



Katowice, 13.06.2024 r.

WK.2810.4-WI-K/PN/240226/1.2024.JCIC.9760.24

WSZYSCY WYKONAWCY

**DOTYCZY: WI-K/PN/240226/1
PRZEBUDOWA SKRZYŻOWANIA DW 934 Z DK 44 WRAZ Z PRZEBUDOWĄ SKRZYŻOWANIA
DW 934 Z LINIĄ KOLEJOWĄ W M. BIERUŃ.**

Zamawiający, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach na podstawie art. 284 ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych, przekazuje treść zapytań, które zostały złożone do postępowania jw. wraz z wyjaśnieniami, tj.:

1 Zapytanie

W związku z udostępnionym pismem od Polskiej Grupy Górniczej wskazującym na wpływ kopalni na projektowaną inwestycję, prosimy o udostępnienie projektu monitoringu który potwierdziłby wpływ tej eksploatacji na obiekt. Jest to istotne ze względu na gwarancję jaką ma udzielić Wykonawca.

Wyjaśnienie

Należy zastosować elementy monitoringu wskazane w dokumentacji projektowej, w tym między innymi dla ścian szczelinowych.

2 Zapytanie

Dot. b. torowa – Według wyliczeń Wykonawcy dokonanych na podstawie odp. nr 4 z wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 wychodzi, że do odtworzenia jest 0,751km toru (poniżej wyliczenia), w przedmiarze natomiast jest wskazane ułożenie toru na długości 1,13km. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i ewentualną aktualizację przedmiaru.

Nr toru	Początek toru po LK 138[km]	Koniec toru po LK 138 [km]	Długość toru [km]
Tor 6	4,607	4,376	0,231
Tor 4	4,562	4,415	0,114*
Wstawka między rozjazdem nr 28 a rozjazdem nr 27	5,006	5,000	0,006
Tor 2	4,612	4,412	0,200
Tor 1	4,612	4,412	0,200
SUMA:			0,751

*odjęto długość rozjazdu nr 28 równą 0,033km

Wyjaśnienie

Roboty należy wycenić zgodnie z przekazanym przedmiarem oraz kosztorysem ofertowym.

3 Zapytanie

Dot. b. torowa – W nawiązaniu do odp. nr 338 z dnia 24.05.2024r. Wykonawca informuje, że w załączonych wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2. nie odnalazł odpowiedzi na wskazane pytanie. W związku z powyższym ponownie prosimy o podanie promieni oraz długości łuków.

Wyjaśnienie

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien zinwentaryzować układ torowy podlegający rozbiórce i odbudowie.

4 Zapytanie

Dot. b. torowa – W nawiązaniu do odp. nr 423 z dnia 24.05.2024r. prosimy o potwierdzenie, że doszło do omyłki i w poz. nr 34 przedmiaru „Wykonanie podbudowy z kłińca z zagęszczeniem – kłińcowanie międzytorzy” należy policzyć wypełnienie międzytorzy kłińcem, natomiast wykonanie subwarstwy i balastowanie rozjazdów ujęto w poz. 18 i 25 przedmiaru.

Wyjaśnienie

Potwierdzamy, że w poz 34 przedmiaru dla układu torowego należy policzyć wypełnienie międzytorzy kłińcem natomiast wykonanie subwarstwy i balastowanie rozjazdów ujęto w poz. 18 i 25 przedmiaru.

5 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację czy rozjazd nr 30 ujęty w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 wchodzi w zakres zadania. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru oraz informację po czyjej stronie jest zakup materiału do wybudowania rozjazdu.

Wyjaśnienie

Rozjazd nr 30 wskazany w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.



6 Zapytanie

Dot. b. torowa - Prosimy o informację czy rozjazd nr 21 ujęty w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 jest w zakresie Zadania.. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru.

Wyjaśnienie

Rozjazd nr 21 wskazany w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.

7 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację czy rozjazd nr 29 ujęty w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 jest w zakresie Zadania. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru oraz informację po czyjej stronie jest zakup materiału do wybudowania rozjazdu.

Wyjaśnienie

Rozjazd nr 29 wskazany w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.

8 Zapytanie

Dot. b. torowa - Prosimy o informację czy rozjazd nr 22 ujęty w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 jest w zakresie Zadania.. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru.

Wyjaśnienie

Rozjazd nr 22 wskazany w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.

9 Zapytanie

Dot. b. torowa - Prosimy o informację czy skrzyżowanie torów ST 27/24 ujęte w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 jest w zakresie Zadania.. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru.

Wyjaśnienie

Skrzyżowanie torów ST 27/24 wskazane w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.

10 Zapytanie

Dot. b. torowa - Prosimy o informację czy rozjazd nr 25 ujęty w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 jest w zakresie Zadania. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru.

Wyjaśnienie

Rozjazd nr 25 wskazany w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.

11 Zapytanie

Dot. b. torowa - Prosimy o informację czy rozjazd nr 24 ujęty w odp. 4 w wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 jest w zakresie Zadania. Jeśli tak, prosimy o korektę przedmiaru.

Wyjaśnienie

Rozjazd nr 24 wskazany w piśmie IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 nie wchodzi w zakres zadania.

12 Zapytanie

Dot. b. torowa – W nawiązaniu do odp. nr 4 z wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 prosimy o wyjaśnienie, które materiały stanowią własność KWK Piast oraz czy zostaną one udostępnione do zabudowy w ramach niniejszego zadania nieodpłatnie.

Wyjaśnienie

W wycenie należy uwzględnić, że materiały będące własnością KWK Piast nie zostaną udostępnione do zabudowy w ramach niniejszego zadania nieodpłatnie.

13 Zapytanie

Dot. b. torowa – W nawiązaniu do odp. nr 4 z wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 prosimy o potwierdzenie, że kilometrąż wskazany dla Rozjazdu krzyżowego podwójnego nr 27 tj. od km 4,468 do km 5,000 jest prawidłowy. Zgodnie z podanym kilometrążem Rkpd nr 27 miałyby długość 0,532km, natomiast standardowa długość Rkpd to ok. 0,033km.

Wyjaśnienie

Wskazany kilometrąż rozjazdu jest omyłką pisarską.

14 Zapytanie

Dot. b. torowa – W nawiązaniu do odp. nr 4 z wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 prosimy o potwierdzenie że doszło do omyłki pisarskiej odnośnie toru nr 2 i nawierzchnię z szyn 49E1 należy zabudować od km 4,530 do km 4,612 a nie jak podano do km 6,612.

Wyjaśnienie

Potwierdzamy omyłkę pisarską.

15 Zapytanie

Dot. b. torowa – W nawiązaniu do odp. nr 4 z wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 prosimy o potwierdzenie że doszło do omyłki pisarskiej odnośnie toru nr 1 i nawierzchnię z szyn 49E1 należy zabudować od km 4,530 do km 4,612 a nie jak podano do km 6,612.

Wyjaśnienie



Potwierdzamy omyłkę pisarską.

16 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 10 „Ułożenie maty tłumiącej gr. 50 mm z warstwą ochronną z geokompozytu (geowłóknina+geosiatka+geowłóknina)” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów znajdujących się na obiekcie i strefach przejściowych.

Wyjaśnienie

Matę tłumiącą wraz z warstwą ochronną należy ułożyć pod całym układem torowym na obiekcie mostowym.

17 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 11 „Separacja warstw gruntu geowłókninami układanymi wzdłuż do osi drogi sposobem ręcznym- geowłóknina pod geokraty w strefach przejściowych” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów znajdujących się na obiekcie i strefach przejściowych.

Wyjaśnienie

Podana ilość obmiaru odnosi się do stref przejściowych.

18 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 12 „Wzmacnianie podłoża gruntowego geokratami o wysokości 20 cm” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów znajdujących się na obiekcie i strefach przejściowych.

Wyjaśnienie

Podana ilość obmiaru odnosi się do stref przejściowych.

19 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 13 „Wzmacnianie podłoża gruntowego geokratami o wysokości 10 cm” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów znajdujących się na obiekcie i strefach przejściowych.

Wyjaśnienie

Podana ilość obmiaru odnosi się do stref przejściowych.

20 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 14 „Wykonanie podbudowy z kłińca z zagęszczeniem - uzupełnienie przestrzeni po ułożeniu geokrat w strefie przejściowej do wysokości warstwy ochronnej” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów znajdujących się na obiekcie i strefach przejściowych.

Wyjaśnienie

Zgodnie z opisem pozycji przedmiarowej.

21 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 16 „Wykonanie podbudowy z kłińca z zagęszczeniem- warstwa ochronna z kłińca lub niesortu” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów.

Wyjaśnienie

Zgodnie z opisem pozycji przedmiarowej.

22 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 17 „Ręczne profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni w gruncie kat. III-IV” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów.

Wyjaśnienie

Zgodnie z opisem pozycji przedmiarowej.

23 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 18 „Mechaniczne wykonanie zagęszczonej warstwy tłucznia na gotowym podtorzu; tłuczeń (kliniec) dostarczany wagonami z zasobnika” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów.

Wyjaśnienie

Zgodnie z opisem pozycji przedmiarowej.

24 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w poz. nr 25 „Ręczne balastowanie torów z dowozem podsypki” podana ilość obmiaru odnosi się zarówno do torów jak i rozjazdów.

