

Projekt „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II” wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” będzie realizowany w oparciu o finansowanie unijne w ramach programu : V osi priorytetowej Rozwój transportu kolejowego w Polsce POIiŚ 2014 – 2020,

ZP.WID.271.4.51.2019

Dąbrowa Górnicza 20.01.2020r.

Wykonawcy zainteresowani udziałem w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego

WYJAŚNIENIA TREŚCI SIWZ

w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości zamówienia powyżej 5.548.000,00 EUR na zadanie pn.:

Budowa centrum przesiadkowego w rejonie dworca PKP Centrum wraz z budową obsługującego układu komunikacyjnego w ramach zadania inwestycyjnego „Promowanie zielonej mobilności na terenie gminy Dąbrowa Górnicza” Etap I i Etap II oraz przebudową infrastruktury kolejowej i drogowej w obszarze stacji Dąbrowa Górnicza, w tym likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 299,522 linii kolejowej nr 1 w ciągu ul. Konopnickiej, budowie wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego na wysokości ul. Kościuszki i ul. Limanowskiego oraz budowie przejścia podziemnego pod torami łączącego perony z budynkiem dworca i Centrum Przesiadkowym, w ramach projektu pn: „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – etap III”

Zamawiający, działając zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019r, poz. 1843) zwanej dalej „ustawą Pzp”, udziela odpowiedzi na zapytania Wykonawców w sposób jak niżej:

Pytanie nr 1

Zamawiający w zmianach oraz odpowiedziach do SIWZ z dnia 09.01.2020r. w zmianie do pkt. 8.2.3.2 SIWZ, tj w wykazie osób koniecznych do skierowania do realizacji zamówienia publicznego wpisał dwukrotnie Kierownika robót kolejowych. Proszę o potwierdzenie, iż jest to przypadkowa omyłka pisarska.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga dwóch kierowników robót kolejowych w dwóch specjalnościach.

Pytanie nr 2

W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 1 z dnia 09.01.2020 prosimy orientacyjną informację, na który miesiąc planowane jest uzyskanie PnB, a także decyzji ZRID?

Odpowiedź:

Uzyskanie decyzji jest planowane na miesiąc luty 2020r.

Pytanie nr 3

W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 1 z dnia 09.01.2020 prosimy o potwierdzenie, że procedowane jest również uzyskanie PnB dla tunelu w km 300,009 oraz przejścia podziemnego w km 300,094.

Odpowiedź:

Budowa tunelu w km 300,009 oraz przejścia podziemnego w km 300,094 stanowi element zamówienia w trybie „projektuj i buduj”, w ramach którego Wykonawca przygotowuje dokumentację wykonawczą i uzyska pozwolenia na budowę.

Pytanie nr 4

Zgodnie z udostępnioną w dniu 09.01.2020 dokumentacją geologiczną i PB dla tunelu w km 300,009 na głębokości 3,9m poniżej poziomu terenu nawiercono wody gruntowe. Niweleta drogi w tunelu w najniższym punkcie schodzi na głębokość ok. 6,5m poniżej poziomu terenu co oznacza, że w tunelu będzie gromadzić się woda sącząca się ze skarp na dojazdach. Najlogiczniejszym rozwiązaniem byłoby wydłużenie ramy żelbetowej

Projekt „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II” wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” będzie realizowany w oparciu o finansowanie unijne w ramach programu : V osi priorytetowej Rozwój transportu kolejowego w Polsce POLIS 2014 – 2020,

otwartej górą na całej długości dojazdów w wykopie bądź zastosowania ścian szczelinowych, jednakże udostępniony PB nic nie mówi na ten temat.

Mając na uwadze zapisy w PFU pkt 3 „Wykonawca jest zobowiązany do sporządzenia projektów wykonawczych na podstawie załączonego do SiWZ projektu budowlanego oraz wymagań ujętych w niniejszym PFU” prosimy zatem o przedstawienie PB uwzględniającego rozwiązanie kwestii dojazdów do tunelu w km 300,009 bądź dodanie do PFU zapisów z odpowiednimi wymaganiami.

