

Pytania zadane przez Oferentów, do przetargu wraz z odpowiedziami Zamawiającego (cz. 5)
„Poprawa dostępu kolejowego do terminala kontenerowego PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym.”

Informujemy, iż nieopatrzenie pominięto kilka pytań zadanych wcześniej. Poniżej ich treść wraz z odpowiedziami.

1. Branża SRK: Bardzo ogólne sformułowane oczekiwanie zaprojektowania systemu kontroli położenia zwrotnic w rozjazdach i zabudowy kontroli niezajętości w oparciu o zliczanie osi.

Czy wycena projektu ma to uwzględniać i ile rozjazdów ma być objętych kontrolą położenia i jaki obszar ma mieć zapewnioną kontrolę niezajętości (tylko rozjazdy czy także tory?)

Odp. Zamawiający udzielił odpowiedzi na podobne pytanie nr 1 w cz.1 QA. Zamawiający oczekuje rozważenia (na etapie koncepcji) wyposażenia rozjazdów w urządzenia umożliwiające określenie położenia rozjazdu(ów) przez dyspozytora grupy kapitałowej PCC Rokita S.A. oraz umożliwiające łatwą identyfikację ustawienia drogi przebiegu przez maszynistę prowadzącego skład z torów zdawczo-odbiorczych PCC Rokita S.A. na Terminal Kontenerowy i odwrotnie. Takie rozwiązanie nie koniecznie musi być oparte na typowych urządzeniach SRK. System umożliwiający określenie położenia rozjazdu powinien obejmować tory objęte zadaniem 1.

Zamawiający nie oczekuje systemu wskazywania kontroli niezajętości, a jedynie systemu umożliwiającego zliczanie osi przejeżdżających przez tory w obszarze zadania 1. Powyższe systemy powinny uwzględniać fakt współużytkowania bocznic przez lokotraktory.

2. Branża drogowa: Prosimy o wstępną lokalizację przejazdów kolejowo – drogowych, które mają zostać wybudowane. Powyższa lokalizacja pozwoli na rzetelną wycenę długości dróg dojazdowych. Na planie sytuacyjnym w lokalizacji około 0+860 zostało naniesione przejście dla przez tory wraz z doprowadzonymi do niego chodnikami. Natomiast w Specyfikacji Przedmiotu Przetargu nie ma mowy o powyższym przejściu. Czy przy dokonywaniu wyceny należy też je uwzględnić?

Lokalizację przejazdów określi Projektant na etapie koncepcji uwzględniając warunki miejscowe i możliwości techniczne ich zlokalizowania, a także wymagania Specyfikacji.

Plan sytuacyjny jest elementem koncepcji, która wymaga aktualizacji. Zmiana lokalizacji przejścia w poziomie szyn podyktowana była przez zastosowanie rozjazdów Rkpd. Ze względu na rezygnację z jednego z torów odgałęziających uprzednio ujętego w koncepcji zmieni się układ rozjazdów, a tym samym prawdopodobnie zmiana lokalizacji przejścia nie będzie konieczna. Jednak ostateczne rozwiązanie tej kwestii należy do Projektanta.

3. W Specyfikacji Przedmiotu Przetargu w pkt. 9 na str. 3 Zamawiający zawarł informację: „Całościowa elektryfikacja toru zdawczo odbiorczego nr 104 (aktualnie tor jest częściowo zelektryfikowany)”. W odpowiedziach do pytań Wykonawców nr QA_cz4 Zamawiający potwierdza powyższe. Natomiast w QA_cz2 odpowiedź na pytanie 3 jasno wskazuje konieczność elektryfikacji wszystkich torów odstawczych projektowanych w ramach pkt. 7 Specyfikacji. Prosimy o jasne sprecyzowanie tego zakresu pracy.

ODP. Zamawiający wyjaśnia, że oprócz elektryfikacji toru 104 (punkt 9 opisu prac koncepcyjnych w Specyfikacji) należy zaprojektować elektryfikację torów (żeberek) odstawczych w ramach pkt. 7 opisu prac koncepcyjnych Specyfikacji w taki sposób, aby lokomotywa elektryczna mogła przejechać z toru zdawczo-odbiorczego na żeberko i z powrotem oraz elektryfikację włączenia grupy torów zdawczo odbiorczych w tory PKP PLK od strony zachodniej w ramach pkt. 8 prac koncepcyjnych Specyfikacji.