Wyjaśnienie

Zgodnie z opisem pozycji przedmiarowej.

25 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację czy szyny odbojnicowe mogą być staroużyteczne, czy mają to być szyny 49E1 czy 60E1 oraz w której poz. przedmiaru należy wycenić montaż ww. szyn.

Wyjaśnienie

Należy zastosować materiały nowe. Dodano pozycje przedmiarową.

26 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację w której poz. przedmiaru należy wycenić montaż dziobów odbojnicowych.

Wyjaśnienie

Dodano pozycje przedmiarową.

27 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację w której poz. przedmiaru należy wycenić montaż szyn przejściowych 49E1/60E1.

Wyjaśnienie



W pozycji 21 cz. układ torowy.

28 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację czy w torach poza obiektem należy zastosować odwodnienie w postaci drenażu. Jeśli tak, w której poz. przedmiaru należy wycenić wskazany zakres prac.

Wyjaśnienie

W rejonie tunelu odwodnienie układu torowego należy wykonać zgodnie z dokumentacją dla branży mostowej. Poza rejonem tunelu istniejący układ odwodnienia należy odtworzyć w przypadku jego uszkodzenia w trakcie robót.

29 Zapytanie

Dot. b. torowa – Prosimy o informację na jakich podkładach należy zabudować tory nr 1 i 2, - drewnianych czy strunobetonowych? Wg odp. nr 4 z wytycznych PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec pismo IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2 ww. tory należy zabudować na podkładach drewnianych twardych, natomiast odp. nr 5 wskazuje, że całą wymienianą infrastrukturę torową należy wykonać na podkładach strunobetonowych.

Wyjaśnienie

Zgodnie z wytycznymi pisma PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec IZ08IN.2233.5532024.ISW-00913-I.RT.2.

30 Zapytanie

Według pierwotnego zakresu w ramach wymiany nawierzchni torowej być dwa rozjazdy zwyczajne. Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 wymiana rozjazdów zwyczajnych dotyczy rozjazdów o nr 21, 26, 28, 29 i 30. Razem jest to 5 szt. Prosimy o zmian przedmiaru/kosztorysu ofertowego wraz z dodaniem w opisie numerów rozjazdów oraz rozdzielenie typów rozjazdów na Rz 49E1 i Rz 60E1 oraz podaniem typu podrozjazdnic drewno, czy beton.

Wyjaśnienie

Roboty będą rozliczane obmiarowo. Roboty należy wycenić zgodnie ze skorygowanym przedmiarem i kosztorysem ofertowym. Typy podrozjazdnic należy wycenić zgodnie z przekazanymi wytycznymi PKP PLK ZL Sosnowiec.

31 Zapytanie

Według pierwotnego zakresu w ramach wymiany nawierzchni torowej być jeden rozjazd krzyżowy podwójny. Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 wymiana rozjazdów krzyżowych dotyczy rozjazdów o nr 22, 24, 25 i 27. Razem s to 4 szt. Prosimy o zmian przedmiaru/kosztorysu ofertowego wraz z dodaniem w opisie numerów rozjazdów oraz rozdzielenie typów rozjazdów na Rkpd 49E1 i Rkpd 60E1 oraz podaniem typu podrozjazdnic drewno, czy beton.

Wyjaśnienie

Roboty będą rozliczane obmiarowo. Roboty należy wycenić zgodnie ze skorygowanym przedmiarem i kosztorysem ofertowym. Typy podrozjazdnic należy wycenić zgodnie z przekazanymi wytycznymi PKP PLK ZL Sosnowiec.

32 Zapytanie

Według pierwotnego zakresu w ramach wymiany nawierzchni torowej nie być skrzyżowania torów. Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 należy wymienić ST 60E1 1:4,4444 na drewnie twardym. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o stosowny opis techniczny i skorygowany STWIORB oraz wprowadzenie pozycji przedmiarowej.

Wyjaśnienie

Roboty będą rozliczane obmiarowo. Roboty należy wycenić zgodnie ze skorygowanym przedmiarem i kosztorysem ofertowym. Typy podrozjazdnic należy wycenić zgodnie z przekazanymi wytycznymi PKP PLK ZL Sosnowiec.

33 Zapytanie

Prosimy o jednoznaczną odpowiedź, czy PKP PLK będzie żądać montażu i transportu wszystkich rozjazdów w blokach?

Wyjaśnienie

Rozjazdy należy transportować i montować zgodnie ze standardami i przepisami obowiązującymi w PKP.

34 Zapytanie

Prosimy o odpowiedź, czy dla zakresu torowego będą obowiązywać wszystkie instrukcje obowiązujące w PKP PLK, w tym Id-114?

Wyjaśnienie

Dla zakresu torowego będą obowiązywać wszystkie instrukcje obowiązujące w PKP PLK.

35 Zapytanie

Z uwagi na brak dołączonego projektu wykonawczego dla branży torowej prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o plan sytuacyjny dla zakresu torowego z oznaczeniem początku i końca dla każdego z przebudowywanych torów.

Wyjaśnienie

Plan sytuacyjny oraz inwentaryzacja układu torowego zostały dołączone w poprzednich odpowiedziach na pytania Wykonawców.

36 Zapytanie

Z uwagi na brak dołączonego projektu wykonawczego dla branży torowej prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o profile dla każdego z przebudowywanych torów. Profil toru niezbędny jest do oszacowania zakresu robót torowych na styku robót i nawiązaniu do istniejącej niwelety torów/rozjazdów.

Wyjaśnienie

Z uwagi na lokalizację robót w rejonie czynnej eksploatacji górniczej Wykonawca przed rozpoczęciem robót ma obowiązek inwentaryzacji układu torowego. Dla odbudowy toru należy wykonać i uzgodnić



projekt technologiczny z nadzorem, zamawiającym oraz PKP PLK z uwzględnieniem powstałych w trakcie realizacji osiadań.

37 Zapytanie

Prosimy o przekazanie przekroju typowego dla przebudowywanych torów.

Wyjaśnienie

Dla realizacji robót obowiązują przekroje typowe zgodne z odpowiednimi instrukcjami PKP.

38 Zapytanie

Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 należy dokonać szlifowania szyn w torze i rozjazdach. Proszę o uzupełnienie przedmiaru torowego o ten zakres.

Wyjaśnienie

Uzupełniono przedmiar oraz kosztorys ofertowy o zakres szlifowania szyn.

39 Zapytanie

Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 w odpowiedzi na pytanie 4 PKP PLK oczekuje zaprojektowania i wykonania odwodnienia przebudowywanego układu torowego. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o projekt odwodnienia oraz wprowadzenie pozycji przedmiarowej.

Wyjaśnienie

W rejonie tunelu odwodnienie układu torowego należy wykonać zgodnie z dokumentacją dla branży mostowej. Poza rejonem tunelu istniejący układ odwodnienia należy odtworzyć w przypadku jego uszkodzenia w trakcie robót.

40 Zapytanie

Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 w odpowiedzi na pytanie 4 PKP PLK oczekuje wymian wszystkich napędów zwrotnicowych na nowe. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o stosowny opis techniczny i skorygowany STWiORB oraz wprowadzenie pozycji przedmiarowej dla napędów zwrotnicowych.

Wyjaśnienie

Rozbiórkę i budowę nowych napędów zwrotnicowych należy uwzględnić w pozycjach dotyczących rozbiórki i odtworzenia rozjazdów. Zmieniono pozycje przedmiarowe dla w/w pozycji.

41 Zapytanie

Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o uzgodnienia zakresu torowego z KWK Piast.

Wyjaśnienie

Układ torowy należy odtworzyć zgodnie z wytycznymi PKP PLK ZL Sosnowiec.

42 Zapytanie

Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 w odpowiedzi na pytanie 6 PKP PLK oczekuje budowę odbojnic z dziobami prefabrykowanymi. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o stosowny opis techniczny i skorygowany STWiORB oraz wprowadzenie pozycji przedmiarowej dla budowy odbojnic.

Wyjaśnienie

Dodano pozycję przedmiarową oraz skorygowano zapisy specyfikacji.

43 Zapytanie

Na podstawie dołączonego pisma PKP PLK SA IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 w odpowiedzi na pytanie 8 PKP PLK oczekuje budowę szyn przejściowych. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o stosowny opis techniczny i skorygowany STWiORB oraz wprowadzenie pozycji przedmiarowej dla budowy szyn przejściowych.

Wyjaśnienie

Skorygowano zapisy STWiORB. Budowę szyn przejściowych należy przewidzieć w pozycji 21 przedmiaru i kosztorysu ofertowego.

44 Zapytanie

W związku z obecnością dwóch użytkowników torowych (PKP PLK i KWK Piast) prosimy o wskazanie granicy między nimi w kilometracji torów.

Wyjaśnienie

Własność użytkowników torowych została wskazana w piśmie IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2PKP PLK S.A. ZLK Sosnowiec.

45 Zapytanie

Prosimy o przekazanie wykazu aktualnie zabudowanych urządzeń SRK, które należy wymienić na nowe.

Wyjaśnienie

Urządzenia SRK należy wymienić dla rozbieranych i odbudowywanych rozjazdów oraz zgodnie z przedmiarem i kosztorysem w części „branża SRK”.

46 Zapytanie

Proszę o podanie typu urządzeń wewnętrznych, z których te urządzenia są sterowane. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o stosowny opis techniczny i skorygowany STWiORB oraz wprowadzenie pozycji przedmiarowej dla wymiany poszczególnych typów urządzeń SRK.

