projektować tylko na warunkach określonych w mpzp (o ile dla danej lokalizacji obowiązują), czy też można wypracować projekt zakładający zmianę mpzp?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie 1

3. Odnośnie zakresu prac w obrębie węzła komunikacyjnego Zduńska Wola (OPZ pkt 2.2.b): czy ze sformułowania OPZ należy rozumieć, że zakres prac obejmuje wyłącznie budynek dworca, elementy integracyjne z transportem drogowym od strony Pl. Żelaznego, a nie dotyczy peronów, dróg dojścia do nich oraz powiązania peronów i dworca z północną stroną linii kolejowej (ul. Torowa)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Prace nie obejmują peronów, dojścia do peronów oraz powiązania peronów i dworca z północną stroną linii kolejowej (ul. Torowa).

4. Czy w przypadku tak określonego zadania w pkt 2.2.b OPZ spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. także będzie miała występować jako beneficjent wiodący (projekt nie obejmowałby infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK S.A.)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z zapisami pkt 3.1.3 OPZ Wykonawca jako odrębny dokument, opracuje projekt umowy Partnerskiej, która określi zasady współpracy Lidera – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i Partnerów – Jednostki Samorządów Terytorialnych, ich wzajemne prawa i obowiązki w celu przygotowania do realizacji Projektu w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, oś priorytetowa III, Transport, Działania III.4 – Transport kolejowy, spełniającej wymagania obowiązujących przepisów prawa krajowego i wspólnotowego oraz wytycznych programowych.

5. Czy Zamawiający wymaga, aby Wykonawca zaprojektował węzły przesiadkowe w sposób zgodny z TSI PRM w sytuacji, gdy postanowienia TSI PRM są sprzeczne z postanowieniami przepisów prawa polskiego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Wykonawca zobowiązany jest do zastosowania rozwiązań optymalnych, które uwzględniają w szczególności warunki miejscowe i wytyczne Beneficjenta. Każdorazowo dobór rozwiązań powinien być poprzedzony analizą aktów prawnych pod kątem wyboru rozwiązań optymalnych, zapewniających możliwie maksymalną zgodność z aktami prawnymi wewnętrznymi oraz prawem powszechnie obowiązującym (w tym prawem europejskim).

6. Czy Zamawiający oczekuje stosowania przez Wykonawcę „Przewodnika stosowania TSI dla podsystemu ‘osoby o ograniczonej możliwości poruszania się’ zgodnie z Decyzją Komisji C(2010)2576 z 29.4.2010 dotyczącą mandatu dla Agencji”, wydanego przez Europejską Agencję Kolejową?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie 5

7. Czy zgodnie z powyższym „Przewodnikiem” Zamawiający oczekuje stosowania normy ISO 21542:2011 w zakresie, w którym przepisy prawa polskiego nie mogą być uznane za rozwiązania równoważne?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie 5

8. Czy Zamawiający oczekuje od Wykonawcy stosowania rozwiązań zawartych w Ekspertyzie UTK w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania (UTK, 2017)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie 5

9. Czy Zamawiający zakłada zastosowanie jednolitych rozwiązań w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się w obrębie całych węzłów w oparciu o TSI PRM, niezależnie od ewentualnie istniejących standardów lub praktyk lokalnych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Wykonawca powinien zastosować rozwiązania optymalne z punktu widzenia warunków lokalnych, bezpieczeństwa, eksploatacji i utrzymania obiektów.

10. Pkt 3.1.2.3.m – Wykonawca sugeruje, aby zaproponowane rozwiązania (np. wiaty całoperonowe lub hale peronowe, zapewniające największy komfort pasażerom lub rozwiązania różnopoziomowe związane np. z parkingami przesiadkowymi) mogły ingerować m.in. w sieć trakcyjną – gdyż wymagałyby jej przebudowy. Zwracamy uwagę, że nawet mniejsza skala robót (budowa peronów) może oznaczać konieczność przebudowy urządzeń wsporczych sieci trakcyjnej z uwagi na funkcje zabudowy peronu. Proponujemy więc w tym punkcie zmianę:

m) Rozwiązania inwestycyjne powinny w minimalny możliwy sposób ingerować w istniejącą infrastrukturę kolejową, za wyjątkiem infrastruktury związanej z obsługą podróżnych. Ewentualna ingerencja w elementy infrastruktury kolejowej (drogę kolejową, urządzenia srk, sieci i urządzenia powiązane z siecią trakcyjną itp.) powinna być szczegółowo uzasadniona.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną modyfikację SIWZ.

11. Pkt 3.1.2.3.n – Rozumiemy, że Zamawiający jest świadomy, iż budowa nowych przystanków na linii wykorzystywanej w sposób mieszany (pasażerski i towarowy) ogranicza przepustowość linii dla

ruchu towarowego i tego rodzaju pogorszenie parametrów nie będzie uważane za niespełnienie wymagań OPZ.

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak, Zamawiający jest świadomy.

12. Zał. 3 do OPZ:

- a) Załączone wytyczne konserwatorskie w zakresie zachowania zadrzewienia na Pasażu im. Janusza Kusocińskiego wydają się niezgodne z zawartą w tym samym załączniku koncepcją projektową węzła przesiadkowego, która w miejscu drzew przewiduje zespół zadaszonych przystanków autobusowych oraz układ drogowy. Ponadto, realizacja koncepcji węzła wg załączonego dokumentu oznacza odległości pomiędzy peronami kolejowymi i autobusowymi rzędu 150 m, co nie odpowiada założeniom osiągnięcia maksymalnej integracji i spójności węzła.
- b) W ramach przedstawionej koncepcji architektonicznej z 2014 r. przystanki autobusowe zlokalizowane po południowej stronie Pl. Żelaznego. Niezależnie od ich oddalenia od peronów kolejowych, przystanki te w przedstawionej koncepcji nie umożliwiają wejścia i zejścia pasażerów na perony autobusowe (brak możliwości zejścia poprzez układ drogowy, zagrożenie dla ruchu pieszych). W oparciu o ogląd trajektorii wjazdu pojazdów na zaproponowane przystanki wyrażamy poważne wątpliwości, czy pojazdy o długości 12 m (autobusy miejskie) lub 15 m i więcej (autobusy komunikacji międzymiastowej) będą mogły w sposób bezpieczny na te przystanki wjechać i z nich wyjechać (brak m.in. uwzględnienia zachodzenia tylnej części autobusu przy wyjeździe po łuku).
- c) Ograniczona szerokość peronów przystankowych może uniemożliwiać obsługę pasażerów na wózkach.
- d) Koncepcja nie uwzględnia miejsca dłuższego postoju autobusów.
- e) Czy w związku z czynnikami wskazanymi w pkt a-d Zamawiający oczekuje realizacji dokumentacji projektowej zgodnie z koncepcją architektoniczną z 2014 r.?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż koncepcja architektoniczno-budowlana stanowi materiał pomocniczy do rozwiązań urbanistycznych oraz technicznych przebudowy budynku dworca wraz z zagospodarowaniem terenu, niemniej jednak wykonawca jest zobowiązany do wykonania programu funkcjonalno - użytkowego zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz rozwiązaniami technicznymi wynikającymi z przepisów szczegółowych w zakresie transportu zbiorowego jak i o drogach publicznych, oraz wytycznymi konserwatorskimi wydanymi do sporządzonej koncepcji architektoniczno – budowlanej.

Przewodniczący Komisji Przetargowej

/-/ Adam Bednarczyk