

Lista pytań zadanych przez Oferentów, jakie wpłynęły do przetargu: „Poprawa dostępu kolejowego do terminala kontenerowego PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym” i odpowiedzi Zamawiającego na te pytania.

**Pytania i odpowiedzi cz.1.**

1. Jakie systemy SRK planuje się w ramach Zadania? W Specyfikacji Przedmiotu Przetargu oraz Koncepcji nie wspomniano o planowanych systemach SRK, natomiast w Zestawieniu rzeczowo – finansowym w punkcie 3.8 wyszczególniono branżę SRK.

Odp. Na etapie **koncepcji** Biuro Projektów powinno sprawdzić warunki i możliwości realizacji poszczególnych zadań oraz zaproponować Zamawiającemu rozwiązania również w zakresie SRK adekwatne do standardów obowiązujących na terenie zakładów PCC Rokita oraz na terenie PKP PLK S.A.

W ramach projektowania **zadania 1** (tj. m.in. dodatkowego toru przez PCC Rokita) Projektant rozważy wyposażenie rozjazdów w urządzenia umożliwiające określenie położenia rozjazdu(ów) przez dyspozytora grupy kapitałowej PCC Rokita S.A. oraz łatwą identyfikację ustawienia drogi przebiegu przez maszynistę prowadzącego skład z torów zdawczo-odbiorczych PCC Rokita S.A. na Terminal Kontenerowy i odwrotnie oraz rozważy możliwość zaprojektowania i zabudowania systemu pozwalającego na zliczanie osi taboru kolejowego.

W ramach projektowania **zadania 1 i 2** Zamawiający planuje zaprojektowanie możliwie najprostszycch urządzeń SRK do zmiany położenia rozjazdów, obsługiwanych ręcznie, przez obsługę manewrową. Natomiast w ramach **zadania nr 3** Biuro Projektów zaprojektuje i dostosuje do istniejących urządzeń w stacji Brzeg Dolny możliwość włączenia się w tory PKP PLK S.A. od strony Głogowa przez nowowprojektowany rozjazd.

PYTANIA DO UMOWY

2. Czy Zamawiający dopuszcza przekazywanie, na etapie uzgadniania dokumentacji, wyłącznie wersji elektronicznej projektu (edytowalnej i nieedytowalnej)?

Odp. Na etapie uzgadniania Zamawiający dopuszcza przekazywanie dokumentacji w wersji elektronicznej z zachowaniem obydwu form tj. edytowalnej i nieedytowalnej. Zamawiający zakłada, że raz w miesiącu będą odbywać się spotkania w biurze (Brzeg Dolnym albo w Sosnowcu) podczas których dla lepszego zobrazowania zagadnień może zachodzić konieczność przedstawienia dokumentu w wersji papierowej, wówczas Biuro Projektów przygotuje stosowne materiały.

3. Paragraf 3 pkt 1 Umowy - prosimy o potwierdzenie, że wersja elektroniczna edytowalna plików rysunkowych będzie akceptowalna zarówno w formacie DWG, jak i DGN.

Odp. Zamawiający wymaga aby wersja elektroniczna przekazywanej dokumentacji była udostępniana w PDFie oraz innym edytowalnym formacie.





4. Paragraf 3 pkt 1 Umowy - prosimy o potwierdzenie, że akceptowalne będzie przekazanie wersji elektronicznej na płycie CD lub DVD.

Odp. Zamawiający oczekuje przekazania dokumentacji poprzez udostępnienie jej do pobrania (np. serwer FTP, chmura, etc.) lub ewentualnie na nośniku danych typu pendrive.

#### PYTANIA DO HARMONOGRAMU

5. W harmonogramie (zał. 3 do umowy) terminy wykonania określone są jako daty kalendarzowe. Ze względu na brak pewności co do daty podpisania umowy, prosimy o określenie tych terminów w formie "czasu od podpisania umowy".

Odp. Zamawiający zaktualizuje dokumentację przetargową w zaproponowany sposób i udostępni ją Oferentom, którzy potwierdzili udział w postępowaniu.

6. W harmonogramie (zał. 3 do umowy) w punkcie 6 określono termin za dostarczenie kompletnej dokumentacji wykonawczej. Prosimy o sprecyzowanie, czy jest to termin na przedłożenie dokumentacji Zamawiającemu, czy też termin akceptacji dokumentacji przez Zamawiającego?

Odp. Jest to termin na przedłożenie dokumentacji Zamawiającemu. Zamawiający w przypadku stwierdzenia niejasności lub wad zastrzega sobie prawo do wniesienia ewentualnych uwag do przedłożonej dokumentacji po terminie wynikającym z w/w kamienia milowego.

7. Prosimy przestawienie listy instytucji, z którymi ma być uzgadniana dokumentacja projektowa (konceptje, projekt budowlany, projekty wykonawcze).

Odp. Z zapisów Specyfikacji i umowy jaką opublikowaliśmy wynika, że rolą Projektanta jest rozpoznanie właściwej ścieżki postępowania oraz instytucji, z którymi projekt będzie procedowany tak aby proces odbywał się zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zapewnić Zamawiającemu możliwie szybkie uzyskanie stosownych decyzji.