Wyjaśnienie

Urządzenia SRK należy wymienić dla rozbieranych i odbudowywanych rozjazdów stosując urządzenia tożsame z istniejącymi oraz zgodnie z dokumentacją dla branży SRK. Urządzenia SRK zostały uwzględnione dla rozbieranych i odbudowywanych rozjazdów oraz zgodnie z przedmiarem i kosztorysem w części „branża SRK”.

47 Zapytanie

Zakres trakcyjny:

1. Prosimy o udostępnienie schematu sekcjonowania sieci trakcyjnej nad nowo budowanym tunelem drogowym w stacji Bieruń.



2. Prosimy o przesłanie długości sekcji nad przebudowywanym układem torowym.
3. Czy Zamawiający pozwala zastosowanie łączników do przewodów jezdnych sieci trakcyjnej.
4. Gdzie Wykonawca ma uwzględnić koszty związane przebudową sieci trakcyjnej.

Wyjaśnienie

1. O schemat sekcjonowania sieci należy wystąpić do PKP PLK ZLK Sosnowiec.
2. O schemat sekcjonowania sieci oraz określenie długości sekcji należy wystąpić do PKP PLK ZLK Sosnowiec.
3. Zastosowanie łączników do przewodów jezdnych sieci trakcyjnej należy uzgodnić z PKP PLK ZLK Sosnowiec.
4. Projektowane obiekty nie kolidują z elementami sieci trakcyjnej, układ torowy pozostaje bez zmian z stosunku do układu istniejącego. Wszelkie roboty trakcyjne należy przewidzieć dla dobranej technologii robót, której opracowanie należy do Wykonawcy robot i uwzględnić w pozycji „wymagania ogólne”.

48 Zapytanie

W zamieszczonym w dniu 24 maja 2024 roku piśmie Zarządu Transportu Metropolitalnego z dnia 17 kwietnia 2024 roku, ZTM w Katowicach negatywnie opiniuje przedłożony projekt tymczasowej organizacji ruchu oraz wskazuje dodatkowe koszty, które szacunkowo będą się mieścić w granicach 6-10 milionów złotych, co znacząco podniesie koszty całego zadania. W związku z tym wnioskujemy o opracowanie i doprowadzenie do pozytywnego uzgodnienia z Zarządem Transportu Metropolitalnego nowego projektu tymczasowej organizacji ruchu oraz pokrycie przez Zamawiającego kosztów komunikacji zastępczej.

Wyjaśnienie

Aktualizacja tymczasowej organizacji ruchu należy do obowiązków Wykonawcy. Koszty komunikacji zastępczej Wykonawca powinien przewidzieć w ramach kosztów ogólnych.

49 Zapytanie

Na pytanie nr 193 Zamawiający udzielił odpowiedzi, że z ustaleń z KWK Piast- Ziemowit wynika, że należy przewidzieć ruch pociągów przynajmniej na jednym z torów stanowiących dojazd do kopalni. Proszę o udostępnienie uzgodnienia z KWK Piast-Ziemowit.

Wyjaśnienie

Zamawiający potwierdza uzgodnienie z KWK Piast-Ziemowit.

50 Zapytanie

Według odpowiedzi na pytanie nr 219 przez stację Bieruń Nowy przejeżdża tygodniowo około 360 pociągów towarowych a według odpowiedzi na pytanie nr 215 dziennie przejeżdża 13 par pociągów pasażerskich. Zakładając, że przy wyłączeniu połowy torów na przejeździe przepustowość stacji zmniejszy się o połowę można założyć, że tygodniowo 180 pociągów towarowych oraz 91 pociągów pasażerskich $((13 \times 2 \times 7) / 2 = 91)$ wymaga zmiany trasy lub komunikacji zastępczej. Licząc 1000 zł na jeden pociąg daje to $180 + 91 = 271$ poc. $\times 1000$ zł. = 271 000 zł na tydzień i $271 000 \text{ zł} \times 52$ tygodnie = 14 092 000 zł. złotych na rok. Zakładając, że roboty na przejeździe trwać będą ok. 1,5 roku szacunkowe koszty zamknięć torowych z uwagi na koszty przewoźników kolejowych mogą wynieść ponad 20 000 000 złotych. Wg punktu 9.9. k) OPZ (strona 16) „w ofercie należy ująć wszystkie koszty, w tym koszty związane z ingerencją w czynną infrastrukturę kolejową, **koszty zmiany rozkładu i opóźnień pociągów**, usuwanie ewentualnych awarii i uszkodzeń, wyłączeń trakcji oraz wynikające z ww. straty eksploatacyjne jednostek PKP.” Wyliczony powyżej szacunkowy koszt spowodowany zmniejszoną przepustowością stacji Bieruń Nowy (20 000 000 zł) jest niebagatelną kwotą w stosunku do przewidywanej wartości zamówienia i można założyć, że nie każdy z oferentów ujmie taki koszt w swojej ofercie. Dlatego też dobrym rozwiązaniem, w zgodzie z zasadą uczciwej konkurencji będzie pokrycie kosztów związanych z ograniczeniem ruchu kolejowego w stacji Bieruń Nowy przez Zamawiającego.

Wyjaśnienie

Koszty związane ze zmianami rozkładu pociągów są zależne o przyjętej technologii wykonania zadania oraz czasu trwania poszczególnych jej etapów. Wykonawca powinien przewidzieć wyżej wymienione koszty w kosztach ogólnych.

51 Zapytanie

Według odpowiedzi 79 Wykonawca powinien uwzględnić w wycenie uzgodnienie oraz rodzaj zabezpieczenia ruchu pieszego z PKP PLK. Według rysunku tymczasowej organizacji ruchu wygradzone przejście przez tory znajduje się pomiędzy nowobudowanym tunelem, a budynkiem nastawni, gdzie odległość między tymi obiektami wynosi niecałe 2 m. Poza tym jak wskazano w pytaniu 158 kąat skrzyżowania przejścia z torowiskiem sugeruje całkowite wyłączenie toru dla ruchu, co zostało wykluczone w odpowiedzi na to pytanie W jakiej lokalizacji należy wykonać dodatkowe przejście dla pieszych przez tory (dla utrzymania ruchu pieszego)?

Wyjaśnienie

Wykonawca powinien przewidzieć lokalizację przejścia dla pieszych w lokalizacji (lokalizacjach) dostosowanych do technologii oraz etapów wykonania prac budowlanych.

52 Zapytanie

W jaki sposób ma być zabezpieczone dodatkowe przejście dla pieszych? (rogatkami, innymi samoczynnymi lub półsamoczynnymi systemami, barierkami, labiryntami?)

Wyjaśnienie

Dla zabezpieczenia przejścia dla pieszych należy wykonać projekt technologiczny oraz uzgodnić z nadzorem, zamawiającym, zarządcą linii kolejowej oraz innymi wymaganymi instytucjami.

53 Zapytanie



W odpowiedzi na pytanie nr 140 dotyczące zatwierdzonego w decyzji ZRID projektu budowlanego branży torowej Zamawiający napisał, że „ Projekt został dostosowany do przebudowy układu torowego w ramach zadania *„Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim”*. W ramach niniejszego zadania nie przewiduje się przebudowy układu torowego a jedynie jego rozbiórkę oraz odtworzenie. Przebudowie podlegają urządzenia SRK.” Według przedmiaru do zabudowy jest 1,13 km toru oraz trzy rozjazdy. Zaznaczony na projekcie zagospodarowania terenu linią rozgraniczającą teren inwestycji niebędącą linią podziałową teren kolejowy obejmuje cztery tory na długości po około 60 m, co daje łącznie ok. 240 m torów. Pozostała część toru – wraz z rozjazdami prawie 1 km znajduje się poza terenem wskazanym w ZRID. Zamawiający pisze, że roboty torowe polegają na odtworzeniu stanu pierwotnego, co zgodnie z art. 3 pkt 8 prawa budowlanego jest remontem. Z kolei w art. 29 ust. 3 pkt 2 lit. a) Prawa budowlanego wykonywanie robót polegających na remoncie budowli, których budowa wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę (a budowa linii kolejowej wymaga pozwolenia na budowę), wymaga zgłoszenia o którym mowa w art. 30 (do organu administracji architektoniczno- budowlanej). Czy Zamawiający posiada pozwolenie na budowę/zgłoszenie robót nie wymagających pozwolenia na budowę dla robót kolejowych na obszarze nie objętym liniami rozgraniczającymi w ZRID? Jeżeli tak, proszę o udostępnienie.

Wyjaśnienie

Zakres rozbiórki oraz odtworzenia układu torowego znajduje się na działkach objętych decyzją ZRID. W przypadku konieczności udostępnienia dodatkowego terenu dla rozbiórki i odtworzenia układu torowego w zakresie niezbędnym dla wykonania tunelu, Zamawiający udostępni teren wraz z koniecznymi decyzjami administracyjnymi. Roboty budowlane, w tym zakres rozbiórki i odtworzenia układu torowego zostaną rozliczone obmiarowo.

54 Zapytanie

Jeżeli Zamawiający nie posiada pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia na budowę dla robót kolejowych, to czy posiada prawo do dysponowania nieruchomością niezbędną do dokonania zgłoszenia lub uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę dla robót kolejowych przewidzianych do wykonania poza terenem rozgraniczającym inwestycję?