Odpowiedź

Projekt wykonawczy przewiduje odwodnienie skarp przed i za tunelem. Odwodnienie skarp ma się odbywać za pomocą prefabrykowanego ścieku korytkowego połączonego z dedykowanym wpustem. Całość przedstawiona jest na planie sytuacyjnym. Dla jezdni projektuje się odrębne odwodnienie.

Pytanie nr 5

Prosimy o potwierdzenie, że w związku z ryczałtowym rozliczeniem części „projektuj i buduj” nie ma konieczności załączania do oferty kosztorysów ofertowych dotyczących tej części zadania.

Odpowiedź

Potwierdzamy, w związku z przygotowaniem projektów wykonawczych dla części zadania nie ma konieczności załączania do oferty kosztorysów.

Pytanie nr 6

Prosimy o informację czy w udostępnionych przedmiarach robót ujęto wykonanie drogi biegnącej przez zamknięty teren kolejowy pomiędzy rondem w kilometrażu PZ: 0+340.23, a rondem w kilometrażu PZ: 0+533.15?

Odpowiedź:

Tak, w przedmiarach ujęto wykonanie drogi pomiędzy km 0+340.23 a km 0+533.15 (ul. Kościuszki)

Pytanie nr 7

W nawiązaniu do udostępnionych w dniu 09.01.2020 Projektów Wykonawczych prosimy o potwierdzenie, że pale CFA pod obiektem Wd-2 i ŚO-1 należy wykonać jako niezbrojone.

Odpowiedź:

Pale należy wykonać jako zbrojone.

Pytanie nr 8

Prosimy o wyjaśnienie jakiego zakresu robót dotyczy wyliczona ilość zgrzewów szyn w pozycji nr 16 a jakiego zakresu robót dotyczy ilość zgrzewów w pozycji 17.

Odpowiedź:

Pozycja nr 16 w przedmiarze robót torowych dotyczy naciągania szyn do zgrzewania natomiast w pozycji nr 17 podana jest ilość zgrzewów w nowej nawierzchni na podkładach strunobetonowych.

Pytanie nr 9

W dziale nr 3.2 nie ma pozycji dotyczącej zgrzewania szyn. Prosimy o informację w jaki sposób mają być łączone szyny w torze na podkładach drewnianych.

Odpowiedź:

Zgodnie z dokumentacją projektową istniejącą nawierzchnię torów nr 104 i 106 należy poddać regulacji w planie i profilu wraz z naprawą tych torów na tym odcinku, są to tory o nawierzchni klasycznej.

Pytanie nr 10

Prosimy o rozpisanie ilości torów do wbudowania w bieżącym zadaniu jakie zostały opisane w przedmiarze robót torowych – pozycja nr 13 i 23, tj. nie wiemy w jaki sposób została policzona długość torów na podkładach strunobetonowych i długość torów na podkładach drewnianych.

Odpowiedź:

Poniżej przedstawiamy przedmiar robót który posłużył do opracowania kosztorysów.

lokalizacja	nr toru	rodzaj nawierzchni	długość



Projekt „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II” wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT



Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” będzie realizowany w oparciu o finansowanie unijne w ramach programu : V osi priorytetowej Rozwój transportu kolejowego w Polsce POIiŚ 2014 – 2020,

