

SKMMU.086.17.19

Gdynia, 2019-05-15

Dotyczy: przetargu nieograniczonego pt. „Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni oraz peronu SKM na stacji Gdynia Główna” – nr sprawy SKMMU.086.17.19

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

Pytanie 1

Czy Zamawiający potwierdza, że nie należy wykonać izolacji przeciwwodnej typu ciężkiego pionowych ścian przejścia podziemnego poniżej warstw torowiska?

Odpowiedź:

Zgodnie z rozdziałem II pkt 3.9 oraz rozdziałem III pkt. 3.1., ppkt 3.1.2 „Wykonanie izolacji przeciwwodnej typu ciężkiego konstrukcji przejścia podziemnego od strony zewnętrznej, pomiędzy dworcem a peronem. Wykonanie izolacji wymaga demontażu fragmentu toru 501, warstw podbudowy, oczyszczenia powierzchni i wykonanie nowych izolacji oraz odtworzenie warstw konstrukcyjnych torowiska”.

Zamawiający nie potwierdza, iż nie należy wykonać izolacji przeciwwodnej typu ciężkiego pionowych ścian przejścia podziemnego, poniżej warstw torowiska.

Pytanie 2

Jakie długie zamknięcie toru 501 Zamawiający przewiduje na Wykonanie izolacji przeciwwodnej przejścia podziemnego oraz jakie są szacunkowe koszty zamknięć?

Odpowiedź:

Zgodnie z PFU (rozdział II pkt 2, pkt 3.1.2) oraz SIWZ (rozdział X pkt 18), Wykonawca w planie organizacji prac musi uwzględnić konieczność wykonania zamknięć torowych. Czas zamknięć torowych musi zostać wskazany przez Wykonawcę w ofercie. Zamawiający przypomina, iż zamknięcia torowe nie mogą być dłuższe niż 45 dni.

Pytanie 3

Na jakim fragmencie należy rozebrać tor 501, aby wykonać izolację przeciwwodną przejścia podziemnego.

Odpowiedź:

Zamawiający przypomina, iż przedmiotowa inwestycja prowadzona jest w trybie „Projektuj i Buduj”, w związku z czym, zadaniem Wykonawcy, po przeprowadzeniu wizji lokalnej, jest określenie obszaru, na jakim należy rozebrać tor 501 aby wykonać izolację przeciwwodną.

Pytanie 4

Czy Zamawiający dysponuje informacją o powierzchni zadaszania peronu podmiejskiego.

Odpowiedź:

Powierzchnia zadaszania wiaty to 1944m².

Pytanie 5

Zapis PFU Rozdział II, pkt. 3.9. „Wykonanie hydroizolacji powłokowej ścian fundamentowych zewnętrznych za pomocą preparatów bitumicznych na odcinku długości 65m, na głębokości 1m” Czy w powyższym fragmencie zapis dotyczący fundamentów ścianek peronowych, jeżeli nie to jakich.

Odpowiedź:

Powyższy zapis dotyczy ścian przejścia podziemnego.

Pytanie 6

Zapis PFU Rozdział II, pkt. 3.9. „Wymagania dla nowych płyt peronowych (...) – wymaga się, aby pod spodem płyty w odległości 59 cm od krawędzi osadzone były dwa bolce fi 30 mm uniemożliwiające zsunięcie się płyty w kierunku torów” Czy Zamawiający ma pewność, że przy wskazanych odległościach montażu bolca zostanie utrzymana właściwa skrajnia peronowa w szczególności od toru 501, który w znacznej części występuje w łuku.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuści inne, zamiennie rozwiązanie bez konieczności stosowania bolca fi 30 mm w odległości 59 cm, które uniemożliwi zsunięcie się płyty w kierunku torów, a które pozwoli zachować właściwą skrajnię.

Pytanie 7

Czy szyny twarde mają być zastosowane w obu tokach szynowych.

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający potwierdza konieczność zastosowania szyn twardych w obu tokach szynowych.

Pytanie 8

Czy odpowiedzi udzielone przez Zamawiającego w postępowaniu ogłoszonym w 2018 roku są aktualne również dla obecnie ogłoszonego postępowania i jego dokumentacji?

Odpowiedź:

Nie. Niniejsze postępowanie jest odrębne i niezależne od poprzedniego. Niektóre z założeń mogły ulec zmianie i nie należy traktować odpowiedzi udzielonych do postępowania ogłoszonego w roku 2018 jako aktualnych.

Pytanie 9

Czy na pulpitych mikrofonowych obsługiwanych przez personel SKM, które Wykonawca zainstaluje w GG-SKM w Gdyni Głównej, budynku byłej nastawni w Gdańsku Głównym (megafonista), nastawni GCA, nastawni GC1 i Centrum Monitoringu, ma być sygnalizowana zajętość w trakcie nadawania komunikatów pochodzących z Systemu Elektronicznej Audio-Wizualnej Prezentacji Rozkładu Jazdy realizowanych przez oprogramowanie nSIP?