Wyjaśnienie

W przypadku konieczności udostępnienia dodatkowego terenu dla rozbiórki i odtworzenia układu torowego w zakresie niezbędnym dla wykonania tunelu, Zamawiający udostępni teren wraz z koniecznymi decyzjami administracyjnymi.

55 Zapytanie

Jeżeli Zamawiający nie posiada pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia na budowę dla robót kolejowych, to jaka będzie podstawa prawna wykonywania tych robót?

Wyjaśnienie

Zakres rozbiórki oraz odtworzenia układu torowego znajduje się na działkach objętych decyzją ZRID. W przypadku konieczności udostępnienia dodatkowego terenu dla rozbiórki i odtworzenia układu torowego w zakresie niezbędnym dla wykonania tunelu, Zamawiający udostępni teren wraz z koniecznymi decyzjami administracyjnymi.

56 Zapytanie

Czy Zamawiający posiada zgłoszenie robót niewymagających pozwolenia na budowę/ pozwolenie na budowę dla budowy tymczasowego przejścia dla pieszych?

Wyjaśnienie

Wykonawca powinien przewidzieć lokalizację przejścia dla pieszych w miejscu (miejscach) dostosowanych do technologii oraz etapów wykonania prac budowlanych. Dla wykonania przejścia dla pieszych do obowiązków Wykonawcy należeć będzie wykonanie projektu technologicznego oraz uzgodnienia z nadzorem, zamawiającym, zarządcą linii kolejowej oraz innymi wymaganymi instytucjami.

57 Zapytanie

Jeżeli roboty związane z przebudową sieci trakcyjnej będą wymagały pozwolenia na budowę/ zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia na budowę, to kto ma dokonać formalności z tym związanych?

Wyjaśnienie

Roboty związane z siecią trakcyjną są uzależnione od technologii robót. W przypadku konieczności zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia na budowę, formalności z tym związane należeć będą do obowiązków Wykonawcy.

58 Zapytanie

W odpowiedzi na pytania nr 226 i 227 dotyczące możliwości wyłączenia sieci trakcyjnej Zamawiający informuje, że wyłączenia sieci trakcyjnej należy uzgodnić i schemat sekcjonowania sieci trakcyjnej można uzyskać od zarządcy infrastruktury na etapie wykonywania projektu technologicznego. W związku z powyższym oraz innymi odpowiedziami, mówiącymi o konieczności zachowania możliwości jednoczesnego przejazdu po jednym torze w kierunku KWK Piast-Ziemowit i stacji Chełm Śląski proszę o potwierdzenie, że istnieje możliwość wyłączenia (i demontażu) sieci trakcyjnej jednocześnie nad dwoma środkowymi torami na przejeździe wraz z siecią trakcyjną nad rozjazdami znajdującymi się w tych torach i pozostawienia napięcia w tym samym czasie w dwóch torach zewnętrznych na przejeździe (i w rozjazdach znajdujących się w tych torach)? Oraz czy możliwa jest odwrotna sytuacja – wyłączenie napięcia (i demontażu sieci trakcyjnej) jednocześnie w dwóch skrajnych torach (wraz z rozjazdami znajdującymi się w tych torach) i pozostawienie w tym samym czasie napięcia w dwóch torach środkowych na przejeździe (wraz z rozjazdami znajdującymi się w tych torach)?

Wyjaśnienie



Możliwość wyłączeń trakcyjnych Wykonawca powinien uzgodnić z zarządcą linii kolejowej w odniesieniu do technologii robót. Jednocześnie technologię robót oraz jej etapy należy dostosować do możliwości wyłączeń trakcyjnych oraz demontażu lub przesunięcia sieci trakcyjnej.

59 Zapytanie

W uzgodnieniu PKP PLK z dnia 14.05.2024 r. odpowiedź na pytanie 4 pkt d) Pytanie: Prosimy o informację, czy w łukach o promieniu $R < 800m$ należy zbudować szyny o wytrzymałości $Rm > 1100$ MPa. Odpowiedź: Jeżeli promienie przebudowywanych łuków torowych są mniejsze niż 800m to należy zbudować szyny o wytrzymałości Rm większej 1100 MPa. W innych punktach pisma PKP PLK wskazane są kilometry początku i końca wymiany nawierzchni torowej. Nie ma jednak planu/schematu/profilu wskazujących z podanymi kilometrami i promieniami łuków, dlatego też nie można jednoznacznie określić w którym miejscu zaczynają i kończą się roboty oraz czy są w tym zakresie odcinki toru o promieniu $R < 800m$, których należy zbudować droższe szyny ze stali $Rm > 1100$ MPa. W związku z tym proszę o uzupełnienie dokumentacji o schemat i/lub profil podłużny torów do przebudowy z zaznaczonymi kilometrami i promieniami łuków.

Wyjaśnienie

Roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją projektową oraz Przedmiarem Robót.

60 Zapytanie

W odpowiedzi na pytanie nr 425 jest napisane, że należy zbudować nowe napędy zwrotnicowe przy wymienianych rozjazdach. Napędy zwrotnicowe jest to element branży sterowanie ruchem kolejowym, a w przedmiarze tej branży nie ma napędów zwrotnicowych. Proszę o uzupełnienie oraz podanie typów napędów jakie mają zostać zastosowane.

Wyjaśnienie

Rozbiórkę i budowę nowych napędów zwrotnicowych należy uwzględnić w pozycjach dotyczących rozbiórki i odtworzenia rozjazdów. Zmieniono pozycje przedmiarowe dla w/w pozycji. Należy zastosować napędy odpowiednie do napędów istniejących.

61 Zapytanie

W odpowiedzi na pytanie nr 424 jest napisane, że należy przewidzieć budowę ogrzewania rozjazdów przy wymienianych rozjazdach. Elektryczne ogrzewanie rozjazdów jest to element branży elektroenergetycznej, a w przedmiarze tej branży nie ma elektrycznego ogrzewania rozjazdów. Proszę o uzupełnienie pozycji dotyczących budowy eor oraz podanie specyfikacji dla elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Wyjaśnienie

Elektryczne ogrzewanie rozjazdów należy uwzględnić w pozycjach dotyczących budowy rozjazdów.

62 Zapytanie

W zmienionym przedmiarze branży torowej dodano pozycję 8 „Demontaż płyt przejazdowych wraz z kosztami utylizacji” – 250 m2. Podobna pozycja była (i została pozostawiona) w przedmiarze branży drogowej – poz. 13 „Rozbiórka nawierzchni z płyt betonowych (przejazd kolejowy)” – 230 m2. Proszę o wskazanie w przedmiarze której branży należy wycenić rozbiórkę płyt przejazdowych?

Wyjaśnienie

Rozbiórkę płyt przejazdowych należy wycenić według pozycji dla branży drogowej. Skorygowano przedmiar i kosztorys.

63 Zapytanie

W odpowiedzi na pytanie Nr 206 Zamawiający wskazuje konieczność utrzymania ruchu kolejowego na minimum jednym torze KWK Piast i jednym PKP. Przyjmując zaprojektowaną technologię i konstrukcję obiektu nie ma możliwości wykonania ścian szczelinowych oraz konstrukcji nośnej obiektu w obrębie torów środkowych przy czynnych dwóch torach zewnętrznych ze względu na pełne odcięcie frontu robót z dwóch stron w tym obszarze, to jest brak możliwości dotransportowania maszyny do ścian szczelinowych, dźwigów oraz materiałów etc. Możliwość zastosowania technologii ścian szczelinowych występuje tylko przy wyłączeniu w pierwszej fazie dwóch torów KWK Piast, a w drugiej dwóch pozostałych PKP lub w odwrotnej kolejności. W takim wypadku nie jest spełniony wskazany warunek. Czy w związku z tym Zamawiający dopuszcza zmianę technologii i co za tym idzie zmianę nieistotną konstrukcji obiektu w celu zapewnienia utrzymania ruchu kolejowego?

Wyjaśnienie

Dopuszcza się zmianę technologii wykonania obiektu pod warunkiem dokonania zmian nieistotnych oraz uzgodnienia rozwiązań z PKP PLK ZL Sosnowiec.

64 Zapytanie

Proszę o potwierdzenie, że podbudowa na drogach KR6 i rondzie ma być wykonana z SMA 16 (poz. 70 w skorygowanym przedmiarze). W projekcie budowlanym oraz w poprzedniej wersji przedmiaru występuje AC 22P.

Wyjaśnienie

Podbudowę na drogach KR6 oraz pod jezdnią ronda należy wykonać zgodnie z projektem wykonawczym, z SMA 16W.

65 Zapytanie

Proszę o potwierdzenie, że krawężniki betonowe mają być wykonane w technologii monolitycznej.

Wyjaśnienie

Krawężniki należy wykonać zgodnie z projektem wykonawczym oraz STWiORB.

66 Zapytanie

Odpowiedź na pytanie nr 434 – proszę o udostępnienie wykazu o którym Zamawiający wspomina.

Wyjaśnienie

W załączeniu przekazujemy wykaz studni.



67 Zapytanie

Proszę o doprecyzowanie jakiego zakresu robót dotyczy poz. nr 10 przedmiaru – rozbiórka podbudowy z betonu gr. śr. 35 cm?