8. Prosimy o określenie, jaki termin uzgodnienia dokumentacji będzie obowiązywał instytucje uzgadniające dokumentację. Czy w razie przekroczenia tego terminu, dokumentacja będzie uważana za uzgodnioną przez daną instytucję bez uwag?

Odp. Rolą Projektanta jest doprowadzenie do uzyskania pozwoleń / uzgodnień niezbędnych z punktu widzenia celu, jakiemu mają służyć. Jeżeli jakiegokolwiek uzgodnienia w tym zakresie są wymagane, to winny one zostać uzyskane przez Projektanta.

9. Zgodnie z aktualną ustawą Prawo Budowlane, jedną z części składowych projektu budowlanego jest projekt techniczny, który nie jest dołączany do wniosku o pozwolenie na budowę. Prosimy o wyrażenie zgody, aby opracowanie branżowych projektów technicznych w stopniu szczegółowości pozwalającym na realizację robót, zostało uznane za opracowanie projektów wykonawczych.

Odp. Zamawiający uznaje, że przez projekt wykonawczy rozumie projekt techniczny o stopniu szczegółowości pozwalającej na realizację robót.





## PYTANIA DO KONCEPCJI ZAŁĄCZONEJ DO SSP

10. Załącznik 1a - plan sytuacyjny: co oznaczają "tory wg odrębnego opracowania" wrysowane kolorem niebieskim? Prosimy o przekazanie Wykonawcy tego opracowania, w tym układu torowego w wersji edytowalnej DWG / DGN.

Odp. Zaznaczone kolorem niebieskim tory nie są przedmiotem przetargu. Zgodnie z punktem 1 strona 5 Specyfikacji : „**tor komunikacyjny** o długości około 1 km i nacisku na oś 22,5 tony wraz z systemem odwodnienia; należy uwzględnić, że rozjazd RKPD9 km 0,9 w torze 151 w rejonie zbiornika A7 nie będzie się odgałęział na nowy tor jak pokazano we wstępnej koncepcji (załącznik nr 1 do specyfikacji)”

Zadaniem Biura Projektów będzie aktualizacja koncepcji dla tego zadania uwzględniająca rezygnację z budowy przedmiotowych torów (kolor niebieski).

11. Pkt 3.2.2 opisu sugeruje zastosowanie toru klasycznego. Czy Zamawiający podtrzymuje to wymaganie?

Odp. Tak. Natomiast opis dot. aktualizacji koncepcji dla Zadania 1.

Dla Zadań 2 i 3 to Projektant dokona rekomendacji jaki tor należy zastosować i uzgodni to ze współużytkownikami bocznic (PCC Rokita; PCC Intermodal).

12. Prosimy o udostępnienie aktualnych metryk dla przejazdów w km 0+113,05 i 0+661,01 oraz dla przejścia przez tory w km 0+862,98.

Odp. Zamawiający na chwilę obecną nie posiada metryk w/w przejazdów.

13. Prosimy o wyjaśnienie, czy przejazdy w km 0+113,05 i 0+661,01 położone są w ciągu dróg wewnętrznych (czyli niepublicznych).

Odp. Tak, przejazdy są położone w ciągu dróg wewnętrznych.

14. W związku z zapisem paragrafu 2 ustęp 2 *Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* - prosimy o określenie, czy z przejazdów w km 0+113,05 i 0+661,01 oraz przejścia przez tory w km 0+862,98 korzysta i będzie korzystał wyłącznie Użytkownik bocznic kolejowej?

Odp. Z w/w przejazdów mogą korzystać pojazdy dopuszczone do ruchu przez PCC Rokita S.A. po uprzednim zaakceptowaniu przez kierowców zasad poruszania się po terenie zakładów chemicznych.

15. W koncepcji wskazano, że konstrukcję nawierzchni torów komunikacyjnych 152 i 156 mają stanowić podkłady PS-83 z przytwierdzeniem K. Czy Zamawiający dopuszcza również zastosowanie w konstrukcji torów 152 i 156 podkładów PS-83 z przytwierdzeniem sprężystym typu SB?

Odp. Tak, takie rozwiązanie jest dopuszczalne. Szczegóły określi i uzgodni Projektant w trybie opisanym w Specyfikacji na etapie koncepcji.



16. Ze względu na mały promień łuku na przejeździe w km 0+113,05, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie innej konstrukcji nawierzchni przejazdu niż płyty CBP?

Odp. Szczegóły projektowe jak rodzaj nawierzchni przejazdu zostaną określone i uzgodnione ze współużytkownikami bocznicy przez Projektanta na etapie koncepcji.

17. Prosimy o wskazanie właściciela / właścicieli estakad przeznaczonych do przebudowy (w km 0+620,05 i w km 0+862,98).

Odp. Fakt, czy w/w estakady mają zostać przebudowane winien zostać potwierdzony w koncepcji oraz w toku uzgodnień do koncepcji. Projektant na etapie realizacji potwierdzi aktualny stan własnościowy obiektów przeznaczonych do przebudowy. Wg stanu wiedzy Zamawiającego właścicielem jest spółka z grupy PCC Rokita.

18. Prosimy o wskazanie właściciela / właścicieli sieci kanalizacyjnej w obszarze inwestycji.

Odp. Projektant na etapie realizacji ustali aktualny stan własnościowy obiektów przeznaczonych do przebudowy. Wg stanu wiedzy Zamawiającego na nieruchomościach na terenie zakładów chemicznych właścicielem jest spółka z grupy PCC Rokita.

19. W bliskiej odległości od planowanego Rz10 znajduje się taca / misa. Prosimy o podanie funkcji przedmiotowej tacy / misy. Kto jest właścicielem tych urządzeń? Prosimy o podanie toku postępowania jeśli okaże się, że przebudowa układu torowego w rejonie Rz10 będzie wiązała się z koniecznością zmiany geometrii toru na omawianej tacy.

Odp. Zamawiający nie ma wiedzy odnośnie w/w elementów. Niniejsze elementy znajdują się poza skrajnią kolejową.

20. W związku z nałożonym przez Zamawiającego obowiązkiem aktualizacji i uzupełnienia koncepcji wykonanej przez firmę TDM Projekt, prosimy o wyjaśnienie następującego zagadnienia. Zgodnie z koncepcją TDM Projekt, od rozjazdu Rkpd 9 ma odgałęziać się projektowany tor położony w łuku poziomym o promieniu 180m. Prosimy o sprecyzowanie, na jakiej długości należy zaprojektować ten tor, lub też w geometrię którego toru należy się wpisać z łukiem  $R=180m$ .

Odp. Zaznaczone kolorem niebieskim tory nie są przedmiotem przetargu. Zgodnie z punktem 1 strona 5 Specyfikacji : „**tor komunikacyjny** o długości około 1 km i nacisku na oś 22,5 tony wraz z systemem odwodnienia; należy uwzględnić, że rozjazd RKPD9 km 0,9 w torze 151 w rejonie zbiornika A7 nie będzie się odgałęział na nowy tor jak pokazano we wstępnej koncepcji (załącznik nr 1 do specyfikacji)”

Zadaniem Biura Projektów będzie aktualizacja koncepcji i dobór rozwiązań dotyczących geometrii projektowanych torów dla tego zadania z uwzględnieniem rezygnacji z budowy torów zaznaczonych we wstępnej koncepcji kolorem niebieskim.

#### PYTANIA DO SPECYFIKACJI PRZEDMIOTU PRZETARGU

21. W związku z zapisami SPP, str. 1, dział "Koncepcja wraz z rozwinięciem" – prosimy o sprecyzowanie, czy Zamawiający w ramach etapu prac koncepcyjnych wymaga:

A) aktualizacji i uzupełnienia koncepcji wykonanej przez firmę TDM Projekt, a także dodatkowo przedstawienia nowych koncepcji w zakresie opisanym w punktach 1-9?



B) czy też należy przedstawić jedynie nowe koncepcje w zakresie opisanym w punktach 1-9, zaś koncepcja wykonana przez TDM Projekt została udostępniona wyłącznie w celach informacyjnych?

Odp. Zamawiający oczekuje kompleksowej aktualizacji wstępnej koncepcji i uwzględnienia w nowej koncepcji wszystkich elementów niezbędnych do zrealizowania zakresu wskazanego w Specyfikacji.

22. W zakresie wykonania nowych koncepcji w zakresie opisanym w punktach 1- 9, prosimy o sprecyzowanie czy Zamawiający wymaga:

A. opracowania jednej koncepcji, zawierającej wszystkie zagadnienia 1-9?

czy też:

B. opracowania kilku (ilu?) różnych koncepcji, z których każda będzie obejmować wszystkie zagadnienia 1-9?

czy też:

C. opracowania jednej koncepcji dla zagadnień 1-6 ("Zadanie 1"), dodatkowo jednej koncepcji dla zagadnienia 7 ("Zadanie 2"), dodatkowo jednej koncepcji dla zagadnienia 8 ("Zadanie 3") oraz dodatkowo jednej koncepcji dla zagadnienia 9 ("Zadanie 4")?

czy też:

D. opracowania osobnych koncepcji dla każdego z punktów 1-9 przedstawionych w SPP (strony 1-3)?

Odp. Zamawiający oczekuje zaprezentowania optymalnego rozwiązania dla zagadnień określonych w Specyfikacji. Jeśli możliwe jest przedstawienie więcej niż jednej koncepcji dla danego rozwiązania to winny one zostać przygotowane wraz z rekomendacją najbardziej korzystnego rozwiązania projektowego.

23. Prosimy o wyszczególnienie planowanych / realizowanych inwestycji na terenie przyległym do zadania opisanego w SPP.

Odp. Na obecnym etapie Zamawiający nie posiada wiedzy o planowanych/realizowanych inwestycjach. Projektant w ramach prac nad koncepcją lub w ramach uzgodnień pozyska wiedzę o tym, jakie ewentualne inwestycje prowadzone są w terenie przyległym, o ile będą one miały wpływ na przedmiotowe zadanie.

24. Prosimy o udostępnienie dokumentacji technicznej istniejących torów oraz przejazdów kolejowo-drogowych będących w zakresie opracowania.

Odp. Zamawiający po zawarciu umowy udostępni dokumentację dotyczącą pomiarów torów wybranemu w toku przetargu Projektantowi.

25. Czy w ramach zamówienia należy dokonać aktualizacji / opracowania nowych metryk przejazdowych?

Odp. Tak, w zakresie projektu metryki.



26. Prosimy o udostępnienie planu schematycznego bocznicy dla rejonu opisanego w zadaniu.

Odp. Plan schematyczny bocznicy zostaje udostępniony wraz z odpowiedzią na niniejsze pytanie.

27. Czy w ramach zamówienia należy dokonać aktualizacji / opracowania planu schematycznego bocznicy?

Odp. Tak.

28. Prosimy o udostępnienie regulaminu bocznicy opisanej w SPP.

Odp. Regulamin bocznicy zostanie udostępniony Oferentowi, z którym Zamawiający podpisze umowę.

29. Czy w ramach zamówienia należy dokonać aktualizacji / opracowania regulaminu pracy bocznicy?

Odp. Nie.

30. Prosimy o potwierdzenie, że przejazdy opisane w punkcie 3 (str. 2) SPP należy zaprojektować dodatkowo w stosunku do przebudowy istniejących przejazdów opisanych w punkcie 2 SPP.

Odp. Tak, zgodnie ze specyfikacją, Projektant zaprojektuje 2 dodatkowe przejazdy.

31. W związku z zapisami pkt 3 (str. 2) SPP prosimy o podanie toku postępowania - jeśli na istniejącym torze kolejowym łączącym terminal z torami zdawczo-odbiorczymi NIE zmieści się pociąg o dł. 700 m bez przesuwania głowic rozjazdowych. Czy Zamawiający zgodzi się na skrócenie dopuszczalnej długości pociągu, czy też Zamawiający będzie wymagał zaprojektowania przesunięcia głowic rozjazdowych?

Odp. Ze wstępnej koncepcji wynika, że w/w rejonie jest ponad 700 m. Zamawiający uzgodni tok postępowania z Projektantem w sytuacji, kiedy w wyniku prac taka sytuacja jednoznacznie wystąpi.

32. W związku z zapisami pkt 4 (str. 2) SPP prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający uważa rozwiązanie w zakresie połączenia torowego, przedstawionego w koncepcji TDM Projekt, za niewłaściwe. Jeśli tak, to z jakiego powodu?

Odp. Zamawiający tak nie uważa. Zmieniły się uwarunkowania, co wpływa na możliwość poprawy rozwiązań zapewniających zwiększenie przepustowości.

33. Prosimy o sprecyzowanie zapis punktu 5 (str. 2) SPP - co Zamawiający rozumie przez "dostosowanie istniejącego układu torowego bocznicy do stanu jaki powinien nastąpić po realizacji toru kolejowego nowoprojektowanego". Prosimy o udostępnienie projektu "stanu, który powinien nastąpić".

Odp. Chodzi o to, aby Projektant uwzględnił ewentualną konieczność zmian dotyczących istniejącej części układu torowego wynikających z dołożenia dodatkowego toru kolejowego. Całość (nowy i dotychczasowy układ torów bocznicy / zdawczo-odbiorczych) winna



tworzyć spójny układ komunikacyjny. Zadaniem Projektanta będzie dostosowanie pozostałych elementów układu torowego np. rozjazdy, ewentualna korekta wysokości, itd.

34. W związku z zapisami pkt 7 (str. 2) SPP prosimy o wskazanie pożądanej orientacyjnej lokalizacji dodatkowych żeberk na planie schematycznym stacji Brzeg Dolny.

Odp. Ilość dodatkowych żeberk określi projektant na etapie koncepcji zgodnie z pkt 7 SPP

35. W związku z zapisami pkt 7 (str. 2) SPP prosimy o informację, jakiego typu / jakiej długości lokomotywy będą przewidziane do obsługi bocznicy.

Odp. Tory odstawcze dla lokomotyw mają zapewniać możliwość odstawiania lokomotyw elektrycznych a także lokomotyw manewrowych. Minimalna długość użyteczna toru odstawczego winna wynosić 20 m.

36. Prosimy o udostępnienie pisemnych uzgodnień z PKP PLK S.A. odnośnie budowy dodatkowych żeberk (opisanych w punkcie 7) oraz odnośnie budowy włączenia torów po zachodniej stronie stacji Brzeg Dolny (opisanej w punkcie 8).

Odp. Ta czynność jest po stronie Projektanta na etapie prac koncepcyjnych.

37. Czy został opracowany wstępny schemat funkcjonalny stacji Brzeg Dolny w związku z planowaną realizacją włączenia opisanego w punkcie 8? Jeśli tak, to prosimy o jego udostępnienie.

Odp. Zamawiający nie występował do spółek grupy PKP ani z informacją o planach ani z żadnymi dokumentami stąd nie należy oczekiwać, że wspomniane opracowanie jest dostępne. Takie lub podobne opracowania, jeżeli są wymagane, winny zostać zrealizowane przez Projektanta w ramach prac objętych umową o prace projektowe zawartą w toku niniejszego postępowania.

38. Czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla działek, na których mają zostać zaprojektowane elementy wskazane w punktach 1 - 9 SPP? W przypadku jeśli nie posiada, to w jakim terminie i jakim trybem zamierza je uzyskać?

Odp. Zamawiający oczekuje od Projektanta kompleksowej realizacji przedmiotu przetargu. Elementem wniosku o pozwolenie na budowę są wspomniane zgody od właścicieli działek. To Projektant winien wystąpić do właścicieli z wnioskami o uzgodnienie dokumentacji oraz równoległe o wyrażenie zgody na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane.

39. W związku z zapisami pkt 8 (str. 3) SPP prosimy o sprecyzowanie, jakie długości użyteczne torów zdawczo-odbiorczych na stacji Brzeg Dolny należy zachować?

Odp. Tory zdawczo-odbiorcze nie są elementem stacji. Zamawiający zakłada, że obecnie dostępne długości użyteczne nie ulegną skróceniu.



40. SPP str. 5 pkt 2) wspomina o 4 przejazdach, które należy zlokalizować w odległości minimum 700m. Prosimy o sprecyzowanie, czy odległość 700m należy zachować pomiędzy każdym z tych przejazdów, czy między dwoma skrajnymi przejazdami z tych czterech?

Odp. Pomiędzy dwoma skrajnymi. Zamawiający wyjaśnia, iż przejazdy należy zlokalizować w taki sposób, aby możliwe było zatrzymanie pełnego składu pociągu 700m pomiędzy nimi, z zachowaniem przejezdności przez minimum jeden z przejazdów.

41. Prosimy o określenie zakresu przebudowy głowicy wjazdowej na terminal w rejonie km 0+000 (kilometraż wg koncepcji TDM Projekt). Koncepcja TDM Projekt zakłada brak prac na tej głowicy.

Odp. Zamawiający nie zakłada przebudowy tej głowicy. Wjazd i wyjazd z terminala odbywał się będzie z torów nr 156 i 154.

42. SPP str. 8 ostatni akapit: opracowanie koncepcji (na podkładzie mapy do celów projektowych) w ciągu 3 miesięcy od podpisania umowy. Prosimy o potwierdzenie lub zaprzeczenie, że mapa ta na etapie koncepcji ma być przyjęta do zasobów ośrodka geodezyjnego.

Odp. Zamawiający dopuszcza wykonanie koncepcji na mapie do celów opiniodawczych. W przypadku ujawnienia, po opracowaniu mapy do celów projektowych, ewentualnych kolizji zostaną one rozwiązane przez Biuro Projektowe na etapie realizacji projektu.

43. Zgodnie z SPP (str. 9/10), dokumentacja powinna zostać opracowana przy zachowaniu standardów wymaganych przez instytucje współfinansujące. Prosimy o udostępnienie tych standardów lub o wskazanie instytucji współfinansujących.

Odp. Zamawiający na ten moment nie ubiega się o środki. Standardy są powszechnie znane i dostępne np. w ramach dokumentów publikowanych przez CUPT. Chodzi m.in. o projektowanie bez wskazywania nazw własnych firm lub konkretnych modeli / typów produktów, jakie miałyby mieć zastosowanie w ramach dokumentacji projektowej. Rozwiązania powinny być opisane z użyciem parametrów technicznych i wymagań funkcjonalno-użytkowych.

### ***Pytania i odpowiedzi cz.2.***

1. Czy Inwestor posiada schemat sekcjonowania sieci trakcyjnej stacji Brzeg Dolny? Ponieważ przewiduje się elektryfikację pozostałej części toru nr 104 schemat taki będzie potrzebny do określenia sposobu sekcjonowania budowanej sieci.

Odp. Inwestor na chwilę obecną nie posiada w/w schematu. Niniejsze zostanie udostępnione przez PCC Rokita po zawarciu umowy na projektowanie.

2. Czy odłączniki sieci trakcyjnej grupy 101-104 są sterowane? Czy w przypadku konieczności doprojektowania odłącznika należy zapewnić sterowanie?

Odp. Sterowanie odłącznikami odbywa się ręcznie.



3. Czy tory odstawcze dla lokomotyw PCC (wg Specyfikacji - pkt. 7 koncepcji) mają być zelektryfikowane?

Odp. Tak, tory odstawcze powinny zostać zelektryfikowane.

#### PCC Intermodal – TE

4. Czy Zamawiający dysponuje warunkami przyłączenia do sieci energetycznej?

Odp. Zamawiający nie dysponuje warunkami przyłączenia do sieci energetycznej.

5. Czy projektowane rozjazdy powinny być oświetlone?

Odp. Tak, jeżeli warunki terenowe tego wymagają. Tj. brak istniejącego oświetlenia.

6. Czy projektowane rozjazdy powinny być wyposażone w instalację elektrycznego ogrzewania?

Odp. Nie jest konieczne wyposażenie rozjazdów w EOR na terenie bocznicy PCC Rokita. Natomiast projektant ustali w toku uzgodnień z PKP PLK S.A., czy wymagają EOR dla rozjazdu łączącego tory PLK z Bocznicą PCC R.

7. Czy przejazdy kategorii A – szt. 2 mają być oświetlone?

Odp. Kategorię przejazdu ustali projektant. Przejazdy mają być bez rogatek, świateł i automatyki. Ewentualne oświetlenie zgodnie z przepisami.

8. Czy przejście dla pieszych powinno być oświetlone?

ODP. Zgodnie z przepisami.

#### Pytania dot. branży TELEKOMUNIKACJA.

9. W związku ze zmianą kategorii 2 przejazdów na A – czy konieczne jest budowanie telewizji do obserwacji przejazdu czy do sterowania zdalnym przejazdem, czy nie przewiduje się telewizji (sterowanie lokalne)?

Odp. Kategorię przejazdu ustali projektant. Przejazdy mają być bez rogatek, świateł i automatyki. Pkt. 2 i 3 str. 2 SPP

10. Czy przejście dla pieszych przez tory ma być zamykane i jak w przypadku kat. A konieczna będzie telewizja do obserwacji?

Odp. Przejście nie jest zamykane. Nie ma konieczność zabudowy TV. Elementy zabezpieczające dla przejścia zostaną dobrane przez Projektanta.

11. Czy wymagane jest uruchomienie łączności strażnicowej (nie jest to teren dostępny publicznie) – jeśli tak, to czy na terenie istnieje już taka łączność? Jeśli należy wybudować nową, to w jakiej relacji (gdzie znajdują się nastawnie do sterowania ruchem)?

Odp. Nie jest wymagane uruchomienie łączności strażnicowej. Na terenie bocznicy brak jest strażnic przejazdowych.



12. Na terenie terminalu istnieje system monitoringu. Czy w związku z przebudową torów niemalże w śladzie istniejącego toru – jest konieczna rozbudowa systemu monitoringu?

Odp. Rozbudowa monitoringu nie jest konieczna.

13. W rozdziale: WYTYCZNE DO REALIZACJI ZADAŃ punkt 10 napisane jest: "uzgodnić z właścicielami nieruchomości i wykonać w ramach prac poprzedzających prace projektowe niezbędną ilość odwiertów geotechnicznych...." Poproszę o informację jaką ilość odwiertów wymaga/oczekuje zamawiający? Proszę o podanie ilości sztuk np na danym odcinku torów. Czy Zamawiający posiada wytyczne dla opracowań geologicznych i geotechnicznych?

Odp. Ilość odwiertów winna zostać dobrana przez Projektanta w taki sposób, żeby zweryfikować miejsca newralgiczne oraz zrobić to w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami / standardami. Zamawiający nie ma własnych wymagań w tym zakresie.

14. W rozdziale: WYTYCZNE DO REALIZACJI ZADAŃ napisane jest, że dokumentację, zezwolenia, dopuszczenia itp należy uzgodnić ze spółkami GK PCC ROKITA S.A. na koszt własny.

- Czy Zamawiający posiada cennik uzgodnień spółek PCC Rokita?

- Z którymi spółkami GK PCC ROKITA S.A należy uzgodnić dokumentację, zezwolenia, dopuszczenia?

Odp. Zamawiający nie przewiduje takich kosztów, ponieważ są to uzgodnienia czynione w ramach projektów realizowanych przez spółki grupy PCC.

- Uzgodnienie dokumentacji winno nastąpić ze wszystkimi właścicielami nieruchomości oraz przebudowywanej infrastruktury.

15. Czy zamawiający może poinformować jaki ma przewidywany budżet na to zadanie?

Odp. Zamawiający nie udziela tego rodzaju informacji.

16. Zal\_1a\_Rys...-1.1-Plan-sytuacyjny-zadanie-A.pdf

- w ~km 0,200 występuje kolizja z kablem sterowniczym - proszę o informację, kto jest właścicielem tego kabla (która spółka GK PCC ROKITA S.A.) oraz do czego służy ten kabel (czym steruje i jakie są warunki jego przebudowy).

- ~ km 0,300 (toru 156) występuje kolizja z estakadą, która nie została oznaczona. Proszę o informację, czy ta kolizja tam występuje, czy tory zostały tak zaprojektowane, żeby jej uniknąć.

- ~km 0,620 - Przebudowa estakady - w jakim zakresie zamawiający przewiduje przebudowę tej estakady? Podpory, przęsła?

- poproszę o informację jakie urządzenia (ciąg kanalizacyjny) prowadzony jest na estakadach przeznaczonych do przebudowy i z kim należy uzgadniać warunki ich przebudowy.

Odp. Właściciele, przeznaczenie kabli i infrastruktury winien ustalić na etapie koncepcji. Projektant powinien pozyskać warunki oraz określić zakres przebudowy. W ocenie Inwestora kabel w km 0,200 raczej nie jest kablem SRK, gdyż na terenie bocznicy nie ma urządzeń SRK.



17. Zamawiający w „Koncepcji budowy torów kolejowych w miejscowości Brzeg Dolny od torów zdawczo–odbiorczych do Terminala Kontenerowego PCC Intermodal S.A.” zadanie A w punkcie 2.1. Warunki geotechniczne informuje, że wykonana została opinia geotechniczna dla przedmiotowej inwestycji, która klasyfikuje warunki gruntowe jako proste i zalicza inwestycję do I kategorii geotechnicznej. Jednocześnie w punkcie 3.2.3. Podtorze jest mowa o słabych warunkach gruntowych co skutkuje zaprojektowaniem warstwy ochronnej z niesortu kamiennego na gruncie stabilizowanym cementem. ‘Specyfikacja przedmiotu przetargu’ na stronie 7 w punkcie 10 mówi o wykonaniu, w ramach prac poprzedzających projektowanie, niezbędnej ilości odwiertów geotechnicznych (lub sondowań CPT/CPTU, sondowań dynamicznych lub innych [...]). Udostępnienie Oferentom istniejącej Opini Geotechnicznej pozwoliłoby przeanalizować warunki gruntowo - wodne na trasie przebiegu toru i ewentualnie zaprojektowanie dodatkowych, uszczegółwiających badań geologicznych. Czy przy założeniu prostych warunków gruntowych i w I kategorii geotechnicznej wystarczającym rozpoznaniem geologicznym jest Opinia Geotechniczna czy należałoby wykonać w kolejnym etapie opracowanie: Dokumentacja badań podłoża gruntowego? Jeśli tak to w jakim zakresie ilości i głębokości otworów i sondowań?

