

ZP.271.3.2055/2534.2023.DZ

**Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr ZP.271.3.2023 pn.: „Budowa drogi gminnej na terenie Miasta Suwałki od ul. Wylotowej do ul. Sejneńskiej wraz z niezbędną infrastrukturą w ramach zadania inwestycyjnego – „Kontynuacja - zakończenie budowy DW nr 655 w Suwałkach w ramach Wschodniej Obwodnicy Suwałk”**

Zamawiający na podstawie art. 135 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.) udziela odpowiedzi na pytania z 13 i 14 stycznia 2023 r. postawione przez Wykonawców:

### Pytanie nr 1

**Na przekroju tunelu warstwy izolacji przykryte są gruntem zasypowym. Z rzędnych wynika, że pod torem nr 200 bezpośrednio na izolacji, będzie układany tłuczeń. Prosimy o potwierdzenie, że zaprojektowana izolacja stropu tunelu pod torem jest dopuszczona do stosowania bezpośrednio pod tłuczeń i zapewni prawidłowe zabezpieczenie konstrukcji.**

Odpowiedź:

Zamawiający w uzgodnieniu z projektantem dokonuje zamiany izolacji górnej płyty tunelu składającej się z nw. warstw:

- geowłóknina PES o gęstości 500g/m<sup>2</sup>
  - geomembrana z HDPE gr 2 mm
  - geowłóknina PES o gęstości 500g/m<sup>2</sup>
  - grubowarstwowa masa asfaltowa modyfikowana polimerami gr 4mm
- na izolację natryskową na bazie polimocznika gr 3 mm o parametrach jak niżej:

- wytrzymałość na rozciąganie >15N/mm<sup>2</sup>
- twardość Shore D ~45-50
- wydłużenie przy zerwaniu 375-425%
- zdolność mostkowania rys Statyczne: >2500µm przy 23<sup>0</sup>C, klasa A5 PN – EN 1062-7
- dynamiczne : klasa B 4.2 przy - 20<sup>0</sup>C

W związku z powyższym dokonuje korekty przedmiaru robót w sposób następujący:

- poz 22 przed korektą

22	M.15.01.02	Dostawa i montaz dwóch warstw geowłókniny o gęstości 500g/m <sup>2</sup> stanowiącej zabezpieczenie geomembrany od góry i dołu płyty tunelu	m2	950,40	0,00	0,00
----	------------	---	----	--------	------	------

- poz 23 przed korektą

23	M.15.01.02	Dostawa i montaz geomembrany izolacyjnej z maty HDPE gr min 2mm	m2	950,40	0,00	0,00
----	------------	---	----	--------	------	------

- poz 22 po korekcie

22	M.15.01.02	Dostawa i montaz dwóch warstw geowłókniny o gęstości 500g/m <sup>2</sup> stanowiącej zabezpieczenie geomembrany od góry i dołu płyty tunelu	m2	283,4	0,00	0,00
----	------------	---	----	-------	------	------

- poz 23 po korekcie

23	M.15.01.02	Dostawa i montaż geomembrany izolacyjnej z maty HDPE gr min 2mm	m2	283,4	0,00	0,00
----	------------	---	----	-------	------	------

- nowa poz 24a po korekcie

24a	M.15.02.02	Wykonanie hydroizolacji natryskowej na bazie polimocznika gr 3 mm o parametrach jak niżej: - wytrzymałość na rozciąganie >15N/mm <sup>2</sup> - twardość Shore D ~45-50 - wydłużenie przy zerwaniu 375-425% - zdolność mostkowania rys Statyczne: >2500µm przy 23 <sup>0</sup> C, klasa A5 PN – EN 1062-7 dynamiczne : klasa B 4.2 przy - 20 <sup>0</sup> C, górnej płyty tunelu	m2	1051,2	0,00	0,00
-----	------------	---	----	--------	------	------

Zamawiający zamieszcza również SST M15.02.02 dotyczące zamiennej hydroizolacji oraz zamienny rysunek z opisami zmienionych hydroizolacji nr M 2.1a

#### **Pytanie nr 2**

**Czy nawierzchnia torowa ma być odtwarzana z materiałów aktualnie zabudowanych w torze, czy też z materiałów nowych?**

Odpowiedź:

Nawierzchnia torowa ma być odtwarzana z materiałów aktualnie zabudowanych.

