



Tczew, dnia 21 maja 2024 r.

znak sprawy: ZP.272.15.2024

**Wykonawcy,**

**którym udostępniono SWZ (3)**

**dotyczy:** postępowania pn. *Wykonanie robót budowlanych związanych z zadaniem pn. „Remont wiaduktu drogowego nad linią kolejową PKP w ciągu ul. 30 Stycznia w Tczewie”*

W związku z kolejnymi wnioskami skierowanymi do Zamawiającego odnoszącymi się do prowadzonego postępowania w trybie podstawowym bez negocjacji na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 r., poz. 1605 z późn. zm.) – zwanej dalej: „Ustawą”, zgodnie z art. 284 ust. 1 i 2 Ustawy, Zamawiający udziela odpowiedzi na następujące zadane pytania (pisownia oryginalna):

1) *„Proszę o potwierdzenie, że należy wykonać 4 nowe panele osłony przeciwporażeniowej (panele o szerokości 1m i wysokości 2,1m).”*

**Odpowiedź:** Zamawiający potwierdza, że do obowiązku Wykonawcy należy wykonanie 4 dodatkowych nowych paneli osłony przeciwporażeniowej.

2) *„Proszę o przedstawienie rysunku przedstawiającego połączenie skrajnych przęseł z projektowanym murem oporowym. Oparcie skrajnych przęseł winno być elementem projektu wykonawczego.”*

**Odpowiedź:** Skrajne przęsła nie są połączone z projektowanym murem oporowym. Konstrukcja ustroju nośnego oparta jest na dwóch filarach, a przęsła skrajne są przewieszane. Projekt remontu nie zmienia schematu statycznego konstrukcji wiaduktu. Projekt wykonawczy zawiera rozwiązania dotyczące dylatacji na skraju przęsła i oczepu muru oporowego - rys. 7.2.

3) *„Czy Zamawiający dopuszcza zmianę wysokości desek gzymsowych z uwagi na bliskość położenia sieci trakcyjnej?”*

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza zmianę wysokości deski gzymsowej. Wysokość deski gzymsowej będzie zatwierdzona w trakcie realizacji inwestycji przez Inspektora Nadzoru oraz Zamawiającego.

4) *„Z dostępnej technologii deskowania na rynku wynika, że aby podeprzeć istniejące oraz projektowane wsporniki, należałoby zdemontować trakcje na czas realizacji prac (ok 30 dni na jeden wspornik). Czy Zamawiający posiada takowe uzgodnienie uwzględniające powyższe?”*

**Odpowiedź:** Projektant uzyskał uzgodnienie z Zarządcą Linii Kolejowej (pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linií Kolejowych w Gdyni znak: IZ111NSA.2161.82.2024.AS z dnia 27.02.2024 r.). Zgodnie z zapisami zawartymi w projekcie wykonawczym (punkt 10.1), na etapie projektu brak jest możliwości szczegółowego określenia wymaganych zamknięć torowych, gdyż zależą one od potencjału technologicznego i sprzętowego Wykonawcy robót, jego doświadczenia oraz terminu prowadzenia prac. Wykonawca robót wykona oraz uzgodni z właściwymi organami PKP harmonogram robót, zawierający harmonogram zamknięć torowych (w tym również wyłączeń trakcyjnych), regulaminy prowadzenia ruchu pociągów oraz



wszelkie inne niezbędne pozwolenia, decyzje, opinie i dokumenty wymagane przez Zarządcę Linii Kolejowej.

5) „*Czy można wyłączyć istniejące sieci na obiekcie na czas realizacji prac?*”

**Odpowiedź:** Wyłączenie sieci wodociągowej biegnącej po obiekcie należy dokonać w oparciu o uzgodnienia gestora sieci (dokument: uzgodnienie remontu sieci nr 26/04/2024 z dnia 22.04.2024 r.). Sieć elektroenergetyczna podwieszona do obiektu, zgodnie z zapisami projektu wykonawczego br. mostowej, najprawdopodobniej jest nieczynna (stanowiła zasilenie zlikwidowanej latarni drogowej). Do obowiązku Wykonawcy należeć będzie potwierdzenie powyższego z gestorem sieci na etapie wyłączeń.

6) „*W związku z dużym zakresem zamówienia i koniecznością pozyskania wielu ofert branżowych i materiałowych proszę o przesunięcie terminu ofert minimum o 7 dni. Pozwoli to wykonawcom na złożenie rzetelnej i korzystnej dla Zamawiającego oferty.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający wyraził zgodę na przedłużenie terminu składania ofert do dnia 27.05.2024 r.

Stosowną zmianę w przedmiotowym zakresie zawierają opublikowane w dniu 17.05.br. dokumenty – „Modyfikacja treści SWZ” oraz „Ogłoszenie o zmianie ogłoszenia”.

