



MINISTER

TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Nr TK5s-0701-18/12

ESOD: 21753/12

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 21.11.12.

nr 5279 podpis *B. Borsewicz*

Warszawa, dnia 20 listopada 2012 r.

Pan

Bogdan Borsewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

P. R. Rajek
S. K. R. E. P. S. A. T.
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 26.11.12
nr 9745 podpis *U*

Jarosław Obremski

Odpowiadając na przesłane przy piśmie BPS/043-19-765/12 z dnia 24 października 2012 r. oświadczenie złożone przez senatora Jarosława Obremskiego na 19 posiedzeniu Senatu RP w dniu 18 października 2012 r., uprzejmie informuję co następuje.

Z informacji otrzymanych z „PKP Intercity” S.A. wynika, że postępowanie przetargowe na dostawę 25 pasażerskich wagonów (oznaczonego numerem referencyjnym TED nr 2012/S 69-114931) prowadzone było w trybie przetargu nieograniczonego. Informacja o przetargu nieograniczonym była ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, co dawało możliwość, iż w postępowaniu ofertę mogła złożyć dowolna firma z obszaru Unii spełniająca wymagania zapisane w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ). W w/w postępowaniu w terminie ujętym w SIWZ do Zamawiającego wpłynęła tylko jedna oferta – była to oferta firmy H. Cegielski Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.

Zgodnie z podpisaną umową w/w wagony są pojazdami kolejowymi spełniającymi wszystkie wymagania techniczne stawiane wagonom typu Z wg UIC 567-2, w tym między innymi są dostosowane i będą dopuszczone do kursowania z prędkościami do 200 km/h. Wszystkie 25 wagonów będzie wyposażonych zgodnie z obowiązującymi najnowszymi standardami technicznymi, tj. będą posiadały między innymi wielonapięciową przetwornicę statyczną pozwalającą na kursowanie wagonów po większości linii kolejowych w Europie, układ klimatyzacji jednokanałowej, zamknięty system WC, drzwi wejściowe i przejściowe sterowane automatycznie, rozbudowany system diagnostyki pokładowej, instalację 230V AC do zasilania komputerów, elektroniczne tablice informacyjne, 8 wagonów przedziałowych

drugiej klasy przystosowanych będzie do przewozu osób niepełnosprawnych, 9 wagonów bezprzedziałowych drugiej klasy przystosowane będą do przewozu rowerów.

Jednocześnie „PKP Intercity” S.A. zwraca uwagę, iż wartość kontraktu opiewającego na 142 300 tys. zł. netto to nie tylko budowa i terminowe dostarczenie nowych wagonów. W ramach tej kwoty Producent zobowiązany jest:

- 1) opracować i przekazać Zamawiającemu pełną dokumentację konstrukcyjną i techniczną produkowanych wagonów, wraz z licencją na pełne jej wykorzystanie w procesie utrzymania, napraw i modernizacji,
- 2) opracować Dokumentację Systemu Utrzymania dla każdego typu wagonu,
- 3) przeprowadzić na swój koszt i własnym staraniem proces certyfikacji taboru kolejowego objętego przedmiotowymi dostawami w celu uzyskania dla wszystkich typów wagonów bezterminowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydawanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
- 4) przeprowadzi szkolenia pracowników Zamawiającego z zakresu obsługi, utrzymania i napraw wagonów objętych dostawami,
- 5) przekazać wyposażenie nowobudowanych wagonów tzw. „wyprawki”,
- 6) świadczyć usługi gwarancyjne w okresie zgodnym z podpisaną umową i złożoną ofertą,
- 7) wykonać dla każdego wagonu przegląd roczny po dwuletniej eksploatacji o zakresie ujętym w Dokumentacji Systemu Utrzymania każdego typu wagonu.

Spółka „PKP Intercity” S.A. zaznacza, iż porównując ceny i warunki dostaw wagonów na podstawie umowy podpisanej przez tę Spółkę w kwietniu 2008 r. (dostawy już zrealizowane) i umowy podpisanej w październiku br., wzrost kosztów dostaw wagonów w zależności od typu wagonu wynosi od 0,6% do 8,4%. Jak widać wzrost kosztów jaki nastąpił na przestrzeni ponad czterech lat nie jest duży i najprawdopodobniej wynika z wzrostu wskaźnika inflacji, poziomu kosztów utrzymania działalności gospodarczej wielu podmiotów, w tym producenta wagonów i jego poddostawców.

Jednocześnie informuję, że nie znam warunków dostaw pociągów Railjet dla kolei czeskich, dlatego nie jestem w stanie odnieść się do tej umowy.

Modernizacja linii nr 274 na odcinku Wrocław-Jelenia Góra realizowana w latach 2010-2012 z uwzględnieniem dokończenia w 2013 r. prac zakontraktowanych w 2012 r. skutkować ma skróceniem czasu jazdy pociągów średnio o 69,5 minuty. Należy jednocześnie zaznaczyć, iż całkowity efekt skrócenia czasu jazdy na tym odcinku z tytułu przywrócenia a częściowo także zwiększenia prędkości rozkładowych i odwołania ograniczeń prędkości zostanie uzyskany po roku 2016, gdyż w latach 2013-2016 planuje się dalszą kontynuację tego zadania. Łączny planowany koszt całej modernizacji, w tym roboty budowlano - montażowe to około 458 mln zł.

W związku z powyższym, szacunkowy koszt skrócenia jazdy o 1 minutę będzie wynosił około 6,6 mln zł. Uwzględniając te fakty, trzeba stwierdzić, że przedsięwzięcie realizowane na linii 274 jest efektywne biorąc pod uwagę ilość zaangażowanych środków. Jednocześnie informuję, że nie posiadam danych statystycznych dotyczących średnich kosztów modernizacji linii kolejowych w krajach Unii Europejskiej i w USA oraz ich efektywności.

