

Warszawa, 20.12.2018 r.

**BFZ18-073-1874/2018**

*Dotyczy: wykonanie w systemie zaprojektuj i buduj myjni automatycznej wraz z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą w lokalizacji Wrocław (znak sprawy 32/07/INF/2018) opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr 2018/S 199-452723, opublikowanego 16.10.2018 r.*

**Przekazanie treści pytań wraz z udzielonymi odpowiedziami**

„PKP Intercity” S.A. działając jako Zamawiający w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie w systemie zaprojektuj i buduj myjni automatycznej wraz z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą w lokalizacji Wrocław, na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1986), przekazuje poniżej treść pytań otrzymanych od jednego z Wykonawców wraz z udzielonymi na nie przez Zamawiającego wyjaśnieniami.

**1. Pytanie nr 1 (pisownia oryginalna):** Jaki jest główny kierunek wjazdu pociągów na myjnię ?

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający informuje, że w Programie funkcjonalno-użytkowym (PFU) przewidziany jest wjazd pociągów na myjnię torem nr 138 (tor częściowo do przeprojektowania i ułożenia w nowym śladzie).

Dla Zamawiającego istotne znaczenie, ze względu na układ technologiczny bocznicy, ma możliwość wjazdu na myjnię po torze nr 121 i 145 (tor nr 145 zakończony jest kozłem oporowym). Dlatego też faktyczne możliwości wjazdu na myjnię mają zostać przeanalizowane przez Wykonawcę zamówienia i decyzja dotycząca kierunku wjazdu na myjnię zostanie podjęta na etapie projektowym na podstawie wyliczeń skrajni.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że na str.13 w zdaniu piątym wskazane nr 267 i 268 to numery rozjazdów, a nie numery torów.

W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 4 Ustawy Pzp wprowadza następującą zmianę SIWZ:

1. Program Funkcjonalno – Użytkowy (Załącznik nr 1 Załącznika nr 6 do SIWZ – Wzór umowy) rozdział V pkt 3 ppkt a) Układ torowy i sieć trakcyjna (str.13), trzeci akapit otrzymuje nowe brzmienie:

*„Tor myjni połączony z istniejącym układem torowym za pomocą 2 rozjazdów:*

- *od strony północno-zachodniej połączenie z torem 138 nowym rozjazdem,*
- *od strony południowo-wschodniej połączenie z torem nowym rozjazdem na odcinku między rozjazdem 265 a rozjazdem 267, ułożonym w nowym śladzie,*

- lub alternatywne rozwiązanie wypracowane na etapie projektu.

*Likwidacja torów 142, 143, 144 oraz rozjazdów 266, 267, 268, 269. Rozjazdy na torze nr 121 i 138 w obszarze inwestycji należy zabudować.*

*Likwidacja torów 142, 143, 144 oraz rozjazdów 266, 267, 268, 269. Rozjazdy na torze nr 121 i 138 w obszarze inwestycji należy zabudować. Należy wykonać nowy tor w miejsce likwidowanych torów 142, 143, 144 od nowego rozjazdu wbudowanego na torze 121 do budynku myjni oraz nowy tor od nowego rozjazdu wbudowanego w torze 138 do budynku myjni. O kierunku wjazdu będzie decydowała potrzeba eksploatacyjna.*

*Na etapie projektu należy dążyć, aby układ torowy był zaprojektowany przy zastosowaniu możliwie największych łuków i krzywych przejściowych przy zastosowaniu elementów standardowych (rozjazd zwyczajny, skos i promień standardowy)."*

2. **Pytanie nr 2 (pisownia oryginalna):** Proszę o uzupełnienie dokumentu Warunki techniczne przyłączenia do mediów myjni PKP Intercity we Wrocławiu wydanych przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu o mapę sytuacyjno- wysokościową, na którą powołuje się w/w dokument z zaznaczonymi na niej kolorem zielonym siecią wodociągową w63 i kolorem żółtym studzienką kanalizacyjną wskazującymi miejsca włączenia przedmiotowej inwestycji do tych sieci.

**Odpowiedź Zamawiającego:** W odpowiedzi na pytanie Zamawiający załączy kopię mapy sytuacyjno-wysokościowej ze wskazaniem miejsc włączenia inwestycji do sieci wodociągowo-kanalizacyjnej.