Odpowiedź:

Zamawiający przedstawił minimalne wymagania dotyczące pulpity w PFU. Nie wymaga się, aby pulpity były wyposażone w sygnalizację zajętości, jednakże dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 10

Czy i w jaki sposób w oprogramowaniu nSIP przewidziano możliwość automatycznego końca nadawania komunikatu lub jego buforowania celem późniejszego nadania w całości (zależnie od zaistniałej sytuacji) w przypadku jednoczesnego użycia jakiegokolwiek pulpitu mikrofonowego obsługiwane przez personel SKM w celu informowania podróżnych m.in. o zmianach w kursowaniu pociągów? W jaki sposób Zamawiający chce zapewnić uniknięcia dezinformacji jaka będzie mieć miejsce gdy po nadaniu komunikatu z pulpitu, kontynuowane będzie nadawanie komunikatu z nSIP, jedynie wyciszonego na czas użycia pulpitu mikrofonowego, w przypadku gdy jedynym elementem sterującym jest wejście priorytetowe wzmacniacza?

Odpowiedź:

Aplikacja nSIP przewiduje możliwość czasowego wyłączenia komunikatów automatycznych przez operatora systemu.

Pytanie 11

Czy Zamawiający może podać jaki dokładnie system operacyjny wymagany jest do aplikacji nSIP?

Odpowiedź:

Aplikacja nSIP należąca do Zamawiającego jest przystosowana do pracy w środowisku Windows 10.

Pytanie 12

Czy Zamawiający zapewnił w oprogramowaniu nSIP mechanizm synchronizacji sygnałów audio by były zgodne czasowo w przypadku użycia na jednej stacji kilku serwerów do obsługi aplikacji zapowiedzi dynamicznych, aby uniknąć echa między głośnikowego, jakie się pojawi na skutek niekontrolowanej latencji urządzeń sieciowych i serwerów?

Odpowiedź:

Nie przewiduje się instalacji więcej niż jednego serwera zapowiedzi głosowych na jednej stacji.

Pytanie 13

Czy Zamawiający zapewnił w oprogramowaniu nSIP w module diagnostycznym mechanizm sygnalizacji uszkodzeń wzmacniacza i linii głośnikowych?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje diagnostyki uszkodzenia wzmacniacza i linii głosowych przez oprogramowanie nSIP

Pytanie 14

Czy Zamawiający dopuszcza aby moduł IP odpowiedzialny za zapowiedzi głosowe, zainstalowany wewnątrz szafy peronowej oraz serwer do obsługi aplikacji zapowiedzi automatycznych nSIP stanowiły jedno zintegrowane urządzenie, aby zapewnić lepszą funkcjonalność systemu wzbogaconą o minimum:

1. prawidłowe zarządzanie nadawaniem zapowiedzi dynamicznych w sytuacjach kiedy niezbędne będzie użycie pulpitu mikrofonowych
2. mechanizm synchronizacji sygnałów audio by były zgodne w czasie
3. pełną sygnalizację uszkodzeń urządzeń Systemu Peronowych Zapowiedzi Głosowych

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza, aby moduł IP odpowiedzialny za zapowiedzi głosowe oraz serwer aplikacji zapowiedzi automatycznych stanowiły jedno zintegrowane urządzenie. Wynika to z chęci zwiększenia uniwersalności i otwartości stosowanych rozwiązań.

Pytanie 15

Czy dopuszczalne są niższe parametry serwera nSIP jeśli wykonawca zagwarantuje poprawną pracę aplikacji nSIP?

Odpowiedź:

Wykonawca określił minimalne wymagania dotyczące serwera. Nie dopuszcza się zastosowania serwera nSIP o niższych parametrach.

Pytanie 16

Czy dopuszczalnym rozwiązaniem jest centralny serwer TTS komunikujący się ze wzmacniaczami po VoIP?

Odpowiedź:

Zamawiający posiada serwer TTS. Funkcjonalność TTS jest realizowana przez serwer aplikacji nSIP

Pytanie 17

Czy integracja Systemu Elektronicznej Audio-Wizualnej Prezentacji Rozkładu Jazdy z Systemem Peronowych Zapowiedzi Głosowych ma się ograniczać jedynie do podawania sygnału liniowego audio z komputera sterującego montowanego wewnątrz teletechnicznej szafy peronowej na jedno z wejść wzmacniacza?

Odpowiedź:

Zamawiający określił jedynie minimalne wymagane parametry. Jeśli proponowane przez Wykonawcę rozwiązanie posiada większą funkcjonalność to Zamawiający uzna takie rozwiązanie.

Pytanie 18

W przypadku modernizacji istniejących urządzeń, w szczególności urządzeń systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, rozumiemy, że gwarancja udzielana przez Wykonawcę dotyczy wyłącznie wymienianych elementów.

