

Poznań, dnia 16.11.2020 r.

Nasz znak: ZDP.WO.261.2.21/20

Dotyczy: Budowa wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy w ciągu drogi powiatowej nr 2407p Koziegłowy - Swarzędz w zamiar za likwidację przejazdu kolejowo - drogowego kat. A w km 7,532 linii kolejowej nr 353, w ramach projektu POIiŚ 5.1-35 pn. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - etap III" w systemie "projektuj i buduj"

Wasz znak:

### Wszyscy Wykonawcy

Zamawiający zgodnie z art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r- Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U z 2019r., poz. 1843 ze zm.) informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Zamawiający zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy Pzp przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniem oraz na podstawie art. 38 ust. 4 zmienia treść specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

1. Czy należy zaprojektować ścieżki rowerowe dwukierunkowe, czy jednokierunkowe?  
Należy zaprojektować ścieżki rowerowe dwukierunkowe o szerokości 2,0m z uwzględnieniem wymaganych skrajni. Szerokość ścieżek powinna być zgodna z obowiązującymi przepisami, w szczególności z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
2. Zgodnie z § 130 ust. 3 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w przypadku występowania przeszkody w odległości mniejszej niż 2,00 m od krawędzi pasa ruchu należy stosować barierę skrajną. Czy Zamawiający przewiduje stosowanie barier skrajnych w tunelu, gdzie odległość krawędzi pasa ruchu od lica ściany tunelu wynosi 1,50 m?  
Barierę ochronną należy stosować zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi GDDKIA.
3. Prosimy o potwierdzenie, że w tunelu należy przyjąć skrajnię drogową 4,6 m + 0,2 m.  
Minimalne parametry skrajni drogowej należy przyjąć zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
4. Prosimy o potwierdzenie, że załącznik „R. Archiwalne wyniki badań podłoża gruntowego” stanowią materiał wiążący.  
Zgodnie z zapisami PFU powyższe materiały mają charakter pomocniczy. Wykonawca otrzymuje te materiały jedynie w celach poglądowych i może je wykorzystać oraz interpretować na własne ryzyko. Wykonawca ma obowiązek wykonać własne badania geologiczne, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi wykazanymi w PFU.
5. Czy Zamawiający dopuszcza ponowne użycie destruktu asfaltowego pochodzącego z rozbiórki?  
Należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami. Wyjaśniamy, że zgodnie z zapisami PFU destruktu z rozbiórek dróg i elementów betowych należy, co do zasady, wykorzystać na urządzenie tymczasowych dróg, objazdów, podjazdów.

6. Prosimy o potwierdzenie, że oś projektowanej drogi zgodna z wariantem preferowanym projektu koncepcyjnego jest wiążąca.  
Koncepcja projektowa udostępniona została jako jeden z elementów oszacowania i wyceny zakresu robót dla potrzeb sporządzenia oferty. Szczegółowe rozwiązania w zakresie osi nie są wiążące a sporządzony projekt budowlany powinien uwzględniać wymagania określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach decyzją znak WOS.6220.1.14.2020-17 z dnia 13.10.2020r jak również powinien nawiązywać się do opracowywanego projektu budowy skrzyżowania typu ronda w ciągu DW 194, realizowanego przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.
7. Prosimy o potwierdzenie, że droga wojewódzka nr 194 nie jest przedmiotem zamówienia.  
Zamawiający potwierdza, że droga wojewódzka nr 194 nie jest przedmiotem zamówienia.
8. Prosimy o wskazanie, gdzie w ramach inwestycji znajdują się rowy szczegółowe R-G-12-1 i R-G-12-2.  
Zamawiający informuje, że powyższe zostało wskazane w piśmie PGW WP znak PO.ZPU.4.516.48.2018.PK z dnia 28.03.2018r, załączonym w PFU.
9. Prosimy o określenie jakiej kategorii ruchu docelowo będzie odcięty odcinek drogi powiatowej powstały poprzez likwidację przejazdu kolejowego? Czy będzie stanowił kontynuację ulicy Dworcowej?  
Zamawiający informuje, że odcięty odcinek drogi powiatowej będzie stanowił kontynuację drogi gminnej ul. Dworcowej.
10. Czy odcięty odcinek drogi powiatowej należy zaprojektować o parametrach jak dla ulicy Dworcowej, skoro nie będzie znajdował się w ciągu drogi powiatowej?  
Zamawiający wyjaśnia, że z uwagi na możliwość częściowego wykorzystania konstrukcji nawierzchni przedmiotowego odcinka drogi oraz fakt że będzie to dojazd do pętli autobusowej należy zachować istniejące parametry jak dla drogi klasy Z.
11. Prosimy o wskazanie jakiej szerokości chodniki należy wykonać, gdyż zapisy PFU są rozbieżne. W punkcie 4.2.10 wskazano szerokość 1,5 m dla chodników odsuniętych od jezdni, zaś w punkcie 1.5.1 wskazano szerokości 2,00 m dla chodników odsuniętych od jezdni.  
Należy zaprojektować i wykonać chodnik o szerokości minimum 2,00 m.
12. Prosimy o wskazanie jakiej szerokości ścieżki rowerowe należy wykonać, gdyż zapisy PFU są rozbieżne. W punkcie 1.5.1.4 wskazano szerokość 2,00 m, zaś w punkcie 1.5.1.5 wskazano szerokości 2,25 m dla przekroju w ul. Swarzędzkiej.  
Należy zaprojektować i wykonać ścieżkę rowerową dwukierunkową zgodnie z warunkami technicznymi przy uwzględnieniu wymaganych skrajni.
13. Prosimy o potwierdzenie, że nie należy projektować zjazdów do działek, które w wyniku inwestycji nie utraciły dostępu do drogi publicznej, lecz nie posiadają zjazdów.  
Zamawiający wyjaśnia, że należy zaprojektować zjazdy do działek, które w wyniku inwestycji utraciły dostęp do drogi publicznej. Pozostałe zjazdy istniejące w zakresie objętym inwestycją należy przebudować oraz dostosować do nowej geometrii terenu z wykorzystaniem głównie nowych materiałów.
14. Prosimy o informację do kogo należy likwidacja pętli autobusowej.  
Pętla autobusowa zostanie zlikwidowana na skutek przebudowy układu drogowego (prac rozbiórkowych wchodzących w skład przedmiotowego zadania). Na etapie prac projektowych należy dokonać ustaleń z UMiG Swarzędz (w tym ze Swarzędzkim Przedsiębiorstwem Komunalnym). Docelowo funkcję dotychczasowej pętli przejmie wybudowana już pętla na ul. Dworcowej.

15. Czy Zamawiający przewiduje wykonanie drenaży w ramach inwestycji?  
[Zamawiający przewiduje wykonanie drenaży w ramach inwestycji.](#)
16. Zgodnie z §125 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w przypadku nieprzelotowego zakończenia drogi klasy L lub D należy wykonać plac do zawracania samochodów. Prosimy o potwierdzenie, że dla Drogi wewnętrznej DG-3 (oznaczenie zgodne z koncepcją) należy wykonać plac do zawracania samochodów.  
[Należy przewidzieć możliwość zawracania.](#)
17. Prosimy o wskazanie jaką nawierzchnię należy wykonać na zjazdach indywidualnych.  
[Górną warstwę konstrukcji nawierzchni \(ścieralną\) stanowiącą wyłącznie nawierzchnię zjazdów, należy wykonać z brukowej kostki betonowej grub. 8cm. Natomiast dla powierzchni zjazdów stanowiących równocześnie nawierzchnię ścieżki rowerowej i chodników, w-wę ścieralną, należy wykonać jak dla tych ciągów komunikacyjnych z zachowaniem ich ciągłości. Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni zjazdów, zaprojektować jako jednakowe dla obu w/w przypadków.](#)
18. Czy w ramach inwestycji należy uzyskać jedną decyzję, czy można część wykonać na zgłoszenie, a część w ramach decyzji ZRiD?  
[Inwestor nie narzuca konieczności realizowania inwestycji w oparciu o jedną decyzję administracyjną. Informujemy, iż preferujemy realizację inwestycji w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych tj. na podstawie decyzji ZRiD. Nie widzimy przeszkód, aby w ramach inwestycji w razie konieczności uzyskać inne decyzje administracyjne umożliwiające lub ułatwiające realizację przedsięwzięcia m. in. pozwolenia na budowę czy zgłoszenia robót budowlanych.](#)
19. Zamawiający wskazuje, że przejścia dla pieszych należy wykonać o szerokości 4,0 m. Prosimy o wskazanie szerokości dla przejazdów dla rowerów. Koncepcja zakłada przejazd dla rowerów o szerokości 2,0 m, zaś zgodnie z przepisami dla ścieżek dla rowerów dwukierunkowych minimalna szerokość przejazdu dla rowerów to 3,0 m.  
[Przejazdy dla rowerów należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami.](#)
20. Prosimy o potwierdzenie, że ograniczenie ścieżek asfaltowych o nawierzchni bitumicznej należy wykonać obrzeżem 8x30 cm.  
[Zamawiający potwierdza, że ograniczenie ścieżek asfaltowych o nawierzchni bitumicznej należy wykonać obrzeżem 8x30cm.](#)
21. Prosimy o potwierdzenie, że jezdnie zjazdów należy ograniczyć krawężnikiem 15x30 cm. [Zjazdy na nieruchomości należy ograniczyć opornikami betonowymi 12x25 cm.](#)
22. Zgodnie z § 16 ust. 1 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie szerokość każdego pasa ruchu powinna być zwiększona na łuku kołowym w planie o wartość 30/R dla dróg klasy D (tu dodatkowo jezdnie). W przypadku promienia R=20 należy więc każdy pas poszerzyć o min 1,5 m, co przy szerokości jezdni dwupasowej 5,0 m daje szerokość jezdni po poszerzeniu 8,0 m. W załączonej koncepcji jezdni po poszerzeniu ma szerokość 6,0 m. Prosimy o wskazanie, co jest wiążące w tym przypadku dla Wykonawcy: zapisy Rozporządzenia, czy Koncepcja.  
[Projekt należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami lub uzyskać stosowne odstępstwo od obowiązujących przepisów po ustaleniu z Zamawiającym na etapie opracowania projektu budowlanego.](#)
23. Prosimy o wskazanie jaki element, o jakiej nawierzchni i szerokości należy wykonać po lewej stronie ulicy Swarzędzkiej: chodnik, ścieżkę rowerową, czy ścieżkę pieszo-rowerową? Koncepcja wskazuje na ścieżkę pieszo-rowerową o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,0m. Brak zapisów w PFU.

Należy zaprojektować i wykonać drogę, na której dopuszcza się ruch pieszych i rowerzystów (zgodnie z obecnym stanem).

24. Prosimy o wskazanie, czy należy wykonać chodnik o szerokości 4,0 m po prawej stronie ul. Swarzędzkiej o długości ok. 14 m w miejscu likwidacji skrzyżowania ul. Swarzędzkiej z ul. Dworcową zgodnie z koncepcją, czy o szerokości 2,0 m jak dla chodnika bezpośrednio przy jezdni zgodnie z PFU.  
Należy zaprojektować i wykonać chodnik zgodnie z koncepcją szer. ok. 4 m (do granicy pasa drogowego).
25. Prosimy o wskazanie z jakiego materiału należy wykonać utwardzenie terenu pomiędzy jezdnią/chodnikiem/ścieżką rowerową a murami oporowymi.  
Należy zaprojektować i wykonać nawierzchnie jak na chodnikach.
26. Prosimy o wskazanie materiału z jakiego należy wykonać pobocza.  
Pobocza w przypadku nawierzchni nieograniczonej krawężnikiem należy wykonać z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 (łamanego - granitu).
27. Zgodnie z PFU pkt. 1.5.1 ppkt 5, w tunelu drogowym pod linią kolejową należy przewidzieć uzbrojenie terenu w postaci odwodnienia. Prosimy o uszczegółowienie czy Zamawiający wymaga zgodnie z koncepcją obiektów inżynierskich budowy wpustów mostowych. Rozwiązanie odwodnienia w tunelu wpływa na wymaganą wysokość tunelu znacząco zwiększając koszty inwestycji  
Wymaga się stosowania odwodnienia w postaci wpustów i kanalizacji deszczowej, z odprowadzaniem wód deszczowych i roztopowych do odbiornika. Zgodnie z PFU pkt 4.3.4 ppkt 36 w przypadku konieczności lokalizacji wpustu na obiekcie należy umieścić je w linii odwodnienia w jezdni. Wpust powinien być wyposażony w osadnik oraz posiadać płynną regulację wysokościową.
28. Zgodnie z PFU pkt. 1.5.1 ppkt 5 w tunelu drogowym pod linią kolejową należy przewidzieć uzbrojenie terenu w postaci odwodnienia. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie odwodnienie liniowego  
Zamawiający nie dopuszcza stosowanie odwodnienia liniowego. Zgodnie z PFU pkt 4.3.4 ppkt 36 odwodnienie powinno zostać wykonane jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HDPE. Odwodnienie należy sprowadzić rurami spustowymi projektowanej kanalizacji deszczowej (i dalej do przepompowni).
29. Prosimy o doprecyzowanie, że w zakresie inwestycji nie leży przebudowa skrzyżowania ul. Poznańskiej z nowym przebiegiem ul. Swarzędzkiej oraz budowa odwodnienia oraz przebudowa sieci w tym zakresie  
Zamawiający potwierdza powyższe założenie, o ile przebudowa ww. urządzeń na terenie przebudowy skrzyżowania ul. Poznańskiej z nowym przebiegiem ul. Swarzędzkiej nie jest niezbędna dla inwestycji Zamawiającego.
30. Zgodnie z PFU pkt. 2.1.3 w obrębie inwestycji przebiegają dwa ciekły wodne tj. rowy szczegółowe R-G-12- 1 i R-G-12-2 odcinkowo skanalizowane co potwierdza pismo Wód Polskich PO.ZPU.4.516.48..2018PK. Zgodnie z dołączoną przez Zamawiającego mapą zasadniczą rów R-G-12-2 biegnący w ul. Dworcowej został ujęty w kanał DN800 a następnie prawdopodobnie retencjonowany w zbiorniku podziemnym i przepompowany do kanalizacji deszczowej kd225 służącej odwodnieniu ul. Swarzędzkiej. Prosimy o przekazanie uzgodnienia z Wodami Polskimi powyższego rozwiązania.  
Zamawiający nie posiada przedmiotowego uzgodnienia. Wszelkie konieczne uzgodnienia należy uzyskać na etapie opracowywania projektu budowlanego.
31. W ul. Dworcowej zgodnie z dołączoną przez Zamawiającego mapą zasadniczą konieczna będzie przebudowa istniejącej pompowni wód deszczowych i związanej z nim infrastruktury podziemnej. Prosimy o przekazanie informacji co należy przyjąć w wycenie oferty. Jeżeli Zamawiający dysponuje prosimy o przekazanie dokumentacji

powykonawczej wraz z informacjami odnośnie pompowni w tym zakresie.

Zamawiający w przetargu udostępnił wszystkie posiadane materiały i nie dysponuje przedmiotową dokumentacją. Szczegółowy zakres robót wynikać będzie z wykonanego przez wyłonionego Wykonawcę projektu budowlanego i wykonawczego przebudowy istniejącej pompowni wód deszczowych i związanej z nimi infrastruktury podziemnej.

