

znak sprawy: OR-IV.272.2.61.2019

Rzeszów, dnia 21.04.2020 r.

**UCZESTNICY POSTĘPOWANIA  
O UDZIELENIE ZAMÓWIENIA  
PUBLICZNEGO**

**WYJAŚNIENIE DO  
SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

Dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn.: „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej - PKA Zakup taboru wraz z budową zaplecza technicznego” – Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem” znak sprawy OR-IV.272.2.61.2019. Na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 z późn. zm.) Województwo Podkarpackie jako Zamawiający informuje, iż złożone zostało pisemne zapytanie do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dot. ww postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

**Zamawiający przekazuje do publicznej wiadomości treść zapytania wraz z wyjaśnieniami Zamawiającego, które stanowią integralną część SIWZ**

**Wyjaśnienie przez Zamawiającego treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz odpowiedzi na zapytania w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego znak: OR-IV.272.2.61.2019** na zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn.: „BUDOWA PODMIEJSKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ – PKA: ZAKUP TABORU WRAZ Z BUDOWĄ ZAPLECZA TECHNICZNEGO” w zakresie: Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie.

- 1) *Jeden z Wykonawców „na podstawie przedstawionej przez Zamawiającego dokumentacji dotyczącej przetargu nieograniczonego na: Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn.: „Budowa Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej - PKA Zakup taboru wraz z budową zaplecza technicznego” - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem” w tym wyjaśnień do SIWZ z dnia 06.04.2020 zwraca się z prośbą o modyfikację oraz udzielenie wyjaśnień dotyczących udzielonej odpowiedzi na pytanie nr 298.*

*Pytanie dotyczyło zakresu robót do wyceny ujętych w zestawieniu kosztów pozycja 7, a obejmujących koszty zasilania sieci trakcyjnej. W pytaniu wskazano, że w chwili obecnej sieć trakcyjna na stacji Rzeszów zasilania jest z istniejącej podstacji trakcyjnej Rzeszów zlokalizowanej na stacji Rzeszów Zachodni i jednocześnie trwa realizacja obejmująca budowę nowej podstacji trakcyjnej na terenie stacji Rzeszów Główny, oraz poproszono o określenie z której podstacji należy przewidzieć budowę zasilacza i w której podstacji należy przewidzieć zabudowę rozdzielni 3kV.*

*W odpowiedzi Zamawiający wyjaśnił, że:*

*- „Sieć trakcyjną torów zaplecza technicznego należy zasilić odrębnym zasilaczem (podstawowym), zasilanym z sieci PKP PLK, poprzez osobny kabel zasilacza ze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Główny. W przypadku braku wolnego pola w stacji rozdzielni 3 kV w obszarze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub Rzeszów Główny należy dobudować dodatkowe pole w rozdzielni 3 kV”.*

*Ponieważ zasilacz kablowy może być wpięty do rozdzielni 3kV podstacji trakcyjnej lub kabiny sekcyjnej z tym, że kabiny sekcyjnej na terenie stacji Rzeszów nie ma, a najbliższą podstacją jest*

istniejąca na stacji Rzeszów Zachodni i może być projektowana podstacja na terenie stacji Rzeszów Główny, **to proszę o wskazanie w której podstacji należy przewidzieć zabudowę rozdzielni (poła) 3kV i z której poprowadzić zasilacz kablowy do zasilania sieci trakcyjnej PKA.**

- „ W celu uniezależnienia pracy trakcyjnej układu torowego zaplecza technicznego od zasilania z PKP PLK należy przewidzieć wykonanie zasilacza 3 kV DC, zasilanego z sieci PGE Rzeszów z automatycznym wpięciem go do zasilania torów zaplecza w przypadku zaniku zasilania podstawowego. Sieć trakcji elektrycznej obejmującą nowy układ torowy (po przebudowie) PKP PLK należy zintegrować z siecią trakcyjną PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa”.

Proszę o doprecyzowanie jak należy rozumieć powyższy zapis. Biorąc pod uwagę także zapis "Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby zastosowane rozwiązania projektowe (m.in. w zakresie doboru podstacji trakcyjnej, stanowiącej zasilanie dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA) ...", **czy w ofercie należy wycenić koszty budowy nowej podstacji trakcyjnej na zapleczu technicznym PKA z budową linii zasilających z sieci PGE Rzeszów oraz zasilaczy? Jeśli tak to proszę o informację na jakie napięcie i jakiej mocy ma być wybudowana podstacja. Gdzie przewidzieć włączenie w sieć PGE Rzeszów linii zasilających podstację trakcyjną?**

Biorąc powyższe kwestie w tym koszt realizacji w/w zakresu robót **czy Zamawiający dopuszcza wykonanie zasilania sieci trakcyjnej zaplecza technicznego PKA z podstacji Rzeszów (istniejącej lub projektowanej) poprzez sieć trakcyjną PKP PLK S.A?** W celu spełnienia wymogów dla takiego zasilania konieczny będzie remont sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. na odcinku Rzeszów Główny - Rzeszów Staroniwa.

Jeśli tak to proszę o zmianę SIWZ oraz dostosowanie zestawienia kosztów do zakresu robót.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający poniżej uzupełnia (doprecyzowuje) treść udzielonej odpowiedzi na zapytanie Nr 298), opublikowanej w serwisie internetowym Zamawiającego w dniu 06.04.2020 r.:

#### **Treść zapytania Nr 298):**

„W zestawieniu kosztów który stanowi część dokumentacji przetargowej w pozycji 7 do rozliczenia ujęto koszty zasilania sieci trakcyjnej, jednocześnie rozbito pozycję nr 7 na dwie podpozycje tj.

- 7.1 rozbudowa rozdzielni 3kV DC w podstacji trakcyjnej
- 7.2 Budowa zasilacza kablowego 3kV sieci trakcyjnej 2x500AL

W PFU Zamawiający nie wskazał w jaki sposób ma być wykonane zasilanie sieci trakcyjnej wybudowanej nad torami zaplecza technicznego PKA i z której podstacji.

Z uzyskanych informacji w obrębie przewidzianej inwestycji jest podstacja trakcyjna Rzeszów zlokalizowana na stacji Rzeszów Zachodni, jednocześnie na etapie projektowania jest nowa podstacja która zostanie zlokalizowana na stacji Rzeszów Główny. Po uruchomieniu nowej podstacji istniejąca zostanie wyłączona. Proszę o informację w jaki sposób mamy przewidzieć zasilanie sieci trakcyjnej która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA. Czy z istniejącej podstacji trakcyjnej Rzeszów gdzie długość zasilacza kablowego będzie wynosiła około 1,5km, czy z nowoprojektowanej podstacji Rzeszów gdzie długość zasilacza będzie wynosiła około 2km z przejściem przez Stację kolejową Rzeszów Główny. Proszę także o informację w której podstacji należy przewidzieć zabudowę rozdzielni 3kV w istniejącej czy projektowanej ponieważ będą to innego typu urządzenia o innej cenie zakupu.”

#### **Odpowiedź uzupełniona (doprecyzowana) – tekst ujednolicony:**

Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawcy winni wypełnić załącznik „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej)” – tj. podać kwoty ryczałtowe brutto wyłącznie w rubrykach dla pełnych pozycji zestawienia (od Nr 1 do Nr 16) oraz w rubryce „RAZEM (Suma pozycji 1 – 16)” i przedłożyć

w/w dokument jako załącznik do Oferty Wykonawcy. Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej)” i zamieści w serwisie internetowym Zamawiającego ujednociony tekst w/w dokumentu w wersji edytowalnej.

Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.12 „Opis prac dotyczących sieci trakcyjnej” (numeracja według ujednoczonego tekstu dokumentu „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, który Zamawiający zamieści w serwisie internetowym Zamawiającego) sieć trakcyjną torów zaplecza technicznego należy zasilć odrębnym zasilaczem (podstawowym), zasilanym z sieci PKP PLK, poprzez osobny kabel zasilacza ze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny. W przypadku braku wolnego pola w stacji rozdzielni 3 kV w obszarze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny należy dobudować dodatkowe pole w rozdzielni 3 kV. Kabel zasilacza należy wprowadzić na słup sieci trakcyjnej poprzez zastosowanie rozłącznika. Przy wyborze i projektowaniu podłączenia zasilacza do podstacji należy uwzględnić, czy wybrany punkt dostępowy posiada odpowiedni zapas mocy do zasilenia bocznicy PKA (wynikający z bilansu energetycznego projektowanego obiektu).