#### **Pytanie nr 3**

**Czy na nowym obiekcie jest wymagane zastosowanie w odbudowanym torze systemu odbojnicowego (szyny odbojnicowe i dzioby).**

Odpowiedź:

Zgodnie z uzgodnieniem nr IZO3DO.2161.21.2022.AZ1 z dnia 27.07.2022r. PKP PLK S.A. oraz opinią nr 296/2022 KZUDP znak KNWa.2a.6315.290.2022.UT/S z dnia 13.10.2022r. należy odtworzyć istniejący układ torowy zgodnie z warunkami technicznymi PKP.

#### **Pytanie nr 4**

**W SWZ w Rozdziale 2 „Opis przedmiotu zamówienia” w ust. 4 Zamawiający opisuje zakres kosztów związanych z zabezpieczeniem ruchu kolejowego:**

- 4) **Zabezpieczenie ruchu kolejowego** na czas budowy tunelu i murów oporowych na dojazdach do niego, polegające na: rozbiórce torowiska linii nr 51 i torów bocznicowych nr 200 i 300, dostawie, wykonaniu i montażu konstrukcji odciążającej dla toru nr 51 i 300 oraz ich czasu pracy, rozbiórce konstrukcji odciążających, odtworzeniu torowisk.

Wykonawca w swojej ofercie zobowiązany jest uwzględnić wszelkie koszty wynikające z prowadzonych robót na terenie PKP tj. między innymi: przeszkolenia pracowników w zakresie dopuszczenia do pracy na terenie PKP, zaprojektowania i uzgodnienia ze służbami PKP pracy konstrukcji odciążających w ciągu linii nr 51 i 300 wraz z próbami obciążeniowymi, ewentualnych opóźnień, ograniczeń prędkości pociągów w trakcie prowadzonych robót, czasowego zajęcia terenu kolejowego.

**Czy Zamawiający dysponuje uzgodnionym z PKP cennikiem za wyżej wskazane czynności i opłaty, w tym za zajęcie terenu?**

**Jaki obszar należy założyć do wyliczenia czasowego zajęcia terenu kolejowego?**

Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje uzgodnionymi z PKP cennikami. Wielkość obszaru niezbędnego do prowadzenia robót wynika z dokumentacji technicznej oraz technologii prowadzenia robót przyjętej przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 5**

**Czy czas zajęcia terenu kolejowego należy założyć do czasu uzyskania pozwolenia na użytkowanie, czy do czasu uruchomienia ruchu kolejowego na odbudowanych torach?**

Odpowiedź:

Czas zajęcia terenu kolejowego należy założyć do czasu uzyskania pozwolenia na użytkowanie tunelu drogowego, co będzie warunkowało uruchomienie ruchu kolejowego na odbudowanych torach. Możliwe jest częściowe uzyskanie pozwolenia na użytkowanie tunelu, po odtworzeniu toru LK 51 i toru bocznicowego nr 300.

**Pytanie nr 6**

**Czy Zamawiający ma uzgodnione z PKP czasy zamknięcia poszczególnych torów do wbudowania ścianek szczelnych i tymczasowych kolejowych konstrukcji odciążających, a następnie wybudowania konstrukcji tymczasowych po zakończeniu budowy konstrukcji tunelu. A co będzie gdy PKP z uwagi np. strategiczne znaczenie ruchu kolejowego pomiędzy Polską a Litwą, a z taką sytuację mamy aktualnie do czynienia, nie udzieli w terminach proponowanych przez Wykonawcę zamknięć dla wykonania robót. Czy Zamawiający uzna wówczas takie opóźnienie jako niezawinione przez Wykonawcę i wydłuży termin na ukończenie?**