Odpowiedź:

Wykonawca udziela gwarancji jakości i rękojmi za wady na całość Przedmiotu Umowy, co w przypadku modernizacji istniejących urządzeń, w szczególności urządzeń systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oznacza odpowiedzialność z tytułu gwarancji jakości i rękojmi za wady za prawidłowe działanie zmodernizowanych urządzeń, która nie obejmuje jedynie odpowiedzialności za wady powstałe z przyczyn tkwiących w elementach niewymienionych, chyba, że zgodnie z Umową powinny być zostać wymienione.

Pytanie 19

Prosimy o wyjaśnienie jak rozliczane będą w okresie gwarancji interwencje serwisowe, w przypadku stwierdzenia przez serwis, że usterka urządzeń wynika z awarii elementów urządzeń, które nie podlegały wymianie zgodnie z zapisami niniejszego postępowania.

Odpowiedź:

W przypadku wykazania przez Wykonawcę, iż reklamacja była nieuzasadniona, zastosowanie będą miały odpowiednie do zaistniałej sytuacji przepisy kodeksu cywilnego, np. dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej lub z tytułu bezpodstawnego wzbogacenia.

Pytanie 20

Prosimy o wyjaśnienie jak rozliczane będą w okresie gwarancji interwencje serwisowe, w przypadku, gdy usterka wynikać będzie z błędów oprogramowania Zamawiającego nSIP.

Odpowiedź:

Serwis Zamawiającego będzie w pierwszej kolejności analizował przyczynę usterki. Reklamacja będzie zgłaszana do Wykonawcy, jeżeli ujawnione wady będą objęte odpowiedzialnością Wykonawcy z tytułu gwarancji jakości i rękojmi za wady. W przypadku wykazania przez Wykonawcę, iż reklamacja była nieuzasadniona, np. wynikała z błędu oprogramowania nSIP, nieobjętego odpowiedzialnością Wykonawcy zastosowanie będą miały odpowiednie przepisy kodeksu cywilnego.

Pytanie 21

. Proszę o podanie terminu zakończenia prac modernizacyjnych na peronach:

- Gdynia Stocznia
- Gdynia Grabówek
- Gdynia Leszczyki

Które są określone w odrębnych umowach zawartych przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zawarł odpowiedź na to pytanie w Rozdziale II, pkt 5 PFU. Okres realizacji dla peronów przedstawia się następująco:

- Gdynia Stocznia, Gdańsk Stocznia – 2020 - 2022, przy czym ogłoszenie postępowania przetargowego na wykonanie dokumentacji projektowej planowane jest na III kwartał 2019 roku, wykonanie dokumentacji projektowej planowane jest na III kwartał 2020 roku, zakończenie realizacji robót budowlanych planowane jest na III kwartał 2022 roku
- Gdynia Grabówek i Gdynia Leszczyki - 2019 (dok. Projektowa), 2020-2021 (roboty budowlane), przy czym zakończenie robót budowlanych planowane jest na III kwartał 2021 roku.

Zamawiający informuje, że powyższe terminy są szacunkowe i orientacyjne. Zastrzega sobie prawo do zmiany założonego harmonogramu. Jednocześnie Zamawiający informuje, że o zmianach terminów, ogłaszanych postępowaniach przetargowych dotyczących prac na ww. peronach, terminach realizacji robót na poszczególnych peronach i terminach zakończenia prac na tych peronach będzie informował Wykonawcę niniejszego przedmiotu Zamówienia

Pytanie 22

Proszę o podanie terminu zakończenia prac modernizacyjnych na peronach:

- Gdynia Redłowo
- Gdynia Orłowo

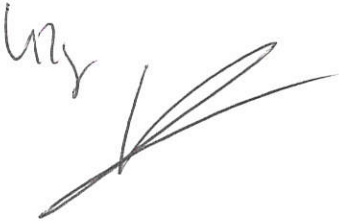
Które są określone w odrębnych umowach zawartych przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zawarł odpowiedź na to pytanie w Rozdziale II, pkt 5 PFU. Okres realizacji dla peronów przedstawia się następująco:

- Gdynia Redłowo – 2019-2020 - zakończenie realizacji robót budowlanych planowane jest na II kwartał 2020 roku,

- Gdynia Orłowo – 2019 (dok. Projektowa), 2020-2021 (roboty budowlane),
Zamawiający informuje, że powyższe terminy są szacunkowe i orientacyjne. Zastrzega sobie prawo do zmiany założonego harmonogramu. Jednocześnie Zamawiający informuje, że o zmianach terminów, ogłaszanych postępowaniach przetargowych dotyczących prac na ww. peronach, terminach realizacji robót na poszczególnych peronach i terminach zakończenia prac na tych peronach będzie informował Wykonawcę niniejszego przedmiotu Zamówienia



PROKURENT

mgr Anna Altmann

PROKURENT

mgr Sławomir Pipke