

ZP.271.35.2019

Rumia, dnia 08.11.2019 r.

REFERAT ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH
URZĄD MIASTA RUMI
ul. Sobieskiego 7, 84-230 Rumia
tel. (58) 679 65 74
zamowieniapubliczne@um.rumia.pl

WYJAŚNIENIA TREŚCI SIWZ 6

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn.: „**Budowa węzła integracyjnego wraz z drogami dojazdowymi w okolicy przystanku kolejowego Rumia Janowo zgodnie z dokumentacją projektową pn. „Budowa węzłów integracyjnych w Rumi wraz z trasami dojazdowymi (JANOWO)”**”, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego.

Ogłoszenie zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 11.10.2019 r. pod numerem ogłoszenia 2019/S 197-477375.

Ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 22.10.2019 r. pod numerem ogłoszenia 2019/S 204-144375.

Ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 05.11.2019 r. pod numerem ogłoszenia 2019/S 213-521706.

Na podstawie art. 38 ust. 2 w związku z art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843), Zamawiający przekazuje treść zapytań do SIWZ złożonych przez Wykonawców wraz z wyjaśnieniami Zamawiającego.

Pytanie nr 1

Czy Zamawiający posiada porozumienie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie przedmiotowej inwestycji? Proszę o udostępnienie.

Odpowiedź na pytanie nr 1

Nie, Zamawiający nie posiada porozumienia z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z § 4 ust 1 pkt 26) Wzoru umowy, do obowiązków Wykonawcy należy zawarcie w imieniu Zamawiającego umowy z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni działającym w imieniu PKP PLK S.A. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., szczegółowo regulującej zasady współpracy, wejścia w tereny kolejowe oraz terminowej zapłaty wszelkich kosztów z niej wynikających.

Pytanie nr 2

Czy Zamawiający posiada porozumienie z PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w sprawie przedmiotowej inwestycji? Proszę o udostępnienie.

Odpowiedź na pytanie nr 2

Nie, Zamawiający nie posiada porozumienia z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z § 4 ust 1 pkt 26) Wzoru umowy, do obowiązków Wykonawcy należy zawarcie w imieniu Zamawiającego umowy z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni działającym w imieniu PKP PLK S.A. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., szczegółowo regulującej zasady współpracy, wejścia w tereny kolejowe oraz terminowej zapłaty wszelkich kosztów z niej wynikających.

Projekt pn. „Budowa węzłów integracyjnych w Rumi wraz z trasami dojazdowymi” jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WP na lata 2014-2020 (Umowa nr: RPPM.09.01.01-22-0015/17-00 z dn. 29.05.2017 r., Aneks nr 1 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-01 z dn. 13.09.2018 r., Aneks nr 2 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-02 z dn. 21.01.2019 r., Aneks nr 3 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-03 z dn. 14.05.2019 r., Aneks nr 4 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-04 z dn. 18.07.2019 r.).

Pytanie nr 3

Czy zaprojektowana technologia wykonania tunelu metodą przepychu została uzgodniona i zaakceptowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.?

Odpowiedź na pytanie nr 3

Dokumentacja projektowa, a co za tym idzie technologia wykonania tunelu metodą przepychu, jest uzgodniona z gestorami linii kolejowej, link do załącznika pod adresem: http://rumia.home.pl/pub/ZamowieniaPubliczne/WezelJanowo/Za%C5%82_C_Dokumentacja_projektowa/PB/PB%20I_Janowo-ZRID/PB%20I_1_PZT/pdf/0406%20T-1%20PB_ZRID_Opis%202018-11-22%20-%20poprawione%20strony%20%28ostateczne%29.pdf – zał. 4.1 strona 116 oraz zał. 8.1 strona 123.

Pytanie nr 4

W Specyfikacji technicznej D-00.00.00 znajduje się zapis o zlokalizowaniu całości terenu inwestycji w ścisłej ochronie konserwatorsko-archeologicznej. Proszę o potwierdzenie zapisów ST oraz potwierdzenie wszelkich konsekwencji wynikających z prowadzenia prac na terenach archeologicznych.