7) „*W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie uziarnienia dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA na obiekcie mostowym. W opisie technicznym wskazano do zastosowania mieszankę SMA 8 natomiast w przedmiarze i STWiORB (D-05.03.13a) podano mieszankę SMA 11. Prosimy o wyjaśnienie i informację jaką mieszankę mineralno-asfaltową należy zastosować na warstwę ścieralną na obiekcie mostowym SMA 8 czy SMA 11?*”

**Odpowiedź:** Należy zastosować mieszankę SMA 8, zgodnie z opisem technicznym. W przedmiarze robót, w pozycji nr 21 także wskazana jest mieszanka SMA 8, natomiast w STWiORB omyłkowo wpisana została mieszanka SMA 11.

Stosowną zmianę w przedmiotowym zakresie zawiera osobny dokument pn. „Modyfikacja treści SWZ 2”.

8) „*Dotyczy D-05.03.13a W STWiORB do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA w pkt. 2.2 wskazano do zastosowania asfalt modyfikowany PMB 45/80-65. Podany asfalt jest produkowany na specjalne zamówienie. Przy niewielkiej produkcji mieszanki mineralno-asfaltowej z SMA ze wskazanym lepiszczem istnieje ryzyko niejednorodności oraz jej mniejszej urabialności. Prosimy o wyrażenie zgody na zmianę i możliwość zastosowania do projektowanej mieszanki z SMA asfaltu modyfikowanego PMB 45/80-55, który jest typowym lepiszczem stosowanym do mieszanek SMA zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi WT-2 2014, który przywołano w STWiORB w pkt. 10.3.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

9) „*W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy brak STWiORB dla projektowanych mieszanek mineralno-asfaltowych na warstwę podbudowy, wiążącą i ścieralną dla nawierzchni na dojazdach do obiektu. Zamieszczona STWiORB D-05.02.01 podaje wymagania dla asfaltu lanego. Prosimy o potwierdzenie, że mieszanki mineralno-asfaltowe na warstwę podbudowy, wiążącą i ścieralną dla nawierzchni na dojeździe do obiektu mostowego należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi WT-1, WT-2 2014. Dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 46 i 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2014 roku.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający potwierdza, że mieszanki mineralno-asfaltowe dla nawierzchni na dojeździe do obiektu mostowego należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi wytycznymi



technicznymi WT-1, WT-2 2014.

10) „*W dokumentacji przetargowej nie wskazano rodzaju lepiszcza jakie należy zastosować do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z AC 11 S na dojeździe do obiektu mostowego. Prosimy o doprecyzowanie rodzaju asfaltu jaki należy zastosować do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z AC 11 S czy asfalt drogowy 50/70 czy asfalt modyfikowany PMB 45/80-55?*”

**Odpowiedź:** Do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej należy użyć asfaltu modyfikowanego **PMB 45/80-55**.

11) „*Wykonawca wnosi o określenie do kogo będą należały materiały pochodzące z rozbiórki. Jeżeli do Zamawiającego, to prosimy o wskazanie miejsca wywozu.*”

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami STWiORB M-10.02.01 – Rozbiórka i skucie elementów obiektu mostowego, pkt 2: „Materiały z rozbiórki, oprócz destruktu oraz innych materiałów nadających się do ponownego wbudowania, są własnością Wykonawcy i do niego należy ich utylizacja, zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Nieprzydatne materiały należy wywieźć i zutylizować na wysypisku śmieci lub przez wykwalifikowane służby. Dokumenty z utylizacji należy dołączyć do dokumentacji budowy.”

12) „*W dokumentacji na temat tymczasowej organizacji ruchu pojawia się informacja na temat zlokalizowanych w pobliżu wiaduktu sieci kanalizacyjnej oraz gazowej. Natomiast w projekcie wykonawczym oraz przedmiarze robót brak informacji na ten temat. Proszę o wskazanie pozycji w przedmiarze w której należy wycenić wyżej wymienione roboty.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że nie przewiduje się robót związanych z siecią kanalizacyjną ani siecią gazową.

13) „*W projekcie wykonawczym dla branży mostowej na rysunku 7.2 została podana warstwa ścieralna SMA11, natomiast w przedmiarze robót została wskazana SMA8. Proszę o informację którą należy zastosować.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający informuje, że należy zastosować mieszankę SMA 8.

14) „*W projekcie wykonawczym pojawia się informacja na temat sieci elektroenergetycznej znajdującej się w rurze osłonowej, którą należy odtworzyć po wykonaniu nowych wsporników podchodnikowych. „Zgodnie z mapą sytuacyjno-wysokościową, pod wspornikiem podchodnikowym, w rurze osłonowej znajduje się sieć elektroenergetyczna. (...) Oba przepusty kablowe należy odtworzyć po wykonaniu nowych wsporników podchodnikowych. W jednym z nich poprowadzić istniejącą sieć elektroenergetyczną.” Proszę o wskazanie pozycji w przedmiarze w której należy wycenić sieć elektroenergetyczną.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający odpowiada, iż stosownej wyceny należy dokonać w pozycji przedmiarowej nr 69. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że przedmiar robót pełni wyłącznie funkcje pomocniczą oraz orientacyjną i nie może stanowić jedynej podstawy sporządzenia oferty.