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada żadnych uzgodnień z PKP, w zakresie zamknięcia poszczególnych torów. Wyłoniony w drodze przetargu Wykonawca będzie miał obowiązek dokonania wszystkich ww. uzgodnień, o czym Zamawiający poinformował w swz. Wszelkie okoliczności dotyczące zmiany terminu realizacji inwestycji zostały opisane w § 6 projektu umowy (zmiany umowy)

**Pytanie nr 7**

**Na planie widnieje kabel eNN biegnący wzdłuż toru nr 300 będący w kolizji ze ściankami szczelnymi tunelu prosimy o wyjaśnienie co należy z nim zrobić?**



**Pytanie nr 10**

**Prosimy o wskazanie ilości przejazdów i godzin przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych (pojazdów poruszających się po torach) w ciągu doby na linii kolejowej nr 51 i oraz oddzielnie na torze bocznicy nr 300 jakie są przewidziane w czasie trwania budowy tunelu drogowego objętego przetargiem.**

Odpowiedź:

Zamawiający nie jest dysponentem informacji dotyczących ilości przejazdów i godzin przejazdów pociągów pasażerskich i towarowych.

**Pytanie nr 11**

**Prosimy o potwierdzenie, że tor bocznicy nr 200 można rozebrać na czas prowadzenia robót przy wykonywaniu tunelu i nie ma konieczności wykonywania konstrukcji odcciążającej toru bocznicy nr 200.**

Odpowiedź:

Zamawiający odpowiadał już na niniejsze pytanie w odpowiedziach nr ZP.271.3.442.2023 z dnia 9 stycznia 2023r. – pytanie nr 6. Brak konieczności konstrukcji odcciążającej na torze bocznicy nr 200 potwierdzają zapisy w dokumentacji technicznej oraz uzgodnienia PKP PLK SA.

**Pytanie nr 12**

**Prosimy o potwierdzenie, że podczas prowadzenia robót przy budowie tunelu drogowego pod istniejącą linią kolejową nr 51 oraz projektowaną linią kolejową E75 nie ma konieczności utrzymywania ruchu kolejowego na torze bocznicy nr 200.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na niniejsze pytanie odpowiadając na pytanie nr 11

**Pytanie nr 13**

**Prosimy o informację kto jest właścicielem toru bocznicy nr 300.**

Odpowiedź:

Właścicielem toru bocznicy nr 300 jest PKP PLK SA

**Pytanie nr 14**

**Prosimy o informację, kto jest właścicielem linii nr 51.**

Odpowiedź:

Właścicielem toru nr 51 jest PKP PLK SA

**Pytanie nr 15**

**Projekt techniczny załączony przez Zamawiającego wskazuje w punkcie 3 m.in., iż w ramach realizacji zadania przewiduje się m.in. – wykonanie konstrukcji odcciążających (Wykonawca jest zobowiązany do uzgodnienia z właściwymi służbami kolejowymi i właścicielami poszczególnych torów projektu konstrukcji odcciążających) . Prosimy o wskazanie z nazwy o jakie konkretnie służby kolejowe i o jakich właścicieli chodzi.**

Odpowiedź:

W związku z tym, że konstrukcje odciążające dotyczą ruchu kolejowego na linii nr 51 i torze bocznym nr 300 należy uzgodnić je z PKP PLK SA. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku.

#### **Pytanie nr 16**

**Projekt techniczny załączony przez Zamawiającego wskazuje w punkcie 3 m.in., iż w ramach realizacji zadania przewiduje się m.in. – wykonanie konstrukcji odciążających (Wykonawca jest zobowiązany do uzgodnienia z właściwymi służbami kolejowymi i właścicielami poszczególnych torów projektu konstrukcji odciążających wg pisma z dnia 27.04.2022r. i pisma z dnia 01.06.2022). Prosimy o potwierdzenie, czy projekt konstrukcji odciążających ma być wykonany jako projekt technologiczny czy jako techniczny.**

Odpowiedź:

Zgodnie z dokumentacją techniczną należy opracować projekt technologiczny konstrukcji odciążającej i uzgodnić go z PKP PLK SA.