Odpowiedź na pytanie nr 4

Teren, na którym będą realizowane roboty nie jest w ścisłej ochronie konserwatorsko-archeologicznej. Zapis został zamieszczony omyłkowo. Zamawiający wykreśla pkt. 1.5.15 z SST D-00.00.00 http://rumia.home.pl/pub/ZamowieniaPubliczne/WezelJanowo/Za%C5%82_C_Dokumentacja_projektowa/PW/PW-1%20JANOWO/PDF/2-DROGOWY/SST/0406_SST_JANOWO_2018.05.29.pdf

Pytanie nr 5

Czy Zamawiający posiada uzgodniony regulamin ruchu pociągów w trakcie prowadzenia inwestycji na terenach kolejowych?

Odpowiedź na pytanie nr 5

Etapy wykonywania prac oraz tymczasowa organizacja ruchu pociągów będzie wynikała z przyjętego TER opracowanego przez Wykonawcę robót. W związku z tym, zgodnie z § 4 ust 1 pkt 26) Wzoru umowy, do obowiązków Wykonawcy należy zawarcie w imieniu Zamawiającego umowy z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni działającym w imieniu PKP PLK S.A. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., szczegółowo regulującej zasady współpracy, wejścia w tereny kolejowe oraz terminowej zapłaty wszelkich kosztów z niej wynikających

Pytanie nr 6

Proszę o przekazanie dokumentacji archiwalnej lub rysunków inwentaryzacyjnych istniejącej kładki.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający nie posiada dokumentacji archiwalnej lub rysunków inwentaryzacyjnych istniejącej kładki. Budowle te znajdują się w zarządzie PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

Pytanie nr 7

Czy rozbiórka schodów prowadzących do kładki od strony ul. Jana III Sobieskiego jest przedmiotem postępowania? Jeżeli tak, proszę o uwzględnienie tego zakresu prac w projekcie rozbiórek.

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zgodnie z załącznikiem B do SIWZ SST 01.02.05 "Rozbiórka elementów konstrukcji" Schody prowadzące na kładkę od strony ul. Sobieskiego podlegają rozbiórce.

Pytanie nr 8

Proszę o przekazanie wyciągu z obliczeń dla stanów montażowych dla przepychanego segmentu ram konstrukcji tunelu.

Odpowiedź na pytanie nr 8

Niezbędny wyciąg z obliczeń został załączony w Projekcie Budowlanym, link do załącznika pod adresem:

http://rumia.home.pl/pub/ZamowieniaPubliczne/WezelJanowo/Za%C5%82_C_Dokumentacja_projektowa/PB/PB%20I_Janowo-ZRID/PB%20I_9_Obiekty_most/9A.Tunel%20drogowy%20pod%20torami%20SKM%20i%20PKP%20wraz%20z%20murami/PDF/0406_Opis_PB_Tunel.pdf

Zgodnie z zapisami w SST M 20.01.08 "Montaż konstrukcji ram metodą przepychu" Wykonawca ma opracować projekt technologiczny przepychu uwzględniający wszystkie stany montażowe i uzgodnić jego z Projektantem i Inżynierem.

Pytanie nr 9

Zdaniem Wykonawcy zaprojektowana technologia montażu tunelu metodą przepychu nie zapewnia wymaganej stateczności pod torami kolejowymi oraz peronem w trakcie wsuwania segmentów (zwłaszcza pod torami nr 202 i 208 gdzie przestrzeń wynosi 1,5m). Proszę o stanowisko Zamawiającego, że przedstawiona metoda montażu tunelu jest możliwa do wykonania, a wszelkie szkody powstałe w majątku PKP oraz SKM a wynikające z błędnego doboru technologii pokryje Zamawiający.