32. Prosimy o potwierdzenie, że w ramach prac związanych z odwodnieniem obszaru kolejowego należy przyjąć wyłącznie konserwację  
Zakres obowiązków Wykonawcy obejmuje wykonanie prawidłowego systemu odwodnienia tj. prace w tym zakresie pozwolili mają na zapewnienie spływu wody do systemu odwodnienia. Zgodnie z pkt 2.3.2 PFU oparty na danych posiadanych przez Zamawiającego stan istniejący odwodnienia podtorza tj. odwodnienie wgłębne wymaga jedynie konserwacji. Pragniemy jednakże podkreślić, iż stan rzeczywisty mógł ulec pogorszeniu m.in. z uwagi na postępującą degradację elementów odwodnienia, zamulenie, wegetację roślinności itp. Ryzyko wynikające z możliwości stwierdzenia odmiennego stanu/rodzaju odwodnienia od przedstawionego w dokumentacji pomocniczej, obciąża Wykonawcę. Jednocześnie zgodnie z pkt. 4.3.3.2 PFU informujemy, iż tam gdzie brak jest rowów odwadniających, bądź gdy istniejące rowy muszą zostać zlikwidowane Wykonawca w ramach prac wykona nowe rowy odwodnieniowe odpowiednio połączone z systemem odwodnienia lub drenaż.
33. Zgodnie z PFU pkt. 4.2.12 należy przewidzieć wykonanie przepompowni ścieków kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Prosimy o szczegółową informację o jakiej pompowni ścieków sanitarnych Zamawiający ma na myśli.  
Zapis dotyczy kolidujących sieci znajdujących się w ul. Dworcowej.
34. Zgodnie z PFU pkt. 4.2.13 należy zaprojektować odwodnienie poprzez system kanalizacji deszczowej, kolektorami deszczowymi z wpustami ściekowymi ze studzienkami osadnikowymi. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza odwodnienie powierzchniowe opierające się na rowach drogowych?  
Zamawiający nie dopuszcza odwodnienia powierzchniowego opierającego się na rowach drogowych.
35. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rezygnację ze zbiornika retencyjnego w przypadku, gdy wody deszczowe zostaną odprowadzone do innego odbiornika  
Zamawiający dopuszcza rezygnację ze zbiornika retencyjnego w przypadku, gdy wody deszczowe zostaną odprowadzone do innego odbiornika.
36. Zgodnie z PFU pkt. 4.2.13 należy zaprojektować wpusty ściekowe ze studzienkami osadnikowymi, natomiast zgodnie z koncepcją obiektów inżynierskich w tunelu przewidziano budowę wpustów mostowych które nie są wyposażone w osadniki. Prosimy o doprecyzowanie zapisów i dopuszczenie innych alternatywnych rozwiązań dla odwodnienia tunelu  
Co do zasady należy stosować wpusty ściekowe ze studzienkami osadnikowymi. W przypadku stosowania wpustów mostowych należy je wyposażać w kosze odsadcze. Konieczność zastosowania osadników zawarto także w pkt 4.3.4 ppkt 36 stanowiącym, iż w przypadku konieczności lokalizacji wpustu na obiekcie powinien być on wyposażony w osadnik.
37. Prosimy o potwierdzenie, że w ramach inwestycji należy przewidzieć przebudowę gazociągów dn63 bez wstrzymywania przepływu zgodnie z dołączonymi Warunkami technicznymi PSG  
Przebudowę gazociągu należy wykonać zgodnie z warunkami PSG.
38. Kanał technologiczny: Czy Zamawiający wymaga budowy studni SKR-2 wewnątrz ronda przy skrzyżowaniu drogi powiatowej z drogą Wojewódzką (zgodnie z pismem Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz nr WTI.131.1.2.2018 z 14.05.2018 r.)? Obszar ronda znajduje się poza granicami opracowania.  
Kanał technologiczny należy zakończyć na granicy procedowanej inwestycji, bez wchodzenia w zakres drogi wojewódzkiej.

39. Kanał technologiczny: Czy Zamawiający wymaga połączenia kanału technologicznego z kanałami technologicznymi zaprojektowanymi wzdłuż wszystkich dróg dojazdowych do budowanego skrzyżowania z drogą Wojewódzką (zgodnie z pismem Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz nr WTI.131.1.2.2018 z 14.05.2018 r.)? Prosimy o przekazanie danych do projektowania umożliwiających określenie punktów styków z projektowanymi kanałami technologicznymi w ramach innych zadań.  
*Pozyskanie danych do projektowania jest jednym z zadań Wykonawcy inwestycji. Dane należy pozyskać na etapie opracowania koncepcji projektowej, projektu budowlanego i projektu wykonawczego. Kanały technologiczne należy zaprojektować i wykonać na wszystkich drogach publicznych znajdujących się w zakresie inwestycji. Kanały, jak i ich połączenia należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami.*
40. Kanał technologiczny: Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie studni kablowych z poliwęglanu (EK288), zgodnie z pismem Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz nr WTI.131.1.2.2018 z 14.05.2018 r.?  
*Kanał technologiczny należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami, m.in. rozporządzenie z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. z 2015 r., poz. 680)*
41. Czy Zamawiający dopuszcza pozostawienie w ziemi likwidowanych odcinków sieci uzbrojenia terenu, które nie kolidują z projektowaną infrastrukturą oraz konstrukcją drogi?  
*Tak, jeśli nie będą narażone na zarwanie.  
W przypadku likwidacji odcinków sieci uzbrojenia terenu należy usuwać z gruntu niepotrzebną infrastrukturę techniczną i uzgadniać z właściwym gestorem, do którego należy przedmiotowa sieć, dalsze postępowanie mające na celu utylizację lub przekazanie niepotrzebnej infrastruktury. Każdą likwidację odcinków sieci należy nanieść w dokumentacji powykonawczej.*
42. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 1.5.1 5). Zamawiający dysponuje w ramach podstawowych elementów przekroju normalnego na obiekcie kolejowym "peron stacyjny jednokrawędziowy". W pkt. 4.3.7 PFU zapisano, że istniejący peron należy odtworzyć spełniając wymogi instrukcji Id-22, a dojścia dostosować dla osób dla potrzeby niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Instrukcja Id-22 dysponuje potrzebą spełnienia wymogów TSI PRM, która dopuszcza zastosowanie aktualnie występującej wysokości peronu (0.30m) tylko dla peronów sieci kolei typu "Tram-Train". Czy wyłoniony Wykonawca ma odbudować tylko na długości nowopowstałego wiaduktu kolejowego przy torze nr 1 peron o wysokości 0.30m?  
*Zamawiający informuje, iż istniejący peron należy odtworzyć w stanie nie gorszym wyłącznie w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU. Materiały użyte do odtworzenia istniejącego peronu powinny być zgodne z Regulacjami PKP PLK S.A. w tym Instrukcją Id-22 oraz Im-3*
43. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 1.5.1 5). Na jakiej długości wykonawca ma założyć odbudowę peronu nr 1. Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.  
*Wykonawca ma założyć odbudowę peronu nr 1 na odcinku na którym peron zostanie rozebrany w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU.  
Zamawiający nie określa długości odbudowy peronu. W ocenie Zamawiającego zakres zależny jest od przyjętej przez Wykonawcę technologii prowadzenia robót budowlanych i zastosowanych rozwiązań technicznych zastosowanych przy inwestycji.*
44. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 1.5.1 5). Z jakich materiałów ma zostać wykonany peron nr 1, nowych czy starożytecznych? Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.



Zamawiający dopuszcza odtworzenie peronu nr 1 przy wykorzystaniu materiałów starożytecznych, w przypadku spełniania aktualnie obowiązujących norm określonych w instrukcjach i regulacjach PKP PLK S.A., w tym instrukcji Id-22 oraz Im-3.

45. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 1.5.1 5). Czy wykonawca ma uwzględnić w swojej wycenie tylko odbudowę nawierzchni peronu nr 1 czy również wyposażenia peronu(mała architektury)? Jeżeli wykonawca ma uwzględnić w wycenie peronu również elementy małej architektury to prosimy o podanie długości peronu na jakiej należy zbudować elementy małej architektury. Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.  
Należy odbudować małą infrastrukturę wykorzystując elementy starożyteczne (w przypadku, gdy spełniają wymagania obowiązujących norm oraz w przypadku pozytywnej oceny kwalifikacji materiałów pochodzących z działalności PKP PLK S.A. – instrukcja Im-3) na odcinku objętym robotami, na którym peron zostanie rozebrany.
46. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 1.5.1 5) oraz pkt 2.3.5. Zamawiający informuje, że na długości peronu nr 1 krawędź peronowa wyłączona jest z eksploatacji. Czy w ramach budowy wiaduktu kolejowego Wykonawca ma rozebrać i nie odbudowywać nieczynną krawędź peronu nr 1 przy torze nr 1?  
Informujemy, iż należy odbudować peron nr 1 w pełnym zakresie (na odcinku na którym peron zostanie rozebrany w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU).
47. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 2.3.2. Dla potrzeby opracowania porównywalnej oferty, analogicznie do pkt 2.1.8 gdzie zostały określone warunki gruntowe dla budowli drogowej prosimy o przekazanie informacji o warunkach gruntowych występujących aktualnie w budowlu kolejowej.  
Zamawiający nie posiada innych badań niż przekazane w załączniku do PFU. Informujemy, że po stronie Wykonawcy leży obowiązek wykonania szczegółowych badań geotechnicznych zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym „Wytycznymi badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej”.
48. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.1. W stanie istniejącym na terenie planowanego do wybudowania wiadukcie kolejowym występuje połączenie rozjazdowe Rz7-Rz8 pomiędzy torem nr 1 i 2. Zamawiający oczekuje dostosowanie koryta balastowego oraz łóżysk budowanego wiaduktu do połączenia rozjazdowego Rz7-Rz8 czy dysponuje likwidację przedmiotowego połączenia w celu uzyskania terenu rezerwowanego dla pozostałych trzech torów?  
Należy dostosować koryta balastowe oraz łóżyska budowanego wiaduktu do połączenia rozjazdowego Rz7-Rz8 po uprzednim uzyskaniu odstępstw od Regulacji PKP PLK S.A. W tym celu wykonawca dostarczy Zamawiającemu wymagane informacje oraz dokumenty, które będą służyć do przeprowadzenia procedury SMS/MMS-PR-03 Zarządzanie zmianą oraz pozyskania odstępstw od Regulacji PKP PLK S.A.
49. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.1. Prosimy o określenie czy tor ma być odbudowany z materiałów starożytecznych czy Wykonawca ma przyjąć nowy materiał. Jeżeli Wykonawca ma przyjąć nowy materiał to prosimy o określenie na jakiej długości należy określić wymianę nawierzchni na nową oraz które rozjazdy należy przyjąć jak nowe do wyceny. Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.  
Informujemy, iż do odbudowy toru należy przyjąć nowy materiał. W zakresie długości wymiany nawierzchni należy przyjąć odcinek będący w kolizji z robotami objętymi w PFU.
50. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.1. Prosimy o określenie standardu oraz wariantu konstrukcyjnego nawierzchni kolejowej zabudowywanej na wiadukcie kolejowym.

Informujemy, iż przedmiotowa nawierzchnia kolejowa określona jest poprzez wariant 1.1 zgodnie z instrukcją PKP PLK S.A. Id-1 załącznik nr 2.

51. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.1. Zamawiający oczekuje pozostawienie niwelety toru na poziomie aktualnie występującej. Prosimy o przekazanie profilu linii kolejowej nr 353 na stacji Kobylnica. Informujemy, iż informacje w zakresie profilu linii zostały zawarte w protokołach zdawczo-odbiorczych regulacji osi torów, stanowiących załącznik nr 1. Ponadto zgodnie z obowiązkami i odpowiedzialnością Wykonawcy: dla potrzeb sporządzenia oferty należy kierować się m.in. wynikami szczegółowych wizji terenowych i inwentaryzacji.
52. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.1. Prosimy o informację, jakie prace w nawierzchni kolejowej należy wprowadzić do oferty w ramach likwidacji przejazdu kolejowego w ciągu ulicy Swarzędzkiej? W ramach likwidacji przejazdu kolejowego w ciąg ulicy Swarzędzkiej należy wykonać następujące prace w nawierzchni kolejowej: usunięcie płyt przejazdowych, likwidacja nawierzchni drogowej w międzytorzu, regulacja i oczyszczenie podsypki, ławy torowiska oraz inne prace wynikające z zatwierdzonej dokumentacji projektowej.
53. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.2. Zamawiający warunkuje wymianę rozjazdów słowem "jeśli występują". W celu opracowania porównywalnych ofert prosimy o jednoznaczne określenie potrzebę lub brak potrzeby wymiany rozjazdów. Informujemy, iż w zakresie rozjazdów nr 8 i 9 w pierwszej kolejności należy zabudować ponownie istniejące rozjazdy a w przypadku gdy budowa rozjazdów uniemożliwia ponowny montaż należy zastosować nowe rozjazdy. Rozjazd nr 7 Rz 60E1-300-1:9 pssdS jest rozjazdem nieprzystosowanym konstrukcyjnie do obowiązujących prędkości co skutkuje koniecznością wprowadzenia ograniczeń. W związku z powyższym, przedmiotowy rozjazd należy wymienić na rozjazd Rz 60E1-300-1:9 psbS.
54. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.2.1. 10) Jeśli Zamawiający dysponuje wymianę rozjazdów na nowe wyposażone w bezobsługowe rolki rozjazdowe, to w celu opracowania porównywalnej oferty prosimy o określenie niezbędnych do wyceny parametrów wymienianych rozjazdów (odmiana rozjazdu, rodzaj podrozjazdnic, rodzaj iglic, gatunek stali, typ krzyżownic i kierownic itd.) W przypadku konieczności montażu nowych rozjazdów, należy zabudować rozjazd tego samego typu o parametrach nie gorszych od istniejących, z wyłączenie rozjazdu nr 7, którego parametry podano w odpowiedzi na pytanie nr 53.
55. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.3. W celu opracowania porównywalnej oferty prosimy o informację, czy Zamawiający oczekuje zabudowy warstwy ochronnej nawierzchni kolejowej? Jeżeli Zamawiający oczekuje zabudowy warstwy ochronnej to prosimy o podanie zakresu/odcinka na którym należy taką warstwę przyjąć do wyceny. Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne. Zamawiający oczekuje zabudowy warstwy ochronnej nawierzchni kolejowej, na odcinku robót objętych PFU, wykonanej zgodnie z regulacjami PKP PLK S.A. określającymi wykonanie odcinków przejściowych pomiędzy podtorzem gruntowym i obiektem inżyneryjnym.
56. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.3. W stanie istniejącym na odcinku zabudowy wiaduktu nie występuje odwodnienie powierzchniowe oraz wgłębne nawierzchni kolejowej. Prosimy o potwierdzenie, że zakres prac związany z odwodnieniem budowli kolejowej ma dotyczyć wyłącznie odcinka nawierzchni kolejowej odbudowywanej w ramach zabudowy wiaduktu kolejowego. Należy wykonać odwodnienie odcinka nawierzchni kolejowej odbudowanej w ramach zabudowy wiaduktu



kolejowego wraz z przebudową odwodnienia, które jest konieczne do wykonania w ramach przebudowy kolizji związanych z zabudową wiaduktu kolejowego.

57. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.4 3). Prosimy o potwierdzenie zabudowy wyłącznie dwóch torów na wiadukcie kolejowym, bez aktualnie występującej wstawki międzyrozjazdowej. Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.  
Jeżeli oś drogi przebiegać będzie pod wstawką międzyrozjazdową to należy taką wstawkę uwzględnić w nowo projektowanym wiadukcie kolejowym.
58. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.4 3) i 4). Prosimy o potwierdzenie, że planowane do zabudowy tory 3 i 4 (na północ od toru nr 1) kolidują z aktualnie występującym budynkiem nastawni "Ko".  
Tory 3 i 4 planowane do zabudowy w przyszłości zlokalizowane będą na północ od toru nr 1.
59. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.7. Czy wyłoniony wykonawca ma zadanie uzyskać Certyfikat TSI PRM dla peronu nr 1 (co wiązać się będzie z jego podniesieniem do standardowej wysokości 0.76m) czy ma tylko zapewnić dojście do istniejącego peronu nr 1? Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.  
Zamawiający informuje, iż istniejący peron należy odtworzyć w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU. Wobec powyższego nie należy dla niego uzyskiwać Certyfikatu TSI PRM.
60. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.7. Jaka wysokość krawędzi peronu nr 1 ma zostać odbudowana w ramach niniejszej inwestycji i na jakiej długości?  
Zamawiający informuje, iż istniejący peron należy odtworzyć w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU.
61. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.7. W ramach prac wystąpi konieczność zamknięcia jednej z czynnych krawędzi peronu nr 2. Przy którym torze należy zabudować tymczasowy peron na stacji Kobylnica?  
Konieczność wybudowania tymczasowego peronu będzie uzależniona od przyznanych zamknięć torowych oraz sporządzonych regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów. Jego lokalizacja będzie uzależniona od przyznanych zamknięć oraz etapowania realizacji robót.
62. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.7. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość pozostawienia w trakcie realizacji wyłącznie jednej czynnej krawędzi peronowej na stacji Kobylnica?  
Możliwość pozostawienia w trakcie realizacji wyłącznie jednej czynnej krawędzi peronowej będzie uzależniona od przyznanych zamknięć torowych oraz sporządzonych regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów.
63. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU pkt. 4.3.7. Jeśli Zamawiający oczekuje zabudowy tymczasowego peronu, to w celu przedłożenia jednolitych ofert prosimy o wskazanie parametrów technicznych jakie przedmiotowy peron musi spełnić (wysokość, długość, szerokość i wyposażenie). Są to założenia, które mogą być różnie zakładane na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej przez zespoły projektowe, dlatego nie można tego zakresu pozostawiać tylko do decyzji projektantów, ponieważ oferty będą nieporównywalne.  
Budowa peronu tymczasowego zależna będzie od przyznanych zamknięć torowych i ich charakterystyki oraz Regulaminów Tymczasowego Prowadzenia Ruchu Pociągów na czas realizacji robót budowlanych. Nie mniej jednak Zamawiający wymaga dla peronów tymczasowych zapewnienia m.in. następujących parametrów: długość 150 m, zapewnienie utwardzonego tymczasowego dojścia, zapewnienie tymczasowego oświetlenia i nagłośnienia, wykonania tymczasowego oznakowania peronu oraz dojść, zapewnienie tymczasowych kosztów na odpady,

gabloty informacyjnych itp. Pozostałe parametry oraz wyposażenie muszą być zgodne z aktualnymi regulacjami prawnymi oraz PKP PLK S.A. oraz będą uzgadniane z Zamawiającym na etapie realizacji robót budowlanych.

64. Prosimy o uzupełnienie materiałów przetargowych o istniejące protokoły regulacji osi toru.  
Zamawiający informuje, że protokoły regulacji osi toru są załącznikiem do niniejszych wyjaśnień.
65. Czy Zamawiający dopuszcza całkowite zamknięcie ruchu pociągów dla potrzeby prowadzenia robót?  
Zamawiający nie dopuszcza całkowitego zamknięcia ruchu pociągów.
66. W celu prawidłowego skalkulowania oferty prosimy o udostępnienie drogowego planu schematycznego stacji Kobylnica.  
Zamawiający informuje, że plan schematyczny st. Kobylnica są załącznikiem do niniejszych wyjaśnień.
67. Prosimy o określenie typu linii nr 353 wedle nomenklatury w obowiązującej w Standardach Technicznych PKP PLK (P/M).  
Kategoria linii 353 wedle nomenklatury obowiązującej w Standardach Technicznych PKP PLK to M160.  
Zamawiający realizuje prace studialne związane z podniesieniem typu w przyszłości.
68. Prosimy o określenie kategorii linii nr 353 wedle nomenklatury obowiązującej w TSI (P/F).  
Dla przedmiotowego zakresu prac nie przewiduje się prowadzenia weryfikacji WE dla podsystemów, co nie implikuje konieczności definiowania kodów ruchu.
69. Prosimy o określenie ilości wygradzeń, jakie należy zbudować w związku z realizacją założenia zabezpieczenia miejsc potencjalnie niebezpiecznych lub narażonych na pojawienie się osób postronnych. Z uwagi na brak wytycznych na obecnym etapie Wykonawca nie jest w stanie oszacować ilości wygradzeń do zbudowania.  
Ilość wygradzeń wynikać będzie z zatwierdzonego projektu budowlanego i wykonawczego dla całego zadania inwestycyjnego. Na tym etapie postępowania Zamawiający nie jest w stanie określić szczegółowej ilości wygradzeń, które należy zbudować, jak również wskazać ich lokalizacji.
70. Czy w załączonej do PFU dokumentacji Zamawiający uwzględnił wszystkie oczekiwania lokalnej społeczności?  
Koncepcyjny zakres robót był udostępniony lokalnej społeczności na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowanych.
71. Który system peronowy (L+P, L, P) Zamawiający wymaga od Wykonawcy na przedmiotowym zadaniu?  
Zamawiający informuje, iż istniejący peron należy odtworzyć w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU. Standard konstrukcyjny zgodny z Id-22 dla robót odtworzeniowych.
72. Prosimy o określenie standardu materiałów i technologii zabudowy elementów nawierzchni peronowej zgodnie z instrukcją Id-22.  
Zamawiający informuje, iż istniejący peron należy odtworzyć w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU. Standard konstrukcyjny zgodny z Id-22 dla robót odtworzeniowych.
73. Prosimy o określenie kategorii stacji Kobylnica zgodnie z wytycznymi Ipi-4 oraz Ipi-6.  
Stacja Kobylnica posiada kategorię B.
74. Czy Zamawiający posiada harmonogram zamknięć torowych dla przedmiotowego zadania, jeśli tak prosimy o udostępnienie.  
Opracowanie harmonogramu należy do Wykonawcy - § 26 Warunków Umowy.  
Zamawiający wstępnie wprowadził w Harmonogramie Zamknięć Torowych dla RRRJ 2021/2022 i 2022/2023 niżej wymienione zamknięcia na stacji Kobylnica:

- Od dnia 28.02.2022 do dnia 26.09.2022 – tor 1, 3, 5, 7, 9 i 11
- Od dnia 27.09.2022 do dnia 25.04.2023 – tor 2, 4, 6, 8

75. Czy zakres podsystemu Infrastruktura, Energia i Sterowanie niniejszego projektu został sklasyfikowany jako modernizacja zgodnie z definicją z art. 4 pkt. 43 Ustawy o transporcie kolejowym czy odnowienie zgodnie z definicją z art. 4 pkt 44 Ustawy o transporcie kolejowym? Prosimy o przedstawienie dokumentacji związanej z klasyfikacją projektu zgodnie z art. 25k ponieważ jest to niezbędne do opracowania rzetelnej oferty.  
Zakres prac w podsystemach nie kwalifikuje się jako większe prace w podsystemie. Zgodnie z podanymi definicjami m. in. zapisy dyrektywy UE nr 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. – zastosowanie ma pkt. 17 art. 2 „wymiana w ramach utrzymania”, co oznacza wymianę części na inne części o identycznych funkcjach i osiągnięciach w ramach utrzymania prewencyjnego lub naprawczego. W związku z powyższym nie ma obowiązku występowania z art. 25k ustawy o transporcie kolejowym.
76. Czy Zamawiający oczekuje przeprowadzenia oceny zgodności każdego podsystemu strukturalnego objętego zakresem zamówienia?  
Dla zakresu zamówienia Zamawiający nie oczekuje przeprowadzenia oceny zgodności każdego podsystemu strukturalnego.
77. Dla których podsystemów i na jakich odcinkach Zamawiający wymaga przeprowadzenia certyfikacji?  
Zamawiający nie wymaga przeprowadzenia certyfikacji.
78. Proszę o wskazanie czy rzeczowy zakres związany z robotami torowymi jest remontem, modernizacją czy odnowieniem?  
Zamawiający nie wymaga przeprowadzenia certyfikacji.
79. Czy Zamawiający wystawi na przekazywane materiały staroużyteczne deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania zgodnie z obowiązującymi TSI dla potrzeby pozytywnej weryfikacji przez Jednostkę Notyfikowaną?  
Zamawiający nie przewiduje przeprowadzenia weryfikacji WE dla podsystemu strukturalnego Infrastruktura. Konieczność natomiast uzyskania lub wystawienia odpowiednich dokumentów dotyczących dopuszczenia do eksploatacji materiałów staro-użytecznych, powinna być przedmiotem analizy w ramach procesu oceny zmiany dla danej inwestycji.
80. Czy zamawiający posiada odstępstwo od przepisów zabraniających zabudowy rozjazdu w bliskiej odległości od obiektu inżynierskiego? Jeżeli nie to po czyjej stronie jest uzyskanie takiego dokumentu?  
Zamawiający nie posiada przedmiotowego odstępstwa. Uzyskanie wszelkich warunków, uzgodnień, decyzji, odstępstw i pozwoleń jest obowiązkiem Wykonawcy inwestycji (system „projektuj i buduj”). W przypadku odstępstw od przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. należy przygotować Zamawiającemu niezbędne dokumenty wymagane do pozyskania odstępstwa.
81. Czy w ramach gwarancji po stronie wykonawcy będą prace utrzymaniowe nawierzchni torowej dla zakresu objętego zamówieniem?  
Zakres gwarancji został określony w PFU.
82. Prośba o wyjaśnienie SIWZ dotyczy Tomu III - PFU załącznik K rys. 5. Na odcinku zabudowy strefy przejściowej występuje część iglicowa rozjazdów. Czy po uzyskaniu odstępstwa od przepisów zabraniających zabudowy rozjazdu w bliskiej odległości od obiektu inżynierskiego, w przypadku wystąpienia uszkodzeń rozjazdu Zamawiający odstąpi od wymagań określonych w §32 SIWZ Tom II dla elementów nawierzchni kolejowej na które zostanie wydane odstępstwo?  
Zamawiający nie odstąpi od wymagań określonych w § 32 SIWZ Tom II dla elementów nawierzchni kolejowej, na które zostanie wydane odstępstwo.

83. Prośba o udostępnienie schematu sekcjonowania sieci trakcyjnej z opisem typów sieci dla stacji Kobylnica?  
[Schemat sankcjonowania sieci trakcyjnej st. Kobylnica stanowi załącznik nr 3.](#)
84. Prosimy o potwierdzenie, że w miejscu budowanego wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej 353 nie występują kable zasilaczy sieci trakcyjnej oraz kable sterowania odłącznikami/rozłącznikami?  
[W przedmiotowym rejonie znajduje się zasilanie dwóch obiektów oraz zasilacze napowietrzne. W załączeniu przekazujemy \(załącznik nr 4\) wycinek przedmiotowego obszaru z platformy GIS.](#)
85. Czy przebudowywana sieć trakcyjna będzie podlegać certyfikacji wg TSI „Energia” w związku przebudową sieci trakcyjnej nad budowanym wiaduktem kolejowym w ciągu linii kolejowej 353?  
[Sieć trakcyjna nie będzie podlegać certyfikacji wg TSI Energia.](#)
86. Prośba o udostępnienie inwentaryzacji sieci trakcyjnej na linii 353 i stacji Kolbuszowa?  
[Dokumentację dotyczącą sieci trakcyjnej na st. Kobylnica można uzyskać do wglądu w Dziale Energetyki Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu po uprzednim uzgodnieniu terminu spotkania.](#)
87. Czy Zamawiające dopuszcza zmianę części ścian oporowych przewidzianych w PFU jak ściany szczelinowe na konstrukcje innego typu dostosowaną do warunków terenowych?  
[Tak, dopuszcza się inne technologie budowy ścian oporowych, ale tylko na dojazdach do wiaduktu/tunelu.](#)
88. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie konstrukcji oporowych w technologii ścian szczelnych zwieńczonych oczepem żelbetowym?  
[Zamawiający nie narzuca technologii wykonania ścian szczelinowych. Wybrana technologia powinna spełniać wymagania funkcjonalne określone w PFU.](#)
89. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rozwiązania stanowiącego pokonanie linii kolejowej i ulicy Dworcowej dołem i na wiadukt drogowy nad przedmiotowymi przeszkodami?  
[Nie dopuszcza się budowy wiaduktu drogowego nad linią kolejową.](#)
90. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie konstrukcji oporowych w formie gruntu zbrojonego?  
[Tak, dla ścian oporowych o wysokości <2,5m.](#)
91. Czy Zamawiający dopuszcza aby przestrzeń między płytą ustroju nośnego obiektu w ciągu linii kolejowej 353, a płytą ustroju obiektu w ciągu ul. Dworcowej stanowiła przerwę między tymi ustrojami?  
[Nie dopuszcza się takiego rozwiązania.](#)
92. Czy Zamawiający dopuszcza inne typy konstrukcji wiaduktu i tunelu niż przewiduje PFU? Typ konstrukcji dostosowany do przeszkody i obciążeń. Czy Wykonawca może dokonać zmiany typu konstrukcji na inną zgodną ze Standardami Technicznymi i Instrukcjami PKP PLK?  
[Tak, dopuszcza się inne typy konstrukcji, zgodne z warunkami, standardami i instrukcjami PKP oraz nie stojące w sprzeczności z wydanymi warunkami, uzgodnieniem i decyzjami administracyjnymi.](#)
93. Czy zamawiający dopuszcza tunel wykonany w technologii konstrukcji powłokowej z blachy falistej?  
[Nie dopuszcza się konstrukcji powłokowej z blachy falistej.](#)
94. Czy zamawiający posiada kompletną dokumentację projektu koncepcyjnego przedmiotowego zadania przygotowanego przez Axial Project?  
[Zamawiający udostępnił koncepcję projektową w zakresie przedmiotowego zadania jako załącznik do PFU.](#)