Dopuszcza się zasilanie sieci trakcyjnej zaplecza technicznego poprzez podłączenie do sieci trakcyjnej PKP PLK, zasilającej układ torowy PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa, poprzez zaprojektowanie systemu odłączników pomiędzy układami sieci trakcyjnej PKP PLK, a siecią trakcyjną zaplecza technicznego PKA. Należy zaprojektować i wykonać układ sterowania wszystkimi odłącznikami trakcyjnymi na terenie zaplecza technicznego wraz z układem sterowania sieci sztywnej (lub z możliwością odsuwania) w hali zaplecza technicznego PKA. Na obszarze wewnętrznym i zewnętrznym hali zaplecza technicznego należy zaprojektować i wykonać system sygnalizacji świetlnej, zsynchronizowanej ze stanem odłączników, wskazującej stan sieci pod napięciem. Sieć sztywną (lub z możliwością odsuwania) w hali należy zsynchronizować z systemami otwierania i zamykania wjazdów do hali oraz systemem sieci trakcyjnej. W celu uniezależnienia pracy trakcyjnej układu torowego zaplecza technicznego od zasilania z PKP PLK należy przewidzieć wykonanie zasilacza 3 kV DC, zasilanego z sieci PGE Rzeszów w ramach planowanego przyłącza do zasilania hali zaplecza technicznego PKA z automatycznym wpięciem go do zasilania torów zaplecza w przypadku zaniku zasilania podstawowego. Sieć trakcji elektrycznej obejmującą nowy układ torowy (po przebudowie) PKP PLK należy zintegrować z siecią trakcyjną PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa.

W przypadku braku możliwości wykonania lub wysokich kosztów wykonania przedstawionych powyżej rozwiązań zasilania bocznicy PKA Zamawiający dopuszcza rozwiązania pośrednie, polegające na:

- wybudowaniu z projektowanej PT Rzeszów Główny zasilacza DC 3kV (długości około 450 m), który zasilę tor nr 3 na stacji Rzeszów Główny, wychodzący w kierunku stacji PKP Rzeszów Staroniwa,
- zmodernizowaniu wyeksploatowanej sieci trakcyjnej 3kV nad torem nr 35 (połączony z torem nr 3) na odcinku Rzeszów Starowina – Rzeszów Główny o długości około 1200 mb,
- wykonaniu systemu sekcjonowania zasilania przy zasilaniu z dwóch stron sieci trakcyjnej bocznicy PKA z „układem pomiarowym”,
- modernizacji zasilania z drugiego kierunku (w celu poprawienia SLA zasilania bocznicy PKA) – tj. modernizacji wyeksploatowanej sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. nad torem nr 33 na odcinku Rzeszów Staroniwa – Rzeszów Zachodni o długości około 950 mb,

Obowiązkiem Wykonawcy będzie przeprowadzenie i dołączenie analizy ekonomicznej, wskazującej wybór właściwego rozwiązania.

Obowiązkiem Zamawiającego będzie wsparcie Wykonawcy przed rozpoczęciem projektowania, w celu uzyskania warunków technicznych od właściciela infrastruktury tj. PKP PLK S.A. oraz zwiększenia mocy i rozliczenia energii dla potrzeb bocznicy PKA od dostawcy energii elektrycznej.

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” oraz w załączniku „Z2.24 Rzuty budynku - koncepcja wstępna” i zamieści w serwisie internetowym Zamawiającego ujednolicone wersje w/w dokumentów.

Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) prac przedprojektowych, związanych z kompleksową inwentaryzacją terenu przeznaczanego pod budowę obiektów związanych z przedmiotową inwestycją (pkt 1) – w tym m.in.: wszelkiej infrastruktury podziemnej i nadziemnej oraz trakcji, a także wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. inwentaryzację obiektów inżynierskich i budowlanych (w tym badania) m.in. budowli w zakresie niezbędnym do opracowania projektu budowlanego (ppkt 2) oraz koncepcję budowy/modernizacji sieci trakcyjnej z uwzględnieniem układu zasilania i sterowania (ppkt 5). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby zastosowane rozwiązania projektowe (m.in. w zakresie doboru podstacji trakcyjnej, stanowiącej zasilanie dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA) zapewniały ciągłość pracy zrealizowanego zaplecza technicznego PKA w okresie jego późniejszej eksploatacji (co najmniej w okresie trwałości projektu oraz w okresie gwarancji i rękojmi za wady dla Wykonawcy Robót) bez konieczności wykonywania jakichkolwiek robót dodatkowych, mających na celu zmianę źródła zasilania (dobrej podstacji trakcyjnej) dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA.

- 2) *„Czy pomosty przesuwne mają być pomostami przesuwanymi ręcznie czy pomostami przejazdowymi samojezdnymi?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że przesuwne pomosty przeglądowe winny być pomostami przejazdowymi czterokołowymi z układem blokady jazdy, przesuwanymi ręcznie (nie na podwoziu z własnym napędem jazdy). Wykonawca na bazie DSU pojazdów, które będą obsługiwane w projektowanym

zapleczu PKA winien zaprojektowane stanowiska wyposażać w urządzenia i narzędzia zgodnie z procesem technologicznym, wynikającym z zapisów w DSU dla typów pojazdów wykazanych przez Zamawiającego.

- 3) *„W odpowiedzi na pytanie nr 271 Zamawiający podał, iż suwnica ma obsługiwać całą szerokość hali. Na przekroju zaznaczono suwnicę tylko nad torem T217 i T219. Prosimy o potwierdzenie, że suwnica ma obsługiwać trzy tory.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, iż zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.7 „Hala zaplecza technicznego” suwnica pomostowa natorowa o udźwigu  $Q = 8 - 10$  Mg ma być zamontowana nad wszystkimi torami hali (rozpiętość suwnicy ma być dostosowana do rozpiętości hali serwisowo – utrzymaniowo – naprawczej) i umożliwiać pracę na całej ich długości. Załączony rysunek przekroju hali (załącznik „Z2.10 Przekrój hali Zaplecza Technicznego PKA”) ma charakter poglądowy i może podlegać modyfikacjom. Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, która będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach.

- 4) *„Wykonawca nie widzi możliwości obsługi toru T219 przez suwnicę przy sztywnej linii trakcyjnej. Prosimy o potwierdzenie, iż trakcja w tym miejscu musi posiadać możliwość odsuwania.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zakłada, iż w projektowanej hali zaplecza technicznego będzie zastosowana sieć trakcyjna sztywna lub z możliwością odsuwania, obsługująca jeden (skrajny) tor przeglądowy (T219) oraz myjnię (T213). Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.7 „Hala zaplecza technicznego” suwnica pomostowa natorowa o udźwigu  $Q = 8 - 10$  Mg ma być zamontowana nad wszystkimi torami hali (rozpiętość suwnicy ma być dostosowana do rozpiętości hali serwisowo – utrzymaniowo – naprawczej) i umożliwiać pracę na całej ich długości. Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych. Zgodnie

z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. koncepcję budowy/modernizacji sieci trakcyjnej z uwzględnieniem układu zasilania i sterowania (ppkt 5) oraz koncepcję budowy nowych budynków, z uwzględnieniem potrzeb docelowych (ppkt 10). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach.

- 5) *„W odpowiedzi na pytanie nr 277 zamawiający wskazał, iż pomosty przesuwne mają zostać zamontowane w miejscach gdzie nie będzie pomostów przeglądowych stacjonarnych. Prosimy więc o wskazanie, na których torach mają zostać zamontowane pomosty stacjonarne. Ile pomostów przesuwnych należy ująć w wycenie?”*

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.7 „Hala zaplecza technicznego” stacjonarne pomosty przeglądowe należy zamontować przy jednym torze / kanale przeglądowym – po obu stronach wydzielonego toru / kanału przeglądowego. Przesuwne pomosty przeglądowe nad stanowiskami mają być wykorzystywane w miejscach, gdzie nie będą zamontowane stacjonarne pomosty przeglądowe i mają być przystosowane do serwisowania wskazanych pojazdów z obu stron. Przesuwne pomosty przeglądowe mają umożliwiać zarówno prace serwisowe z pomostu, jak również zejście na dach pojazdu pracownika obsługującego pomost. Wykonawca na bazie DSU pojazdów, które będą obsługiwane w projektowanym zapleczu PKA winien zaprojektowane stanowiska wyposażyć w urządzenia i narzędzia zgodnie z procesem technologicznym, wynikającym z zapisów w DSU dla typów pojazdów wykazanych przez Zamawiającego.