Odpowiedź na pytanie nr 9

Przyjęta technologia montażu tunelu metodą przepychu zapewnia wymaganą stateczność pod torami kolejowymi i została w sposób wyczerpujący opisana w Dokumentacji projektowej. Jest to metoda stosowana od wielu lat zarówno w Europie jak i w Polsce. Zgodnie z zapisami w SST M 20.01.08 "Montaż konstrukcji ram metodą przepychu" (STWiORB zał. B do SIWZ) prace powinna wykonywać firma posiadająca doświadczenie w tego typu robotach, udokumentowane referencjami na wykonanie min 2 przepychów pod torami kolejowymi, zatwierdzona przez Inżyniera i Projektanta oraz posiadająca specjalistyczny sprzęt do tego typu robót. Za wszystkie szkody powstałe w trakcie prac ponosi Wykonawca. Jednocześnie informujemy, że Zamawiający dopuszcza zmianę technologii wykonania tunelu, po uzyskaniu zgody Nadzoru autorskiego oraz uzgodnieniu nowej technologii budowy tunelu z Zarządcami linii kolejowej.

Pytanie nr 10

Z uwagi na nietypowe zapisy ST M 11.00.00 proszę o potwierdzenie, że Zamawiający będzie wymagał wykonania inwentaryzacji istniejących budynków a w szczególności założenia plomb rys i kontroli ich stanu w trakcie pograżania ścianek szczelnych.

Odpowiedź na pytanie nr 10

Wykonawca w celu wyeliminowania ryzyka roszczeń osób trzecich podczas wykonywania uciążliwych robót budowlanych, takich jak np. pograżanie ścianek szczelnych, jest zobligowany do zastosowania środków monitorujących (np. założenia plomb rys i kontroli) budowie znajdujące się w zasięgu tych prac.

Pytanie nr 11

Proszę o potwierdzenie, że w ramach przedstawienia dokumentacji technologicznej, Wykonawca powinien dokonać inwentaryzacji stanu istniejących budowli, konstrukcji i instalacji

Projekt pn. „Budowa węzłów integracyjnych w Rumi wraz z trasami dojazdowymi” jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WP na lata 2014-2020 (Umowa nr: RPPM.09.01.01-22-0015/17-00 z dn. 29.05.2017 r., Aneks nr 1 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-01 z dn. 13.09.2018 r., Aneks nr 2 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-02 z dn. 21.01.2019 r., Aneks nr 3 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-03 z dn. 14.05.2019 r., Aneks nr 4 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-04 z dn. 18.07.2019 r.).

znajdujących się w zasięgu oddziaływania wibracji i hałasu, wraz z określeniem rodzaju i głębokości ich posadowienia.

Odpowiedź na pytanie nr 11

Wykonawca w celu wyeliminowania ryzyka roszczeń osób trzecich podczas wykonywania uciążliwych robót budowlanych, takich jak np. pogrążanie ścianek szczelnych, jest zobligowany do zastosowania środków monitorujących budowlę znajdujące się w zasięgu tych prac.

Pytanie nr 12

Proszę o przekazanie inwentaryzacji wszystkich sieci znajdujących się w strefie przedmiotowej inwestycji. Przy obecnych zapisach dokumentacji (ST M 11.00.00) to Wykonawca jest odpowiedzialny za zlokalizowanie wszystkich instalacji podziemnych (np. elektrycznych, telekomunikacyjnych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych) i napowietrznych oraz sąsiadujących budynków i budowli wraz z określeniem podatności na uszkodzenia w trakcie prowadzenia robót. W przypadku nieposiadania przez Zamawiającego stosownych dokumentów prosimy o wykreślenie niniejszych zapisów z ST.

Odpowiedź na pytanie nr 12

Inwentaryzacja sieci znajdujących w strefie przedmiotowej inwestycji znajduje się na Projekcie zagospodarowania terenu. Link do załącznika pod adresem: http://rumia.home.pl/pub/ZamowieniaPubliczne/WezelJanowo/Za%C5%82_C_Dokumentacja_projektowa/PB/PB%20I_Janowo-ZRID/PB%20I_1_PZT/pdf/0406_PB.1_Rys.%202.1_PZT.pdf oraz

http://rumia.home.pl/pub/ZamowieniaPubliczne/WezelJanowo/Za%C5%82_C_Dokumentacja_projektowa/PB/PB%20I_Janowo-ZRID/PB%20I_1_PZT/pdf/0406_PB.1_Rys.%202.2_PZT.pdf

Pytanie nr 13

Proszę o informację w jaki sposób ma zostać zrealizowany zapis uzgodnień z PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., dotyczący prowadzenia prac „w sposób nie zakłócający ruchu pociągów”. Proszę o odpowiedź w świetle proponowanego fazowania robót zawartego w Opisie technicznym oraz Specyfikacjach.