3. **Pytanie nr 3 (pisownia oryginalna):** Koncepcja mówi o budowie myjni na działce o nr 4/137. Tymczasem projektowany budynek myjni znajduje się w granicy z działką 4/138 zaś zakres przebudowy torów obejmuje również działkę 4/91. Proszę o informację kto jest właścicielem w/w działek i czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania tymi nieruchomościami na cele budowlane.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający informuje, że jest użytkownikiem wieczystym działek o nr ewidencyjnym 4/137 oraz 4/91, obręb Południe we Wrocławiu i posiada prawo do dysponowania tymi działkami na cele budowlane. Działka nr ewid. 4/138 należy do PKP S.A. i budowa myjni nie przekracza granicy tej działki. Budynek myjni ma być zlokalizowany na działce nr ewid. 4/137.

4. **Pytanie nr 4 (pisownia oryginalna):** Czy rozjazdy zabudowywane w ramach inwestycji mają być włączone w system srk ? Jeśli tak to czy rozjazdy projektowane mają być uzależnione w przebiegach i jaki jest rodzaj/typ nastawnicy ?

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający informuje, że rozjazdy zabudowywane w ramach inwestycji powinny być obsługiwane pod względem ruchowym w systemie SRK.

Decyzja czy nowe rozjazdy mają być uzależnione w przebiegach i jaki jest rodzaj/typ nastawnicy, powinna zostać podjęta na etapie projektowym. Zamawiający na obecnym etapie może jedynie przekazać informację o miejscu skąd rozjazdy powinny być sterowane oraz jak powinna zdanien Zamawiającego wyglądać droga przebiegu składu korzystającego, do i z myjni taboru, pod względem użytkowym:

- Sterowanie nowo projektowanych rozjazdów - systemem SRK powinna zarządzać nastawnia WGA-1 (nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.) zlokalizowana w hali całopociągowej (nastawnia steruje ruchem kolejowym od strony wschodniej grupy torów „B” tam jest lokalizowana myjnia)
- Nowo projektowana myjnia taboru ma posiadać dwa wjazdy od strony wschodniej i strony zachodniej jest to niezbędne dla dostępności pod względem ruchowym (komunikacyjnym)

- ✓ Do strony wschodniej droga przebiegu powinna wyglądać następująco:  
W przypadku gdy składy pociągowe będą zjeżdżały bezpośrednio do myjni taboru z peronów stacji Wrocław Gł., powinno się to odbywać po torze nr 138, skład pociągowy wjeżdża na bocznice „PKP Intercity” S.A. przejeżdża przez rozjazd nr 224, jest to rozjazd pod zarządem „PKP Intercity” S.A., ale należy do okręgu nastawczego WGA (nastawnia zarządzana przez IZ Wrocław), następnie przejeżdża przez rozjazdy nr 225, 226, 227, 228, 229 (rozjazdy należą do okręgu nastawczego WGA-1 (nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.)), następnie przejeżdża przez nowo projektowany rozjazd zabudowany w torze nr 138 i wjeżdża do budynku myjni po nowo projektowanym torze. Z powodów eksploatacyjnych powinno się umożliwić jazdę w przeciwnym kierunku po tej samej drodze przebiegu w przypadku, kiedy tabor powinien zostać wystawiony bezpośrednio z myjni w perony stacji Wrocław Gł.
- ✓ Od strony zachodniej droga przebiegu powinna wyglądać następująco  
W przypadku gdy składy pociągowe będą zjeżdżały bezpośrednio do myjni taboru z peronów stacji Wrocław Gł., powinno się to odbywać po torze nr 121 i 145 skład pociągowy wjeżdża na bocznice „PKP Intercity” S.A. przejeżdża przez rozjazd nr 221 i 222, są to rozjazdy pod zarządem „PKP Intercity” S.A., ale należą do okręgu nastawczego WGA (nastawnia zarządzana przez IZ Wrocław), następnie przejeżdża przez rozjazdy nr 241, 242, 244, 246, 248, 250, 251, 252, 264, 265 (rozjazdy należą do okręgu nastawczego WGA-1, nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.) i podjeżdżają pod koziół oporowy zabudowany na końcu toru nr 145. Następuje zmiana kierunku jazdy następnie skład przejeżdża przez nowo projektowany rozjazd zabudowany w torze nr 121 i wjeżdża do budynku myjni po nowo projektowanym torze. Z powodów eksploatacyjnych powinno się umożliwić jazdę w przeciwnym kierunku po tej samej drodze przebiegu w przypadku, kiedy tabor powinien zostać wystawiony bezpośrednio z myjni w perony stacji Wrocław Gł.  
W przypadku kiedy składy pociągowe będą zjeżdżały z torów postojowych bocznic gr „B” tory nr 122, 123, 124, 125, 126 127, 128, 129, 130, 131 powinno się to odbywać po torze nr 121 i 145 poprzez rozjazd nr 250, 251, 252, 264 (rozjazdy należą do okręgu nastawczego WGA-1, nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.) i podjeżdżają pod koziół oporowy zabudowany na końcu toru nr 145. Następuje zmiana kierunku jazdy następnie skład przejeżdża przez nowo projektowany rozjazd zabudowany w torze nr 121 i wjeżdża do budynku myjni po nowo projektowanym torze. Z powodów eksploatacyjnych powinno się umożliwić jazdę w przeciwnym kierunku po tej samej drodze przebiegu w przypadku, kiedy tabor powinien zostać wystawiony bezpośrednio z myjni na tory postojowe bocznic gr „B” tory nr 122, 123, 124, 125, 126 127, 128, 129, 130, 131.  
W przypadku kiedy składy pociągowe będą zjeżdżały z torów postojowych bocznic gr „B” tory nr 132, 133 powinno się to odbywać po torze nr 121 i 145 poprzez rozjazd nr 252, 264 (rozjazdy należą do okręgu nastawczego WGA-1, nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.) i podjeżdżają pod koziół oporowy zabudowany na końcu toru nr 145. Następuje zmiana kierunku jazdy następnie skład przejeżdża przez nowo projektowany rozjazd zabudowany w torze nr 121 i wjeżdża do budynku myjni po nowo projektowanym torze. Z powodów eksploatacyjnych powinno się umożliwić jazdę w przeciwnym kierunku po tej samej drodze przebiegu w przypadku, kiedy tabor powinien zostać wystawiony bezpośrednio z myjni na tory postojowe bocznic gr „B” tory nr 132, 133.  
W przypadku kiedy składy pociągowe będą zjeżdżały z torów postojowych bocznic gr „B” tory nr 134, 135 (tory w hali całopociągowej) powinno się to odbywać po torze nr 121 i 145 poprzez rozjazd nr 264/263 (rozjazd należy do

