

## Wyjaśnienia Zamawiającego z dnia 26.02.2013 r.

### na zapytania złożone przez Wykonawców w toku postępowania o zamówienie publiczne pn.

#### **PRZEBUDOWA WIADUKTU NA UL. PIOTRA I PAWŁA W POLICACH**

Mając na uwadze treść art. 38 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych oraz zapisy SIWZ poniżej przekazujemy treść zapytań Wykonawców wraz z wyjaśnieniami Zamawiającego.

#### **Pytania wykonawców:**

##### **Pytanie nr 1.**

Kto ponosi koszty związane z zajęciem terenu pod wiaduktem.

##### **Odpowiedź na pytanie nr 1.**

Koszty związane z zajęciem terenu pod wiaduktem ponosi wykonawca.

##### **Pytanie nr 2.**

Kto ponosi koszty związane z opracowaniem regulaminu oraz utrudnieniami w ruchu pociągów:

- a)** wyłączenia trakcji elektrycznej toru 1 Z wraz z jej opuszczeniem,
- b)** częściowe zakłócenia w pracy manewrowej związanej z obsługą ZCh Police,
- c)** kto ponosi koszty związane z ewentualnym przełożeniem infrastruktury związanej z prowadzonymi robotami.

Informujemy, że w dokumentacji przetargowej brak wszelkiego rodzaju uzgodnień z PKP PLK, PKP Energetyka S.A., oraz właściciela bocznic t.j. ZCh Police.

Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego możliwość wejścia na teren kolejowy zgodnie z najnowszymi wytycznymi istnieje po 105 dniach od czasu opracowania regulaminu.

Brak tych uzgodnień spowoduje znaczne opóźnienie wejścia na teren budowy a tym samym realizację robót.

Po otrzymaniu odpowiedzi na powyższe tematy będzie dopiero możliwość określenia wyceny powyższych kosztów.

W przypadku braku uzgodnień prosimy o przesunięcie terminu składania ofert.

##### **Odpowiedź na pytanie nr 2.**

Wszystkie koszty ponosi wykonawca robót, w związku z powyższym należy je przewidzieć przy wycenie poszczególnych robót z nimi związanych.

##### **do pp. a)**

Wszelkie wyłączenia sieci trakcyjnej leżą po stronie Wykonawcy i jeżeli są wymagane należy je przewidzieć w kosztach wykonania zadania.

Projekt nie przewiduje obniżania trakcji – różnica między skrajnią budowli istniejącą, a spodem konstrukcji projektowanej wynosi 30cm, co powinno wystarczyć na montaż szalunków. Jednakże jeżeli nastąpi taka konieczność należy ująć to w kosztach wykonania jak i projektów roboczych.

##### **do pp. b)**

Należy przewidzieć – wykonać zgodnie z załączonymi uzgodnieniami.

##### **do pp. c)**

Nie przewiduje się zmiany infrastruktury, wszelkie urządzenia obce należy zabezpieczyć zgodnie z uzgodnieniami.

Wszystkie wymagane uzgodnienia zostały załączone (Dokumentacja projektowa - Projekt zagospodarowania terenu – decyzje i uzgodnienia), brak podstaw do zmiany terminu składania ofert.

Informujemy, że na podstawie załączonych uzgodnień zostało wydane pozwolenie na budowę.

**Pytanie nr 3.**

W związku z rozbieżnością zapisów w Kosztorysie Ofertowym – Roboty Mostowe Budowa poz. 16.1 i 16.2, Opiszem technicznym, a szczegółową Specyfikacją Techniczną Część Mostowa proszę o wyjaśnienie jaki należy zastosować materiał do wykonania warstwy ochronnej izolacji, asfalt twardolany, czy mieszankę SMA?

**Odpowiedź na pytanie nr 3.**

Należy zastosować asfalt twardolany.

Z uwagi na rozbieżność w SST, załącza się poprawioną ST M.27.05.00 dla pozycji kosztorysowej 16.1 i 16.2.

**Pytanie nr 4.**

Zgodnie z opisem technicznym oraz rys. zbrojenia płyty pomostu należy wykonać z betonu B35. Natomiast na rysunku ogólnym płyty pomostu i Rysunku ogólnego wiaduktu drogowego została podana klasa betonu konstrukcyjnego płyty pomostu B40.

Prosimy o podanie jakiej klasy beton należy przyjąć do wyceny płyty pomostu?

**Odpowiedź na pytanie nr 4.**

Należy przyjąć beton B35, co odpowiada C30/37 wg nowych oznaczeń.

**Pytanie nr 5.**

Warstwa wzmacniająca z gruntu stabilizowanego cementem  $R_m=2.5\text{MPa}$  wg opisu technicznego ma mieć grubość 15 cm natomiast wg rys. Przekroje normalne i Rysunku ogólnego WD – ma mieć gr. 25cm. Prosimy o podanie jaką grubość należy przyjąć do wyceny robót?

**Odpowiedź na pytanie nr 5.**

Do wyceny robót należy przyjąć 15cm gruntu stabilizowanego cementem o  $R_m=2.5\text{MPa}$ .

W związku z powyższym p.11.1 w Kosztorysie Ofertowym dla branży drogowej otrzymuje brzmienie „Ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem  $R_m=2,5\text{MPa}$ , gr. w-wy 15 cm”.