Odpowiedź na pytanie nr 13

Zgodnie z uzgodnieniem z PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Wykonawca jest zobligowany do takiego prowadzenia robót, aby nie zakłócać ruchu pociągów PKP SKM. W związku z tym, W związku z tym, zgodnie z § 4 ust 1 pkt 26) Wzoru umowy, do obowiązków Wykonawcy należy zawarcie w imieniu Zamawiającego umowy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., szczegółowo regulującej zasady współpracy, wejścia w tereny kolejowe oraz terminowej zapłaty wszelkich kosztów z niej wynikających a także sposobu realizacji w/w wymogu.

Pytanie nr 14

Wykonawca prosi o wskazanie sposobu zabezpieczenia od uszkodzeń dróg prowadzących na teren robót (§4 ust. 19).

Odpowiedź na pytanie nr 14

Wykonawca w trakcie realizacji przedmiotu umowy zobowiązany będzie do zastosowania odpowiednich do danej sytuacji środków, które zapewnią zminimalizowanie uszkodzenia dróg prowadzonych na teren robót. Szczegółowy sposób zabezpieczenia od uszkodzeń dróg prowadzących na teren robót winien być ujęty w Projekcie tymczasowej organizacji na czas prowadzenia robót budowlanych, opracowany przez Wykonawcę.

Pytanie nr 15

W SST 05.03.13a raz jest mowa o uziarnieniu SMA 11, a innym razem SMA 8. W związku z rozbieżnościami prosimy o wyjaśnienia.

Projekt pn. „Budowa węzłów integracyjnych w Rumi wraz z trasami dojazdowymi” jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WP na lata 2014-2020 (Umowa nr: RPPM.09.01.01-22-0015/17-00 z dn. 29.05.2017 r., Aneks nr 1 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-01 z dn. 13.09.2018 r., Aneks nr 2 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-02 z dn. 21.01.2019 r., Aneks nr 3 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-03 z dn. 14.05.2019 r., Aneks nr 4 nr RPPM.09.01.01-22-0015/17-04 z dn. 18.07.2019 r.).

Odpowiedź na pytanie nr 15

Warstwy ścierealne dla nawierzchni KR3 i KR5 oraz nakładkę należy wykonać z mastyksu grysowego SMA11.

Pytanie nr 16

Dotyczy D.05.03.13a W SST w pkt 1.3 wskazano do zaprojektowania mieszankę SMA 11/SMA8 dla jezdni (nakładka) dla kategorii ruchu KR 3-5 na asfalcie 50/70. Nie dopuszcza asfaltu 50/70 do projektowania mieszanki SMA 11/SMA8 dla kategorii ruchu KR 5 zgodnie z przywołanym w pkt. 10.3 dokumentem technicznym WT-2 2014. Wnosimy o wskazanie rodzaju lepiszcza do mieszanki SMA 11/ SMA8 dla kategorii ruchu KR 5.

Odpowiedź na pytanie nr 16

Zgodnie z pkt. 2.2. *Lepiszczka asfaltowe* SST D-05.03.13a link do załącznika pod adresem: http://rumia.home.pl/pub/ZamowieniaPubliczne/WezelJanowo/Za%C5%82_C_Dokumentacja_projektowa/PW/PW-I%20JANOWO/PDF/2-DROGOWY/SST/0406_SST_JANOWO_2018.05.29.pdf do produkcji mieszanki SMA zaleca się zastosować asfalt drogowy 50/70. Dopuszcza się również stosować inne lepiszcza nie normowe według aprobat technicznych.