od Rz 3 do Rz 28	1	na podkładach strunobetonowych	1462,35
od Rz 28 do końca remontu	1	na podkładach strunobetonowych	67,32
od Rz 1 do Rz 4	2	na podkładach strunobetonowych	96,00
od Rz 4 do Rz 6	2	na podkładach strunobetonowych	759,06
od Rz 6 do Rz 23	2	na podkładach strunobetonowych	520,84
od Rz 23 do Rz 26	2	na podkładach strunobetonowych	10,00
od Rz 26 do Rz 30	2	na podkładach strunobetonowych	97,20
od Rz 30 do końca remontu	2	na podkładach strunobetonowych	58,73
od k.o. do Rz 8	4a	na podkładach strunobetonowych	109,64
od Rz 8 do Rz 21	4	na podkładach strunobetonowych	397,24
na podkładach strunobetonowych 51,83 od Rz 21 od Rz 24	4	na podkładach strunobetonowych	20,00
od k.o. do Rz 254b od Rz 24 do k.o.	102a	na podkładach strunobetonowych	51,83
od Rz 25 do Rz 27	102	na podkładach strunobetonowych	20,00
wstawka Rz 1 - Rz 2	1-2	na podkładach strunobetonowych	6,57
wstawka Rz 3 - Rz 4	1-2	na podkładach strunobetonowych	6,57
wstawka Rz 6 - Rz 8	2-4	na podkładach strunobetonowych	20,42
wstawka Rz 21 - Rz 23	2-4	na podkładach strunobetonowych	20,42
wstawka Rz 24 - Rz 25	4-102	na podkładach strunobetonowych	6,61
wstawka Rz 26 - Rz 28	1-2	na podkładach strunobetonowych	7,17
wstawka Rz 29 - Rz 30	1-2	na podkładach strunobetonowych	7,17
od Rz 27 do końca remontu	102	na podkładach drewnianych	82,76
od Rz 27 do końca remontu	104	na podkładach drewnianych	82,42

Ilość może się zmienić na etapie projektu wykonawczego.

Pytanie nr 11

W obrębie stacji Dąbrowa Górnicza tj. pomiędzy km 299,800 a km 300,450 jest podniesiona niweleta projektowanego toru. Prosimy o uzupełnienie pozycji przedmiaru robót o pozycje w której zostaną uwzględnione roboty ziemne nasypowe związane z podniesieniem niwelety toru.

Odpowiedź:

Nie ma konieczności uzupełnienia przedmiaru o dodatkową pozycję dotyczącą robót ziemnych nasypowych. Dla prawidłowego przygotowania wyprofilowanego podłoża pod warstwę ochronną będzie nadkład materiału nasypowego do usunięcia i nie przewiduje się dodatkowych prac nasypowych. Szczegóły oraz dobór sposobu wykonania warstwy ochronnej zostanie określony przez Wykonawcę w projekcie wykonawczym.

Pytanie nr 12

Dokumentacja projektowa nie opisuje sposobu posadowienia torów nr 1, 2 i 4 w miejscu podniesienia do projektowanej niwelety tj. pomiędzy km 299,800 a km 300,450. Prosimy o przedstawienie rozwiązania technicznego w formie opisowej i rysunkowej pokazującej w jaki sposób powinno być wykonane podtorze.

Odpowiedź:

Szczegóły oraz dobór sposobu wykonania warstwy ochronnej zostanie określony przez Wykonawcę w projekcie wykonawczym.

Pytanie nr 13

Projekt „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II” wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” będzie realizowany w oparciu o finansowanie unijne w ramach programu : V osi priorytetowej Rozwój transportu kolejowego w Polsce POIiŚ 2014 – 2020,

Prosimy o wyjaśnienie, czy wykonanie toru nr 3 jest w zakresie bieżącego postępowania przetargowego?

Odpowiedź:

Wykonanie toru nr 3 w st. Dąbrowa Górnicza nie jest w zakresie tego zamówienia. Zgodnie z załączoną dokumentacją tor nr 3 będzie wykonywany w kolejnych inwestycjach.

Pytanie nr 14

Prosimy o wskazanie pozycji kosztorysowych w których roboty związane z likwidacją torów nr 102, 104, 106 i 108.

Odpowiedź:

Likwidacja torów nr 102, 104, 106 i 108 nie była ujęta w przedmiarze robót torowych z uwagi na kwestie podziału finansowania przez Zamawiającego. Poniżej przedstawiamy zakres likwidowanych torów i rozjazdów

lokalizacja	nr toru	długość
wstawka Rz ist. 5 - Rz ist. 6		51,0
koziół op. - Rz ist. 6	4a	198,2
wstawka Rz ist. 6- Rz ist. 101	108	23,4
wstawka Rz ist. 101 - Rz ist. 102	108	10,0
Rz ist. 101 - Rz ist. 105	102	665,4
Rz ist. 102 - Rz ist. 106	104	671,9
Rz ist. 102 - Rz ist. 103	108	203,3
Rz ist. 103 - Rz ist. 104	106	404,5
Rz ist. 103 - Rz ist. 104	108	404,6
Rz ist. 104 - Rz ist. 107	106	47,7
Rz ist. 107 - koniec wymiany	106	119,1
Rz ist. 105 - koniec wymiany	102	198,0
wstawka Rz ist. 105 - Rz ist. 106		15,3
wstawka Rz ist. 106 - Rz ist. 107		8,5

nr rozjazdu	rodzaj	skos	promień	kierunek	typ podrozjazdnic
Rz ist. 5	Rz	1:9	190	lewy	drewniane
Rz ist. 6	Rz	1:9	190	lewy	drewniane
Rz ist. 101	Rz	1:9	190	prawy	drewniane
Rz ist. 102	Rz	1:9	190	prawy	drewniane
Rz ist. 103	Rz	1:9	190	prawy	drewniane
Rz ist. 104	Rz	1:9	190	prawy	drewniane
Rz ist. 105	Rz	1:9	190	lewy	drewniane
Rz ist. 106	Rz	1:9	190	prawy	drewniane
Rz ist. 107	Rz	1:9	190	lewy	drewniane

Pytanie nr 15

Prosimy o wskazanie pozycji kosztorysowych w których opisano roboty związane z rozbiórką przejazdu kolejowego położonego w km 299,522 i przejścia przez tory w km 300,020 i 300,021.

Odpowiedź:

Zgodnie z PFU Wykonawca w zakresie zadania zaprojektuje i wykona drogę technologiczną wraz z przejazdem technologicznym na okres budowy obiektów inżynierskich. Wykonawca ma w zakresie

4

Projekt „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II” wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” będzie realizowany w oparciu o finansowanie unijne w ramach programu : V osi priorytetowej Rozwój transportu kolejowego w Polsce POLIS 2014 – 2020,

zadania wykonanie projektów wykonawczych w oparciu o przyjęte fazowanie robót, które określą szczegółową ilość robót między innymi w zakresie istniejących przejazdów kolejowo-drogowych i przejść

Pytanie nr 16

Prosimy o dołączenie pozycji kosztorysowej zgodnej z PFU dotyczącej wykonania korekty geometrii torów linii nr 1.

Odpowiedź:

Pozycja 3 przedmiaru robót torowych dotyczy korekty geometrii torów linii nr 1

Pytanie nr 17

Prosimy o sprawdzenie ilości kosztów oporowych, ponieważ na st. Dąbrowa Górnicza znajdują się 3 kozły oporowe w torach 4a, 4b i 102a oraz w torze nr 3 (żeberko ochronne 3a i żeberko ochronne 3b) a w przedmiarze robót są tylko dwa kozły oporowe do wbudowania.

Odpowiedź:

Do zabudowy w ramach inwestycji są 3 kozły oporowe. Budowa toru nr 3 nie jest w ramach tej inwestycji.

Pytanie nr 18

Prosimy o dopisanie pozycji robót uwzględniającej regulację położenia torów nr 102 i 106.

Odpowiedź:

Patrz pozycja 25 przedmiaru robót torowych.

Pytanie nr 19

W dziale nr 3.4 brakuje pozycji dotyczącej zerwania rozjazdów 60E1-1:12-500 w celu zmiany ich lokalizacji. Prosimy o dopisanie tego zakresu robót do przedmiaru.

Odpowiedź:

Ujęto w pozycji 36 – zmiana lokalizacji.

Pytanie nr 20

Prosimy o określenie zalecanej przez Zamawiającego nośności windy. Czy Oferent ma wyceniać windę o nośności 630 czy 1275 kg?