Wyjaśnienie

Pozycja nr 10 przedmiaru – rozbiórka podbudowy z betonu gr. śr. 35 cm dotyczy rozbiórki podbudowy pod jezdnią drogi wojewódzkiej oraz drogi krajowej.

68 Zapytanie

Proszę o weryfikację przedmiaru w kwestii oznakowania dróg, a zwłaszcza punktowych elementów odblaskowych. Brakuje punktów barwy czerwonej.

Wyjaśnienie

Skorygowano pozycję 114 kosztorysu oraz przedmiaru dla branży drogowej.

69 Zapytanie

Proszę o potwierdzenie, że każda nawierzchnia z kostki betonowej ma zostać wyceniona w kolorze, zgodnie z zapisem w OPZ.

Wyjaśnienie

Kolory nawierzchni z kostki betonowej należy zastosować i wycenić zgodnie z projektem wykonawczym.

70 Zapytanie

Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 173 z dnia 23.05.2024

Cyt.: „W projekcie zastosowano retencję kanałową. Technologię wykonania połączeń poszczególnych odcinków kanalizacji należy wykonać w oparciu o rozwiązania stosowane przez wybranego producenta. Dla materiału rur GRP należy przyjąć zamknięcie kanału dennicą z właminowaną niecentrycznie studnią S29 lub zastosowanie studni betonowej DN 2000 z odsadzkami spełniającej kryteria przetargu. Włączenie do pompowni K1 wykonać króćcem DN 300 mm właminowanym do dennicy zamykającej kanał DN 1500. Dopuszcza się zastosowanie innych materiałów spełniających przyjęte w projekcie parametry.”

W nawiązaniu do zaznaczonego fragmentu odpowiedzi:

Kanał Dn1500 na profilu i dostępnym planie sytuacyjnym nie posiada studni zamykającej i włączony jest bezpośrednio do pompowni K1. W związku z odpowiedzią – czy na zakończeniu kanału Dn1500 należy zastosować dodatkową studnię przed włączeniem do komory pompowni K1?

Wyjaśnienie

W załączeniu przesyłamy schemat włączenia kanału DN1500 do komory przepompowni. W odpowiedzi na pytanie nr 173 z dn. 23.05.2024 jest mowa o dennicy zamykającej kanał DN1500. Nie należy rozważać zabudowy w tym miejscu dodatkowej studni.

71 Zapytanie

Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 176 z dnia 23.05.2024

Ścianka szczelna tracona do zabezpieczenia schodów została zaprojektowana w kolizji z odcinkiem kanału deszczowego S53-S52-S51. Wykonanie ścianki we wskazany sposób, wymusza przesunięcie kanalizacji deszczowej, poza zakres pasa drogi wojewódzkiej. Mając na uwadze powyższe, prosimy o potwierdzenie wymaganego sposobu wykonania ścianki.

Wyjaśnienie

Potwierdzamy sposób wykonania ścianki szczelnej. Studnię kanalizacji należy wykonać bezpośrednio przy ścianie szczelnej.

72 Zapytanie

Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 173 oraz 357 z dnia 23.05.2024

Udzielone odpowiedzi są sprzeczne. W odpowiedzi na pytanie nr 173 dopuszcza się wykonanie studni S29 w konstrukcji betonowej Dn2000.

Natomiast w odpowiedzi na pytanie nr 357 wskazuje się, że: *Dla materiału z rur Dn1500 GRP przyjmuje się technologię właminowania niecentrycznie studni złączowej wykonanej z tego samego materiału.*

Prosimy o jednoznaczne wskazanie dopuszczalnego rozwiązania materiałowego dla studni S29.

Wyjaśnienie

Udzielone odpowiedzi nie są sprzeczne. W projekcie zastosowano studnię betonową DN2000. W odpowiedzi na pytania alternatywnie wskazano również że technologia rur GRP pozwala na wykonywanie studni złączowych na kanałach o dużych średnicach jako właminowane niecentrycznie kominy średnicy DN1000. Dopuszczalne są obydwa rozwiązania zależnie od technicznych możliwości wykonania takich rozwiązań przez wybranego przez Wykonawcę producenta studni/rur przewodowych.

73 Zapytanie

Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 434 z dnia 23.05.2024

Prosimy o uzupełnienie odpowiedzi o wykaz studni wraz z określeniem ich głębokości, który nie został załączony do odpowiedzi z dnia 23.05.2024 r.

Wyjaśnienie

Uzupełniono wykaz studni.

74 Zapytanie

Czy odbojnice (poza częścią dziobową) mogą być z szyn staroużytecznych?

Wyjaśnienie

Dodano pozycje przedmiarową.

75 Zapytanie

W odpowiedziach PKP PLK dotyczących toru nr 4 i toru nr 6 jest odtworzenie materiałem nowym rozjazdu nr 30 (w ciągu toru nr 6) i rozjazdu nr 29 (w ciągu toru nr 4). Czy w ramach wymiany należy wymienić również wstawkę między rozjazdami nr 4 i 6? Jeżeli tak, proszę o podanie jej długości.

Wyjaśnienie

Należy zastosować materiały nowe.



76 Zapytanie

W odpowiedziach PKP PLK rozjazd zwyczajny nr 28 w torze nr 4 podany jest dla linii 138 w km 5,006 – 5,039. Według załączonego do odpowiedzi z dnia 24.05.2024 rysunku I-41 PW-TK_inwentaryzacja układu torowego rozjazd nr 28 znajduje się na obiekcie kilka metrów od naznaczonego km 4,513 (ul. Wawelska). Proszę o wyjaśnienie rozbieżności, w zakresie podania różnej lokalizacji rozjazdu nr 28 (różnica ok. 0,5 km) w dwóch różnych udostępnionych dokumentach.

Wyjaśnienie

Nie wykonanie wstawki nie jest objęte zadaniem.

77 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2. odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 3 tor między rozjazdem nr 28 a rozjazdem nr 27 wynosi ok. 6 m (km 5,006-5,000) Według załączonego do odpowiedzi z dnia 24.05.2024 rysunku I-41 PW-TK_inwentaryzacja wstawka między tymi rozjazdami ma długość ok. 16 m. Jaka jest prawidłowa długość toru między rozjazdami nr 27 i 28?

Wyjaśnienie

Prawidłowa długość wstawki wynosi 16m.

78 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 jest mowa o wymianie rozjazdów nr 24,25,26,27 oraz skrzyżowania między tymi rozjazdami (stanowiący razem tzw. spłot rozjazdów). Dla właściwej wyceny rozjazdów w splocie, proszę o podanie szerokości międzytorza torów nr 1 i 2 w miejscu spłotu.

Wyjaśnienie

Prawidłowa długość wstawki wynosi 16 m.

79 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 4 rozjazd krzyżowy podwójny nr 27 podany jest w km od km 4,468 do km 5,000 czyli ma długość ponad 300 m. Proszę o podanie właściwej lokalizacji rozjazdu nr 27

Wyjaśnienie

Wymiana rozjazdów 24, 25 i 26 nie jest objęta zadaniem.

80 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 5 w km 4,530 ma nastąpić zmiana nawierzchni z 60E1 na 49E1. Według załączonego do odpowiedzi z dnia 24.05.2024 rysunku I-41 PW-TK_inwentaryzacja koniec obiektu w torze nr 1 będzie w km ok. 4,523, zakładając zabudowę odbojnic w tym torze ich początek od strony Mysłowic (licząc początek dzioba 15 m przed obiektem) będzie w km ok. 4,538. Czy jeżeli w torze nr 1 mają być zabudowane odbojnice, Zamawiający potwierdza, że na długości toru na którym są odbojnice ma być wykonana zmiana nawierzchni toru z szyn 60E1 na 49E1?

Wyjaśnienie

Rozjazd krzyżowy podwójny nr 27 zlokalizowany jest w km od km 4,468 i posiada standardowa długość.

81 Zapytanie

Proszę o informację, czy w torach nr 1, 2 i 4 należy zabudowywać odbojnice. Jeżeli tak, to do jakiej długości należy je skrócić w stosunku do wartości wymaganych (z uwagi na znajdujące się na obiekcie lub występujące w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu rozjazdy)?

Wyjaśnienie

Zabudowę odbojnic oraz szyn przejściowych należy wykonać zgodnie ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

82 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 5 rozjazd krzyżowy podwójny nr 24 podany jest w km od km 4,4416 do km 4,454 czyli ma długość ponad 38 m. Proszę o podanie właściwej lokalizacji rozjazdu nr 24 i wskazanie jaki to jest rozjazd (zwyczajny, krzyżowy)?

Wyjaśnienie

Zabudowę odbojnic należy wykonać zgodnie ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

83 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 5 jest napisane, że należy dla całości robót zaprojektować i wykonać odwodnienie przebudowywanego układu torowego. Proszę o zamieszczenie projektu odwodnienia układu torowego.

Wyjaśnienie

Rozjazd 24 nie jest objęty zadaniem.

84 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 5 jest napisane, że dla wymienianych rozjazdów należy dostarczyć nowe napędy. Rodzaj napędów będących własnością KWK Piast należy uzgodnić z właścicielem. Proszę o podanie specyfikacji nowych napędów dla rozjazdów PKP PLK oraz rodzaj napędów (w tym czy nowe, czy z demontażu) będących własnością KWK Piast - Ziemowit.