okręgu nastawczego WGA-1, nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.) i podjeżdżają pod kozioł oporowy zabudowany na końcu toru nr 145. Następuje zmiana kierunku jazdy, następnie skład przejeżdża przez nowo projektowany rozjazd zabudowany w torze nr 121 i wjeżdża do budynku myjni po nowo projektowanym torze. Z powodów eksploatacyjnych powinno się umożliwić jazdę w przeciwnym kierunku po tej samej drodze przebiegu w przypadku, kiedy tabor powinien zostać wystawiony bezpośrednio z myjni na tory postojowe bocznic gr „B” torów nr 134, 135 (tory w hali całopociągowej).

W przypadku kiedy składy pociągowe będą zjeżdżały z torów postojowych bocznic gr „B” torów nr 136, 137 (tory przy hali całopociągowej) powinno się to odbywać po torze nr 121 i 145 poprzez rozjazd nr 262/261 (rozjazd należy do okręgu nastawczego WGA-1, nastawnia pod zarządem „PKP Intercity” S.A.) i podjeżdżają pod kozioł oporowy zabudowany na końcu toru nr 145. Następuje zmiana kierunku jazdy następnie skład przejeżdża przez nowo projektowany rozjazd zabudowany w torze nr 121 i wjeżdża do budynku myjni po nowo projektowanym torze. Z powodów eksploatacyjnych powinno się umożliwić jazdę w przeciwnym kierunku po tej samej drodze przebiegu w przypadku, kiedy tabor powinien zostać wystawiony bezpośrednio z myjni na tory postojowe bocznic gr „B” torów nr 136, 137 (tory w hali całopociągowej).

Ponadto nowo zabudowane rozjazdy powinny być obsługiwane w okresie zimowym systemem EOR (elektryczne ogrzewanie rozjazdów).

5. **Pytanie nr 5 (pisownia oryginalna):** Gdzie konkretnie znajdują się na terenie inwestycji sieci gazowe i o jakich parametrach, które mogą być wykorzystane do zasilenia projektowanej kotłowni i nagrzewnic gazowych ?

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający przewiduje zasilenie projektowanej kotłowni i nagrzewnic gazowych z przyłącza średniego ciśnienia. Stacja redukcyjno-pomiarowa gazu znajduje się pomiędzy budynkiem WAGO ELWAG Sp. z o.o. a budynkiem lokomotywowni PKP Intercity S.A., tj. na południowy – wschód od przedmiotowej inwestycji. Zamawiający nie posiada informacji o parametrach sieci gazowej, z której ma być zasilenie kotłowni i nagrzewnic gazowych.

6. **Pytanie nr 6 (pisownia oryginalna):** Prosimy o udostępnienie warunków technicznych przyłączenia do sieci gazowej dla przedmiotowej inwestycji.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający wystąpił o warunki techniczne przyłączenia do sieci gazowej dla przedmiotowej inwestycji i udostępni je przed ostatecznym terminem złożenia ofert.