Procedura postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych w ramach projektu pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe) prowadzona jest w trybie otwartym przetargu nieograniczonego zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, a ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 2012/S 170-281640 w dniu 05 września 2012 r. Korzystając z dyspozycji art. 83 ustawy Zamawiający – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonał podziału zamówienia na 3 następujące części:

- część A zamówienia – opracowanie dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych w ramach projektu pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe) – odcinek Otwock – Pilawa w km 26,050 – 55,600;
- część B zamówienia – opracowanie dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych w ramach projektu pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe) – odcinek Pilawa – Dęblin w km 55,600 – 107,283;
- część C zamówienia – opracowanie dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych w ramach projektu pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe) – odcinek Dęblin – Lublin w km 107,283 – 175,850.

Wartość szacunkowa zamówienia została ustalona przez pracowników Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. w oparciu o cenowe składniki kosztów przyjętych na podstawie odrębnego opracowania - Rezultaty Studium Wykonalności dla zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Lublin – Dorohusk – Granica Państwa” wykonanego przez zewnętrzną firmę w ramach opracowywania dokumentacji przedprojektowej.

Zgodnie z danymi Studium Wykonalności, przewidywany koszt opracowania dokumentacji projektowej dla w/w odcinka linii kolejowej Nr 7 kształtuje się w kwocie 209,7 mln zł. i mieści się w przedziale 5,0 – 8,0% wskaźnika kosztów dokumentacji

projektowej w kosztach robót budowlano – montażowych dla inwestycji liniowych budownictwa kolejowego (załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 roku w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. Nr 130, poz. 1389). Przewidywany koszt robót budowlanych (uwzględniający koszty Inżyniera Kontraktu, rezerwy inwestycyjnej i komunikacji zastępczej) dla odcinka linii Nr 7 Otwock – Lublin, wg studium wykonalności wynosi 4 045 025 tys. zł.

Należy wskazać, że kwota 209,7 mln zł. jest górną granicą wartości zamówienia ogłoszonego w dniu 5 września 2012 r. postępowania dla wyłonienia Wykonawcy dokumentacji projektowej i materiałów przetargowych.

Odnosząc się do zagadnienia uprawnień do projektowania linii kolejowych, zgodnie z danymi znajdującymi się w Centralnym Rejestrze Osób Posiadających Uprawnienia Budowlane prowadzonym w Głównym Urzędzie Nadzoru Budowlanego (GUNB) wynika, iż uprawnienia budowlane do projektowania albo łącznie do projektowania i kierowania robotami budowlanymi (bez ograniczeń, w ograniczonym zakresie, w ograniczonym zakresie I stopnia, w ograniczonym zakresie II stopnia) posiada 220 osób, w tym:

Specjalność	Liczba osób w rejestrze
Kolejowa	89
Linie, węzły i stacje kolejowe	46
Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem	71
Kolejowe sieci elektroenergetyczne	14

Ponadto w Centralnym Rejestrze GUNB znajduje się 11 osób, którym zostały uznane kwalifikacje zawodowe do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w specjalności kolejowej, do projektowania albo łącznie do projektowania i kierowania robotami budowlanymi, bez ograniczeń.

Zaznaczyć należy, że prowadzony w GUNB Centralny Rejestr obejmuje osoby, które zostały wpisane do rejestru na podstawie ostatecznych decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych bądź uznaniu kwalifikacji zawodowych do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, w specjalnościach: kolejowej, linie, węzły i stacje kolejowe, urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, kolejowe sieci elektroenergetyczne - przekazanych do GUNB przez właściwe organy izb samorządu

zawodowego (oraz wcześniej przez wojewodów). Dane zawarte w przedmiotowym rejestrze obejmują tylko te osoby, które uzyskały uprawnienia budowlane na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.), od dnia jej wejścia w życie, tj. od 1 stycznia 1995 r. Rejestr nie jest prowadzony dla osób, które uzyskały uprawnienia na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów (tj. przed dniem 1 stycznia 1995 r.).

Jednocześnie należy wyjaśnić, że w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r., Nr 5, poz. 42, z późn. zm.) wszystkie osoby posiadające uprawnienia i wykonujące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie mają obowiązek przynależności do izb samorządu zawodowego (do izby architektów albo izby inżynierów budownictwa). Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 8 pkt 4 i pkt 13 przedmiotowej ustawy do zadań samorządów zawodowych należy nadawanie i pozbawianie uprawnień budowlanych w specjalnościach, o których mowa w art. 14 ust. 1 pkt 1-5 ustawy - Prawo budowlane, uznawanie kwalifikacji zawodowych, nadawanie i pozbawianie tytułu rzeczoznawcy budowlanego oraz prowadzenie list członków samorządów zawodowych. Przy czym w związku § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych (Dz. U. Nr 102, poz. 590), Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego z dniem 18 czerwca 2011 r. przestał być organem właściwym w kwestii uznawania kwalifikacji zawodowych do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w specjalności kolejowej. W konsekwencji w celu uzyskania informacji o wszystkich osobach przynależących do izb samorządu zawodowego inżynierów budownictwa oraz architektów należy zwrócić się do Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa oraz Izby Architektów Rzeczypospolitej Polskiej.

Jednocześnie chciałbym poinformować, że nie posiadam informacji dotyczącej liczby osób posiadających przedmiotowe uprawnienia w krajach sąsiednich.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARSTWA MORSKIEJ

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu