

SKMMU.086.47.20

Gdynia, 2021-01-19

**Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na realizację robót budowlanych i instalacyjnych dla zadania inwestycyjnego pt. „Rozbudowa układu rozjazdowego na stacji SKM Gdynia Orłowo” w ramach projektu „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją Budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250”**

Zamawiający przedstawia w załączeniu odpowiedzi na pytania zadane w toku przedmiotowego postępowania, wraz z treścią pytań:

### **Pytanie 1**

W projekcie wykonawczym (arkusz 4726-PW-B-II-03-SRK-Ps01) stanowiącym załącznik do SIWZ w postępowaniu pn. „Rozbudowa układu rozjazdowego na stacji SKM Gdynia Orłowo” (SKMMU.086.47.20.) przyjęto długości drogi hamowania na stacji Gdynia Orłowo z  $L_h=700m$ . Czy Zamawiający potwierdza taką długość drogi hamowania? Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany długości drogi hamowania na  $L_h=485m$  z uwagi na:

- a) Przyjęcie długości drogi hamowania  $L_h=485m$  na szlakach całej linii od Gdańska Głównego do Gdyni Głównej w ramach projektu pn. „Sporządzenie dokumentacji projektowej dla budowy samoczynnej blokady liniowej na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna oraz realizacja robót na odcinku Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz wraz z wdrożeniem, rozruchem i uruchomieniem urządzeń i systemów, a także przekazaniem do eksploatacji urządzeń i systemów zrealizowanych w ramach tej inwestycji”
- b) Przyjęcie długości drogi hamowania  $L_h=485m$  na stacji Gdynia Główna w ramach projektu „Doposażenie i centralizacja oraz włączenie w zależności przebiegów pociągowych dwóch rozjazdów na linii nr 250 w torze nr 501 i nr 502 około km 22.550 do 22.70 na stacji Gdynia Główna, po wybudowaniu sieci trakcyjnej i instalacji sterowania ruchem kolejowym”
- c) Zachowanie jednolitości na modernizowanych odcinkach linii kolejowej, w tym wykorzystanie możliwości stosunkowo łatwej zmiany długości dróg hamowania na 485m w trakcie przebudowy układu torowego.
- d) Brak istotnych konsekwencji dla innych branż, w tym branży torowej

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że prace należy wykonać zgodnie z przedstawionym do przetargu projektem budowlanym.

### **Pytanie 2**

Czy Zamawiający dopuszcza ustawienie kontenera z nową szafą (nowymi szafami) w lokalizacji innej, niż zaproponowana W projekcie wykonawczym (arkusz 4726-PW-B-II-03-SRK-Ps01) stanowiącym załącznik do SIWZ w postępowaniu pn. „Rozbudowa układu rozjazdowego na stacji SKM Gdynia Orłowo” (SKMMU.086.47.20.), to znaczy ustawienie kontenera w km ~15.300 +/- 100m zamiast ustawienia obok istniejącego kontenera?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza ustawienia kontenera z nową szafą w innej lokalizacji, niż w projekcie budowlanym.

### **Pytanie 3**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie liczników osi typu ACS2000 w wersji V2? Zastosowanie wersji V2 zapewnia funkcjonalną kompatybilność z istniejącymi licznikami.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie liczników osi typu ACS2000 w wersji V2.

### **Pytanie 4**

W związku z przewidzianym przez Zamawiającego w pkt 3.8 dokumentu 4726-PW-B-II-01-TOR-OPIS.pdf (opis projektu wykonawczego branży torowej) fazowaniem robót, które to fazowanie w pierwszej kolejności (faza B1) przewiduje przebudowę istniejącej głowicy torowej (rozjazdy 51, 52, 53, 54) w drugiej kolejności (faza B2) budowę nowej głowicy torowej (rozjazdy 01, 02, 03, 04).

Składamy pytanie.

Czy Zamawiający w okresie przejściowym pomiędzy zakończeniem fazy B1 a zakończeniem fazy B2 wymagał będzie umożliwienia jazd pociągów na bok z prędkością  $V=60$  km/h przez głowicę północną tj. rozjazdy 51, 52, 53, 54?

Uzasadnienie pytania.

Ww. wymóg jazdy z prędkością  $V=60$  km/h przez głowicę północną w okresie przejściowym pomiędzy zakończeniem fazy B1 i zakończeniem fazy B2 wymagał będzie wykonania pośredniej aplikacji dla urządzeń srk oraz tymczasowej rozbudowy wewnętrznych urządzeń srk. Co w sposób istotny wpływa na szacowanie czasu realizacji i wycena prac w branży srk.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga, aby po zakończeniu fazy B1 a przed zakończeniem fazy B2, jazda pociągów na bok odbywała się z prędkością  $V=60\text{km/h}$  przez głowicę północną.

### Pytanie 5

Dzień dobry, chciałbym zapytać o kwestię sygnalizatorów kolejowych do tego zadania.

Pozycje z Wyszczególnienia elementów rozliczeniowych:

6 ST.05.00 Montaż sygnalizatora świetlnego 5-komorowego na maszcie z wysięgnikiem szt. 2

7 ST.05.00 Montaż sygnalizatora świetlnego 5-komorowego na konstrukcji bramowej szt. 2

Czy zamawiający ma wybranego dostawcę sygnalizatorów?

Czy wykonawca ma „wolną rękę” w wyborze producenta sygnalizatorów?

Zamawiający nie ma wybranego dostawcy sygnalizatorów.

Wymogi dotyczące sygnalizatorów zostały opisane w dokumentacji projektowej dołączonej do dokumentacji przetargowej.