95. Wykonawca prosi o udostępnienie kompletnego projektu koncepcyjnego przedmiotowego zadania opracowanego przez Axial Project.  
[Zamawiający udostępnił koncepcję projektową w zakresie przedmiotowego zadania jako załącznik do PFU.](#)
96. Czy zamawiająca dopuszcza konstrukcje oporowe do wysokości 2,5m w formie monolitycznych elementów prefabrykowanych?  
[Zamawiający dopuszcza konstrukcje oporowe do wysokości 2,5m w formie monolitycznych elementów prefabrykowanych.](#)
97. Czy zamawiająca dopuszcza konstrukcje oporowe w formie monolitycznych elementów prefabrykowanych o wysokości powyżej 2,5m?  
[Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną konstrukcję o wysokości powyżej 2,5m.](#)
98. Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez przyczółek masywny (określnie użyte w PFU pkt. 4.3.4 36)?  
[Przyczółki masywne to takie, które powinny być zastosowane, gdy istnieje konieczność stworzenia określonego kształtu przestrzeni pod obiektem w celu wykonania pomieszczeń dla urządzeń obcych oraz uzyskania stabilnych punktów podparcia dla przęsła, o okresie trwałości nie mniejszym niż 100 lat, wykonanych z betonu o grubości elementu  \$\geq 0,6m\$ .](#)
99. Czy Zamawiający uważa przyczółek w formie ściany szczelinowej za masywny?  
[Tak, Zamawiający uważa taki przyczółek za masywny.](#)
100. Dotyczy poniższych zapisów z PFU punkt 4.3.4 str. 95 „Przyczółki wykonać jako masywne, żelbetowe wykonane „na mokro” o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania zmian grubości ścian czołowych oraz skrzydeł.” oraz „Skrzydła wykonać jako żelbetowe (ściany szczelinowe) równoległe do osi ul. Swarzędzkiej”. W myśl powyższych zapisów, Zamawiający nie dopuszcza zmian grubości ścian czołowych oraz skrzydeł i tym samym nie dopuszcza optymalizacji grubości ścian szczelinowych na ich całej długości. Wykonawca uważa zapis za nieuzasadniony podczas gdy malejąca wysokość wykopu pozwala na stosowanie coraz cieńszych ścian szczelinowych. Wykonawca wnosi o zniesienie zakazu zmian grubości ścian czołowych i skrzydeł.  
[Dopuszcza się zmiany grubości ścian szczelinowych na długości dojazdów do obiektów inżynierskich oraz ewentualnych skrzydeł przy obiektach. Zmiany grubości należy realizować od strony gruntu. Należy zachować płaską i jednolitą powierzchnię od strony drogi.  
Przyczółki wykonać jako masywne, żelbetowe wykonane „na mokro” o ścianach czołowych prostych, nie należy wykonywać zmian ich grubości.](#)
101. Wykonawca prosi o potwierdzenie iż planowane w dalszej perspektywie dodatkowe 2 tory zlokalizowane będą od strony drogi DW194 względem torów istniejących.  
[Planowane w dalszej perspektywie dodatkowe 2 tory zlokalizowane będą na północ od toru nr 1.](#)
102. Czy Zamawiający dopuszcza zmiany w istniejącym układzie drogowym ul. Dworcowej/dojazdu do ZIT?  
[Zamawiający nie dopuszcza zmiany w istniejącym układzie drogowym ul. Dworcowej/dojazdu do ZIT.](#)
103. PFU wymaga zabezpieczenia konstrukcji pomostu wiaduktu kolejowego przed uszkodzeniem nad jezdnią kątownikami stalowym oraz zaprojektowania na wjeździe i wyjeździe konstrukcji zabezpieczających przed skutkami uderzeń przez pojazdy drogowe. Prosimy o podanie sił uderzenie pojazdu w konstrukcje przęsła. Norma PN-EN 1991-1 nie definiuje wartości uderzenia w pomost.  
[Powyższą siłę należy określić na etapie opracowywania i zatwierdzania projektu budowlanego, na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów, Standardów Technicznych, warunków technicznych i norm \(w tym PN-EN 1991-1-7\)](#)



104. PFU wymaga zaprojektowania na wjeździe i wyjeździe konstrukcji zabezpieczających przed skutkami uderzeń przez pojazdy drogowe. Wykonawca prosi o wyczerpujące sprecyzowanie niniejszego wymagania. O uderzenie, w które elementy konstrukcyjne chodzi? Jakie są wymagania dotyczące przedmiotowej konstrukcji zabezpieczającej? Jaką siłę uderzenia należy przyjąć w związku z faktem, iż obowiązujące normy jej nie definiują?  
[Powyższą siłę należy określić na etapie opracowywania i zatwierdzania projektu budowlanego, na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów, Standardów Technicznych, warunków technicznych i norm \(w tym PN-EN 1991-1-7\)](#)
105. Czy zamawiający posiada wyniki badań podłoża inne niż załączone do postępowania wyniki archiwalne?  
[Zamawiający nie posiada innych niż załączone do postępowania wyników badań podłoża.](#)
106. Prosimy o przekazanie wyników badań gruntowo Wodnych dla potrzeb posadowienia obiektów.  
[Wymagane i konieczne badania geologiczne powinny być wykonane przez Wykonawcę inwestycji i być częścią składowa oferty.](#)
107. Zgodnie z punktem 1.5.1, podpunkt 5) PFU wymaga się aby obiekt zmieścił na sobie 4 tory tj. dwa tory istniejące oraz miejsce pod dwa dodatkowe tory zaplanowane do budowy w dalszej perspektywie. Powyższym Wykonawca prosi o przekazanie koncepcji dobudowy dodatkowych torów W celu określenia docelowych wymiarów obiektu. W przypadku braku takiej koncepcji, prosimy o podanie Wytycznych dotyczących odległości planowanych torów od torów istniejących W celu określenia długości ścian szczelinowych stanowiących przyszłe podpory ustroju nośnego pod nowe tory oraz w celu prawidłowego zaprojektowania niwelety projektowanej drogi powiatowej.  
[Zamawiający wyjaśnia, że wytyczne zostały opisane w pkt. 4.3.4 PFU.](#)
108. Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązania konstrukcyjne i materiałowe obiektów i murów oporowych zgodne ze Standardami Technicznymi i Instrukcjami PKP PLK ale różne od przedstawionych, opisanych W PFU?  
[Tak, przy czym typy i materiały muszą być zgodne z uzgodnieniem Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu oraz Standardami Technicznymi i Instrukcjami PKP PLK S.A.](#)
109. Punkt 4.1 PFU stanowi iż parametry charakterystyczne m.in. kilometraż, długości, wielkości powierzchni, szerokości, odległości i ilości Robót dla poszczególnych branż i zakresów są szacunkowe. Powyższym Wykonawca wnioskuję iż wszystkie podane w PFU parametry charakterystyczne nie są wiążące. Prosimy o potwierdzenie powyższego wniosku. W innym wypadku prosimy o wskazanie tych wiążących parametrów.  
[Zamawiający potwierdza, iż podane w PFU charakterystyczne parametry takie jak kilometraż, długości, wielkości powierzchni, szerokości, odległości, ilości Robót dla poszczególnych branż i zakresów/ lokalizacji są tylko szacunkowe i mogą różnić się od ilości wynikających z uszczegółowienia zakresu Robót na etapie projektu budowlanego i wykonawczego, co Wykonawca winien wziąć pod uwagę przygotowując ofertę i co powinien w kalkulować w przedstawioną w ofercie cenę ofertową. Wykonawca jest zobowiązany wykonać wszystkie Roboty przewidziane w zatwierdzonej i akceptowanej przez Zamawiającego dokumentacji tak, aby osiągnąć zamierzone parametry funkcjonalno-użytkowe.](#)
110. Prosimy Zamawiającego o przekazanie wyników badań agresji gruntowo- wodnej.  
[Zamawiający nie posiada badań agresywności wód gruntowych.](#)
111. Dotyczy zapisu z PFU „Odziemne części podpór zabezpieczyć cienkowarstwową izolacją bitumiczną o łącznej grubości min. 2mm, izolację wyprowadzić min 15cm ponad otaczający teren”. By spełnić powyższe wymagania, podpory zaprojektowane w formie ścian szczelinowych należało by odkopać na całej wysokości by móc je zaizolować. Zamawiający wnosi o usunięcie lub zmianę powyższego zapisu w PFU.  
[Zapis dotyczy elementów, w których powyższy zabieg jest technicznie możliwy. Z przyczyn obiektywnych nie należy zakładać tego typu izolacji na elementach wykonywanych w technologii ścian szczelinowych.](#)

112. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie łożysk innych niż garnkowe?  
Nie, ale przy założeniu, że łożyska powinny być zgodne z warunkami technicznymi, Standardami Technicznymi i Instrukcjami PKP PLK S.A., przy czym okres użytkowania powinien być nie mniejszy niż 50 lat.
113. Co Zamawiający rozumie przez określenie „kierować się” w punkcie 2. „Obowiązki i odpowiedzialność Wykonawcy” przedmiotowego PFU w stosunku do przytoczonych pod określeniem podpunktów?  
W punkcie 2 części B PFU Zamawiający wymienia elementy, które Wykonawca powinien wziąć w szczególności pod uwagę w celu przygotowania oferty w systemie „projektuj i buduj”.
114. Wykonawca prosi o udostępnienie pełnej dokumentacji powykonawczej ul. Dworcowej wraz z geodezyjnymi pomiarami powykonawczymi.  
Powyższe należy pozyskać na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego.
115. Wg PFU 4.3.7 na stacji Kobylnica powinny zapewnione być dwie czynne krawędzie peronowe. Warunek ten jest zapewniony przez dwukrawędziowy peron nr 2. Ponadto, wg punktu 2.3.5 peron nr 1 jest wyłączony z eksploatacji na długości toru nr 1. W związku z powyższym Wykonawca wnosi o wykreślenie z PFU konieczności zaprojektowania jednokrawędziowego peronu stacyjnego na wiadukcie kolejowym.  
Zgodnie z PFU w zależności od przyznaných zamknięć torowych oraz sporządzonych regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów istnieje prawdopodobieństwo konieczności wybudowania tymczasowego peronu w celu zapewnienia dwóch czynnych krawędzi peronowych na stacji Kobylnica. W przypadku konieczności wybudowania tymczasowego peronu dla obsługi podróżnych wykonawca wykona wszelkie prace z tym związane. Powyższy zapis dotyczy przypadku gdy ze względu na technologię robót należałoby wyłączyć jedną krawędź peronu nr 2 istnieje prawdopodobieństwo konieczności wybudowania tymczasowego peronu w celu zapewnienia dwóch czynnych krawędzi peronowych na stacji Kobylnica.
116. Wg PFU Punkt 1.5.1, ppkt 5 na wiadukcie kolejowym należy zaprojektować jednokrawędziowy peron stacyjny. Wykonawca prosi o potwierdzenie konieczności zaprojektowania niniejszego peronu na nowo projektowanym obiekcie.  
Zamawiający informuje, iż istniejący peron należy odtworzyć w zakresie kolizji z robotami objętymi PFU. Jeżeli nowo projektowany obiekt będzie kolidował z istniejącym peronem to należy jego odtworzenie uwzględnić w projekcie.
117. Proszę o wyjaśnienie zakresu inwestycji w oferowanym zadaniu  
- wg planu sytuacyjnego PFU

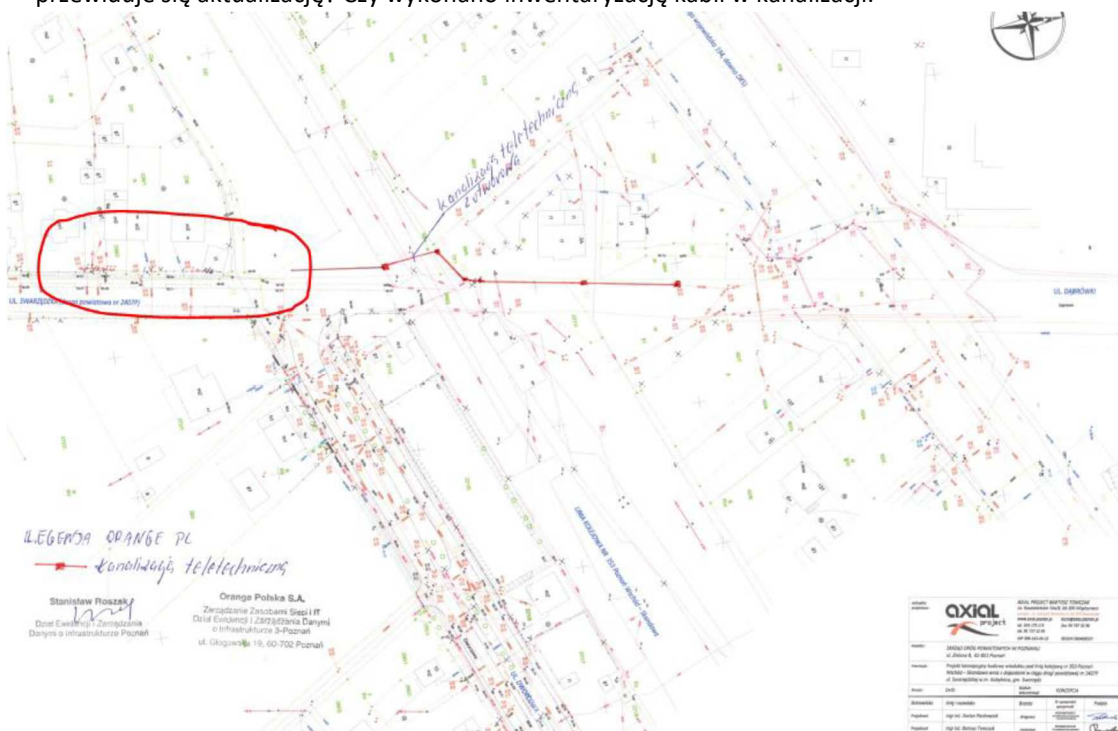


wg wizualizacji pojawiają się dodatkowe parkingi, przejścia dla pieszych



Przedmiotowa inwestycja nie obejmuje projektu i budowy parkingów. Załączoną wizualizację należy traktować poglądowo, gdyż zawiera elementy nie objęte przedmiotową inwestycją (m.in. rondo w ciągu drogi wojewódzkiej, parkingi przy starym przebiegu drogi powiatowej).

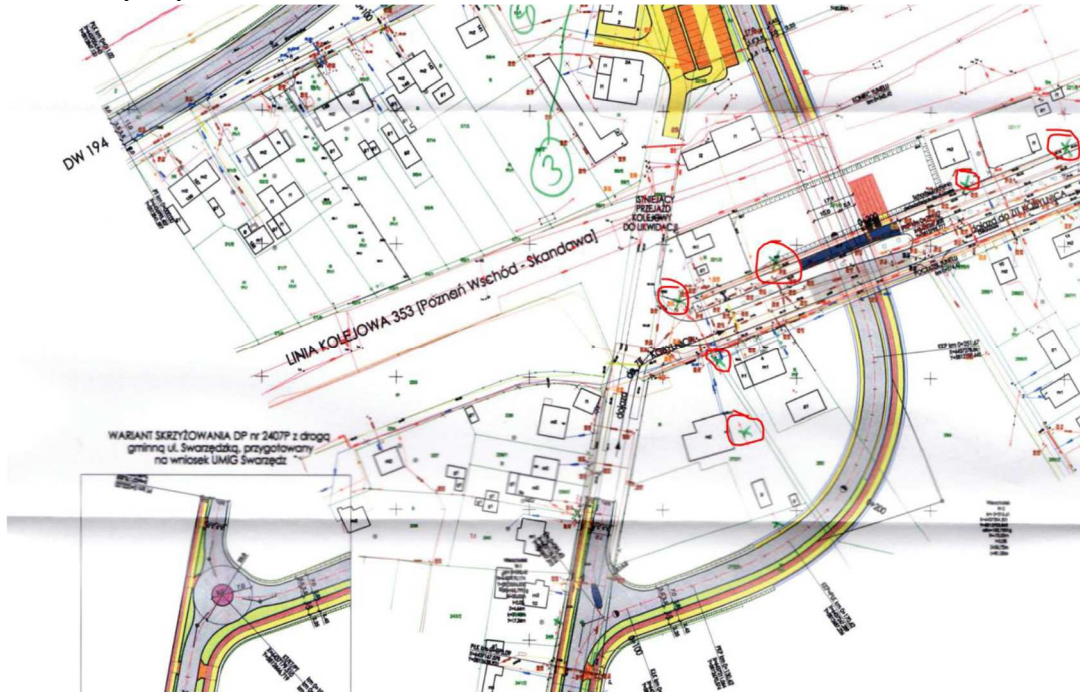
118. Inwentaryzacja kanalizacji teletechnicznej ORANGE jest zbyt mała i nie obejmuje całego zakresu zadania. Czy przewiduje się aktualizację? Czy wykonano inwentaryzację kabli w kanalizacji.



W ramach wykonywania dokumentacji projektowej Wykonawca powinien zaktualizować wszystkie udostępnione w PFU warunki oraz pozyskać nowe uzgodnienia. Załączony do PFU wywiad branżowy należy traktować pomocniczo. Zamawiający nie posiada innego wywiadu z Orange Polska S.A, poza pismem udostępnionym w załączniku do PFU.