15) „*W projekcie wykonawczym na rysunku 4.3 objętość betonu konstrukcyjnego powinna wynosić 8.18 m<sup>3</sup>, w przedmiarze robót jest to 8.13 m<sup>3</sup>. Również na rysunku 4.5 objętość betonu powinna wynosić 6.12 m<sup>3</sup>, w przedmiarze podana jest wartość 6.86 m<sup>3</sup>. Proszę o sprecyzowanie.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający precyzuje, że wartości podane na rys. 4.3 oraz 4.5 projektu wykonawczego są wartościami prawidłowymi i wiążącymi.

Jednocześnie Zamawiający ponownie przypomina, iż przedmiar pełni funkcję orientacyjną i nie może stanowić jedynej źródła wyceny.



16) „*Proszę o wskazanie kto ponosi koszt wyłączeń trakcji ?*”

**Odpowiedź:** Wszelkie koszty związane z wyłączeniami trakcyjnymi leżą po stronie Wykonawcy.

17) „*Na jak długi okres czasu będzie można wyłączać trakcję?*”

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami zawartymi w projekcie wykonawczym (pkt 10.1), na etapie projektu, brak jest możliwości szczegółowego określenia wymaganych zamknięć torowych, gdyż zależą one od potencjału technologicznego i sprzętowego Wykonawcy robót, jego doświadczenia oraz terminu prowadzenia prac. Wykonawca wykona oraz uzgodni z właściwymi organami PKP harmonogram robót zawierający harmonogram zamknięć torowych (w tym również wyłączeń trakcyjnych), regulaminy prowadzenia ruchu pociągów oraz wszelkie inne niezbędne pozwolenia, decyzje, opinie i dokumenty wymagane przez Zarządcę Linii Kolejowej.

18) „*Czy Wykonawca będzie ponosił koszty kolejowe na rzecz PKP dot. zamknięć torowych, wyłączenia trakcji, zajęcia terenów kolejowych itp.? Jeśli tak, to w jakiej wysokości?*”

**Odpowiedź:** Wszelkie koszty związane z prowadzeniem prac na terenie kolejowym, a zatem m.in. wynikające z podpisanej umowy z PKP PLK, zamknięciami torowymi, wyłączeniami trakcyjnymi oraz zajęciami terenów kolejowych, spoczywają na Wykonawcy. Dokładne koszty zostaną określone przez Zarządcę Linii Kolejowej na etapie podpisywania umowy z Wykonawcą.

19) „*Prosimy o załączenie cennika kosztów kolejowych, gdyż mogą one stanowić ogromną część, sięgającą nawet kilkudziesięciu procent wartości oferty przetargowej.*”

**Odpowiedź:** Analogicznie jak w przypadku odpowiedzi na pytania nr 17 i 18 Zamawiający odpowiada, iż zgodnie z zapisami zawartymi w projekcie wykonawczym, na etapie projektu brak jest możliwości szczegółowego określenia wymaganych zamknięć torowych, gdyż zależą one od potencjału technologicznego i sprzętowego Wykonawcy robót, jego doświadczenia oraz terminu prowadzenia prac. Wykonawca robót wykona oraz uzgodni z właściwymi organami PKP harmonogram robót zawierający harmonogram zamknięć torowych (w tym również wyłączeń trakcyjnych), regulaminy prowadzenia ruchu pociągów oraz wszelkie inne niezbędne pozwolenia, decyzje, opinie i dokumenty wymagane przez Zarządcę Linii Kolejowej.

Cennik kosztów kolejowych udostępniony zostanie Wykonawcy robót przez Zarządcę Linii Kolejowej po podpisaniu stosownej umowy.

20) „*Zgodnie z rysunkiem 4.4 (Mur oporowy – płyty przejściowe) oraz przedmiarem robót (pozycja nr 40), ilość m<sup>3</sup> betonu do wykonania płyt przejściowych to 16,98 m<sup>3</sup>. Według Wykonawcy jest to ilość do wykonania 1 płyty przejściowej. Prosimy o poprawienie przedmiaru.*”

**Odpowiedź:** Zamawiający dokonuje stosownej korekty w zakresie wskazanym przez Wykonawcę. Stosowną zmianę w przedmiotowym zakresie zawiera osobny dokument pn. „Modyfikacja treści SWZ 2”.

21) „*Czy Zamawiający przedłuży termin wykonania przedmiotowego zamówienia o czas na opracowanie i uzgodnienie regulaminu i uzgodnień z PKP PLK?*”

**Odpowiedź:** Zamawiający podtrzymuje termin wykonania zamówienia, o którym mowa w SWZ, wynoszący 180 dni. Jednocześnie Zamawiający wskazuje, iż zmiany do umowy w zakresie ewentualnej zmiany terminu określa treść §17 ust. 1 pkt 2 Projektowanych postanowień umowy (Wzoru umowy).

Naczelnik  
Wydziału Zamówień Publicznych  
Beata Kozikowska