#### **Pytanie nr 17**

**Prosimy o potwierdzenie, że tunel drogowy pod istniejącą linią kolejową nr 51 oraz projektowaną linią kolejową E75 objęty przetargiem należy wykonać zgodnie z załączonym przez Zamawiającego projektem technicznym i projektem architektoniczno-budowlanym. Prosimy o potwierdzenie, że w/w załączona dokumentacja jest właściwa, zaakceptowana i obowiązująca na czas prowadzenia robót.**

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że tunel drogowy pod istniejącą linią kolejową nr 51 oraz projektowaną linią kolejową E75 objęty przetargiem należy wykonać zgodnie z załączonym projektem zagospodarowania terenu, architektoniczno-budowlanym, projektem technicznym. Niniejsza dokumentacja posiada wszelkie niezbędne uzgodnienia ze służbami kolejowymi, które zostały dołączone do dokumentacji.

#### **Pytanie nr 18**

**W nawiązaniu do załączonego przez Zamawiającego pisma ZSC/734/2022 z dnia 25.04.2022r., zwracamy się z prośbą o informację, czy wymieniony w powyższym piśmie tor do bocznic PEC nr 304 nie jest objęty robotami budowlanymi w ramach przetargu ZP.271.3.2023.**

Odpowiedź:

Zgodnie z załączoną dokumentacją techniczną tor bocznicowy PEC nr 304 dotyczy II etapu budowy i **nie jest przedmiotem zamówienia.**

#### **Pytanie nr 19**

**Prosimy o informację, w nawiązaniu do pisma ZSC/734/2022 z dnia 25.04.2022r - jaka część toru do bocznic PEC nr 304 ma być zdemontowana i czy ma być ponownie odtworzona. Jeśli powyższą część toru należy zdemontować w ramach zadania objętego przetargiem ZP.271.3.2023. – prosimy wówczas o załączenie odpowiedniej dokumentacji rysunkowej.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na niniejsze pytanie odpowiadając na pytanie nr 18

**Pytanie nr 20**

**W nawiązaniu do załączonego przez Zamawiającego pisma ZSC/734/2022 z dnia 25.04.2022r. wskazujemy, iż jest mowa m.in. o wybudowaniu nowego budynku lokomotywowni. Prosimy o potwierdzenie, że w ramach zadania objętego przetargiem ZP.271.3.2023. nie należy wykonywać w/w budynku lokomotywowni. Jeśli należy wykonać prosimy o zamieszczenie odpowiedniej wszelkiej dokumentacji.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na niniejsze pytanie odpowiadając na pytanie nr 18. Rozbiórka istniejącego budynku lokomotywowni i budowa nowego dotyczy II etapu realizacji inwestycji.

**Pytanie nr 21**

**Prosimy o potwierdzenie, że termin rozbiórki torowiska na długości 40m nad projektowanym tunelem - linii nr 51, toru bocznowego nr 200, toru bocznowego nr 300 nie jest w żaden sposób uzależniony od demontażu toru do bocznicy PEC nr 304 i budowy nowego budynku lokomotywowni.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi na niniejsze pytanie odpowiadając na pytanie nr 18,19,20

**Pytanie nr 22**

**Prosimy o załączenie rysunku/mapy wskazującej lokalizację toru do bocznicy PEC nr 304 o której jest mowa w piśmie ZSC/734/2022 z dnia 25.04.2022.**

Odpowiedź:

Zamawiający zamieścił kompletną dokumentację techniczną obejmującą I i II etap realizacji inwestycji, opisując jednocześnie, że przedmiotem zamówienia jest I etap.