119. Brak informacji w warunkach usunięcia kolizji Enea Operator o typie linii napowietrznej po południowej stronie linii kolejowej



Warunki usunięcia kolizji z sieciami Enea Operator znajdują się w załączniku „O” do PFU.

120. Wnosi się prośbę o wskazanie na planie infrastruktury oświetleniowej będącej własnością Miasta i Gminy Swarzędz. Wydane warunki uniemożliwiają określenie zakresu przebudowy i miejsc zasilania tego oświetlenia.



WI.7000.2.2018-2

Swarzędz, dnia 18.05.2018 r.

**AXIAL Project**  
**Bartosz Tomczak**  
ul. Leśnych Skrzatów 9  
62-070 Dopiewiec

#### WARUNKI TECHNICZNE

**Dotyczy: „Projekt koncepcyjny budowy wiaduktu pod linią kolejową nr 353 Poznań Wschód – Skandawa wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nr 2407P ul. Swarzędzkiej w m. Kobylnica, gm. Swarzędz”**

Dla wariantu, który zakłada budowę tunelu pod istniejącą linią kolejową, należy w pierwszej kolejności **zdemontować oraz zutilizować** całą kolidującą infrastrukturę oświetleniową za wyjątkiem lamp, które znajdują się w ciągu ulicy Dworcowej w Kobylnicy. Z racji dobrego stanu technicznego należy je **zdeponować** w miejscu wskazanym przez Gminę Swarzędz.

W czasie opracowania projektu technicznego dla nowego układu komunikacyjnego prosimy odpowiednio w całości **zaprojektować nowe** oświetlenie uliczne.

Z upoważnienia Burmistrza  
Pierwszy Zastępca Burmistrza  
Miasta i Gminy Swarzędz  
*Grzegorz Taterka*  
Grzegorz Taterka

Zamawiający nie dysponuje informacjami innymi niż przekazanymi w załączniku „O” i „I” do PFU.

121. Czy dopuszcza się inną konstrukcję wiaduktu niż belki obetonowane  
Zgodnie z warunkami PKP w części kolejowej należy wykonać obiekt o konstrukcji z belek obetonowanych.



122. Czy dopuszcza się inną konstrukcję nośną niż żelbetowa płyta monolityczna lub konstrukcja zespolona (belki stalowe obetonowane)  
Zgodnie z warunkami PKP należy wykonać obiekt o konstrukcji z belek obetonowanych.
123. Czy parametry wiaduktu przedstawione w PFU pkt. 4.3.4 należy uważać za wiążące ?  
Wiążące parametry znajdują się zarówno w pkt. 4.3.4 PFU, jak i warunkach PKP PLK z dnia 12.04.2018 znak IZIWS-505-46/2018 oraz Standardach Technicznych i Regulacjach PKP PLK S.A.
124. Czy dopuszcza się inną technologię konstrukcji oporowych niż ściany szczelinowe.  
Tak, ale tylko na dojazdach do wiaduktu/tunelu.
125. Czy opis wiaduktu z PFU pkt 1.5.5) (schemat statyczny, rodzaj i wymiary konstrukcji) należy traktować jako wiążący? Jeśli tak, to czy to oznacza, że wiążący jest wariant B projektu koncepcyjnego?  
Wiążące parametry znajdują się zarówno w pkt. 4.3.4 i pkt. 1.5 PFU, jak i warunkach PKP PLK z dnia 12.04.2018 znak IZIWS-505-46/2018 oraz Standardach Technicznych i Regulacjach PKP PLK S.A. Zgodnie z warunkami PKP należy wykonać obiekt o konstrukcji z belek obetonowanych.
126. Czy dopuszcza się konstrukcję ustroju nośnego wiaduktu jako jednoprzęsłową?  
Tak, pod warunkiem zachowania opisywanych w PFU parametrów linii kolejowej.
127. Czy wariant koncepcji preferowany przez Zamawiającego to wariant B?  
Zamawiający nie wskazuje wariantu preferowanego.
128. Prosimy o informację wprost, który wariant koncepcji jest preferowany przez Zamawiającego. Czy wariant preferowany jest równocześnie wymagany?  
Zamawiający nie wskazuje wariantu preferowanego.
129. Czy długość tunelu wynikająca z koncepcji jest wiążąca?  
Nie, szczegółowa długość wynikać będzie z opracowanego i zatwierdzonego projektu budowlanego i wykonawczego. Wykonawca przedłoży własną koncepcję projektową.
130. Czy plan sytuacyjny przedstawiony w koncepcji jest wiążący?  
Nie, szczegółowy plan sytuacyjny wynikać będzie z opracowanego i zatwierdzonego projektu budowlanego i wykonawczego. Wykonawca przedłoży własną koncepcję projektową.
131. Czy niweleta przedstawiona w koncepcji jest wiążąca?  
Nie, przy czym musi uwzględniać możliwość budowy dwóch dodatkowych torów po północnej stronie w przyszłości.
132. Prosimy o potwierdzenie, że ustroju nośnego nie trzeba wykonywać pod dodatkowe tory zaplanowane do budowy w dalszej perspektywie.  
Potwierdzamy, że ustroju nośnego nie trzeba wykonywać pod dodatkowe tory zaplanowane do budowy w dalszej perspektywie.
133. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza tylko następujące technologie budowy: nasuwanie, tymczasowa konstrukcja odciążająca, metoda mieszana lub tymczasowy objazd dla ul. Dworcowej.  
Dopuszcza się inne warianty technologii budowy, zależne od przyjętej technologii robót, przy czym preferowane jest przyjęcie technologii opisanej w PFU oraz ograniczającej stosowanie długotrwałych zamknięć torowych.

134. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza tylko następujące rodzaje konstrukcji oporowych na dojazdach: ściany szczylinowe lub drobne elementy prefabrykowane.  
Dopuszcza się też inne rodzaje konstrukcji oporowych na dojazdach
135. Czy Zamawiający wymaga badań obciążeniowych torów?  
Zamawiający wymaga badań obciążeniowych torów zgodnie z warunkami technicznymi, uzgodnieniami oraz Regulacjami PKP PLK S.A.
136. Prosimy o uzależnienie terminów okresu realizacji zamówienia (Tom I, pkt 3) w zależności od daty zawarcia umowy Zamawiającego z Wykonawcą. I  
Zamawiający nie przewiduje uzależnienia terminów realizacji zamówienia od daty zawarcia umowy w Wykonawcą.
137. W związku z pismem RDOŚ WOO-II.420.39.2020.JC.2, czy Zamawiający wystąpił o DUŚ do właściwego organu? Prosimy o udostępnienie wniosku.  
Wniosek został dołączony do PFU (załącznik Q).  
Została uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dnia 13.10.2020 r. (znak: WOS.6220.1.14.2020-17), którą udostępniamy.
138. Prosimy o potwierdzenie, że uzyskanie DUŚ jest po stronie Zamawiającego.  
Decyzja została uzyskana dnia 13.10.2020r., którą udostępniamy jako załącznik do niniejszych wyjaśnień.  
W przypadku opracowania projektu budowlanego wykraczającego poza zakres uzyskanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jej ewentualne zmiany, ponowne uzyskanie decyzji należy do Wykonawcy.
139. Czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania dla działek objętych inwestycją? Jeśli tak, to na jakiej podstawie?  
Wykonawca powinien we własnym zakresie wystąpić o wypisy z ewidencji gruntów i ustalić status nieruchomości w porozumieniu z Zamawiającym oraz uzyskać konieczne zgody na dysponowanie na cele budowlane, na podstawie których Zamawiający wyda oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.  
Pozyskanie wszelkiej dokumentacji formalno - prawnej, prawa do tymczasowego zajęcia terenu dla celów realizacji robót budowlanych, organizacji robót budowlanych i zaplecza Wykonawcy oraz poniesienie kosztów z tego tytułu należą do Wykonawcy.  
W przypadku konieczności pozyskania dodatkowych terenów, wynikających z niezbędnych rozwiązań projektowych, Wykonawca pozyska wszelkie niezbędne dodatkowe decyzje administracyjne, a także uzgodnienia oraz wszystkie materiały do ich pozyskania, umożliwiające wejście w teren, na własny koszt. Wykonawca będzie także zobowiązany do pozyskania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane od podmiotów uprawnionych do wydania tego prawa, w sposób przewidziany powszechnie obowiązującymi przepisami prawa oraz poniesienia kosztów z tego tytułu w sytuacji, gdy inwestycja będzie realizowana na nieruchomościach, do których Zamawiający nie będzie posiadał tytułu prawnego.  
Koszty nabycia gruntów poniesie Zamawiający.
140. W nawiązaniu do PFU pkt 3.3 - które działki są w dyspozycji Zamawiającego i na jakiej podstawie?  
Wykonawca powinien we własnym zakresie wystąpić o wypisy z ewidencji gruntów i ustalić status nieruchomości w porozumieniu z Zamawiającym oraz uzyskać konieczne zgody na dysponowanie na cele budowlane, na podstawie których Zamawiający wyda oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.  
Pozyskanie wszelkiej dokumentacji formalno - prawnej, prawa do tymczasowego zajęcia terenu dla celów realizacji robót budowlanych, organizacji robót budowlanych i zaplecza Wykonawcy oraz poniesienie kosztów z tego tytułu należą do Wykonawcy.

W przypadku konieczności pozyskania dodatkowych terenów, wynikających z niezbędnych rozwiązań projektowych, Wykonawca pozyska wszelkie niezbędne dodatkowe decyzje administracyjne, a także uzgodnienia oraz wszystkie materiały do ich pozyskania, umożliwiające wejście w teren, na własny koszt. Wykonawca będzie także zobowiązany do pozyskania prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane od podmiotów uprawnionych do wydania tego prawa, w sposób przewidziany powszechnie obowiązującymi przepisami prawa oraz poniesienia kosztów z tego tytułu w sytuacji, gdy inwestycja będzie realizowana na nieruchomościach, do których Zamawiający nie będzie posiadał tytułu prawnego.

Koszty nabycia gruntów poniesie Zamawiający.

141. Prosimy o przekazanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia, o której mowa w PFU. Bez uwzględnienia wymogów i warunków określonych w tej decyzji oferenci nie mają możliwości właściwej wyceny niezbędnych prac projektowych i budowlanych.  
[Zamawiający udostępnia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jako załącznik do niniejszych wyjaśnień.](#)
142. Jeżeli Zamawiający nie posiada DŚU, prosimy o wskazanie czym obowiązkiem jest uzyskanie DŚU - Zamawiającego czy Wykonawcy?  
[Udostępniamy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.](#)  
[W przypadku opracowania projektu budowlanego wykraczającego poza zakres uzyskanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jej ewentualne zmiany, ponowne uzyskanie decyzji należy do Wykonawcy.](#)
143. Jeżeli uzyskanie DŚU jest obowiązkiem Wykonawcy to czy Wykonawca może kontynuować procedowanie w oparciu o wniosek złożony przez Zamawiającego oraz czy otrzyma wersje edytowalne oraz prawa autorskie do dokumentacji złożonej do wniosku o DŚU (w tym KIP)?  
[Zamawiający udostępnia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jako załącznik do niniejszych wyjaśnień.](#)
144. Czy Zamawiający złożył wniosek o wydanie DŚU wraz z wnioskiem o nadanie DŚU rygoru natychmiastowej wykonalności? Zwracamy uwagę, że DŚU bez rygoru natychmiastowej wykonalności w przypadku wpłynięcia odwołań w zasadzie uniemożliwia dalsze prace projektowe i budowlane i jest to czynnik niezależny od Wykonawcy.  
[Decyzja środowiskowa nie ma rygoru natychmiastowej wykonalności.](#)
145. Czy Zamawiający złożył wniosek o wydanie DŚU do właściwego organu? Jeżeli tak, prosimy o informację kiedy miało to miejsce oraz o udostępnienie przed złożeniem oferty kompletnego wniosku o wydanie DŚU.  
[Zamawiający udostępnia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jako załącznik do niniejszych wyjaśnień.](#)
146. Czy złożony przez Zamawiającego wniosek o wydanie DŚU uwzględnia wszystkie wymogi określone W PFU?  
[Wniosek uwzględnia wymagane prawem informacje i załączniki. Wniosek stanowi załącznik do PFU \(załącznik Q\)](#)
147. Czy KIP załączony przez Zamawiającego do PFU uwzględnia wszystkie wymogi określone w PFU?  
[KIP uwzględnia wymagane prawem informacje i załączniki. KIP stanowi załącznik do PFU \(załącznik P\)](#)
148. W rozdz. 1.5.2 wskazano, że obowiązkiem Wykonawcy są „nasadzenia kompensujące drzew i krzewów”. Prosimy o określenie jaki ma być zakres tych nasadzeń oraz o wskazanie czy Zamawiający określa jakieś wymogi dotyczące parametrów sadzonych drzew i krzewów? Dokumentacja kontraktowa w żadnym miejscu nie odnosi się do tej kwestii.  
[Udostępniamy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, w której został określony zakres nasadzeń kompensacyjnych.](#)
149. Czy Zamawiający potwierdza, że wymaga aby „W sytuacji, gdy Wykonawca zaproponuje urządzenia oczyszczające wody opadowe i roztopowe odprowadzane do wód lub do ziemi (np. separatory, osadniki itp.), każdorazowa

lokalizacja takiego urządzenia powinna zostać poprzedzona badaniami jakości wód opadowych i roztopowych" (rozdz. 3.2.5 PFU)? Zwracamy uwagę, że w wielu przypadkach obecny system odwodnienia (lub jego brak) uniemożliwia pobór próbek do badań zgodnie ze stosownymi wytycznymi i normami w tym zakresie. Wnosimy o odstąpienie od tego wymogu tak, aby Wykonawcy nie musieli uwzględniać w cenie ofertowej kosztów wykonania badań, które nie dadzą obiektywnych wyników.

[Zamawiający odstępuje od ww. badań.](#)

150. W rozdziale 4.4.5 zawarto zapis, że Wykonawca wykona ponowną ocenę oddziaływania na środowisko w przypadku gdy Zamawiający wyda takie polecenie. Prosimy o określenie na etapie przetargu, czy Zamawiający wyda takie polecenie (lub jednoznaczne wskazanie w jakich przypadkach Zamawiający wyda takie polecenie). W przeciwnym przypadku w żaden sposób nie jest możliwe określenie na etapie przetargu ram czasowych niezbędnych do uzyskania decyzji ZRID oraz odniesienie ich do ram czasowych określonych w SIWZ.

[Zamawiający informuje, że wiążące są ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, którą udostępniamy.](#)

[Zamawiający wyda takie polecenie, gdy będzie to konieczne w przypadku konieczności zmiany decyzji już uzyskanej \(w rezultacie wprowadzenia np. zmian w zakresie projektu w stosunku do zakresu określonego uzyskaną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach\), lub/i uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Wykonawca przygotuje odpowiednie dokumenty oraz pozyska ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i/lub decyzję zmieniającą dla przedmiotu zamówienia, określonego w PFU w oparciu o obowiązujące przepisy.](#)

151. W rozdziale 4.4.5 zawarto zapis, że Wykonawca wykona ponowną ocenę oddziaływania na środowisko w przypadku gdy Zamawiający wyda takie polecenie. Zwracamy uwagę, że przeprowadzenie ponownej oceny przy braku na obecną chwilę DSU uniemożliwia w praktyce dochowanie terminu w jakim należy zakończyć prace projektowe oraz uzyskać ZRID określonego w WU. Prosimy o korektę tych zapisów i dostosowanie do ewentualnego wymogu przeprowadzenia ponownej oceny.