- 6) *„Czy na każdym z torów ma zostać zamontowany system asekuracji dla pracowników pracujących na pomoście przeglądowym, również tam gdzie mają być pomosty przesuwne?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

- 7) *„W dokumencie „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w dziale „3.6.8 Sieci i urządzenia telekomunikacyjnego” jest mowa o wykonaniu:*

- a) *Przyłącza telekomunikacyjnego*
- b) *Przebudowie sieci komunikacyjnej PKP.*

*Czy można liczyć na bardziej szczegółowe opracowanie tematu na zasadzie „skąd - dokąd” lub podanie w miarę przybliżonego obmiaru związanego z budową nowej kanalizacji teletechnicznej?”*



### **Odpowiedź:**

Uwarunkowania odnośnie sieci i urządzeń telekomunikacyjnych zostały zawarte w pkt 2.2.2.4 „Sieci telekomunikacyjne” oraz w pkt 3.6.10 „Sieci i urządzenia telekomunikacyjne” (numeracja według ujednoliconego tekstu dokumentu „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”). Wszelka infrastruktura techniczna przebiegająca w obrębie planowanej inwestycji została uwidoczniiona na załączniku „Z2.23 Mapa sytuacyjno – wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym do celów projektowych” (Zamawiający udostępnił już ten załącznik Wykonawcom do celów poglądowych). Zamawiający udostępnił również Wykonawcom posiadaną dokumentację zdjęciową, obejmującą teren przedmiotowej inwestycji (załącznik „Z2.19 Dokumentacja fotograficzna”). Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. koncepcję zabudowy urządzeń i sieci telekomunikacyjnych oraz radiołączności (ppkt 8), a także koncepcję przebudowy linii kablowych teletechnicznych w tym istniejących linii kablowych (tradycyjnych i światłowodowych) oraz koncepcję trasy projektowanych linii teletechnicznych (ppkt 9). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

- 8) *„Zgodnie z zapisami zawartymi w opracowaniu tj. „szczegółowy sposób przebudowy kolizyjnych odcinków istniejących sieci telekomunikacyjnych obcych operatorów podany będzie na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego” lub „szczegółowy sposób przebudowy kolizyjnych odcinków istniejących sieci telekomunikacyjnych PKP Utrzymanie Spółka z o.o. podany zostanie na dalszych etapach opracowywania dokumentacji” nie można w sposób rzetelny przedstawić przybliżonej wartości kwotowej. Zatem czy zakres ten na tym etapie nie powinien być pominięty lub wyzerowany?”*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający oczekuje kompleksowej realizacji inwestycji, a zatem zakres ten – jako niezbędny – nie może zostać pominięty. Zamawiający zdecydował się na realizację przedmiotowej inwestycji

w trybie „zaprojektuj i wybuduj”, aby koszty z tego tytułu zostały przez Wykonawcę ujęte w ramach ryzyk koniecznych do poniesienia. Wszelka infrastruktura techniczna przebiegająca w obrębie planowanej inwestycji została uwidoczniła na załączniku „Z2.23 Mapa sytuacyjno – wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym do celów projektowych” (Zamawiający udostępnił już ten załącznik Wykonawcom do celów poglądowych). Zamawiający udostępnił również Wykonawcom posiadaną dokumentację zdjęciową, obejmującą teren przedmiotowej inwestycji (załącznik „Z2.19 Dokumentacja fotograficzna”). Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. koncepcję zabudowy urządzeń i sieci telekomunikacyjnych oraz radiołączności (ppkt 8), a także koncepcję przebudowy linii kablowych teletechnicznych w tym istniejących linii kablowych (tradycyjnych i światłowodowych) oraz koncepcję trasy projektowanych linii teletechnicznych (ppkt 9). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

- 9) *„W dokumencie o nazwie Z2.2 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie – WWiORB jest mowa o systemie wykrywania dymu i ognia SAP, systemie sygnalizacji włamania i napadu SSWIN, systemie kontroli dostępu KD, systemie LAN, konieczności wyposażenia Sali konferencyjnej w projektor, systemie monitorowania parametrów urządzeń technicznych (czyli BMS). Tymczasem ani zawarty przedmiar ani PFU nie sugeruje aby ofertę uzupełnić o tego typu instalacje? Czy należy je uwzględnić?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zakłada wykonanie systemów SAP / SSP, SSWIN, KD, LAN i BMS. Zamawiający oczekuje kompleksowej realizacji przedmiotowej inwestycji i zdecydował się na wykonanie jej w trybie „zaprojektuj i wybuduj”, aby koszty z tego tytułu zostały przez Wykonawcę ujęte w ramach robót koniecznych do poniesienia. Konieczność ich realizacji wynika z obowiązujących przepisów prawnych i technicznych, w oparciu o które Wykonawca winien oszacować koszty ich realizacji, z niezbędnymi ryzykami wynikającymi z formuły „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ,



określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. koncepcję budowy nowych budynków, z uwzględnieniem potrzeb docelowych (ppkt 10). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru.

Zamawiający jednoznacznie wyjaśnia i wyraźnie podkreśla, że w związku z upływem długiego okresu czasu od daty opracowania Wytycznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych oraz zmianą obowiązujących przepisów, norm, warunków i instrukcji szczegółowych, w ramach przedmiotu zamówienia obejmującego „wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (...) oraz wszelkich innych opracowań, (...), dokumentacji” (zapisy SIWZ określone w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2)) Zamawiający wymaga opracowania (przez Wykonawcę) aktualnych Specyfikacji Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowych Specyfikacji Technicznych (SST), zgodnych z aktualnymi warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK oraz przepisami, normami, warunkami technicznymi i zasadami wiedzy technicznej, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru, oraz późniejszego wykonania robót zgodnie z dokumentacją, aktualnymi przepisami i normami w tym zakresie. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia. Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach.

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ i zamieści ponownie ujednolicony tekst dokumentu „Z2.2 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie - WWiORB” w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zamawiający wyraźnie podkreśla, że załącznik „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej) jest jedynie dokumentem poglądowym, gdyż przedmiotowe zamówienie jest objęte ceną ryczałtową, a nie obmiarową. Ilości robót, które należy wykonać na przedmiotowym zadaniu będą uzależnione od rozwiązań projektowych przyjętych w dokumentacji projektowej sporządzanej przez Wykonawcę. Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawcy winni wypełnić załącznik „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej)” – tj. podać kwoty ryczałtowe brutto wyłącznie w rubrykach dla pełnych pozycji zestawienia (od Nr 1 do Nr 16) oraz w rubryce „RAZEM (Suma pozycji 1 – 16)” i przedłożyć w/w dokument jako załącznik do Oferty Wykonawcy.

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej)” i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w wersji edytowalnej w serwisie internetowym Zamawiającego.

- 10) „Opisany w dokumencie Z2.2 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie – WWiORB system monitoringu to zwykły system CCTV oparty o kamery

*w technologii IP. Tymczasem dokument „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” opisuje rozwiązanie określone jako TVu, certyfikowane przez UTK (Urząd Transportu Kolejowego). Zapis ten teoretycznie wskazuje jedyny podmiot który może taki system dostarczyć. Jaki system należy zatem wycenić? Czemu na ok. 60 kamer należy przewidzieć video-serwer współpracujący z 500 urządzeniami (!!!)? Czemu w opisie występuje stwierdzenie „31 kamer tubowych .... do monitorowania terenu wokół biurowca?? Co to za biurowiec?”*

### **Odpowiedź:**

W ujednoliconych tekstach dokumentów zamieszczonych w serwisie internetowym Zamawiającego w dniu 06.04.2020 r. (zarówno w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” – pkt 3.6.10 „Sieci i urządzenia telekomunikacyjne”, jak również w załączniku „Z2.2 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie - WWIORB” – rozdział „Instalacje teletechniczne”) określone zostały uwarunkowania odnośnie wykonania systemu telewizji użytkowej TVu dla przedmiotowej inwestycji i taki system należy wycenić w ofercie (zapisy załącznika „Z2.2 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie - WWIORB”, które zostały przytoczone powyżej przez Wykonawcę nie są już aktualne). Zamawiający w żadnym wypadku nie narzuca podmiotu, który może dostarczyć taki system, gdyż przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj” i to na Wykonawcy realizującym inwestycję w tej formule ciąży dobór technologii oraz parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia. Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach. Zamawiający informuje, że celem systemu telewizji użytkowej TVu (inaczej dozorowej, przemysłowej lub CCTV) jest umożliwienie zapewnienia zdalnej / lokalnej obserwacji oraz rejestracji zdarzeń mających miejsce na danym planie obserwacyjnym, jakim jest obszar bocznicy PKA wraz z obiektami wybudowanymi na jej terenie oraz obiektami zewnętrznymi współpracującymi z bocznicą PKA. Systemy TVu monitorowania infrastruktury kolejowej, w celu prawidłowej obsługi ich na odległość, powinny posiadać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wydawane przez Prezesa UTK. Ze względu na odpowiedzialność tych systemów (m.in. integrację sterowania ruchem pojazdów z systemem sterowania PKP PLK S.A.) ważne jest stosowanie sprawdzonych algorytmów wykonywania tego typu instalacji, które zawarte są w normie PN-EN 50132-7:2003 Systemy alarmowe - Systemy dozorowe CCTV stosowane w zabezpieczeniach - Część 7: Wytyczne stosowania. W normie tej zdefiniowane zostały zalecenia dotyczące wyboru, planowania oraz instalowania systemów telewizji pracującej w obwodzie zamkniętym, złożonych z kamer, monitorów(a) i/lub rejestratorów wizji, urządzeń przełączających, układów sterowania oraz urządzeń pomocniczych stosowanych w zabezpieczeniach. Zamawiający informuje, aby przy projektowaniu i wykonywaniu robót stosować następującą procedurę wdrażania systemu TVu, wynikającą z obowiązujących norm i polegającą na: aktualizacji wymagań użytkowych, zaprojektowaniu systemu, uzgodnieniu wyboru urządzeń wchodzących w skład systemu, zainstalowaniu i uruchomieniu systemu, ustawieniu tablic o działającym systemie TVu, przekazaniu systemu Zamawiającemu / Operatorowi, utrzymaniu systemu w ruchu / eksploatacji. Ilość urządzeń i ich parametry winny wynikać z obowiązujących norm i wymagań dla obiektów kolejowych oraz innych projektowanych obiektów lub ich części (np. część biurowa, część magazynowa, stacja paliw, itp.). Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji

i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. koncepcję zabudowy urządzeń i sieci telekomunikacyjnych oraz radioł łączności (ppkt 8) oraz koncepcję budowy nowych budynków, z uwzględnieniem potrzeb docelowych (ppkt 10). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru.

Zamawiający jednoznacznie wyjaśnia i wyraźnie podkreśla, że w związku z upływem długiego okresu czasu od daty opracowania Wytycznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych oraz zmianą obowiązujących przepisów, norm, warunków i instrukcji szczegółowych, w ramach przedmiotu zamówienia obejmującego „wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (...) oraz wszelkich innych opracowań, (...), dokumentacji” (zapisy SIWZ określone w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2)) Zamawiający wymaga opracowania (przez Wykonawcę) aktualnych Specyfikacji Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowych Specyfikacji Technicznych (SST), zgodnych z aktualnymi warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK oraz przepisami, normami, warunkami technicznymi i zasadami wiedzy technicznej, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru, oraz późniejszego wykonania robót zgodnie z dokumentacją, aktualnymi przepisami i normami w tym zakresie.

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ i zamieści ponownie ujednolicony tekst dokumentu „Z2.2 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie - WWiORB” w serwisie internetowym Zamawiającego.

- 11) *„CZY WYKONAWCA MA ZAPEWNIĆ WYKONANIE WSZELKICH CZYNNOŚCI UTRZYMANIOWYCH (KONSERWACJI I PRZEGLĄDÓW) URZĄDZEŃ SRK NA WŁASNY KOSZT I BEZ PRAWA DO DODATKOWEGO WYNAGRODZENIA W POSZCZEGÓLNYCH NASTĘPUJĄCYCH PO SOBIE OKRESACH: 1) OD MOMENTU URUCHOMIENIA URZĄDZENIA („PUT IN OPERATION”) DO MOMENTU ODBIORU KOŃCOWEGO (ROZPOCZĘCIA GWARANCJI), 2) OD MOMENTU ROZPOCZĘCIA GWARANCJI DO ZAKOŃCZENIA GWARANCJI?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż do momentu wydania Świadectwa Przejęcia wszelkie czynności związane z utrzymaniem należytego stanu technicznego są obowiązkiem Wykonawcy bez prawa do dodatkowego wynagrodzenia. Bieżąca konserwacja i przeglądy wszystkich zainstalowanych urządzeń srk w okresie od ich uruchomienia po dacie wydania Świadectwa Przejęcia do momentu zakończenia okresu gwarancyjnego będzie należeć do obowiązków Operatora Zaplecza Technicznego PKA. Zamawiający wymaga od Wykonawcy Robót w okresie gwarancji i rękojmi za wady (bez prawa do dodatkowego wynagrodzenia) zapewnienia wszelkich niezbędnych konserwacji i przeglądów dla wszystkich zainstalowanych urządzeń srk, mających bezpośredni wpływ na trwałość okresu gwarancji i rękojmi za wady – tj. takich, których nie wykonanie mogłoby skutkować utratą gwarancji i rękojmi za wady dla w/w urządzeń.

- 12) *„W NAWIĄZANIU DO PKT. 3.6.4 PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO (Z2.1) ZWRACAMY SIĘ Z PROŚBĄ O UDZIELENIE INFORMACJI NA TEMAT LOKALIZACJI*

*PROJEKTOWANEGO PRZEJAZDU KAT. F. CZY WSKAZANY PRZEZ ZAMAWIAJĄCEGO KILOMETRAŻ PRZEJAZDU KM 2,137 JEST JEGO DOCELOWĄ LOKALIZACJĄ? CZY MOŻE JEST TO PRZYBLIŻONE POŁOŻENIE WYNIKAJĄCE Z ZAŁOŻEŃ POCZYNIONYCH NA POTRZEBY KONCEPCJI ZABUDOWY ZAPLECZA TECHNICZNEGO? JEŻELI WYNIKAJĄCE Z PRZEDMIOTOWEGO POSTĘPOWANIA INTENCJE ZAMAWIAJĄCEGO SĄ INTERPRETOWANE POPRAWNIE, FORMUŁA „PROJEKTUJ I BUDUJ”, NA KTÓRĄ POWOŁUJE SIĘ ZAMAWIAJĄCY W UDZIELONYCH ODPOWIEDZIACH OBLIGUJE WYKONAWCĘ DO WYKONANIA KOMPLEKSOWYCH PRAC ZWIĄZANYCH Z PRZYGOTOWANIEM DOCELOWEJ KONCEPCJI, A NASTĘPNIE PRZEPROWADZENIE PRZEBUDOWY ZGODNIE Z WYTWORZONĄ DOKUMENTACJĄ PROJEKTOWĄ. CO ZA TYM IDZIE, DZIAŁAJĄC W OBSZARZE OKREŚLONYM W UZYSKANYCH I PRZEKAZANYCH PRZEZ ZAMAWIAJĄCEGO DECYZJACH LOKALIZACYJNYCH DLA INWESTYCJI, A TAKŻE POSIŁKUJĄC SIĘ UDOSTĘPNIONĄ WSTĘPNĄ KONCEPCJĄ ZABUDOWY, WYKONAWCA MA ZA ZADANIE ZAPROJEKTOWAĆ UKŁAD TOROWY ORAZ LOKALIZACJĘ OKREŚLONYCH OBIEKTÓW/ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY W SPOSÓB POZWALAJĄCY NA UZYSKANIE WYMAGANYCH WŁAŚCIWOŚCI UŻYTKOWYCH OBIEKTU ZAPLECZA TECHNICZNEGO, PRZY JEDNOCZESNYM ZAPEWNIENIU ODPOWIEDNIEJ I BEZPIECZNEJ ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE ZAPLECZA, JAK RÓWNIEŻ POMIĘDZY OBSZAREM ZT, A STACJĄ RZESZÓW STARONIWA. ZGODNIE Z TYM RZECZYWISTE SYTUOWANIE PRZEJAZDU I HALI BĘDZIE WYNIKAŁO Z DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ PRZEZ WYKONAWCĘ, UPRZEDNIO UZGODNIONEJ Z ZAMAWIAJĄCYM. W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM PROSIMY O POTWIERDZENIE, ŻE OSTATECZNA LOKALIZACJA WW. OBIEKTÓW WYNIKAĆ BĘDZIE Z DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ WYKONANEJ PRZEZ WYKONAWCĘ WYŁONIONEGO W RAMACH PRZEDMIOTOWEGO POSTĘPOWANIA.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że zapisy odnośnie lokalizacji projektowanego przejazdu kat. F według ujednoliconego tekstu dokumentu „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” zostały zawarte w pkt 3.6.6 „Przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia”. Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wskazany tam kilometraż przejazdu nie jest jego docelową lokalizacją (nie jest wiążący). Jest to przybliżone położenie, wynikające z założeń poczynionych na potrzeby przygotowania koncepcji wstępnej zaplecza technicznego, które może ulec zmianie, gdyż przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której szczegółowy zakres został wskazany w tym punkcie. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru.

Zamawiający jednoznacznie wyjaśnia i wyraźnie podkreśla, że w związku z upływem długiego okresu czasu od daty opracowania Wytycznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych oraz zmianą obowiązujących przepisów, norm, warunków i instrukcji szczegółowych, w ramach przedmiotu zamówienia obejmującego „wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (...) oraz wszelkich innych opracowań, (...), dokumentacji” (zapisy SIWZ określone w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2)) Zamawiający wymaga opracowania (przez Wykonawcę) aktualnych Specyfikacji Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowych Specyfikacji Technicznych (SST), zgodnych z aktualnymi warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK oraz przepisami, normami, warunkami technicznymi i zasadami wiedzy technicznej, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru, oraz późniejszego wykonania robót zgodnie z dokumentacją, aktualnymi przepisami i normami w tym zakresie. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (wymagania zawarte w PFU stanowią kryteria funkcjonalności oraz jakości przedmiotu zamówienia, natomiast załączone rysunki i wytyczne mają charakter koncepcji wstępnej, a nie konkretnych i docelowych rozwiązań projektowych). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji. Tym samym Zamawiający potwierdza, że zastosowanie konkretnych i docelowych rozwiązań techniczno – materiałowych, jak również lokalizacyjnych ciąży na Wykonawcy, który zobowiązany jest do spełnienia wymogów wskazanych w dokumentacji przetargowej.

13) „Prosimy o określenie jednoznaczne skąd ma być zasilana sieć trakcyjna? Z jakiej podstacji?”

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.12 „Opis prac dotyczących sieci trakcyjnej” sieć trakcyjną torów zaplecza technicznego należy zasilć odrębnym zasilaczem (podstawowym), zasilanym z sieci PKP PLK, poprzez osobny kabel zasilacza ze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny. W przypadku braku wolnego pola w stacji rozdzielni 3 kV w obszarze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny należy dobudować dodatkowe pole w rozdzielni 3 kV. Kabel zasilacza należy wprowadzić na słup sieci trakcyjnej poprzez zastosowanie rozłącznika. Przy wyborze i projektowaniu podłączenia zasilacza do podstacji należy uwzględnić, czy wybrany punkt dostępowy posiada odpowiedni zapas mocy do zasilenia bocznicy PKA (wynikający z bilansu energetycznego projektowanego obiektu).

Dopuszcza się zasilanie sieci trakcyjnej zaplecza technicznego poprzez podłączenie do sieci trakcyjnej PKP PLK, zasilającej układ torowy PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa, poprzez zaprojektowanie systemu odłączników pomiędzy układami sieci trakcyjnej PKP PLK, a siecią trakcyjną zaplecza technicznego PKA. Należy zaprojektować i wykonać układ sterowania wszystkimi odłącznikami trakcyjnymi na terenie zaplecza technicznego wraz z układem sterowania sieci sztywnej (lub z możliwością odsuwania) w hali zaplecza technicznego PKA. Na obszarze wewnętrznym i zewnętrznym hali zaplecza technicznego należy zaprojektować i wykonać system sygnalizacji świetlnej, zsynchronizowanej ze stanem odłączników, wskazującej stan sieci pod napięciem. Sieć sztywną (lub z możliwością odsuwania) w hali należy zsynchronizować z systemami otwierania i zamykania wjazdów do hali oraz systemem sieci trakcyjnej. W celu uniezależnienia pracy trakcyjnej układu torowego zaplecza technicznego od zasilania z PKP PLK należy przewidzieć wykonanie zasilacza 3 kV DC, zasilanego z sieci PGE Rzeszów w ramach planowanego przyłącza do zasilania hali zaplecza technicznego PKA z automatycznym wpięciem



go do zasilania torów zaplecza w przypadku zaniku zasilania podstawowego. Sieć trakcji elektrycznej obejmującą nowy układ torowy (po przebudowie) PKP PLK należy zintegrować z siecią trakcyjną PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa.

W przypadku braku możliwości wykonania lub wysokich kosztów wykonania przedstawionych powyżej rozwiązań zasilania bocznicy PKA Zamawiający dopuszcza rozwiązania pośrednie, polegające na:

- wybudowaniu z projektowanej PT Rzeszów Główny zasilacza DC 3kV (długości około 450 m), który zasili tor nr 3 na stacji Rzeszów Główny, wychodzący w kierunku stacji PKP Rzeszów Staroniwa,
- zmodernizowaniu wyeksploatowanej sieci trakcyjnej 3kV nad torem nr 35 (połączony z torem nr 3) na odcinku Rzeszów Starowina – Rzeszów Główny o długości około 1200 mb,
- wykonaniu systemu sekcjonowania zasilania przy zasilaniu z dwóch stron sieci trakcyjnej bocznicy PKA z „układem pomiarowym”,
- modernizacji zasilania z drugiego kierunku (w celu poprawienia SLA zasilania bocznicy PKA) – tj. modernizacji wyeksploatowanej sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. nad torem nr 33 na odcinku Rzeszów Staroniwa – Rzeszów Zachodni o długości około 950 mb,

Obowiązkiem Wykonawcy będzie przeprowadzenie i dołączenie analizy ekonomicznej, wskazującej wybór właściwego rozwiązania.

Obowiązkiem Zamawiającego będzie wsparcie Wykonawcy przed rozpoczęciem projektowania, w celu uzyskania warunków technicznych od właściciela infrastruktury tj. PKP PLK S.A. oraz zwiększenia mocy i rozliczenia energii dla potrzeb bocznicy PKA od dostawcy energii elektrycznej. Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” oraz w załączniku „Z2.24 Rzuty budynku - koncepcja wstępna” i zamieści w serwisie internetowym Zamawiającego ujednolicone wersje w/w dokumentów.

Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) prac przedprojektowych, związanych z kompleksową inwentaryzacją terenu przeznaczonego pod budowę obiektów związanych z przedmiotową inwestycją (pkt 1) – w tym m.in.: wszelkiej infrastruktury podziemnej i nadziemnej oraz trakcji, a także wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. inwentaryzację obiektów inżynierskich i budowlanych (w tym badania) m.in. budowli w zakresie niezbędnym do opracowania projektu budowlanego (ppkt 2) oraz koncepcję budowy/modernizacji sieci trakcyjnej z uwzględnieniem układu zasilania i sterowania (ppkt 5). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować –

w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby zastosowane rozwiązania projektowe (m.in. w zakresie doboru podstacji trakcyjnej, stanowiącej zasilanie dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA) zapewniały ciągłość pracy zrealizowanego zaplecza technicznego PKA w okresie jego późniejszej eksploatacji (co najmniej w okresie trwałości projektu oraz w okresie gwarancji i rękojmi za wady dla Wykonawcy Robót) bez konieczności wykonywania jakichkolwiek robót dodatkowych, mających na celu zmianę źródła zasilania (dobrej podstacji trakcyjnej) dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA.

- 14) *„Prosimy o potwierdzenie, że projektowany odcinek tracji ma być zasilany zarówno z istniejącej podstacji, jak i należy zbudować nową podstację 3kV w projektowanej hali.”*

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.12 „Opis prac dotyczących sieci trakcyjnej” sieć trakcyjną torów zaplecza technicznego należy zasilic odrębnym zasilaczem (podstawowym), zasilanym z sieci PKP PLK, poprzez osobny kabel zasilacza ze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny. W przypadku braku wolnego pola w stacji rozdzielni 3 kV w obszarze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny należy dobudować dodatkowe pole w rozdzielni 3 kV. Kabel zasilacza należy wprowadzić na słup sieci trakcyjnej poprzez zastosowanie rozłącznika. Przy wyborze i projektowaniu podłączenia zasilacza do podstacji należy uwzględnić, czy wybrany punkt dostępowy posiada odpowiedni zapas mocy do zasilenia bocznicy PKA (wynikający z bilansu energetycznego projektowanego obiektu).

Dopuszcza się zasilanie sieci trakcyjnej zaplecza technicznego poprzez podłączenie do sieci trakcyjnej PKP PLK, zasilającej układ torowy PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa, poprzez zaprojektowanie systemu odłączników pomiędzy układami sieci trakcyjnej PKP PLK, a siecią trakcyjną zaplecza technicznego PKA. Należy zaprojektować i wykonać układ sterowania wszystkimi odłącznikami trakcyjnymi na terenie zaplecza technicznego wraz z układem sterowania sieci sztywnej (lub z możliwością odsuwania) w hali zaplecza technicznego PKA. Na obszarze wewnętrznym i zewnętrznym hali zaplecza technicznego należy zaprojektować i wykonać system sygnalizacji świetlnej, zsynchronizowanej ze stanem odłączników, wskazującej stan sieci pod napięciem. Sieć sztywną (lub z możliwością odsuwania) w hali należy zsynchronizować z systemami otwierania i zamykania wjazdów do hali oraz systemem sieci trakcyjnej. W celu uniezależnienia pracy trakcyjnej układu torowego zaplecza technicznego od zasilania z PKP PLK należy przewidzieć wykonanie zasilacza 3 kV DC, zasilanego z sieci PGE Rzeszów w ramach planowanego przyłącza do zasilania hali zaplecza technicznego PKA z automatycznym wpięciem go do zasilania torów zaplecza w przypadku zaniku zasilania podstawowego. Sieć tracji elektrycznej obejmującą nowy układ torowy (po przebudowie) PKP PLK należy zintegrować z siecią trakcyjną PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa.

W przypadku braku możliwości wykonania lub wysokich kosztów wykonania przedstawionych powyżej rozwiązań zasilania bocznicy PKA Zamawiający dopuszcza rozwiązania pośrednie, polegające na:

- wybudowaniu z projektowanej PT Rzeszów Główny zasilacza DC 3kV (długości około 450 m), który zasilic tor nr 3 na stacji Rzeszów Główny, wychodzący w kierunku stacji PKP Rzeszów Staroniwa,

- zmodernizowaniu wyeksploatowanej sieci trakcyjnej 3kV nad torem nr 35 (połączony z torem nr 3) na odcinku Rzeszów Starowina – Rzeszów Główny o długości około 1200 mb,
- wykonaniu systemu sekcjonowania zasilania przy zasilaniu z dwóch stron sieci trakcyjnej bocznicy PKA z „układem pomiarowym”,
- modernizacji zasilania z drugiego kierunku (w celu poprawienia SLA zasilania bocznicy PKA) – tj. modernizacji wyeksploatowanej sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. nad torem nr 33 na odcinku Rzeszów Starowina – Rzeszów Zachodni o długości około 950 mb,

Obowiązkiem Wykonawcy będzie przeprowadzenie i dołączenie analizy ekonomicznej, wskazującej wybór właściwego rozwiązania.

Obowiązkiem Zamawiającego będzie wsparcie Wykonawcy przed rozpoczęciem projektowania, w celu uzyskania warunków technicznych od właściciela infrastruktury tj. PKP PLK S.A. oraz zwiększenia mocy i rozliczenia energii dla potrzeb bocznicy PKA od dostawcy energii elektrycznej. Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” oraz w załączniku „Z2.24 Rzuty budynku - koncepcja wstępna” i zamieści w serwisie internetowym Zamawiającego ujednolicone wersje w/w dokumentów.

Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) prac przedprojektowych, związanych z kompleksową inwentaryzacją terenu przeznaczanego pod budowę obiektów związanych z przedmiotową inwestycją (pkt 1) – w tym m.in.: wszelkiej infrastruktury podziemnej i nadziemnej oraz trakcji, a także wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. inwentaryzację obiektów inżynierskich i budowlanych (w tym badania) m.in. budowli w zakresie niezbędnym do opracowania projektu budowlanego (ppkt 2) oraz koncepcję budowy/modernizacji sieci trakcyjnej z uwzględnieniem układu zasilania i sterowania (ppkt 5). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby zastosowane rozwiązania projektowe (m.in. w zakresie doboru podstacji trakcyjnej, stanowiącej zasilanie dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA) zapewniały ciągłość pracy zrealizowanego zaplecza technicznego





PKA w okresie jego późniejszej eksploatacji (co najmniej w okresie trwałości projektu oraz w okresie gwarancji i rękojmi za wady dla Wykonawcy Robót) bez konieczności wykonywania jakichkolwiek robót dodatkowych, mających na celu zmianę źródła zasilania (dobrej podstacji trakcyjnej) dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA.

- 15) *„Prosimy o potwierdzenie, że budowa „Projektowanego Masztu GSMR” nie będzie odbywać się równolegle z budową zaplecza technicznego.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada takich informacji. Zamawiający nie jest inwestorem w/w masztu GSM-R.

- 16) *„ Prosimy o udostępnienie projektu budowy Masztu GSMR w celu obliczenia kosztów usunięcia kolizji infrastruktury teletechnicznej powstałej w związku z projektowanym masztem.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada takiej dokumentacji. Zamawiający nie jest inwestorem w/w masztu GSM-R.

- 17) *„Prosimy o informację, gdzie należy ująć koszt zasilania awaryjnego sieci trakcyjnej, gdyż w RCO pojawia się on w punkcie nr 9.2 jak i 10.8?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraźnie podkreśla, że załącznik „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej) jest jedynie dokumentem poglądowym, gdyż przedmiotowe zamówienie jest objęte ceną ryczałtową, a nie obmiarową. Ilości robót, które należy wykonać na przedmiotowym zadaniu będą uzależnione od rozwiązań projektowych przyjętych w dokumentacji projektowej sporządzanej przez Wykonawcę. Zamawiający wyjaśnia, iż Wykonawcy winni wypełnić załącznik „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej)” – tj. podać kwoty ryczałtowe brutto wyłącznie w rubrykach dla pełnych pozycji zestawienia (od Nr 1 do Nr 16) oraz w rubryce „RAZEM (Suma pozycji 1 – 16)” i przedłożyć w/w dokument jako załącznik do Oferty Wykonawcy.

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.3 Zestawienie kosztów (Rozbicie Ceny Ofertowej)” i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w wersji edytowalnej w serwisie internetowym Zamawiającego.

- 18) *„Prosimy o udostępnienie uzgodnień z PKP PLK odnośnie możliwość zasilania z istniejącej podstacji trakcyjnej projektowanego odcinka sieci trakcyjnej.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada takich uzgodnień. Ich pozyskanie jest w zakresie obowiązków Wykonawcy. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.6.12 „Opis prac dotyczących sieci trakcyjnej” sieć trakcyjną torów zaplecza technicznego należy zasilic odrębnym zasilaczem (podstawowym), zasilanym z sieci PKP PLK, poprzez osobny kabel zasilacza ze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny. W przypadku braku wolnego pola w stacji rozdzielni 3 kV w obszarze stacji PKP Rzeszów Staroniwa lub PKP Rzeszów Zachodni lub PKP Rzeszów Główny należy dobudować dodatkowe pole w rozdzielni 3 kV. Kabel zasilacza należy wprowadzić na słup sieci trakcyjnej poprzez zastosowanie rozłącznika. Przy wyborze i projektowaniu podłączenia zasilacza do podstacji należy uwzględnić, czy wybrany punkt dostępowy posiada odpowiedni zapas mocy do zasilenia bocznicy PKA (wynikający z bilansu energetycznego projektowanego obiektu).

Dopuszcza się zasilanie sieci trakcyjnej zaplecza technicznego poprzez podłączenie do sieci trakcyjnej PKP PLK, zasilającej układ torowy PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa, poprzez zaprojektowanie systemu odłączników pomiędzy układami sieci trakcyjnej PKP PLK, a siecią

trakcyjną zaplecza technicznego PKA. Należy zaprojektować i wykonać układ sterowania wszystkimi odłącznikami trakcyjnymi na terenie zaplecza technicznego wraz z układem sterowania sieci sztywnej (lub z możliwością odsuwania) w hali zaplecza technicznego PKA. Na obszarze wewnętrznym i zewnętrznym hali zaplecza technicznego należy zaprojektować i wykonać system sygnalizacji świetlnej, zsynchronizowanej ze stanem odłączników, wskazującej stan sieci pod napięciem. Sieć sztywną (lub z możliwością odsuwania) w hali należy zsynchronizować z systemami otwierania i zamykania wjazdów do hali oraz systemem sieci trakcyjnej. W celu uniezależnienia pracy trakcyjnej układu torowego zaplecza technicznego od zasilania z PKP PLK należy przewidzieć wykonanie zasilacza 3 kV DC, zasilanego z sieci PGE Rzeszów w ramach planowanego przyłącza do zasilania hali zaplecza technicznego PKA z automatycznym wpięciem go do zasilania torów zaplecza w przypadku zaniku zasilania podstawowego. Sieć trakcji elektrycznej obejmującą nowy układ torowy (po przebudowie) PKP PLK należy zintegrować z siecią trakcyjną PKP PLK na stacji Rzeszów Staroniwa.

W przypadku braku możliwości wykonania lub wysokich kosztów wykonania przedstawionych powyżej rozwiązań zasilania bocznicy PKA Zamawiający dopuszcza rozwiązania pośrednie, polegające na:

- wybudowaniu z projektowanej PT Rzeszów Główny zasilacza DC 3kV (długości około 450 m), który zasili tor nr 3 na stacji Rzeszów Główny, wychodzący w kierunku stacji PKP Rzeszów Staroniwa,
- zmodernizowaniu wyeksploatowanej sieci trakcyjnej 3kV nad torem nr 35 (połączony z torem nr 3) na odcinku Rzeszów Starowina – Rzeszów Główny o długości około 1200 mb,
- wykonaniu systemu sekcjonowania zasilania przy zasilaniu z dwóch stron sieci trakcyjnej bocznicy PKA z „układem pomiarowym”,
- modernizacji zasilania z drugiego kierunku (w celu poprawienia SLA zasilania bocznicy PKA) – tj. modernizacji wyeksploatowanej sieci trakcyjnej PKP PLK S.A. nad torem nr 33 na odcinku Rzeszów Staroniwa – Rzeszów Zachodni o długości około 950 mb,

Obowiązkiem Wykonawcy będzie przeprowadzenie i dołączenie analizy ekonomicznej, wskazującej wybór właściwego rozwiązania.

Obowiązkiem Zamawiającego będzie wsparcie Wykonawcy przed rozpoczęciem projektowania, w celu uzyskania warunków technicznych od właściciela infrastruktury tj. PKP PLK S.A. oraz zwiększenia mocy i rozliczenia energii dla potrzeb bocznicy PKA od dostawcy energii elektrycznej. Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” oraz w załączniku „Z2.24 Rzuty budynku - koncepcja wstępna” i zamieści w serwisie internetowym Zamawiającego ujednolicone wersje w/w dokumentów.

Przedmiotowe zamówienie publiczne będzie realizowane w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Zgodnie z zapisami SIWZ, określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) prac przedprojektowych, związanych z kompleksową inwentaryzacją terenu przeznaczanego pod budowę obiektów związanych z przedmiotową inwestycją (pkt 1) – w tym m.in.: wszelkiej infrastruktury podziemnej i nadziemnej oraz trakcji, a także wykonanie kompletnej dokumentacji projektowej (pkt 2) – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową, której zakres będzie obejmował m.in. inwentaryzację obiektów inżynierskich i budowlanych (w tym badania) m.in. budowli w zakresie niezbędnym do opracowania projektu budowlanego (ppkt 2) oraz koncepcję budowy/modernizacji sieci trakcyjnej z uwzględnieniem układu zasilania i sterowania (ppkt 5). Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie,

aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB) / Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór technologii i parametrów technicznych wykonania robót spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby zastosowane rozwiązania projektowe (m.in. w zakresie doboru podstacji trakcyjnej, stanowiącej zasilanie dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA) zapewniały ciągłość pracy zrealizowanego zaplecza technicznego PKA w okresie jego późniejszej eksploatacji (co najmniej w okresie trwałości projektu oraz w okresie gwarancji i rękojmi za wady dla Wykonawcy Robót) bez konieczności wykonywania jakichkolwiek robót dodatkowych, mających na celu zmianę źródła zasilania (dobrej podstacji trakcyjnej) dla sieci trakcyjnej, która zostanie wybudowana na zapleczu technicznym PKA.

- 19) *„KONTENEROWA STACJA PALIW - Według naszej wiedzy i doświadczenia, odpowiedzi na pytania dotyczące kontenerowej stacji paliw udzielone przez Zamawiającego dnia 06.04.2020r., wskazują na konieczność zastosowania zbiornika z wyposażeniem, który nie może zostać zaprojektowany, ani posadowiony jako kontenerowa stacja paliw, służąca do obsługi pojazdów kolejowych w świetle obowiązujących przepisów.*

*Czy wobec tego Zamawiający zdecyduje się na zapis, stanowiący o konieczności zaprojektowania oraz posadowienia kontenerowej stacji paliw według obowiązujących przepisów?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednoczony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami

technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiającą dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania (Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 20) *„KONTENEROWA STACJA PALIW - Prosimy o informację, czy Zamawiający ma w zamyśle użytkować jedynie olej napędowy o temperaturze zapłonu powyżej 61 stopni Celsjusza? Jednocześnie uprzejmie informujemy, że polska norma przewiduje temperaturę minimalną zapłonu oleju napędowego na poziomie 55 stopni Celsjusza. Można założyć zatem, że do wskazanego przez Zamawiającego zbiornika, przeznaczonego do przechowywania oleju napędowego o temp. zapłonu powyżej 61 stopni Celsjusza, dostarczany będzie również olej napędowy o temperaturze zapłonu w przedziale 55-61 stopni Celsjusza, co w świetle obowiązujących przepisów jest niezgodne z przepisami.  
Czy wobec tego Zamawiający zdecyduje się na zapis, stanowiący o konieczności zaprojektowania oraz posadowienia kontenerowej stacji paliw według obowiązujących przepisów, stanowiących o możliwości przechowywania i dystrybucji oleju napędowego o temperaturze zapłonu minimum 55 stopni Celsjusza?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający

wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 21) „KONTENEROWA STACJA PALIW - Prosimy o doprecyzowanie, jakiego rodzaju wannę wychwytową, w której umiejscowiony ma być zbiornik, Zamawiający ma na myśli? Jakiej pojemności ma być w/w wanna i wykonana w jakiej technologii?

*Według naszej wiedzy i doświadczenia powszechnie stosowane zbiorniki stalowe, dwupłaszczyznowe, podlegające pod Dozór Techniczny posiadają zatwierdzoną solidną budowę, stanowiącą o tym, że są bezpieczne dla środowiska i nawet w przypadku wspomnianego uszkodzenia powłoki zewnętrznej, nie spowodują przedostania się substancji ropopochodnych do gruntu. Czy wobec tego Zamawiający zdecyduje się na zapis, stanowiący o konieczności zaprojektowania oraz posadowienia kontenerowej stacji paliw według obowiązujących przepisów, rezygnując równocześnie z zastosowania wanny wychwytowej?*

*W przeciwnym układzie prosimy o wskazanie parametrów wanny.”*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca

ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 22)** „KONTENEROWA STACJA PALIW - Prosimy o podanie wytycznych co do poszczególnych elementów stacji kontenerowej. Podanie zasadniczych parametrów umożliwi dostarczenie sprzętu według potrzeb Zamawiającego oraz umożliwi uczciwą konkurencję cenową z pozostałymi oferentami.

*Prosimy o podanie takich danych jak:*

- pojemność zbiornika paliwa wyrażoną w litrach lub metrach sześciennych?

*Sugeruje się maksymalną pojemność zbiornika na poziomie 30m<sup>3</sup>.*

- wydajność odmierzacza paliw?

*Sugeruje się wydajność na poziomie 80l/min*

- typ odmierzacza paliw – legalizowany czy do wewnętrznych rozliczeń?

*Sugeruje się zastosowanie odmierzacza profesjonalnego, legalizowanego.*

- rodzaj systemu pomiarowego paliwa w zbiorniku?

*Sugeruje się zastosowanie profesjonalnego systemu pomiarowego, umożliwiającego legalizację zbiornika po dany system.”*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów

wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania (Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

**23)** *„KONTENEROWA STACJA PALIW - czy należy uwzględnić legalizację/litrażowanie zbiornika paliwa?*

*Sugeruje się uwzględnienie legalizacji zbiornika paliwa, umożliwiającą miarodajne rozliczanie dostaw oraz stanów paliwa przez magazyniera.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza – należy uwzględnić legalizację / litrażowanie zbiornika paliwa.

**24)** *„KONTENEROWA STACJA PALIW - czy Inwestor dostarczy paliwo do legalizacji/litrażowania zbiornika?*

*Sugeruje się użyczenie paliwa do litrażowania przez Inwestora oraz pozostawienie go w zbiorniku dla potrzeb późniejszego tankowania taboru.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie potwierdza – Zamawiający nie dostarczy paliwa do legalizacji / litrażowania zbiornika.