Odp. Do obowiązków Projektanta należy wykonanie niezbędnej dokumentacji geotechnicznej terenu objętego pracami projektowymi.

### **Pytania i odpowiedzi cz.3.**

1. Zwracam się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie przez Zamawiającego, że zgodnie z informacjami zawartymi w Specyfikacji Przedmiotu Przetargu w części „Wadium” (str. 10-11), Zamawiający oczekuje od Wykonawcy przed złożeniem oferty przesłania draftu gwarancji ubezpieczeniowej / bankowej celem akceptacji draftu?

Odp. Zamawiający w ślad za treścią Specyfikacji potwierdza, że: „(...) Treść gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej powinna być przed jej złożeniem uzgodniona mailowo z Zamawiającym”

2. Czy draft gwarancji ubezpieczeniowej / bankowej powinien zostać przesłany na adres [przetargi.brzegdolny@pcc.eu](mailto:przetargi.brzegdolny@pcc.eu)?

Odp. Tak.

3. Jaki czas należy przyjąć, aby Zamawiający zatwierdził ww. gwarancję?

Odp. Zamawiający nie określił tego dokładnie, jednak Oferent winien wysłać projekt treści gwarancji do zatwierdzenia z takim wyprzedzeniem czasowym, żeby przed upływem terminu składania ofert możliwa była weryfikacja treści przez Zamawiającego oraz wystawienie dokumentu przez bank lub ubezpieczyciela.

4. Proszę również informację, że gwarancja może zostać podpisana elektronicznie i złożona wraz z oferta w formie przewidzianej w Specyfikacji Przedmiotu Przetargu w części



„Złożenie oferty” (str. 14) – „Zamawiający dopuszcza złożenie Oferty w wersji elektronicznej

w formacie PDF podpisanej kwalifikowanym podpisem elektronicznym przesłanej w wymaganych terminach na adres przetargi.brzegdolny@pcc.eu”.

Odp. Zamawiający potwierdza, że gwarancja podobnie jak oferta może zostać podpisana podpisem kwalifikowanym i złożona w wersji elektronicznej.

5. Czy zamawiający może udostępnić posiadaną dokumentację geotechniczną?

Odp. Zamawiający nie dysponuje taką dokumentacją i udzielił informacji w tym zakresie odpowiadając na pytanie 17 w części drugiej pytań (plik QA\_cz2).

#### **Pytania i odpowiedzi cz.4.**

1. Zamawiający w pkt. 1. Opracowanie projektu budowlanego w następującym zakresie: (...) wskazuje w ppkt. IV Opracowanie Karty Informacyjnej Projektu oraz przeprowadzenie pełnej procedury środowiskowej (...). Czy Zamawiający oczekuje sporządzenia jednego KIP dla zadań 1-4, czy czterech osobnych KIPów dla poszczególnych zadań?

Odp. Zamawiający doprecyzowuje poruszoną w Specyfikacji kwestię procedury środowiskowej. Kartę Informacyjną należy opracować po zakończeniu prac nad koncepcją, po uzyskaniu od Zamawiającego zlecenia na realizację konkretnego zadania lub zadań spośród zadań od 1 do 4. Podobny tok postępowania należy uwzględnić jeśli chodzi o pełny raport oddziaływania na środowisko. Projektant wykona raport tylko wtedy jeśli organ będzie tego wymagał. W konsekwencji powyższego w formularzu ofertowym oraz w załączniku nr 2 pozycja nr 5 jest przewidziana do wyceny jako oddzielna dla każdego z zadań.

2. Prosimy o wskazanie dokładnego zakresu elektryfikacji/przebudowy sieci trakcyjnej.

Odp. Zamawiający informuje, iż określenie dokładnego zakresu prac niezbędnych do wykonania w ramach zadania 4 leży po stronie Projektanta na etapie koncepcji, co w efekcie powinno pozwolić rozważyć możliwości techniczne i ekonomiczne dalszego projektowania. Zamawiającego interesuje uzyskanie funkcjonalności toru nr 104, która polega na prowadzeniu ruchu lokomotywami elektrycznymi. Zamawiający zgodnie z odpowiedzią udzieloną jednemu z Oferentów w cz.2 pytań doprecyzowuje, iż Projektant w ramach prac koncepcyjnych nad torami odstawczymi służącymi między innymi do parkowania lokomotyw elektrycznych (punkt 7 str. 2 Specyfikacji) powinien uwzględnić ich elektryfikację.

3. Czy Zamawiający posiada warunki przyłączenia sieci trakcyjnej dla planowanego zakresu elektryfikacji?

Tego rodzaju uzgodnienia powinny być dokonane przez Projektanta realizację zadania.