Pytanie nr 17

W SST 05.03.05b w tablicy 1na ścieżkę rowerowa jako warstwa wiążąca wskazana jest mieszanka mineralno-asfaltowa AC 22 W dla 6 cm. WT-2 2014 Tabela 11 oraz WT-2 2008 Tablica 59 nie przewidują o tak grubym uziarnieniu mieszanki mineralno-asfaltowej dla KR 1-2, ponadto wg Tablicy 59 AC 22 W przeznaczona jest do warstw o grubości od 7 do 10 cm. Czy w takiej sytuacji zamawiający dopuszcza zastosowanie AC 16 W KR 1-2, która jest przeznaczona do warstw od 5-10 cm.

Odpowiedź na pytanie nr 17

Tak, Zamawiający dopuszcza zastosowanie AC16W dla KR 1-2.

Pytanie nr 18

W SST 05.03.05b w Tablicy 2 brak jest informacji jakiego rodzaju asfalt należy użyć dla KR 1-2. Prosimy o podanie jaki asfalt należy zastosować dla AC 22 W KR 1-2.

Odpowiedź na pytanie nr 18

Dla nawierzchni AC 22 W KR 1-2 należy zastosować lepiszcze asfaltowe 50/70.

Pytanie nr 19

W SST 05.03.05b pod Tablicą 7 przywołana jest ujednoliconą procedura na badanie odporności na działanie wody wg WT-2 2010. Informujemy, że nastąpiła aktualizacja wspomnianej procedury w najnowszym wydaniu WT-2 2014. Prosimy o aktualizację zapisu na: Ujednoliconą procedurę badania odporności na działanie wody podano w WT-2 2014.

Odpowiedź na pytanie nr 19

Zamawiający aktualizuje zapis z: „*Ujednoliconą procedurę badania odporności na działanie wody podano w WT-2 2010*” na „*Ujednoliconą procedurę badania odporności na działanie wody podano w WT-2 2014*”.

Pytanie nr 20

Dotyczy SST 05.03.13a pkt. 6.4.2.6

Właściwości przeciwpoślizgowe wykonuje się dla Klas dróg: A, S, GP, G np. zgodnie z Tablicą WT-2 2016, Dz. U. 2016 poz. 124. oraz Dz. U. 2019 poz. 1643 z dnia 29 sierpnia 2019r. dla Dróg klasy Z nie przewiduje się tego badania. Prosimy o wyjaśnienie na podstawie jakiego dokumentu Zamawiający przyjął to badanie w SST dla dróg klasy Z.



Odpowiedź na pytanie nr 20

Przedmiot zamówienia obejmuje m.in. przebudowę skrzyżowania z DK6 klasy GP wraz z jej przebudową na długości ok. 350m. Badania właściwości przeciwpoślizgowe dotyczą DK6.

Pytanie nr 21

Dotyczy SST 05.03.13a Tablica 13

Prosimy o aktualizację tablicy do najnowszego wydania WT-2 2016 tablica 16.

Odpowiedź na pytanie nr 21

Ww. tablica nie wymaga aktualizacji.

Pytanie nr 22

Dotyczy SST 03.05.03b Tablica 12

Prosimy o aktualizację tablicy do najnowszego wydania WT-2 2016 tablica 16.

Odpowiedź na pytanie nr 22

Ww. tablica nie wymaga aktualizacji.

Pytanie nr 23

Dotyczy SST 04.07.01 Tablica 14

Prosimy o aktualizację tablicy do najnowszego wydania WT-2 2016 tablica 16.

Odpowiedź na pytanie nr 23

Ww. tablica nie wymaga aktualizacji.

Pytanie nr 24

W poszczególnych SST na mieszanki mineralno-asfaltowe część wymagań podana jest wg WT-2 2010, a część wg WT-2 2014. Informujemy, że dokument WT-2 2010 został zastąpiony przez nowsze wydanie WT-2 2014. Prosimy o potwierdzenie, że wszystkie mieszanki mineralno-asfaltowe należy zaprojektować wg najnowszego wydania dokumentu WT-2 2014.

Odpowiedź na pytanie nr 24

WT-2 2014 nie wymaga aktualizacji. Wszystkie mieszanki mineralno-asfaltowe należy zaprojektować zgodnie z Dokumentacją projektową.