**25)** *„KONTENEROWA STACJA PALIW - czy należy uwzględnić system tankowania bezobsługowego – tankowanie za pomocą identyfikatorów zbliżeniowych, tzw. tankomat?*

*Sugeruje się zastosowanie tankomatu, umożliwiającego bezobsługowe tankowanie za pomocą identyfikatorów, rejestrację tankowań w systemie, podgląd na stan paliwa w zbiorniku itd.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednoczony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednoczony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 26)** *„KONTENEROWA STACJA PALIW - jaki należy uwzględnić rodzaj szczelnego stanowiska tankowania pojazdów szynowych w torowisku: z prefabrykatów betonowych, czy z laminatu?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości



funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Sporządzenie projektu stanowiska należy do obowiązków Wykonawcy. Zatem dobór odpowiedniego rozwiązania jest determinowany obowiązującymi przepisami oraz wymaganiami kontraktowymi tj. trwałości gwarancyjnej (bezawaryjnej pracy bez pogorszenia stanu technicznego z tytułu normalnego użytkowania) nie mniejszej niż 60 m-cy. Warunek ten wskazuje na konieczność zastosowania rozwiązania o wydłużonym okresie trwałości, za który bierze odpowiedzialność Wykonawca i Zamawiający nie będzie mu narzucał konkretnego rozwiązania, aby nie stworzyć sytuacji, w której Wykonawca będzie przeświadczony o braku w tym zakresie jego całkowitej odpowiedzialności. Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 27) „KONTENEROWA STACJA PALIW - czy należy uwzględnić ogrodzenie kontenerowej stacji paliw?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 28) „KONTENEROWA STACJA PALIW - czy należy uwzględnić oświetlenie kontenerowej stacji paliw? Jeśli tak: ile punktów świetlnych?”**

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów

wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji.

W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania (Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 29) „KONTENEROWA STACJA PALIW - czy należy uwzględnić monitoring wizyjny kontenerowej stacji paliw? Jeśli tak prosimy o podanie ilości i typu żądanych kamer oraz rejestratora?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w zakresie kontenerowej stacji paliw (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

Zgodnie z zapisami określonymi w rozdziale III. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (pkt 2) SIWZ przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie (przez Wykonawcę) kompletnej dokumentacji projektowej – w tym m.in. koncepcji wielobranżowej, projektów budowlanych, projektów wykonawczych, projektów technologicznych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, dopuszczeń, zgód, warunków, odstępstw (opcjonalnie – jeżeli będą wymagane), decyzji i pozwoleń niezbędnych dla wykonania projektu budowanego i uzyskania pozwolenia na budowę oraz prawidłowego wykonania wszystkich robót budowlanych i realizacji przedmiotu zamówienia. Zgodnie z zapisami PFU, zawartymi w pkt 3.3.2 „Koncepcja projektowa”, Wykonawca ma przedstawić do zatwierdzenia koncepcję projektową. Zatwierdzona koncepcja projektowa będzie podstawą do sporządzenia kolejnych elementów dokumentacji projektowej. Zamawiający

wymaga bezwzględnie, aby całość dokumentacji projektowej opracowanej przez Wykonawcę (w tym koncepcja wielobranżowa) oraz zastosowane rozwiązania projektowe były zgodne z warunkami i instrukcjami obowiązującymi na liniach PKP PLK, przepisami, normami, warunkami technicznymi, Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) i zasadami wiedzy technicznej oraz stosownymi opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, a także z procesem technologicznym przy utrzymaniu taboru. Tym samym Zamawiający wyraźnie podkreśla, iż wymaga, aby kontenerowa stacja paliw została zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami, warunkami technicznymi, uzgodnieniami i pozwoleniami oraz w sposób prawidłowy, umożliwiający dopuszczenie jej do użytkowania i bezproblemową obsługę (utrzymanie) taboru kolejowego. Na Wykonawcy realizującym inwestycję w formule „zaprojektuj i buduj” ciąży dobór rozwiązań technicznych i materiałowych spełniających wymagania obowiązujących przepisów i norm dla zapewnienia w pełni funkcjonalnego przedmiotu zamówienia (PFU zawiera jedynie wstępne uwarunkowania, które Wykonawca może modyfikować – w zależności od wymogów obowiązujących przepisów technicznych i norm). Zamawiający na etapie projektowania zatwierdza proponowane rozwiązania techniczne i materiały w oparciu o uwarunkowania prawne i techniczne przedstawione przez Wykonawcę. Wykonawca w tym zakresie winien oprzeć się na zapisach PFU, wiedzy technicznej oraz obowiązujących przepisach i normach, a także wziąć pod uwagę potencjalne prace, wynikające z dotychczasowej funkcji terenu inwestycji. W związku z powyższym Zamawiający informuje, iż ulega zmianie treść odpowiedzi na zapytania Nr 36), 55), 155), 254) i 270) z dnia 06.04.2020 r. i wyjaśnia, że odpowiedzi na w/w zapytania należy odczytywać zgodnie z aktualnym (zmienionym) brzmieniem załącznika „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie”, którego ujednolicony tekst Zamawiający zamieści ponownie w serwisie internetowym Zamawiającego oraz niniejszymi (aktualnymi) odpowiedziami na zapytania Wykonawców w zakresie kontenerowej stacji paliw.

- 30) *„Prosimy o wyjaśnienie czy minimalny okres gwarancji 60 msc. obejmuje również dostarczane urządzenia. Większość dostawców daje 24msc gwarancji na urządzenia.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga zapewnienia przez Wykonawcę pełnego okresu gwarancyjnego na każdy element przedmiotu zamówienia. Zamawiający informuje, że zasady i warunki Rękojmi za Wady i Gwarancji Jakości określają Warunki Kontraktu, a w szczególności Klauzula 11 Odpowiedzialność za wady oraz Karta Gwarancji Jakości.

- 31) *„W punkcie 3.6.7 załącznika nr 1 do zmian Z2.1 PFU zamawiający opisał urządzenia, które mają się znaleźć w hali między innymi stacjonarny system odładowania i uzupełnienia piasku. W punkcie 3.1 natomiast ujęto system zabezpieczenia przeciwoblodzeniowego podwozi, który nie jest ujęty w pkt. 3.6.7. Prosimy o informację czy w wycenie należy ująć również system zabezpieczenia przeciwoblodzeniowego podwozi?”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza – należy ująć również system zabezpieczenia przeciwoblodzeniowego podwozi. Wymagania zawarte w poszczególnych częściach PFU należy rozumieć jako wymagania wzajemnie uzupełniające, nie zaś wykluczające. Zatem jeśli w jednym miejscu wskazany jest wymóg należy go spełnić. Bez znaczenia jest to, czy jest on powielony, czy też nie w kolejnych punktach PFU.

- 32) *„W punkcie 3.1. ujęto z w zakresie odkamienianie instalacji wodnej - czy Wykonawca ma ująć ten punkt w wycenie. Jakie pojemności zbiorników przygotować i jaka chemia przewidziana jest do odkamieniania (poprosimy o przesłanie kart charakterystyki)”*



**Odpowiedź:**

Zamawiający nie potwierdza – nie należy ujmować odkamieniania instalacji wodnej. Zamawiający zmieni zapisy SIWZ w załączniku „Z2.1 PFU - Budowa punktu obsługi technicznej wraz z zapleczem w Rzeszowie” w w/w zakresie (pkt 3.1 „Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe”) i zamieści ponownie ujednolicony tekst w/w dokumentu w serwisie internetowym Zamawiającego.

- 33) *„W świetle pytania i odpowiedzi nr 301 z dnia 06.04.2020r. prosimy o wyjaśnienia czy do spełnienia warunku udziału o którym mowa w SIWZ w pkt.5 ust. 2 ppkt. c 1 oraz w SIWZ w pkt.5 ust. 2 ppkt. c15 d) w zakresie wykazania się realizacją „urządzeń zasilania elektrotrakcyjnego” wykonawca zobowiązany jest do wykazania realizacji sieci trakcyjnej i obiektów zasilających sieci trakcyjne, tj. podstacje trakcyjne wraz z liniami zasilającymi, kabiny sekcyjne i linie zasilaczy, czy wystarczającym jest wykonanie jednego w ww. elementów „urządzeń zasilania elektrotrakcyjnego tzn. sieci trakcyjnej **lub** obiektów zasilających sieci trakcyjne.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dokonuje oceny ofert przed terminem ich składania. Zamawiający zmieni zapisy SIWZ, określone w Rozdziale „V. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU. PODSTAWY WYKLUCZENIA, O KTÓRYCH MOWA w 24 ust. 5.” ppkt c1) i c15) oraz w Rozdziale „XIII. OPIS KRYTERIÓW WRAZ Z PODANIEM WAG TYCH KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT” pkt 2) lit. a).