Wyjaśnienie



W rejonie tunelu odwodnienie układu torowego należy wykonać zgodnie z dokumentacją dla branży mostowej. Poza rejonem tunelu istniejący układ odwodnienia należy odtworzyć w przypadku jego uszkodzenia w trakcie robót.

85 Zapytanie

W kosztorysie i przedmiarze branży torowej są do wymiany 3 szt. rozjazdów. Wg pisma PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 jest do wymiany 8 rozjazdów oraz skrzyżowanie torów. Ile rozjazdów i które należy wymienić? Proszę o korektę przedmiarów.

Wyjaśnienie

Należy zastosować napędy nowe tożsame z napędami istniejącymi.

86 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 dla rozjazdów nr 30, 29, 28 podane są dwa rodzaje podrozjazdnic strunobetonowe lub drewniane. Proszę o jednoznaczne określenie jakie podrozjazdnice należy zabudować w tych rozjazdach.

Wyjaśnienie

Roboty będą rozliczane obmiarowo. Roboty należy wycenić zgodnie ze skorygowanym przedmiarem i kosztorysem ofertowym.

87 Zapytanie

W piśmie PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 (odpowiedź na pytanie 4 a) pkt 4 i 5 dla torów nr 1 i 2 w kom 4,412-4,530 przewidziana jest nawierzchnia z szyn 60E1 na podkładach drewnianych twardych. Pod punktem 5 w tej odpowiedzi jest napisane „standard konstrukcyjny dla nawierzchni 60E1 należy przyjąć 2.1.” Wg załącznika 2 do Warunków technicznych utrzymania i nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 wariant 2.1 to szyny 60E1 podkłady strunobetonowe i grubość podsypki 0,30 m. Dwie powyższe informacje zawarte na tej samej stronie pisma PKP PLK wzajemnie się wykluczają (tzn. wg jednej tor ma być na podkładach drewnianych a wg drugiej na podkładach strunobetonowych). Proszę o podanie prawidłowego wariantu konstrukcyjnego na nawierzchni 60E1.

Wyjaśnienie

Typy podrozjazdnic należy wycenić zgodnie z przekazanymi wytycznymi PKP PLK ZL Sosnowiec.

88 Zapytanie

Z uwagi na niejednoznaczne zapisy pisma PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2 w zakresie typów podkładów i podrozjazdnic w poszczególnych lokalizacjach, proszę o wskazanie jaką grubość podsypki należy zastosować na poszczególnych odcinkach torów/rozjazdów przewidzianych do przebudowy.

Wyjaśnienie

Należy zastosować podkłady zgodnie z p. 5 pisma IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2.

89 Zapytanie

W związku ze zmianą istniejącej konstrukcji torów (m.in. zabudowę torów na podkładach strunobetonowych w miejscu istniejących torów na podkładach drewnianych) proszę o określenie które (nie podlegające przebudowie) tory (z podaniem długości) i rozjazdy należy wyregulować w planie i profilu.

Wyjaśnienie

Zgodną ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

90 Zapytanie

W stanie istniejącym wszystkie tory i rozjazdy w rejonie przejazdu są na podkładach drewnianych. Zabudowując w zgodzie z pismem PKP PLK w torze nr 6 i 4 tor na podkładach strunobetonowych zwiększa się wysokość nawierzchni torowej o ok. 10 cm (podkład drewniany ma wysokość 15 cm, strunobetonowy PS83 ok. 20,5 cm grubość podsypki tłuczniowej dla tej samej kategorii linii jest pod podkładem drewnianym o 5 cm mniejsza niż pod torem na podkładach strunobetonowych). Zwiększenie wysokości konstrukcji toru o 10 cm powoduje albo podniesienie niwelety toru o 10 cm (w przypadku pozostawienia spodu konstrukcji na tym samym poziomie) albo obniżenie spodu istniejącej konstrukcji o 10 cm. Pierwszy przypadek wymusza konieczność podniesienia o 10 cm wysokości sieci trakcyjnej (co może się wiązać albo z jej regulacją, albo też w przypadku braku możliwości regulacji z wymianą elementów sieci trakcyjnej – słupów i oprzyrządowania). Na pewno jednak wymaga sprawdzenia tego i wykonania projektu regulacji lub przebudowy sieci trakcyjnej. Drugi przypadek wymusza zagłębienie się o 10 cm w istniejące podtorze, zaburzenie konstrukcji podtorza a w konsekwencji konieczność jego przeprojektowania. I nie jest to projekt technologiczny, gdyż zmienia się istniejącą konstrukcję. Proszę o zamieszczenie projektu wykonawczego dla zabudowy torów/rozjazdów wraz z końcowymi projektami branż towarzyszącymi w lokalizacjach zmiany konstrukcji z torów/rozjazdów na podkładach drewnianych na tory/rozjazdy na podkładach strunobetonowych.

Wyjaśnienie

Odcinki regulacji należy przewidzieć i uzgodnić w projekcie technologicznym.

91 Zapytanie

Czy przy wymianie rozjazdu nr 24 należy za stykiem za krzyżownicą w kierunku Oświęcimia wymienić długie podrozjazdnice? Jeżeli tak, to na jakiej długości?

Wyjaśnienie



Należy opracować i uzgodnić z PKP PLK projekt technologiczny rozbiórki i odbudowy układu torowego przyjmując odtworzenie układu dla rzędnych pomierzonych przed przystąpieniem do rozbiórki układu torowego.

92 Zapytanie

Czy przy wymianie rozjazdu nr 25 należy za stykiem za krzyżownicą w kierunku Oświęcimia wymienić długie podrozjazdnice? Jeżeli tak, to na jakiej długości?

Wyjaśnienie

Rozjazd 24 nie jest objęty zadaniem.

93 Zapytanie

Czy przy wymianie rozjazdu nr 22 należy za stykiem za krzyżownicą w kierunku Oświęcimia wymienić długie podrozjazdnice? Jeżeli tak, to na jakiej długości?

Wyjaśnienie

Rozjazd 25 nie jest objęty zadaniem.

94 Zapytanie

Czy przy wymianie rozjazdu nr 21 należy też wymienić podrozjazdnice przed stykiem przediglicowym? Jeżeli tak, to na jakiej długości?

Wyjaśnienie

Rozjazd 25 nie jest objęty zadaniem.

95 Zapytanie

Czy przy wymianie rozjazdu nr 30 należy też wymienić podrozjazdnice przed stykiem przediglicowym? Jeżeli tak, to na jakiej długości?

Wyjaśnienie

Rozjazd 21 nie jest objęty zadaniem.

96 Zapytanie

Czy przy wymianie rozjazdu nr 30 należy też wymienić długie podrozjazdnice za stykiem za krzyżownicą? Jeżeli tak, to na jakiej długości?

Wyjaśnienie

Rozjazd 30 nie jest objęty zadaniem.

97 Zapytanie

Czy, a jeśli tak to jakiej grubości należy zbudować warstwę ochronną pod rozjazdami?

Wyjaśnienie

Rozjazd 30 nie jest objęty zadaniem.

98 Zapytanie

Czy, a jeśli tak to jakiej grubości i na jakich odcinkach należy zbudować warstwę ochronną pod przebudowywanymi torami?

Wyjaśnienie

Zgodnie ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

99 Zapytanie

Jeżeli pod przebudowywanymi torami i rozjazdami należy zbudować warstwę ochronną proszę o zamieszczenie planu sytuacyjnego, profili poszczególnych torów albo innych rysunków z zaznaczeniem lokalizacji i grubości tych warstw (z uwzględnieniem zaprojektowanej dla obiektu strefy przejściowej)

Wyjaśnienie

Zgodnie ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

100 Zapytanie

Na jakiej długości w kierunku Mysłowic i KWK Piast -Ziemowit ma zostać wypełnione kłińcem międzytorze torów nr 2 i 4?

Wyjaśnienie

Należy opracować i uzgodnić z PKP PLK projekt technologiczny rozbiórki i odbudowy układu torowego zgodnie ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

101 Zapytanie

Czy międzytorze torów nr 2 i 4 w kierunku Oświęcimia należy wypełnić kłińcem do końca rozjazdu nr 25 w torze nr 2 czy do końca rozjazdu nr 22 w torze nr 4?

Wyjaśnienie

Wypełnienie kłińcem międzytorza należy wykonać na długości odbudowywanych torów.

102 Zapytanie

Czy międzytorze torów nr 4 i 6 w kierunku Oświęcimia należy wypełnić kłińcem do końca rozjazdu nr 22 w torze nr 4 czy do początku rozjazdu nr 21 w torze nr 6?

Wyjaśnienie

Wypełnienie kłińcem międzytorza należy wykonać na długości odbudowywanych torów.

103 Zapytanie

Czy międzytorze torów nr 4 i 6 w kierunku KWK Piast-Ziemowit należy wypełnić kłińcem do końca rozjazdu nr 29 w torze nr 4 czy do początku rozjazdu nr 30 w torze nr 6?

Wyjaśnienie

Wypełnienie kłińcem międzytorza należy wykonać na długości odbudowywanych torów.

104 Zapytanie

Dla obliczenia ilości kłińca do wypełnienia międzytorzy proszę o podanie szerokości międzytorzy torów nr 1 i 2, 2 i 4 oraz 4 i 6 na długościach przewidzianych do wypełnienia kłińcem.