[Zamawiający informuje, że wiążące są ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, którą udostępniamy.](#)

[Zamawiający wyda takie polecenie, gdy będzie to konieczne w przypadku konieczności zmiany decyzji już uzyskanej \(w rezultacie wprowadzenia np. zmian w zakresie projektu w stosunku do zakresu określonego uzyskaną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach\), lub/i uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Wykonawca przygotuje odpowiednie dokumenty oraz pozyska ostateczną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i/lub decyzję zmieniającą dla przedmiotu zamówienia, określonego w PFU w oparciu o obowiązujące przepisy.](#)

152. W KIP na str. 75 wskazano, że uwzględniono nawierzchnię typu „cichy asfalt”, niemniej nie zdefiniowano jaki to dokładnie rodzaj nawierzchni. Czy wymóg ten jest wiążący? Jeżeli tak to czy Zamawiający może wskazać, co należy rozumieć pod tym pojęciem? Czy jako „cichy asfalt” można przyjąć nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości typu SMA-8?

[Należy uwzględnić nawierzchnię typu "cichy asfalt", charakteryzującą się właściwościami pochłaniającymi dźwięk na poziomie 6 dB.](#)

153. W KIP na str. 75 wskazano, że uwzględniono nawierzchnię typu „cichy asfalt”. Czy Zamawiający Wymaga zastosowania tego typu nawierzchni i tym samym uwzględnienia jej w cenie ofertowej?

[Tak, Zamawiający wymaga zastosowania nawierzchni typu „cichy asfalt” i uwzględnienia jej w cenie ofertowej.](#)

154. Umowa par. 28 ust.1 pkt. 12) Wnosimy o obniżenie poziomu kary do wys. max 5000 PLN za każdy przypadek.

[Zamawiający modyfikuje SIWZ – Tom II warunki Umowy – § 28 ust. 1 pkt 12\) nadając mu brzmienie: „za powierzenie wykonania części przedmiotu Umowy podwykonawcom \(dalszym podwykonawcom\) bez zgody](#)

*Zamawiającego bądź też za nieprzedłożenie do zaakceptowania przez Zamawiającego projektu umowy o podwykonawstwo, której przedmiotem są roboty budowlane (lub projektu jej zmiany) - w wysokości 5 000,00 PLN za każdy stwierdzony przypadek;"*

155. Umowa par. 28 Wnosimy o ustalenie limitu kar W wys. max 10% wynagrodzenia GW.  
*Zamawiający podtrzymuje zapisy par. 28 WU.*
156. Umowa par. 28 Wnosimy o wprowadzenie kary z tytułu odstąpienia od Umowy z winy Zamawiającego w wys. 10% wynagrodzenia GW.  
*Zamawiający modyfikuje SIWZ – Tom II warunki Umowy – w § 28 dodaje się ust. 14 w brzmieniu:  
„Zamawiający zapłaci Wykonawcy karę umowną z tytułu odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego – w wysokości 10% wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 31 ust. 2 Umowy. Kara nie obowiązuje, jeżeli odstąpienie od Umowy nastąpi z przyczyn o których mowa w § 34 ust. 2 Umowy.”*
157. Umowa par. 10 ust. 5 Wnosimy o doprecyzowanie zapisów, że dokumentacja projektowa zostanie odebrana przez Zamawiającego W przypadku stwierdzenia wad nieistotnych, które to wady nieistotne zostaną skorygowane w ustalonym przez Strony terminie.  
*Zamawiający podtrzymuje zapisy § 10 ust. 5 WU.*
158. Umowa par. 14 ust. 12 Wnosimy o doprecyzowanie zapisów, że jeśli Zamawiający wstrzyma prace budowlane na okres prowadzenia prac archeologicznych to GW będzie miał prawo do roszczenia o termin i zwrot udokumentowanych kosztów mobilizacji/demobilizacji terenu budowy oraz kosztów rozwiązanych umów z dostawcami materiałów budowlanych itp.  
*Warunki Umowy nie zawierają § 14 ust. 12  
Zapisy dotyczące prac archeologicznych zawarto w § 15 ust. 12, które Zamawiający podtrzymuje.*
159. Umowa par. 29 ust. 13 pkt. 1b) Wnosimy o zmianę zapisów z „może dokonać” odbioru na „dokona odbioru”.  
*Zamawiający zaakceptował propozycję Wykonawcy. W dniu 4.11.2020 r. została opublikowana zmiana SIWZ w tym zakresie.*
160. Umowa par. 31 ust. 16 Zapis niezgodny z ustawą o podatku VAT. Wnosimy o zmianę zapisu, że Zamawiający w opisanej W ty Par sytuacji dokona zapłaty na rachunek wskazany przez Wykonawcę na fakturze i poinformuje o tym fakcie W ciągu 3 dni od dokonania zapłaty naczelnika urzędu skarbowego.  
*Zamawiający modyfikuje SIWZ – Tom II warunki Umowy – § 31 ust. 16 nadając mu brzmienie:  
„W przypadku, gdy rachunek bankowy umieszczony na fakturze Wykonawcy nie widnieje w elektronicznym wykazie podmiotów na stronie Ministerstwa Finansów, Zamawiający dokona zapłaty na rachunek wskazany przez Wykonawcę na fakturze i poinformuje o tym fakcie, w ciągu 7 dni od dnia zlecenia przelewu, naczelnika urzędu skarbowego.”*
161. Umowa par. 31 ust. 26 Prosimy o udostępnienie limitów finansowych Zamawiającego na poszczególne lata realizacji inwestycji o których mowa W tym Par.  
*Limity finansowe Zamawiającego zostaną podane przed podpisaniem umowy z Wykonawcą.*
162. Umowa par. 32 ust. 19 Wnosimy aby okres gwarancji był wydłużony adekwatnie o okres w którym Zamawiający nie mógł skorzystać z urządzenia lub o okres naprawy.  
*Zamawiający podtrzymuje zapisy § 32 ust. 19 WU.*
163. SIWZ pkt. 11.15 Proszę o potwierdzenie, iż w przypadku składania wadium w formie gwarancji jako beneficjenta należy wskazać jedynie Zarząd Dróg Powiatowych W Poznaniu? Mimo, iż Zamawiającym jest także PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.?



Zamawiający potwierdza, iż w powyższym przypadku w niniejszym postępowaniu Wykonawca winien wnieść wadium na rzecz ZDP w Poznaniu.

164. Czy Zamawiający zawarł porozumienie z PKP PLK S.A. dotyczące realizacji robót przebudowy torowiska? Jeżeli tak to proszę o jego opublikowanie. Zamawiający nie zawierał porozumienia z PKP PLK S.A. dotyczącego realizacji robót przebudowy torowiska. Podstawą do ogłoszenia przetargu jest Umowa o Współpracy pomiędzy dwoma podmiotami składającymi się na Zamawiającego tj. pomiędzy Powiatem Poznańskim, a PKP PLK S.A.
165. Proszę o informację czy i na jakich warunkach jest możliwość ograniczenia ruchu kolejowego? Podczas wykonywania prac należy przyjąć takie założenia, aby zawsze był czynny tor szlakowy w celu umożliwienia obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego. Organizacja ruchu kolejowego w czasie realizacji Robót została określona w pkt. 2.2 PFU. Ponadto w ramach koncepcji projektowej Wykonawca przedstawi proponowane terminy wykonania poszczególnych etapów robót oraz całego przedsięwzięcia z uwzględnieniem harmonogramu zamknięć torowych.
166. Proszę o potwierdzenie, że koszty ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów, wyłączeń, zamknięć linii kolejowej nie obciążą Wykonawcy.  
Koszty ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów, wyłączeń i zamknięć linii kolejowej nie obciążą Wykonawcy pod warunkiem, że wspomniane ograniczenia, wyłączenia i zamknięcia zostaną zgłoszone zgodnie z Instrukcją Ir-19 stanowiącą Załącznik do Zarządzenia Nr 905/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i wytycznymi niniejszego PFU, Wykonawca uzyska zgodę Zamawiającego (PKP PLK S.A.) o przyznaniu powyższego i powyższe ograniczenia, wyłączenia i zamknięcia trwały będą wyłącznie w czasie przyznanej zgody.  
Wykonawca ponosi koszty utrudnień eksploatacyjnych, opóźnień w ruchu pociągów, zamknięć i ograniczeń prędkości jazdy pociągów nie planowanych w RJ, spowodowanych przez Wykonawcę. Każda zmiana pierwotnie zatwierdzonego przez PKP PLK S.A. harmonogramu zamknięć torowych, z przyczyn zależnych od Wykonawcy, może skutkować obciążeniem Wykonawcy opłatą na rzecz PKP PLK S.A.
167. Proszę o potwierdzenie, że przekazana przez Zamawiającego dokumentacja techniczna jest kompletna, a ewentualne braki w dokumentacji nie będą obciążały Wykonawcy.  
Zamawiający nie przykazuje dokumentacji technicznej. Inwestycja realizowana będzie w systemie „projektuj i buduj” .
168. Proszę o potwierdzenie, że konieczność zmiany zakresu określonego uzyskiwaną staraniem Zamawiającego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach lub/i uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z przyczyn za które Wykonawca nie odpowiada, będzie skutkować wydłużeniem terminów pośrednich i końcowego kontraktu oraz zmianą wartości umowy.  
Zamawiający wyjaśnia, że ewentualna zmiana DŚU jest zgodnie z PFU jednym z elementów składowych ceny ryczałtowej.
169. Proszę o wskazanie lokalizacji gdzie należy odwozić pozyskane w ramach rozbiórek materiały z obszaru kolejowego. Zapis PFU – wg wskazań PKP PLK S.A. jest nieprecyzyjny i uniemożliwia dokładne skalkulowanie kosztów.  
Pozyskane w ramach rozbiórek materiały z obszaru kolejowego będą składowane na terenie PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu Sekcja Eksploatacji Gniezno – ul. Konikowo 14a, 62-200 Gniezno, która ograniczona jest obszarem położonym pomiędzy: km 172,000 – km 288,550 linii kolejowej nr 3; km 77,013 – km 92,900 linii kolejowej nr 236; km 127,00 – km 212,319 linii kolejowej nr 281; km 3,500 – 70,910 linii kolejowej nr 353; km 1,600 – km 78,394 linii kolejowej nr 356; km -0,513 – 39,735 linii kolejowej nr 377; km 14,217 – km 15,979 linii kolejowej nr 394.

170. Proszę o wskazanie obiektów kubaturowych i inżynierskich, o których mowa w punkcie pkt. 3.2.2 PFU. [Zamawiający informuje, że na dzień dzisiejszy dla przedmiotowej inwestycji brak jest obiektów inżynierskich i kubaturowych wymagających badań opisanych w punkcie 3.2.2.](#)
171. Proszę o informacje czy zamawiający przyzna maksymalną ilość punktów (20 pkt) w kryterium oceny oferty za wskazanie kierownika budowy, posiadającego uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej mostowej lub odpowiadające im ważne uprawnienia budowlane wydane na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów, umożliwiające realizację przedmiotu zamówienia, posiadającego co najmniej 5-letnie doświadczenie zawodowe (licząc od dnia uzyskania uprawnień), który pełnił w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert funkcję kierownika budowy lub kierownika robót mostowych, na minimum dwóch robotach budowlanych obejmujących swym zakresem budowę tunelu drogowego pod czynną linią kolejową lub wiaduktu kolejowego nad drogą o wartości nie mniejszej niż 10 mln złotych brutto każda? [Zamawiający wyjaśnia, że nie przyzna maksymalnej ilości punktów w opisanym przez Wykonawcę przypadku.](#)
172. Proszę o podanie definicji tunelu drogowego w kontekście wymagań stawianych kierownikowi budowy jako kryterium wyboru oferty. [Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie \(Dz. U. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.\), § 3 poprzez tunel należy rozumieć: „budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrowek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, a w szczególności: tunel, przejście podziemne.”. Pozostałe wymagania Zamawiającego dotyczące budowy tunelu pod czynną linią kolejową są aktualne.](#)
173. Czy w ramach zadania wchodzi wykonanie parkingu dla samochodów przy ul. Swarzędzkiej przed budynkiem poczty - widoczny na wizualizacji? [Zamawiający wyjaśnia, że wykonanie parkingu dla samochodów przy ul. Swarzędzkiej nie wchodzi w zakres zadania.](#)
174. Czy Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie do podbudów mieszanki o powszechnym uziarnieniu 0/31,5mm? W PFU jest zapis o podbudowie uziarnieniu 0/45 mm. [Zamawiający dopuszcza zastosowanie mieszanki o uziarnieniu 0/31,5.](#)
175. Prosimy o uzupełnienie uzgodnienia z Polskiej Spółki Gazownictwa z dn. 29.05.2018r, o załącznik mapowy, o którym mowa w uzgodnieniu pkt. III a. [Zamawiający w załączeniu przekazuje uzgodnienia z PSG.](#)
176. Dotyczy PFU, pkt.4.2.6. W konstrukcji drogi powiatowej nr 2047P wskazano wykonanie warstwy podbudowy z mieszanki AC16P. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie mieszanki typu AC22P? Zwiększenie uziarnienia z 16 do 22 mm spowoduje zróżnicowanie w uziarnieniu w stosunku do warstwy wiążącej z AC16W, co pozwoli na uzyskanie znacznie lepszej szczepności międzywarstwowej, a tym samym nośności oraz trwałości zmęczeniowej konstrukcji nawierzchni. [Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie mieszanki typu AC22P.](#)
177. Dotyczy PFU, pkt.4.2.6. W konstrukcji drogi powiatowej nr 2047P wskazano do zaprojektowania mieszanki AC16W asfalt PMB 25/55-60. Czy Zamawiający dopuszcza inne lepiszcza, zgodne z przywołanym wyżej dokumentem WT 2014, przy spełnieniu wszystkich wymagań dla końcowego wyrobu KR4? [Zamawiający wskazuje na zastosowanie do warstw wiążących lepiszczy modyfikowanych wg WT-2.](#)

178. Dotyczy SST D.05.03.05a, pkt.2.1. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie granulatu asfaltowego do warstwy wiążącej KR4. Przywołany w SST dokument techniczny WT2-2014 dopuszcza ten materiał do dolnych warstw KR1-7 w ilości do 20% „metodą na zimno” oraz do 30% „metodą na ciepło”. Granulat asfaltowy przy spełnieniu odpowiednich warunków jednorodności jest pełnowartościowym materiałem opisanym w normie PN-EN 13 108-8. Jego zastosowanie obniży koszt inwestycji, przy zachowaniu wszystkich wymaganych właściwości mm-a.  
[Zamawiający nie dopuszcza zastosowania granulatu asfaltowego.](#)
179. Czy w ramach zadania wchodzi wykonanie parkingu dla samochodów przy ul. Swarzędzkiej przed budynkiem poczty - widoczny na wizualizacji?  
[Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 173, Zamawiający wyjaśnia, że wykonanie parkingu dla samochodów przy ul. Swarzędzkiej nie wchodzi w zakres zadania.](#)
180. W ciągu rozbudowywanej drogi powiatowej ul. Swarzędzkiej został zaprojektowany łuk w planie (łuk W-1, PŁK km 0+042,00, KŁK km 0+104,57) o wartości promienia łuku kołowego  $R=30$  m. Zgodnie z §21 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie przyjęta wartość promienia łuku kołowego jest zbyt mała. Dla takiego rozwiązania konieczne jest uzyskanie zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. Czy Zamawiający uzyskał ww. zgodę? Jeżeli nie, zwracamy się z prośbą o wskazanie po czyjej stronie leży konieczność uzyskania ww. zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.  
[Zamawiający nie posiada przedmiotowego odstępstwa. Wymagane odstępstwa uzyska wyłoniony Wykonawca na etapie opracowywania projektu budowlanego.](#)
181. Projektowane skrzyżowanie w km 0+095,43 zostało zlokalizowane w odległości ok. 90 m od skrzyżowania ul. Swarzędzkiej z ul. Żwirki i Wigury. Zgodnie z § 9 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie minimalna odległość pomiędzy skrzyżowaniami nie została zapewniona, wobec czego konieczne jest uzyskanie zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. Czy Zamawiający uzyskał ww. zgodę? Jeżeli nie, zwracamy się z prośbą o wskazanie po czyjej stronie leży konieczność uzyskania ww. zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. [Zamawiający nie posiada przedmiotowego odstępstwa. Wymagane odstępstwa uzyska wyłoniony Wykonawca na etapie opracowywania projektu budowlanego.](#)
182. Rozbudowa drogi powiatowej jest ściśle powiązana z rozbudową drogi wojewódzkiej (budową ronda). Spełnienie warunków wskazanych przez PKP dotyczących m.in. zapewnienia rezerwy pod budowę dwóch dodatkowych torów kolejowych wiąże się ze zmianą przyjętego w koncepcji ukształtowania wysokościowego (profilu podłużnego drogi powiatowej) w obszarze obiektu mostowego. Zmiany te spowodują konieczność wprowadzenia znaczących zmian w projekcie budowy ronda w ciągu drogi wojewódzkiej. Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o przekazanie informacji dotyczących stanu prac projektowych (harmonogramu) związanych z rozbudową drogi wojewódzkiej. W jaki sposób Zamawiający przewiduje skoordynowanie tych dwóch zadań?  
[Zamawiający przewiduje skoordynowanie robót z rozbudową DW 194 po przedstawieniu przez wykonawcę harmonogramu robót zadania.](#)
183. Zgodnie z zapisami PFU Zamawiający na czas opublikowania ogłoszenia o zamówieniu był w trakcie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DoŚU). Czy Zamawiający jest już w posiadaniu ww. decyzji? Jeżeli tak, zwracamy się z prośbą o jej udostępnienie.  
[Zamawiający udostępni decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jako załącznik do niniejszych wyjaśnień.](#)
184. Czy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest opracowywana dla wariantu zgodnego z koncepcją tj. tunelu [km 0+274,42 – 0+343,42] bez rezerwy pod rozbudowę układu torowego, czy może już z uwzględnieniem rezerwy [km 0+274,42 – ok. 0+380]?