**Pytanie nr 23**

**Zgodnie z pismem Nr IZO3DO.2161.21.2022.AZ.7 z dnia 01.06.2022r. wskazane jest m.in., iż wyraża się wstępną zgodę na rozbiórkę toru nr 200 na czas budowy tunelu w granicach od km 0,000 do km0,838. Natomiast w opisie technicznym napisane jest o długości ok. 40m. Prosimy o ostateczne potwierdzenie, jaką długość toru nr 200 należy rozebrać, a później odtworzyć w ramach zadania objętego przetargiem ZP.271.3.2023.**

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zakres rozbiórek istniejących torów jest uzależniony od przyjętej technologii robót przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 24**

**Prosimy o potwierdzenie, że istniejące linia 51 i tor nr 200 i tor nr 300 nie są zelektryfikowane.**

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że istniejące linia 51 i tor nr 200 i tor nr 300 nie są zelektryfikowane.

**Pytanie nr 25**

**Załączony przez Zamawiającego projekt techniczny rysunek nr M.2.1 wskazuje m.in. na niweletę torów. Prosimy o wskazanie rzędnej główki szyny.**

Odpowiedź:

Rzędne wysokościowe istniejącej linii nr 51, torów bocznicowych nr 200 i 300 zostały pokazane na rys nr M3.1 i M3.2, a docelowy układ torowy linii E75 na rys M4.

**Pytanie nr 26**

**Prosimy o wskazanie rzędnych docelowych główki szyny dla linii kolejowej nr 51, toru nr 200 i 300 w przekroju tunelu po budowie tunelu.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi odpowiadając na pytanie nr 25

**Pytanie nr 27**

**Prosimy o wskazanie rzędnych istniejących główki szyny dla linii kolejowej nr 51, toru nr 200 i 300 w przekroju tunelu.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi odpowiadając na pytanie nr 25

**Pytanie nr 28**

**Prosimy o załączenie inwentaryzacji układu torowego na terenie objętym przetargiem ZP.271.3.2023.**

Odpowiedź:

Istniejący układ kolejowy przedstawia rys nr M1.1

**Pytanie nr 29**

**Prosimy o udostępnienie przekroju poprzecznego przez warstwy układu torowego istniejącego.**

Odpowiedź:

Zamawiający zamieścił kompletną dokumentację techniczną zawierającą wszystkie niezbędne informacje do realizacji przedmiotu zamówienia.

**Pytanie nr 30**

**Prosimy o udostępnienie przekroju poprzecznego przez warstwy układu torowego projektowanego do wbudowania w ramach przetargu ZP.271.3.2023.**

Odpowiedź:

Zamawiający zamieścił kompletną dokumentację techniczną zawierającą wszystkie niezbędne informacje do realizacji przedmiotu zamówienia.

**Pytanie nr 31**

**Prosimy o informację, czy Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie, na wbudowanie na warstwy torowe docelowe materiałów z rozbiórki istniejącego torowiska.**

Odpowiedź:

Nawierzchnia torowa ma być odtwarzana z materiałów aktualnie zabudowanych.



**Pytanie nr 32**

**Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga na zastosowanie na wbudowanie na warstwy torowe docelowe materiałów nowych.**

Odpowiedź:

Nawierzchnia torowa ma być odtwarzana z materiałów aktualnie zabudowanych.

**Pytanie nr 33**

**Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga na zastosowanie na wbudowanie na warstwy torowe docelowe materiałów staroużytecznych.**

Odpowiedź:

Zamawiający udzielił odpowiedzi odpowiadając na pytania 2,31,32

**Pytanie nr 34**

**Prosimy o potwierdzenie, że w miejscu budowy tunelu drogowego, są jedynie tory linii nr 51, tory bocznicowe nr 200, nr 300.**

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w miejscu budowy tunelu drogowego, są jedynie tory linii nr 51, tory bocznicowe nr 200, nr 300.

Załączniki:

1. SSt M 15.02.02
2. Rysunek zamienny nr M2.1a

SEKRETARZ MIASTA

Mariusz Klimczyk