7. **Pytanie nr 7 (pisownia oryginalna):** Czy panele fotowoltaiczne mają być zainstalowane na całej powierzchni dachu hali myjni ?

**Odpowiedź Zamawiającego:** Panele fotowoltaiczne mają pokryć całą powierzchnię dachu hali myjni.

8. **Pytanie nr 8 (pisownia oryginalna):** Prosimy o podanie minimalnej mocy instalacji fotowoltaicznej.

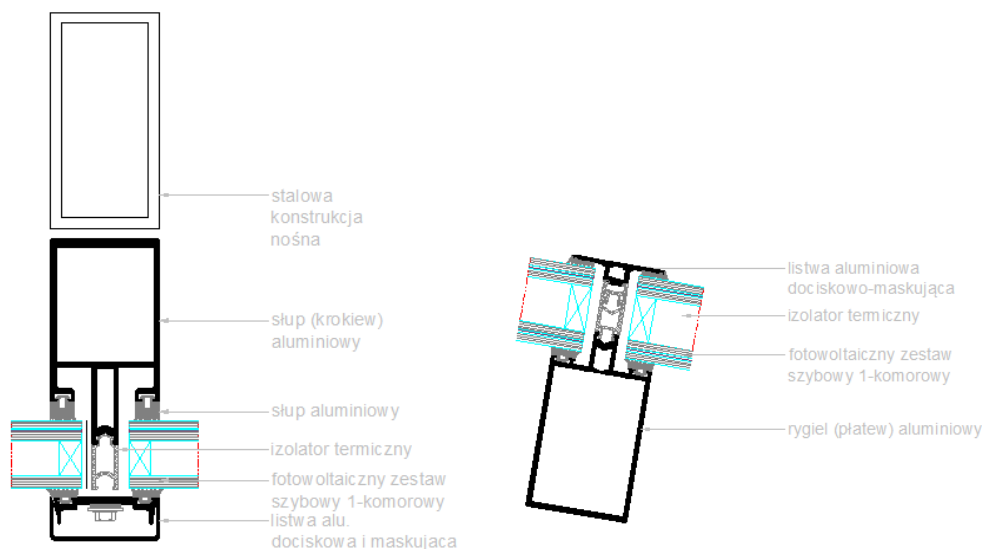
**Odpowiedź Zamawiającego:** Odpowiedź na pytanie została opublikowana na stronie Zamawiającego w dniu 14.12.2018 r. (pismo nr BFZ18-073-1830/2018 z dnia 14.12.2018 r.; odpowiedź na pytanie nr 22)

9. **Pytanie nr 9 (pisownia oryginalna):** Prosimy o podanie współczynnika przenikalności termicznej Ug dla fotowoltaicznych przeziernych zestawów szybowych.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Współczynnik przenikalności termicznej dla fotowoltaicznych zestawów szybowych - nie gorszy niż  $U_g=1,1 \text{ W/m}^2\text{K}$  dla zestawu w układzie pionowym.

10. **Pytanie nr 10 (pisownia oryginalna):** Prosimy o przedstawienie oczekiwanego przez Zamawiającego sposobu montażu fotowoltaicznego zestawu szybowego.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający oczekuje, iż zestawy szybowe z fotowoltaiką będą stanowiły wypełnienie świetlika dachowego w systemie konstrukcji słupowo-ryglowej, co przedstawiono na poniższych szkicach.



*Przekrój przez krokiew świetlika*

*Przekrój przez płatek świetlika*

Kompozycja fotowoltaicznego zestawu szybowego:  
- 13mm ESG + PV + NF /16/55.2  $U_g = 1,1 \text{ W/m}^2\text{K}$  (ESG - szyby hartowane; PV – ogniwa fotowoltaiczne; NF – szyba no-frost)

11. **Pytanie nr 11 (pisownia oryginalna):** Prosimy o podanie powierzchni dachu przeznaczonej pod montaż świetlika fotowoltaicznego.