Wyjaśnienie



Wypełnienie kłińcem międzytorza należy wykonać na długości odbudowywanych torów.

105 Zapytanie

Proszę o podanie szacunkowej ilości podkładów i podrozjazdnic drewnianych z rozbiórki torów i rozjazdów, które należy traktować jako staroużyteczne.

Wyjaśnienie

Wypełnienie kłińcem należy wycenić zgodnie z pozycją przedmiarową.

106 Zapytanie

Czy wszystkie rozjazdy przewidywane mają zastosowane elektryczne ogrzewanie rozjazdów i czy we wszystkich należy je odbudować?

Wyjaśnienie

Ilość podkładów i podrozjazdnic należy wycenić zgodnie z pozycją przedmiarową.

107 Zapytanie

Jakie urządzenia srk wewnętrzne i zewnętrzne znajdują się w stanie istniejącym w stacji Nowy Bieruń?

Wyjaśnienie

Należy przewidzieć elektryczne ogrzewanie we wszystkich rozjazdach.

108 Zapytanie

W odpowiedzi na pytanie nr 140 dotyczące zatwierdzonego w decyzji ZRID projektu budowlanego branży torowej Zamawiający napisał, że „Projekt został dostosowany do przebudowy układu torowego w ramach zadania "Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim". W ramach niniejszego zadania nie przewiduje się przebudowy układu torowego a jedynie jego rozbiórkę oraz odtworzenie. Przebudowie podlegają urządzenia SRK.”

W innych odpowiedziach dotyczących zakresu torowego Zamawiający powołuje się na pismo PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2. W piśmie tym wytyczne PKP PLK dla wykonania układu torowego po wykonaniu tunelu pod torami. Wytyczne te nie mają dla wielu elementów torowych jednoznacznych i wiążących informacji. Nie jest np. jednoznacznie określone na jakich podrozjazdnicach (betonowych czy drewnianych) powinny zostać zabudowane rozjazdy nr 30, 21, 28.

Odpowiedzi w tym piśmie są niespójne (np. w odpowiedzi na pytanie 4 punkt a) 4 i 5 tory nr 2 i 1 LK 138 (który częściowo ma być z szyn 60E1 a częściowo z szyn 49E1) ma być zabudowany na podkładach drewnianych twardych, a pod punktem 5 w tej odpowiedzi jest napisane „standard konstrukcyjny dla nawierzchni 60E1 należy przyjąć 2.1.” Wg załącznika 2 do Warunków technicznych utrzymania i nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 wariant 2.1 to szyny 60E1 podkłady strunobetonowe i grubość podsypki 0,30 m. Na jakich podkładach mają zostać zabudowane odcinki torów z szyn 60E1 jednoznacznie nie wiadomo. Dodatkowo w odpowiedzi na pytanie 5 „PKP (...) uważa, że całą wymienianą infrastrukturę torową należy wykonać na podkładach i podrozjazdnicach strunobetonowych. Dopuszcza, tylko tam gdzie ze względów konstrukcyjnych niemożliwa jest zabudowa nawierzchni na podkładach i podrozjazdnicach strunobetonowych, zabudowę podkładów i podrozjazdnic z drewna twardego”

Dodatkowo należy zauważyć, że aktualnie wszystkie tory i rozjazdy w rejonie przejazdu są na podkładach drewnianych. Zabudowując w zgodzie z pismem PKP PLK w torze nr 6 i 4 tor na podkładach strunobetonowych zwiększa się wysokość nawierzchni torowej o ok. 10 cm (podkład drewniany ma wysokość 15 cm, strunobetonowy PS83 ok. 20,5 cm grubość podsypki tłuczniowej dla tej samej kategorii linii jest pod podkładem drewnianym o 5 cm mniejsza niż pod torem na podkładach strunobetonowych). Zwiększenie wysokości konstrukcji toru o 10 cm powoduje przy zachowaniu tego samego poziomu spodu konstrukcji podniesienie niwelety toru o 10 cm. Podniesienie toru o 10 cm ma z kolei wpływ na wysokość sieci trakcyjnej. Na pewno trzeba ją regulować, a może się zdarzyć, że nie ma już możliwości takiej regulacji i należy dokonać wymiany słupów i oprzyrządowania. Dostosowując jak podano w odpowiedzi na pytanie nr 140 projekt tunelu do przebudowy układu torowego w ramach zadania "Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim" wzięto zapewne rozwiązania konstrukcyjne projektowane dla tego zadania. Na załączonym w pierwotnej dokumentacji schemacie torów zaznaczona była kolorem czerwonym zmiana układu torowego zgodnie z projektem PKP PLK w związku z czym konieczna też była przebudowa sieci trakcyjnej. W odpowiedziach do niniejszego postępowania Zamawiający odpowiada, że sieć trakcyjna nie jest przedmiotem zadania, co nie musi być prawdą, bo konieczność jej przebudowy może wynikać ze zmiany wysokościowej układu torowego.

W odpowiedzi na pytanie 5 PKP PLK wpisał również konieczność zaprojektowania i wykonania odwodnienia przebudowywanego układu torowego. Zamawiający w odpowiedzi nr 393 napisał, że zaprojektowano odwodnienie za konstrukcją ścianek szczelnych. Wg kosztorysów branży torowej należy wykonać 1,13 km toru oraz rozjazdy, zatem należy zaprojektować odwodnienie dla takiej ilości torów – w tym w większości w torach stacyjnych, gdzie będzie to odwodnienie wgłębne. Zamawiający nie określił póki co sposobu odwodnienia.

Poza tym w piśmie PKP PLK są inne ilości robót do wykonania niż w przedmiarach zamieszczonych przez Zamawiającego. W przedmiarach są do odtworzenia 3 rozjazdy a w piśmie PKP PLK jest tych rozjazdów 8 (nr 30, 21, 29, 28, 27, 25, 26, 24) oraz skrzyżowanie ST27/24. Długości torów do przebudowy też są inne w przedmiarze niż wynikają z pisma.

Z powyżej przytoczonych fragmentów wynika, że pismo PKP PLK nie określa jednoznacznie co należy wykonać w zakresie branży torowej z jego porównania z załączonym przedmiarem, że te dwa



dokumenty się nie pokrywają. Podsumowując, nie można uznać, że Zamawiający zamieszczając pismo PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2. i powołując się na nie w odpowiedziach na pytania opisał jednoznacznie zakres robót do wykonania w branży torowej, sieć trakcyjna, srk (np. napędy rozjazdowe, zabezpieczenie tymczasowego przejścia dla pieszych), elektroenergetyka kolejowa (elektryczne ogrzewanie rozjazdów) itp. Pismo PKP PLK należy raczej traktować jako wytyczne do wykonania projektu branży torowej (z robotami towarzyszącymi) i wstępem do dalszych uzgodnień z PKP PLK. Zamawiający określa, że dla branży torowej należy wykonać tylko projekt technologiczny, z czym nie można się zgodzić mając na uwadze m.in. konieczność zaprojektowania niwelety torów, grubości warstw tłucznia, odwodnienia, ewentualnych warstw ochronnych, krzywych przejściowych, ramp przechyłkowych, początków i końców odbojnic w torach na obiekcie w których są rozjazdy, wyboru wariantu konstrukcyjnego (podkłady/podrozjazdnice drewniane czy strunobetonowe) miejsc zmiany nawierzchni, stref przejściowych między torem na podkładach strunobetonowych a torem na podkładach drewnianych itd. W zakresie np. branży drogowej Zamawiający zamieścił rysunki kilku typów nawierzchni, kilka szczegółów konstrukcyjnych krawężników, określił na planach sytuacyjnych gdzie co zabudować. Podobna dokumentacja zamieszczona jest dla innych branż (są profile, szczegóły konstrukcyjne). Nie ma takich danych odnośnie do robót kolejowych. Dlatego też należy uznać, że dla jednoznacznego opisu przedmiotu zamówienia w branży kolejowej Zamawiający powinien wykonać projekt wykonawczy branży torowej w razie konieczności z branżami towarzyszącymi, uzgodnić go z zarządcą infrastruktury kolejowej i zamieścić w materiałach przetargowych. Dlatego też wnosimy o zamieszczenie do materiałów przetargowych projektu wykonawczego branży torowej wraz z branżami towarzyszącymi.

Wyjaśnienie

O wykaz urządzeń należy wystąpić do PKP PLK ZLK Sosnowiec.

109 Zapytanie

Zamawiający w odpowiedziach na pytania z dnia 24.05.2024 roku określił że musi być zachowany zawsze ruch pociągów po co najmniej jednym torze w kierunku linii 885 KWK Piast-Ziemowit i linii 138 w kierunku Mysłowic. W związku z tym zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający zezwoli na przełożenie na czas robót (z wykorzystaniem rozjazdów technologicznych) całego ruchu najpierw na dwa tory linii 138 (tory nr 1 i 2) z jednoczesnym zamknięciem dwóch torów KWK Piast Ziemowit (tory nr 4 i 6) a następnie przełożenie ruchu (z wykorzystaniem rozjazdów technologicznych) na tory nr 4 i 6 (linia 885) z jednoczesnym zamknięciem torów nr 1 i 2 (linii 138)? Lub też w odwrotnej kolejności? Jeżeli Zamawiający dopuszcza możliwość przełożenia ruchu z wykorzystaniem rozjazdów technologicznych to jakie będą wymagania dla sterowania tymi rozjazdami?