4. Czy Zamawiający dysponuje analizą zasilania niezbędną do opracowania danych do wniosku o wydanie warunków przyłączenia sieci trakcyjnej?

Odp. Nie. Analiza jest po stronie Projektanta.

5. Prosimy o przekazanie informacji z jakiego punktu odbywa się zasilanie sieci trakcyjnej w ramach przedmiotowej bocznicy.

Odp. Zasilanie sieci trakcyjnej odbywa się z sieci trakcyjnej stacji Brzeg Dolny.

6. Czy i w jaki sposób mają być sterowane nowe odłączniki sieci trakcyjnej?

Odp. Udzielono odpowiedzi na podobne pytanie w cz. 2 Pytań i odpowiedzi. Sterowanie ręczne.

7. Jaki typ sieci trakcyjnej Zamawiający przewiduje do zastosowania nad zelektryfikowanymi torami?





Odp. Typ sieci jaką należy zastosować powinien określić Projektant.

8. Czy zakres prac dla sieci trakcyjnej wykracza poza zakres prac w branży torowej? Pytanie dotyczy sytuacji, gdzie istniejący tor miałby zostać poddany elektryfikacji, ale nie zapewnia on odpowiednich parametrów sieci powrotnej i ograniczenia prądów błądzących, przez co wymagane będzie jego zmodernizowanie.

Odp. Zamawiający oczekuje rekomendacji rozwiązań problemów wynikłych w trakcie prac koncepcyjnych od Projektanta. Zamawiający oczekuje kompletnego rozwiązania umożliwiającego prawidłową eksploatację zelektryfikowanych odcinków torów.

9. Czy na terenie bocznicy są urządzenia zabezpieczone ochroną katodową?

Odp. Zamawiający nie posiada wiedzy w tym zakresie.

10. Wykonawca prosi o zmianę wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy określonego w par 4 ust. 10 wzoru umowy z 10% na 5%

Odp. Zamawiający przychylił się do prośby i wniosie zmianę do umowy wydając wersję ujednoliconą po upływie terminu zadawania pytań.

11. Zgodnie z zapisami normy PN-EN 50341-1:2012 pkt. 5.9.5 minimalna odległość pozioma pomiędzy najbliższą częścią linii napowietrzanej, a zewnętrzną krawędzią najbliższego toru linii kolejowej wynosi 4,6m. W przekazanej koncepcji oś projektowanego toru 156 została zlokalizowana w odległości 4,65m od najbliższej nogi słupa WN, czyli zewnętrzna szyna tego toru będzie w odległości mniejszej niż wymagane 4,6m. Czy w związku z powyższym należy przesunąć oś projektowanego toru 156 w stronę istniejącego toru 152 i czy to nie wpłynie na przebudowę tego toru?

Odp. Jest to jeden z elementów wymagających aktualizacji wstępnej koncepcji w ramach prac Projektanta.

12. „Prosimy o udostępnienie warunków technicznych włączenia się nowobudowanego połączenia torowego od Państwa bocznicy do stacji Brzeg Dolny (tory PKP PLK S.A.), w przypadku, gdy nie posiadają Państwo warunków technicznych, prosimy o wprowadzenie stosownych zmian w Umowie, zapisy dotyczące terminów realizacji umowy pkt. „Wymagania terminy zakończenia etapów prac”, ponieważ w naszej opinii termin 3 miesięcy jest niewystarczający na opracowanie dokumentacji koncepcyjnej. Samo uzgodnienie włączenia się w tory PKP PLK S.A. wraz z uzgodnieniem dokumentacji potrwa minimum 5 miesięcy, dlatego prosimy o zmianę z 3 miesięcy na 6 miesięcy.”

Odp. Zamawiający przychylił się do prośby i koryguje terminy w załączniku nr 3 do umowy.

13. Prosimy, aby Państwo wydłużyli okres wymaganych referencji do lat 8-u, ze względu na brak posiadanej przez nas wystarczającej ilości referencji spełniających pierwotne wymagania z zapytania ofertowego.

Odp. Zamawiający przychylił się do prośby i poszerza okres wymaganych referencji z 7 do 8 lat wstecz licząc od dnia upływu terminu na złożenie ofert w niniejszym przetargu.

14. Zwracam się z prośbą o zmianę wymagań SSP: REFERENCJE:  
z: "Wartość prac projektowych wykonanych przez Oferenta nie powinna być mniejsza niż 400.000 złotych polskich netto....." na: "Wartość prac projektowych wykonanych przez Oferenta nie powinna być mniejsza niż **250.000** złotych polskich netto....."

Odp. Zamawiający przychylił się do prośby i zmniejsza wartość wymaganych referencji z 400.000 pln na nie mniej niż 250.000 pln netto.



15. W związku z dużą ilością pytań i odpowiedzi zwracam się prośbą o wydłużenie terminu składania ofert na 10.03.2023r.

Odp. Zamawiający przychylił się do prośby i przesuwając termin składania ofert z 28.02.2023 na 10.03.2023r

### **Pytania i odpowiedzi cz.5.**

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 bocznicy przez lokomotory.


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 torów 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.

PCC INTERAGDAL S.A.  
Kierownik Działu Inwestycji i Analiz  
  
Dariusz Jabłoński