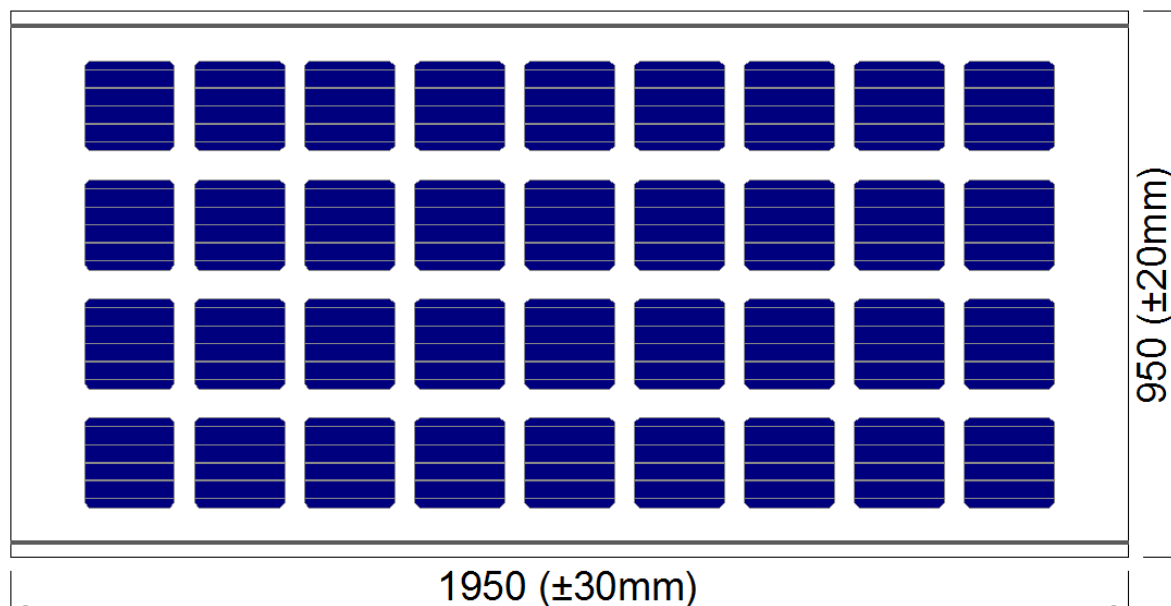
**Odpowiedź Zamawiającego:** Powierzchnia dachu przeznaczona pod montaż świetlika fotowoltaicznego wynosi  $2160 \text{ m}^2$

12. **Pytanie nr 12 (pisownia oryginalna):** W PFU użyto określenia paneli fotowoltaicznych półprzepuszczalnych. Prosimy o potwierdzenie że Zamawiający przez powyższe określenie rozumie przezierność świetlika mającą na celu zapewnienie odpowiedniego doświetlenia.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zamawiający potwierdza.

13. **Pytanie nr 13 (pisownia oryginalna):** Prosimy o podanie przezierności pojedynczego modułu fotowoltaicznego.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Przezierność pojedynczego modułu fotowoltaicznego zintegrowanego z szyba zespoloną, stanowiącą wypełnienie świetlika o gabarytach  $217\text{m} \times 7,8\text{m}$  wynosi  $50\% \pm 5\%$ . Rysunek modułu przedstawiono poniżej.



14. **Pytanie nr 15 (pisownia oryginalna):** Zamawiający w PFU używa określenia no-frost. Prosimy o wyjaśnienie funkcjonalności no-frost.

**Odpowiedź Zamawiającego:** Zestawy szybowe wypełnień świetlika należy wykonać jako fotowoltaiczne z funkcją NoFrost, w których zewnętrzną szybę zespolenia stanowi moduł fotowoltaiczno-samoodśnieżający (NoFrost). Moduły fotowoltaiczne NoFrost dzięki swojej technologii, poza produkcją prądu eliminują także potrzebę usuwania pokrywy śnieżnej z powierzchni modułów zastosowanych na świetliku. Wydzielone ciepło przenika poprzez część frontową do warstwy szronu, lodu lub śniegu. W wyniku tego oddziaływania warstwa szronu, lodu lub śniegu topi się odsłaniając umieszczone pod spodem ogniwo fotowoltaiczne. Nie dopuszcza się zastosowania systemów grzewczych wykorzystujących do ogrzewania ogniwa fotowoltaiczne, co powoduje co najmniej skrócenie ich trwałości. Jako integralną część instalacji należy wykonać System Zarządzania Energią, sterujący pracą instalacji grzewczej i fotowoltaicznej, której jednym z elementów składowych jest stacja pogodowa, mierząca ilość opadów śniegu/deszczu, natężenie światła naturalnego, bieżącą temperaturę otoczenia oraz aktualną pozycję i wysokość słońca. Projektowana instalacja musi zapewniać możliwość odbioru wyprodukowanego w ogniwach prądu elektrycznego, w trakcie odśnieżania warstwy frontowej panelu. Nie dopuszcza się odladzania paneli przy pomocy drutów oporowych.

*osoba pełniąca funkcję Kierownika Zamawiającego*

*Tomasz Staniszewski*