Decyzja obejmuje preferowany wariant koncepcyjny budowy drogi powiatowej i nie uwzględnia planowanej inwestycji związani z budowa dodatkowego toru.

185. Połączenie drogi wewnętrznej DG-1 z ul. Swarzędzką (zjazd publiczny) zlokalizowane jest w obszarze oddziaływania skrzyżowania i tym samym nie spełnia wymagań określonych w §113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Czy Zamawiający uzyskał zgodę na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych? Jeżeli nie, zwracamy się z prośbą o wskazanie po czyjej stronie leży konieczność uzyskania ww. zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych.

Zamawiający nie posiada przedmiotowego odstępstwa. Wymagane odstępstwa uzyska wyłoniony Wykonawca na etapie opracowywania projektu budowlanego.

186. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie dlaczego w przedstawionym programie funkcjonalno-użytkowym pojawiają się zapisy dotyczące konieczności uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej skoro przedmiotem opracowania jest rozbudowa układu drogowego wraz z budową tunelu drogowego/wiaduktu kolejowego?

Inwestor nie narzuca konieczności realizowania inwestycji w oparciu o jedną decyzję administracyjną, nie narzuca też trybu pozyskiwania decyzji umożliwiającej jej zrealizowanie. Wybór ścieżki procedowania decyzji umożliwiającej realizację inwestycji pozostawia się Wykonawcy.

187. Dotyczy punktu 2.2 i punktu 3 ppkt 3) SIWZ oraz §27 ust. 1 pkt 3) wzoru umowy. W dniu 31.07.2020 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 16.04.2020 r. „o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz niektórych innych ustaw (dalej jako: „Ustawa”). Wprowadzane zmiany obejmują m.in.: *Modyfikację dotychczasowego brzmienia art. 57 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.) – zmiana wynikająca z art. 3 pkt 6 Ustawy:*

*„Art.57. 1 Do zawiadomienia o zakończeniu budowy obiektu budowlanego lub wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie inwestor jest obowiązany dołączyć: (...)*

*5) dokumentację geodezyjną, zawierającą wyniki geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej, w tym mapę, o której mowa w art. 2 pkt 7b ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, oraz informację o zgodności usytuowania obiektu budowlanego z projektem zagospodarowania działki lub terenu lub odstępstwach od tego projektu sporządzone przez osobę posiadającą odpowiednie uprawnienie zawodowe w dziedzinie geodezji i kartografii.”*

Dodanie nowego punktu 7b w art. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r. poz. 276 i 284) – zmiana wynikająca z art. 1 pkt 1 lit. b Ustawy:

*„Art. 2. Ilekroć w ustawie jest mowa o: (...)*

*7b) geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej obiektów budowlanych – rozumie się przez to wykonanie pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych mających na celu zebranie aktualnych danych o przestrzennym rozmieszczeniu elementów zagospodarowania terenu objętego zamierzeniem budowlanym i sporządzenie dokumentacji geodezyjnej zawierającej wyniki tych pomiarów, w tym mapę opatrzoną, z uwzględnieniem art. 12c ust. 1 pkt 1, klauzulą urzędową, o której mowa w art. 40 ust. 3g pkt 3, stanowiącą potwierdzenie przyjęcia do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego zbiorów danych lub dokumentów, o których mowa w art. 12a ust. 1, w oparciu o które mapa ta została sporządzona, albo oświadczenie wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji;”*

Wskutek powyższych zmian w Prawie, przed złożeniem wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie, Wykonawca jest zobowiązany do spełnienia dodatkowego wymogu tj. do uzyskania mapy opatrzonej klauzulą urzędową, stanowiącej potwierdzenie przyjęcia do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego zbiorów danych lub dokumentów, o których mowa w art. 12a ust 1 ustawy PGiK. Powyższe dane, wykonawca prac geodezyjnych przekazuje do organu Służby Geodezyjnej i Kartograficznej.

Wykonawca informuje, że proces weryfikacji danych przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjne i Kartograficznej może trwać około 2 miesięcy. Do czasu uzyskania okluzulowanej mapy, o której mowa powyżej, Wykonawca nie będzie mógł złożyć kompletnego wniosku o pozwolenie na użytkowanie, co powoduje, że Wykonawca nie ma możliwości uzyskać Pozwolenia na użytkowanie w terminie do 30.06.2023 r., tj. w tym samym co „zakończenie wszystkich robót budowlanych”, czego konsekwencją będzie brak wypełnienia zobowiązania umownego w zakresie terminu realizacji. W związku z tym Wykonawca prosi o zmianę terminu uzyskania Pozwolenia na użytkowanie (i odpowiednią zmianę SIWZ i wzoru umowy), tak by wynosił on 3 miesiące od zakończenia robót budowlanych, i tym samym dostosowanie warunków umownych do obowiązującego prawa i terminów urzędowych.

Wykonawca powinien przyjąć taki harmonogram prac aby wykonać swoje obowiązki kontraktowe zgodnie z przyjętymi terminami realizacji zamówienia”. Wykonawca zobowiązany jest do złożenia bezbłędnego wniosku geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej obiektu budowlanego przy czym weryfikacja danych przez PODGiK nie musi trwać ok. 2 miesięcy.

188. Dotyczy punktu 21.8 lit. a) SIWZ. Wykonawca prosi o doprecyzowanie, czy w przypadku wnoszenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych (które, zgodnie z punktem 21.3 SIWZ należy wnieść dwie osobne dla ZDP i PKP), na każdej z nich muszą być wskazani obaj Zamawiający, czy tylko ten, którego zakres inwestycji dana gwarancja obejmuje (tj. odpowiednio zakres finansowany przez ZDP lub przez PKP)?  
[Na każdej gwarancji w treści gwarancji wskazani powinni być obaj Zamawiający z wyszczególnieniem jednego \(właściwego dla danej gwarancji\) Beneficjenta.](#)
189. Dotyczy punktu 21.8 lit. b) SIWZ. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przed podpisaniem umowy poda Wykonawcy jej numer, by mógł on wypełnić wymóg wskazanego zapisu, tj. by numer ten był wpisany na gwarancjach bankowych lub ubezpieczeniowych, mających stanowić zabezpieczenie należytego wykonania umowy.  
[Zamawiający przed podpisaniem umowy przekaze Wykonawcy jej numer.](#)
190. Dotyczy §1 ust. 2 wzoru umowy. Zamawiający określił warunek, że „Zmiany w dokumentacji projektowej sporządzonej przez Wykonawcę, dokonywane w trakcie realizacji Umowy, nie stanowią zmiany Umowy, o ile nie naruszają postanowień Opisu Przedmiotu Zamówienia zawartych w PFU”. Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli zmiany takie wynikają z samostrojnej decyzji Zamawiającego, to zapis ten dotyczy tylko etapu do zatwierdzenia dokumentacji projektowej przez Zamawiającego.  
[Zapis dotyczy całej realizacji umowy w trybie „projektuj i buduj”.](#)
191. Dotyczy §7 ust. 4 wzoru umowy. Prosimy o doprecyzowanie, że wraz „z nabyciem autorskich praw majątkowych do utworów Zamawiający nabywa w ramach ceny brutto własność wszystkich egzemplarzy lub przekazanych Zamawiającemu nośników, na których utwory zostały utrwalone.” Zamawiający nie nabywa bowiem nośników (np. komputerów własności Wykonawcy lub projektanta, tudzież ich bazy danych archiwum), na których utwory zostały utrwalone.  
[Zamawiający modyfikuje SIWZ – Tom II warunki Umowy – § 7 ust. 4 nadając mu brzmienie: „Równocześnie z nabyciem autorskich praw majątkowych do utworów Zamawiający nabywa w ramach ceny brutto własność wszystkich egzemplarzy lub przekazanych Zamawiającemu nośników, na których utwory zostały utrwalone. Cena brutto obejmuje także wynagrodzenie za wykorzystywanie utworów na poszczególnych polach eksploatacji.”](#)
192. Dotyczy §10 ust. 8 wzoru umowy. We wskazanym ustępie Zamawiający zapewnił sobie, w punktach od 1) do 4), uprawnienia w przypadku wadliwej dokumentacji. Prosimy o odpowiednią zmianę zapisu, tak by każda kolejna opcja uprawnienia przysługiwała Zamawiającemu w przypadku braku możliwości (lub odmowy ze strony Wykonawcy) realizacji poprzedniej opcji. Obecna formuła tego ustępu generuje nieuzasadnione ryzyko po stronie Wykonawcy, gdyż w np. w przypadku możliwości (i nawet chęci!) usunięcia przez Wykonawcę wad zgodnie z punktem 1), zupełnie nieuzasadnionym byłoby roszczenie Zamawiającego o obniżenie wynagrodzenia lub odstąpienie od Umowy.  
[Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym.](#)



193. Dotyczy § 12 ust. 3 wzoru umowy. Wykonawca prosi o usunięcie części wskazane ustępu: „wykazać się posiadaniem wiedzy i doświadczeniem odpowiadającym, proporcjonalnie, co najmniej wiedzy i doświadczeniu wymaganym od Wykonawcy w związku z realizacją Umowy;”. Wykonawca wskazuje, iż jeśli sam spełnia wymogi SIWZ dotyczące wiedzy i doświadczenia w danym zakresie, to zatrudniając podwykonawcę w takim zakresie i tak sam kieruje i koordynuje działania podwykonawcy, więc wymóg, by podwykonawcy też spełniał te same wymogi SIWZ, jest nadmierne i niepotrzebnie ograniczające możliwości organizacji realizacji inwestycji przez Wykonawcę. [Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym.](#)
194. Dotyczy § 12 ust. 8 pkt 2) wzoru umowy. Wykonawca prosi o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „robót budowlanych będących przedmiotem Umowy, których okres realizacji przekracza okres rozliczeniowy przyjęty w Umowie dla Wykonawcy, będzie następować w częściach (...)”. Aby zrozumieć intencje Zamawiającego, prosimy o wyjaśnienie innymi słowami, jakie wynikają z tego zapisu wymagania do ujęcia w umowach podwykonawczych (jaki ma być efekt tego zapisu).  
[Powyższy punkt warunków umowy jest jasny i nie wymaga dodatkowych interpretacji. Podkreślić trzeba, że wymagania dotyczące podwykonawców, zawarte w SIWZ, przeznaczone są dla wykonawców zainteresowanych zamówieniem publicznym. Odpowiedzialność za ich przekazanie ewentualnym podwykonawcom spoczywa na wykonawcy. Zamawiający nie formułuje w tym zakresie konkretnych rozwiązań redakcyjnych.](#)
195. Dotyczy § 12 ust. 8 pkt 3) wzoru umowy. Wykonawca prosi o usunięcie wskazanego punktu 3). Wykonawca wskazuje, że niezależnie od okresu odpowiedzialności gwarancyjnej podwykonawcy wobec Wykonawcy wynikającego z umowy podwykonawczej, i tak Zamawiający jest zabezpieczony odpowiedzialnością Wykonawcy przez cały okres wskazany w ofercie Wykonawcy. Ponadto, zapis ten jest w niektórych sytuacjach niemożliwy do spełnienia, gdyż niejednokrotnie zdarza się, że producenci materiałów lub urządzeń nie chcą udzielić gwarancji na okres 7, 6 lub nawet 5 lat (i to od odbioru końcowego inwestycji, co dodatkowo wydłuża rzeczywisty okres odpowiedzialności gwarancyjnej). W związku z powyższym zobowiązanie to jest w niektórych przypadkach niemożliwe do spełnienia, dlatego nie powinno znajdować się w umowie.  
[Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym.](#)
196. Dotyczy § 12 ust. 16 wzoru umowy. Wykonawca wnosi o usunięcie wskazanego ustępu 16. Wykonawca wskazuje, że powołany art. 25a ust. 1 PZP stanowi warunek udziału w postępowaniu, które to kończy się w momencie podpisania umowy Wykonawcy z Zamawiającym. Nie ma więc potrzeby wymagania od Wykonawcy, by na etapie realizacji inwestycji, czyli po zakończeniu postępowania, Zamawiający żądał od podwykonawców oświadczeń lub dokumentów potwierdzających brak podstaw wykluczenia wobec tego podwykonawcy.  
[Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym. Ponadto wyjaśnia, że regulacja dopuszczalna jest w świetle art. 36a ust. 1 Pzp i art. 36 ba Pzp.](#)
197. Dotyczy § 18 ust. 13 wzoru umowy. Prosimy o doprecyzowanie zapisu, aby doprowadzić go do zgodności z ustawą o odpadach, że nie tylko Wykonawca, ale także podwykonawca w zakresie wykonywanych przez siebie robót, jest wytwórcą odpadów. W związku z powyższym prosimy o zmianę treści ustępu, aby brzmiał: „Wykonawca (lub odpowiednio podwykonawca lub dalszy podwykonawca w zakresie wykonywanych przez siebie robót budowlanych) jest wytwórcą odpadów (...)”.  
[Zamawiający modyfikuje SIWZ – Tom II warunki Umowy – § 18 ust. 13 nadając mu brzmienie: „Wykonawca \(lub odpowiednio podwykonawca lub dalszy podwykonawca w zakresie wykonywanych przez siebie robót budowlanych\) jest wytwórcą odpadów i jest obowiązany do gospodarowania wytworzonymi przez siebie odpadami w wyniku świadczenia usług w zakresie budowy \(w tym również odbudowy, rozbudowy i nadbudowy\), przebudowy, montażu rozbiórki, remontu obiektów z wyłączeniem odpadów, których wytwórcą będzie Zamawiający, w tym m.in. odpadów ze stali i metali kolorowych.”](#)
198. Dotyczy § 23 wzoru umowy. Wykonawca wnosi o usunięcie zapisów zobowiązujących Wykonawcę do nieprzerwanego prowadzenia robót przez aż szesnaście godzin dziennie, tj. od godz. 6:00 do 22:00. Prowadzenie robót w takich godzinach jest bezpieczne i uzasadnione jedynie w okresie wiosenno-letnim, gdyż w pozostałej części roku w początkowych i końcowych godzinach jest ciemno, co (niezależnie od ewentualnego doświetlenia miejsca roboczego) zmniejsza bezpieczeństwo wykonywania pracy przez pracowników na budowie. Ponadto, czy w

przypadku konieczności stałej obecności kierownika robót przy wykonywaniu niektórych zakresów, Zamawiający oczekuje od takiego kierownika pracowania przez 16 godzin dziennie? Wymogi te stoją więc też w sprzeczności z przepisami kodeksu pracy.

[Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym. Wykonawca powinien zapewnić taki harmonogram pracy personelu, aby spełnić zobowiązania umowne.](#)

199. Dotyczy § 28 ust. 7 wzoru umowy. Wykonawca wskazuje, że taki przewoźnik opisany w tym ustępie, nie jest dla Wykonawcy stroną, w związku z czym Wykonawca nie ma żadnej podstawy dokonywać płatności na rzecz takiego przewoźnika, a ponadto dokument księgowy od przewoźnika nie będzie wystawiony na Wykonawcę. Wykonawca powinien w przedstawionej sytuacji dokonywać płatności do Zamawiającego, na podstawie refaktury wystawionej przez Zamawiającego na Wykonawcę. Prosimy również o konfrontację wskazanego zapisu umownego z obowiązkami wynikającymi dla podatników VAT z ustawy o podatku od towarów i usług w kwestii JPK (Jednolitych Plików Kontrolnych).
- [Z powyższej regulacji jasno wynika, że zamawiający wystawia fakturę na wykonawcę \(dokonuje tzw. refakturowania\). Płatność powinna nastąpić na rachunek bankowy zamawiającego, wskazany na refakturze.](#)
200. Dotyczy § 31 ust. 9 wzoru umowy. Wykonawca wnosi o wykreślenie wskazanego ust. 9, gdyż jest on sprzeczny z Art. 29 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, zgodnie z którym Zamawiający zobowiązany jest opisać przedmiot zamówienia „w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.”. We wskazanym ustępie natomiast Zamawiający w nieuprawniony sposób próbuje przenieść na Wykonawcę odpowiedzialność za „Brak dokładności lub niewłaściwe oszacowanie zakresu prac i robót budowlanych w PFU (...)”.
- [Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym.](#)
201. Dotyczy § 31 ust. 26 wzoru umowy. Prosimy o wskazanie limitów finansowych, gdyż są one konieczne do określenia możliwości i potrzeb finansowych Wykonawcy na czas realizacji inwestycji oraz określenia kosztów jej finansowania.
- [Limity Zamawiający poda przed podpisaniem umowy z Wykonawcą.](#)
202. Dotyczy § 32 ust. 19 wzoru umowy oraz trzeciego akapitu na str. 74 wzoru umowy (tj. w Załączniku nr 6 do Umowy). Wykonawca wnosi o zmianę wskazanych zapisów tak, aby naprawa jakiegoś elementu w ramach gwarancji jakości, powodowało wydłużenie okresu gwarancji o okres od zgłoszenia wady, do momentu jej usunięcia lub ewentualnie o okres, w którym Zamawiający nie mógł użytkować przedmiotu Umowy. Obecne zapisy stanowią dla Wykonawcy ryzyko bezterminowej / wiecznej gwarancji, które jest niemożliwe do wyceny i ujęcia w Ofercie.
- [Zamawiający pozostawia zapisy w brzmieniu dotychczasowym.](#)
203. Zamawiający przedstawił koncepcje wprowadzenia wód opadowych do nowobudowanego zbiornika retencyjnego zlokalizowanego na działce przyległej do ulicy Kwiatowej? Z uwagi na ilość wód opadowych, które do tego zbiornika będą doprowadzane wykonawca przewiduje, że z powyższego zbiornika będzie należało wykonać przelew do zlokalizowanego w pobliżu wzdłuż torowiska rowu szczegółowego będącego w zarządzie PKP. Czy zamawiający posiada uzgodnienia z PKP pozwalające na wprowadzenie wód opadowych w ilość ok. 120 l/s (40 l/s istniejący kanał deszczowy w ul. Dworcowej, 20 l/s – fi800; drugi kanał deszczowy w ul. Dworcowej – fi900; 60 l/s wody deszczowe z planowanej inwestycji)?
- [PFU został pozytywnie zaopiniowany przez PKP. Odpływ z projektowanego systemu kanalizacji deszczowej należy wykonać do jednego z rowów szczegółowy wskazanych w piśmie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie znak PO.ZPU.4.516.48.2018.PK lub zastosować inne rozwiązania projektowe, wynikające z uzgodnień i rozwiązań technicznych przyjętych na etapie opracowania projektu budowlanego i wykonawczego.](#)
204. Czy lokalizacja zbiornika jest już uzgodniona z PKP i nie jest sprzeczna z przepisami PKP?
- [PFU został pozytywnie zaopiniowany przez PKP. Zbiornik wskazano w lokalizacji będącej własnością samorządu.](#)
205. Czy Zamawiający przewidział jaką funkcję powinien pełnić zbiornik?
- [Zbiornik powinien być częścią sprawnie działającego systemu odwodnienia inwestycji i może pełnić funkcje m.in. retencyjne, infiltracyjne, sedymentacyjne.](#)

206. Czy Zamawiający będzie wymagał, aby przepompownia wód deszczowych była wyposażona w zasilanie awaryjne w postaci agregatu prądotwórczego?  
Tak, system kanalizacji deszczowej musi posiadać rozwiązania umożliwiające jego funkcjonowanie w przypadku awarii zasilania. System należy doposażyć także w pompy awaryjne, uruchamiane w przypadku uszkodzenia urządzeń podstawowych.
207. Prosimy o informację czy istniejący ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Swarzędzkiej należy rozebrać i wykonać w nowej konstrukcji bitumicznej?  
Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Swarzędzkiej należy wykonać o nawierzchni jak w stanie istniejącym (kostka brukowa)
208. W dok. załączonej do przetargu, w którym mowa o tym, iż „należy wybudować kanał deszczowy fi500 cm znajdujący się w ul. Poznańskiej na odcinku od istniejącego kolektora deszczowego fi500 do ul. Swarzędzkiej tj. 680 mb” prosimy o wyjaśnienie czy w ramach powyższego zadania wykonawca będzie zobowiązany do wykonania kanału fi 500 jak stwierdzono w piśmie WI.7010.4.2018-3 z dnia 18.05.2018 r.?  
Szczegółowe rozwiązania projektowe wynikać będą z przyjętych w projekcie budowlanym i wykonawczym rozwiązań technicznych, uzgodnionych z zainteresowanymi stronami. Wykonawca zobowiązany jest m.in. do pozyskania nowych warunków i uzgodnień. Zamawiający informuje, iż warunki opisane w piśmie znak WI.7010.4.2018-3 z dnia 18.05.2018 r są opinią Urzędy Miasta i Gminy w Swarzędzu do przedłożonej koncepcji projektowej.
209. Czy Zamawiający oczekuje wykonania warstwy wiążącej na obiekcie mostowym z asfaltu lanego, czy o konstrukcji takiej samej jak pozostała projektowana konstrukcja drogi KR4?  
Zamawiający oczekuje zastosowania warstwy wiążącej z asfaltu lanego.
210. Czy zamawiający oczekuje wykonania dodatkowej/nowej wiaty autobusowej przy ul. Dworcowej, w związku z przeniesieniem przystanku z ul. Swarzędzkiej?  
Wykonawca na etapie prac projektowych zobowiązany jest do dokonania w tym zakresie ustaleń z UMiG Swarzędz (w tym Swarzędzkim Przedsiębiorstwem Komunalnym).
211. Czy w związku z likwidacją przejazdu kolejowego, należy wykonać nowe do istniejącego budynku (agencja wpłat)? W koncepcji rysunkowej teren ten nie jest zaznaczony.  
Pytanie jest niezrozumiałe.
212. Prosimy o udostępnienie dokumentacji projektowej dla przebudowy drogi wojewódzkiej nr 194. W szczególności prosimy o rozwiązania wysokościowe projektowanego ronda i dróg. Jest to niezbędne w celu przyjęcia niwelety projektowanej drogi powiatowej.  
W załączonej do PFU koncepcji projektowej jest pokazana wstępna niweleta. Szczegóły zostaną uzgodnione z WZDW na etapie opracowania projektu budowlanego.
213. Czy Zamawiający dopuszcza, pod warunkiem uzyskania zgody od PKP PLK SA, wykonania konstrukcji wiaduktów i przyczółków pod rezerwowę tory w technologii innej niż ściany szczelinowe?  
Nie dopuszcza się innych technologii niż ściany szczelinowe.
214. Wykonanie ścian szczelinowych z wykończeniem "na gładko" tj. konstrukcji betonowej bez dodatkowej warstwy izolacji niesie duże ryzyko występowania przecieków w okresie eksploatacji obiektu. Będzie się to wiązało z koniecznością wykonywania dodatkowych iniekcji uszczelniających co w konsekwencji podniesie koszty utrzymania obiektu i obniży estetykę obiektu. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania ścian oporowych w innej technologii niż ściany szczelinowe? Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania ścian oporowych w technologii ścian szczelinowych z wykonaniem lekkiej ścianki osłonowej zapewniającej dostęp do ścian w celach utrzymaniowych?  
Tak, dopuszcza się inne technologie. Konstrukcje oporowe należy wykonać bez wad, stosując rozwiązania eliminujące przecieki. Dopuszcza się zastosowanie elewacyjnych ścian osłonowych w celu poprawy estetyki.

215. Czy za realizację projektu zgodnie z pkt. 20.7.4. Zamawiający uznaje pełnienie funkcji projektanta lub sprawdzającego?

Za realizację projektu zgodnie z pkt. 20.7.4. Zamawiający uznaje pełnienie funkcji projektanta

Jednocześnie Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r- Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U z 2019r., poz. 1843 ze zm.) przedłuża termin składania i otwarcia ofert. W związku z powyższym zmieniona zostaje treść SIWZ:

**było:**

- 14.2.1. Ofertę wraz z wymaganymi dokumentami należy umieścić na Platformie pod adresem: [https://platformazakupowa.pl/pn/zdp\\_poznan](https://platformazakupowa.pl/pn/zdp_poznan) na stronie dotyczącej postępowania pn. „BUDOWA WIADUKTU KOLEJOWEGO/TUNELU DROGOWEGO W UL. SWARZĘDZKIEJ W KOBYLNICY W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ NR 2407P KOZIEGŁOWY - SWARZĘDZ W ZAMIAN ZA LIKWIDACJĘ PRZEJAZDU KOLEJOWO - DROGOWEGO KAT. A W KM 7,532 LINII KOLEJOWEJ NR 353, W RAMACH PROJEKTU POIIS 5.1-35 PN. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NA SKRZYŻOWANIACH LINII KOLEJOWYCH Z DROGAMI - ETAP III" W SYSTEMIE "PROJEKTUJ I BUDUJ" do dnia **20.11.2020r.** do godziny 10:00:00.
- 17.1. Ofertę wraz z wymaganymi dokumentami należy umieścić na Platformie pod adresem: [https://platformazakupowa.pl/pn/zdp\\_poznan](https://platformazakupowa.pl/pn/zdp_poznan) na stronie dotyczącej postępowania pn. „BUDOWA WIADUKTU KOLEJOWEGO/TUNELU DROGOWEGO W UL. SWARZĘDZKIEJ W KOBYLNICY W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ NR 2407P KOZIEGŁOWY - SWARZĘDZ W ZAMIAN ZA LIKWIDACJĘ PRZEJAZDU KOLEJOWO - DROGOWEGO KAT. A W KM 7,532 LINII KOLEJOWEJ NR 353, W RAMACH PROJEKTU POIIS 5.1-35 PN. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NA SKRZYŻOWANIACH LINII KOLEJOWYCH Z DROGAMI - ETAP III" W SYSTEMIE "PROJEKTUJ I BUDUJ" do dnia **20.11.2020r.** do godziny 10:00:00.
- 18.1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **20.11.2020r.** o godz. 10:10 za pośrednictwem platformazakupowa.pl, w siedzibie Zamawiającego ul. Zielona 8, 61-851 Poznań, pok. 503.

**zmieniono na:**

- 14.2.1 Ofertę wraz z wymaganymi dokumentami należy umieścić na Platformie pod adresem: [https://platformazakupowa.pl/pn/zdp\\_poznan](https://platformazakupowa.pl/pn/zdp_poznan) na stronie dotyczącej postępowania pn. „BUDOWA WIADUKTU KOLEJOWEGO/TUNELU DROGOWEGO W UL. SWARZĘDZKIEJ W KOBYLNICY W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ NR 2407P KOZIEGŁOWY - SWARZĘDZ W ZAMIAN ZA LIKWIDACJĘ PRZEJAZDU KOLEJOWO - DROGOWEGO KAT. A W KM 7,532 LINII KOLEJOWEJ NR 353, W RAMACH PROJEKTU POIIS 5.1-35 PN. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NA SKRZYŻOWANIACH LINII KOLEJOWYCH Z DROGAMI - ETAP III" W SYSTEMIE "PROJEKTUJ I BUDUJ" do dnia **02.12.2020r.** do godziny 10:00:00.
- 17.1. Ofertę wraz z wymaganymi dokumentami należy umieścić na Platformie pod adresem: [https://platformazakupowa.pl/pn/zdp\\_poznan](https://platformazakupowa.pl/pn/zdp_poznan) na stronie dotyczącej postępowania pn. „BUDOWA WIADUKTU KOLEJOWEGO/TUNELU DROGOWEGO W UL. SWARZĘDZKIEJ W KOBYLNICY W CIĄGU DROGI POWIATOWEJ NR 2407P KOZIEGŁOWY - SWARZĘDZ W ZAMIAN ZA LIKWIDACJĘ PRZEJAZDU KOLEJOWO - DROGOWEGO KAT. A W KM 7,532 LINII KOLEJOWEJ NR 353, W RAMACH PROJEKTU POIIS 5.1-35 PN. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NA SKRZYŻOWANIACH LINII KOLEJOWYCH Z DROGAMI - ETAP III" W SYSTEMIE "PROJEKTUJ I BUDUJ" do dnia **02.12.2020r.** do godziny 10:00:00.
- 18.1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **02.12.2020r.** o godz. 10:10 za pośrednictwem platformazakupowa.pl, w siedzibie Zamawiającego ul. Zielona 8, 61-851 Poznań, pok. 503.

Pozostałe zapisy SIWZ zostają bez zmian.

Zamawiający zmienia termin składania ofert.

Zamawiający zmienia treść ogłoszenia o zamówieniu.

Załączniki:

1. Sprostowanie ogłoszenia wysłane do UPUE celem publikacji w DUUE
2. Protokoły regulacji osi toru
3. Plan schematyczny st. Kobylnica
4. Schemat sankcjonowania sieci trakcyjnej st. Kobylnica
5. Wycinek przedmiotowego obszaru z platformy GIS
6. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
7. Uzgodnienie Polskiej Spółki Gazownictwa z dn. 29.05.2018 r. wraz z załącznikiem mapowym

Sprawę prowadzi:  
Sylwia Godlewska  
Tel. 61 859-34-34