Wyjaśnienie

Wycenę robót związanych z rozbiórką układu torowego należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót, oraz wytycznymi PKP PLK ZLK Sosnowiec. Dla rozbiórki i odbudowy układu torowego należy wykonać i uzgodnić projekt technologiczny. Odwodnienie w rejonie tunelu należy wykonać zgodnie z projektem branży mostowej, istniejące odwodnienie poza strefą przejściową należy zachować.

Dopuszcza się zmianę technologii wykonania obiektu pod warunkiem dokonania zmian nieistotnych oraz uzgodnienia rozwiązań z PKP PLK ZL Sosnowiec. Zastosowanie rozjazdów technologicznych oraz ich sterowanie należy uwzględnić i uzgodnić w projekcie technologicznym.

110 Zapytanie

W związku z dużą ilością pozycji w kosztorysach ofertowych, zwracamy się z prośbą o udostępnienie przedmiarów robót z podanymi Katalogami Nakładów Rzeczowych (KNR). Znacznie ułatwi to i przyspieszy proces wyceny.

Wyjaśnienie

Zamawiający nie udostępnia przedmiarów z numerami KNR.

111 Zapytanie

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie spawów przejściowych w miejscu zabudowy szyn przejściowych?

Wyjaśnienie

Spawy należy wykonać zgodnie ze standardami i instrukcjami obowiązującymi w PKP PLK.

112 Zapytanie

Czy dla wykonywanych robót kolejowych należy uzyskać Certyfikat WE? Jeżeli tak, to dla jakich podsystemów?

Wyjaśnienie

Należy uzyskać certyfikaty wymagane przez PKP PLK.

113 Zapytanie

Prosimy o udostępnienie „Cennika stawek za najem/ dzierżawę infrastruktury kolejowej oraz usługi świadczone przez PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu”, o którym mowa w punkcie 6 pisma PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu znak IZ08DG.2161.175.222.OG.18 z dnia 24.07.2023 roku i udostępnionego na stronie Zamawiającego w dniu 28 maja 2024 roku.

Wyjaśnienie

Dziennik stawek za najem/ dzierżawę infrastruktury kolejowej oraz usługi świadczone przez PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu należy wystąpić do zakładu linii kolej.

114 Zapytanie

W opisie projektu wykonawczego branży sterowanie ruchem kolejowym w punkcie 4 „Stan istniejący” jest napisane m.in.: „Kontrola niezajętości torów i rozjazdów odbywa się z wykorzystaniem klasycznych



obwodów torowych oraz w zmodernizowanych fragmentach stacji z wykorzystaniem licznikowych obwodów torowych i zwrotnicowych". Czy we fragmencie stacji podlegającej przebudowie układu torowego wykorzystane są klasyczne obwody torowe? Jeżeli tak, to czy po zmianie zgodnie z pismem PKP PLK S.A. ZLK w Sosnowcu Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2. istniejącej nawierzchni klasycznej (szyny łączone na łubki) na nawierzchnię bezstykową (szyny łączone za pomocą spawów) kontrola niezajętości torów i rozjazdów nadal ma się odbywać z wykorzystaniem klasycznych obwodów torowych? Jeżeli tak, prosimy o podanie ile styków klejono-sprężonych należy zbudować w torach i rozjazdach po ich odtworzeniu. Jeżeli nie, prosimy o podanie sposobu w jaki ma być prowadzona kontrola nie zajętości torów i rozjazdów po przebudowie. W obydwu przypadkach prosimy o uzupełnienie projektu i przedmiaru branży sterowanie ruchem kolejowym o roboty związane z demontażem i odtworzeniem układu niezajętości toru oraz innych robót branży sterowanie ruchem kolejowym jak np. demontaż starych i zabudowa nowych napędów zwrotnicowych.

Wyjaśnienie

Kontrolę niezajętości torów i rozjazdów należy uwzględnić i uzgodnić w projekcie technologicznym rozbiórki i odbudowy torów. Urządzenia z tym związane należy wycenić w pozycji przedmiarowej 22 dla części układ torowy.

115 Zapytanie

Dotyczy rozbiórki i odtworzenia układu torowego.

Udzielając wyjaśnień do pytań np. nr 113, 116-119, 207-211, 222, 231, 232, 235, 237,266-279, 334-346, 383 – 389, Zamawiający przekazuje informację, że odtworzenie układu torowego należy wykonać zgodnie z wytycznymi PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu zawartymi w piśmie nr IZ08IN.2233.2024.ISW-00913-I.RT.2 z dnia 14.05.2024 r.

Przywołane pismo jest odpowiedzią na pytania zadane przez oferentów w prowadzonym postępowaniu przetargowym. Na tej podstawie można przyjąć, że na etapie projektowania nie były dokonane żadne uzgodnienia odnośnie zakresu demontażu i odtworzenia układu torowego. W przedmiarze robót wskazano (nie wiadomo na jakiej podstawie) ilości robót związanych z układem torowym.

W przywołanym piśmie, odpowiadając na pytanie nr 4a Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu określił jakie elementy układu torowego należy odtworzyć materiałem nowym. Wskazany przez PKP PLK zakres robót w sposób istotny odbiega od przyjętych w przedmiarze ilości.

Przedmiar robót zakłada demontaż i następnie montaż:

- 2 kpl. rozjazdów zwyczajnych oraz
 - 1 kpl. rozjazdu krzyżowego podwójnego;
- natomiast zakres wskazany przez PKP PLK ZLK w Sosnowcu obejmuje:
- 5 kpl. rozjazdów zwyczajnych,
 - 4 kpl. rozjazdów krzyżowych podwójnych oraz
 - 1 skrzyżowanie.

Dodatkowo, zgodnie z treścią pisma, należy zaprojektować i wykonać odwodnienie przebudowanego układu torowego, zbudować odbojnice, należy dokonać szlifowania nowych torów i rozjazdów, do wszystkich rozjazdów należy dostarczyć nowe napędy zwrotnicowe. Są to prace, które nie zostały ujęte w przedmiarze robót dla prowadzonego postępowania.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o jednoznaczne określenie przez Zamawiającego zakresu przebudowy / odtworzenia układu torowego, tj. przekazanie wiążącego Projektu Wykonawczego branży torowej wraz z odpowiadającym mu przedmiarem robót spójnym z przywołanym powyżej pismem PKP PLK.

Wyjaśnienie

Wycenę rozbiórki i odtworzenia układu torowego należy wykonać zgodnie z przedmiarem i STWiORB. Odwodnienie układu torowego w rejonie tunelu należy wykonać zgodnie z projektem branży mostowej. Odwonenie układu torowego na pozostałym fragmencie należy zachować w stanie istniejącym.

116 Zapytanie

Czy istnieje możliwość zamknięcia torów linii kolejowej NR 885? Jeżeli tak, to prosimy o podanie możliwego czasu ich zamknięcia oraz ewentualnego fazowania. Zwracamy uwagę, iż przetarg prowadzony jest w trybie „Buduj” i technologia budowy powinna zostać opracowana na etapie założeń projektowych.

Wyjaśnienie

Technologia budowy jest zależna od możliwości technicznych Wykonawcy. Wykonawca powinien opracować projekt technologiczny z uwzględnieniem fazowania oraz terminów trwania poszczególnych etapów budowy. W technologii należy uwzględnić możliwość ruchu pociągów przynajmniej po jednym torze linii kolejowej PKP oraz po jednym torze linii kolejowej stanowiącej dojazd do KWK Piast.

117 Zapytanie

Czy istnieje możliwość zamknięcia torów linii kolejowej NR 138? Jeżeli tak, to prosimy o podanie możliwego czasu ich zamknięcia oraz ewentualnego fazowania. Zwracamy uwagę, iż przetarg prowadzony jest w trybie „Buduj” i technologia budowy powinna zostać opracowana na etapie założeń projektowych.

Wyjaśnienie

Technologia budowy jest zależna od możliwości technicznych Wykonawcy. Wykonawca powinien opracować projekt technologiczny z uwzględnieniem fazowania oraz terminów trwania poszczególnych etapów budowy. W technologii należy uwzględnić możliwość ruchu pociągów przynajmniej po jednym torze linii kolejowej PKP oraz po jednym torze linii kolejowej stanowiącej dojazd do KWK Piast.

118 Zapytanie

Czy istnieje możliwość demontażu linii trakcyjnych (zasilania) na czas zamknięć torowych. Zwracamy uwagę, iż przetarg prowadzony jest w trybie „Buduj” i technologia budowy powinna zostać opracowana



na etapie założeń projektowych.

Wyjaśnienie

Technologia budowy jest zależna od możliwości technicznych Wykonawcy. Wykonawca powinien opracować projekt technologiczny z uwzględnieniem fazowania oraz terminów trwania poszczególnych etapów budowy oraz ewentualnych wyłączeń lub demontażu sieci trakcyjnej.

119 Zapytanie

Zgodnie z rewizją STWIORB dotyczącego wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, którą Zamawiający zamieścił przy okazji ostatnich wyjaśnień, proszę o doprecyzowanie czy należy wycenić georuszt dwuosiowy czy trójosiowy?

Wyjaśnienie

Należy wycenić georuszt spełniający parametry STWIORB.

W załączeniu Zamawiający przekazuje obowiązujący Przedmiar i Kosztorys.

Opracowała: Justyna Cichocka