Pytanie nr 25

Dotyczy D.04.07.01a Prosimy o zmianę zapisów w pkt.5.8, tab. 14 w zakresie zawartości wolnej przestrzeni w wykonanej warstwie z AC22P, KR3-7 na 3,0-8,0. Pozwoli to uwzględnić wymagania z etapu projektowania (pkt. 5.2, tab8, 4,0-7,0%) Proponowany zapis jest zgodny z obowiązującym dokumentem technicznym WT2-2016, część II "Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych."

Odpowiedź na pytanie nr 25

Zamawiający pozostawia zapisy w pkt. 5.8.tab. 14 bez zmian.

Pytanie nr 26

Dotyczy D.05.03.05b. Prosimy o zmianę zapisów w pkt.5.8, tab. 12 w zakresie zawartości wolnej przestrzeni w wykonanej warstwie z AC16 W,KR3-7 na 3.0-8.0. Pozwoli to uwzględnić wymagania z etapu projektowania (pkt. 5.2 tab7, 4,0-7,0%). Proponowany zapis jest zgodny z WT2-2016, część II "Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych."

Odpowiedź na pytanie nr 26

Zamawiający pozostawia zapisy w pkt. 5.8.tab. 12 bez zmian.

Pytanie nr 27

Dotyczy D.05.03.13a W pkt 1.3 zamawiający wskazał do zaprojektowania mieszankę na warstwę ścieralną SMA8 na asfalcie 50/70 dla ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego. Wnosimy o doprecyzowanie kategorii ruchu dla jakiej należy zaprojektować mieszankę SMA 8 50/70 dla ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego.

Odpowiedź na pytanie nr 27

Ścieżkę rowerową należy zaprojektować dla kategorii ruchu KR 1-2.

Pytanie nr 28

Wnosimy o potwierdzenie, że projektowana mieszanka SMA 8, 50/70 dla ścieżki rowerowej i ciągu pieszo-rowerowego ma być koloru czarnego.

Odpowiedź na pytanie nr 28

Tak, Zamawiający potwierdza, że ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe mają być koloru czarnego.

Pytanie nr 29

W dokumentacji przetargowej występuje niespójność dotycząca mieszanki SMA jaką należy zastosować na jezdni (nakładka) na warstwę ścieralną. W pkt 1.3 wskazano mieszankę SMA 11 oraz mieszankę SMA 8. Wnosimy o wskazanie właściwego rodzaju mieszanki SMA jaką należy zaprojektować na jezdni (nakładka) wg. obowiązujących wymaga technicznych WT-1, WT-2 2014.

Odpowiedź na pytanie nr 29

Warstwy ścieralne dla nawierzchni KR3 i KR5 oraz nakładki należy wykonać z mastyksu grysowego SMA11.

Pytanie nr 30

Z uwagi na przywołanie różnych kategorii ruchu KR 3 i KR 5 dla projektowanych mieszanek w dokumentacji przetargowej w zakresie wykonania warstwy podbudowy, wiążącej oraz SMA, prosimy o ujednoczenie zapisów SST dla jednej kategorii ruchu KR 3, celem uproszczenia technologii produkcji i dowozu mieszanek.

Odpowiedź na pytanie nr 30

Zamawiający pozostawia zapisy w ww. zakresie bez zmian.

Pytanie nr 31

Czy w kosztach Wykonawcy należy przewidzieć koszty kolejowe SKM, PKP PLK i PKP ENERFETYKA? Jeżeli tak to proszę o udostępnienie aktualnego cennika podmiotów kolejowych.

Odpowiedź na pytanie nr 31

Zgodnie z § 4 ust 1 pkt 26) Wzoru umowy, do obowiązków Wykonawcy należy zawarcie w imieniu Zamawiającego umowy z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni działającym w imieniu PKP PLK S.A. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., szczegółowo regulującej zasady współpracy, wejścia w tereny kolejowe oraz terminowej zapłaty wszelkich kosztów z niej wynikających. Zamawiający nie posiada cennika podmiotów kolejowych.

Z poważaniem
Kierownik Referatu
Zamówień Publicznych


mgr Iwona Miklewska-Szczygiel