Odpowiedź:

Do wyceny należy przyjąć windy o nośności 1275 kg

Pytanie nr 21

Na odcinku podnoszenia o wysokości 5,0m prędkość jazdy windy 1,0 m/s będzie dostępna na bardzo krótkim odcinku. W porównaniu do niższej prędkości windy wynoszącej 0,6 m/s którą można zastosować w tym przypadku, oszczędność czasowa będzie wynosiła około 2-3 sekundy na każdej jeździe a jej prędkość jest bardziej dostosowana do wysokości podnoszenia zaprojektowanej w przejściu podziemnym. Jednocześnie szybsze dźwigi są droższe w zakupie i eksploatacji. Ze względu na niewielką wysokość podnoszenia dźwigu, prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie wolniejszego dźwigu którego prędkość podnoszenia wynosi 0,6 m/s.

Odpowiedź:

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi PKP PLK S.A Ipi-1 „Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych” minimalna prędkość jazdy dla dźwigów osobowych wynosi 0,6m/s dlatego wyrażamy zgodę na zabudowę wind z prędkością jazdy 0,6m/s .

Pytanie nr 22

Ze względu na wymagania co do zaprojektowania szybu windy o wysokim udźwigu prosimy o informację czy Zamawiający wyrazi zgodę na zabudowanie windy z napędem hydraulicznym, którego to koszty eksploatacji są znacząco niższe niż dźwigu elektrycznego. Dźwig ten będzie posadowiony na fundamencie szybu i pozwoli na zaprojektowanie lżejszej konstrukcji żelbetowej szybu.

Odpowiedź:

PKP PLK S.A. nie wyraża zgody na zabudowanie windy z napędem hydraulicznym.



Projekt „Promowanie zielonej mobilności na terenie Gminy Dąbrowa Górnicza - Etap II” wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014 – 2020, Poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” będzie realizowany w oparciu o finansowanie unijne w ramach programu : V osi priorytetowej Rozwój transportu kolejowego w Polsce POLiS 2014 – 2020,

Pytanie nr 23

Pomimo załączenia zaktualizowanej dokumentacji projektowej dotyczącej kanalizacji deszczowej oraz zaktualizowanego przedmiaru robót w dalszym ciągu występują rozbieżności pomiędzy tymi dokumentami, Prosimy o załączenie prawidłowych przedmiarów robót, bądź prawidłowej dokumentacji.
W dalszym ciągu brak wyjaśnień dotyczących parametrów pompowni wód deszczowych, komór żelbetowych wylewnych na miejscu budowy a także rysunków dotyczących posadowienia zbiorników retencyjnych, rysunków zbiorników i dokumentacji geologicznej dla zbiorników.
Prosimy o doprecyzowanie tych zakresów, ponieważ w zał nr 2 brak jest tych elementów.

Odpowiedź:

Parametry pompowni wód opadowych oraz rys. przedstawiające technologię komór żelbetowych znajdują się w przekazanym projekcie wykonawczym. Projektowane zbiorniki retencyjne należy posadowić na płycie żelbetowej zgodnie z zapisami przedstawionymi w opisie technicznym.

Jednocześnie Zamawiający koryguje oczywiste omyłki w opublikowanej na stronie internetowej www.bip.dabrowa-gornicza.pl dokumentacji do postępowania tj. w dokumencie o nazwie „ogłoszenie o zmianie ogłoszenia _13.01.2020r” poprzez:

- usunięcie omyłkowo opublikowanego po raz drugi ogłoszenia o zmianie ogłoszenia z dnia 10.01.2019r. o nr 2020/S 007-010315 i zastąpieniem go ogłoszeniem o zmianie ogłoszenia z dnia 13.01.2020r. nr 2020/S 008-013109, którego pełna treść została zawarta w modyfikacji SIWZ z dnia 09.01.2020r.
- usunięcia pliku o nazwie „ogłoszenie o zmianie ogłoszenia_13.01.2020r.” (o rozmiarze pliku 18,43 MB) zawierającego część dokumentacji technicznej zamieszczonej jako „załącznik nr 2 do modyfikacji treści SIWZ i odpowiedzi na pytania”.

Termin składania i otwarcia ofert oraz pozostałe terminy w postępowaniu nie ulegają zmianie .

Prezydent Miasta

Marcin Bazylak