

ZP.WIM.271.4.68.2018

**Wykonawcy zainteresowani udziałem
w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego**

Dot.: zapytań do treści SIWZ do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości zamówienia poniżej 5.548.000,00 EUR na zadanie pn.:

„Przejęcie podziemne pod torami linii 183” w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z wykonaniem nowych miejsc parkingowych w rejonie ul. Malinowe Górki przy zbiorniku Pogoria III”.

Zamawiający, działając zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1579 z późn. zm.) odpowiada na zapytania wniesione do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego jw.

Pytanie 1.

Zamawiający w pkt 8.2.2 sytuacja ekonomiczna lub finansowa informuje, że za minimalny poziom zdolności uznane zostanie wykazanie przez Wykonawcę, że jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia na sumę gwarancyjną nie mniejszą niż 5 000 000,00 zł czy Zamawiający uzna w przypadku oferty wspólnej (konsorcjum) wykazanie przez wykonawców łącznie ubezpieczenia na kwotę nie mniejszą niż 5 000 000,00 zł.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zmienia zapisów pkt 8.2.2. SIWZ.

Pytanie 2.

W pkt 8.2.3 zdolności technicznej lub zawodowej za minimalny poziom zdolności zostanie wykazanie przez Wykonawcę minimum 2 roboty budowlane o wartości min. 2 000 000,00 zł brutto każda obejmująca każdą swoim zakresem budowę tunelu zlokalizowanego pod torami kolejowymi lub wiaduktu lub mostu zlokalizowanego nad torami kolejowymi.

Według dokumentacji technicznej zamieszczonej w SIWZ przedmiotem postępowania jest budowa przejścia dla pieszych pod torami, którego długość wynosi 14,00 m i przekrój poprzeczny 5,00 x 3,80.

Nasza firma zrealizowała między innymi rozbiórkę i budowę dwóch przepustów żelbetowych pod linią kolejową o wymiarach długość 13,0 m i przekrój poprzeczny 3,0 x 2,0 m każdy ponadto wiadukt kolejowy nad drogą wojewódzką (jezdni i obustronne chodniki), który posiada wymiary szerokość obiektu 31,82 m, długość przęsła 19,12 m, a którego wartość przekracza znacznie kwotę 4 000 000,00 zł brutto.

Czy Zamawiający uzna za spełnienie minimalnych zdolności technicznej lub zawodowej oprócz wymagań podanych w pkt 8.2.3 czyli za minimalny poziom zdolności zostanie wykazanie przez Wykonawcę minimum 2 robót budowlanych o wartości min. 2 000 000,00 zł brutto każda obejmująca każdą swoim zakresem budowę tunelu zlokalizowanego pod torami kolejowymi lub wiaduktu lub mostu zlokalizowanego nad torami kolejowymi lub **1 roboty budowlanej o wartości 4 000 000,00 zł brutto** obejmującej swoim zakresem budowę tunelu bądź wiaduktu zlokalizowanego pod torami kolejowymi lub wiaduktu lub mostu zlokalizowanego nad torami kolejowymi.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zmienia zapisów pkt 8.2.3.1. SIWZ.

Pytanie 3.

Czy w treści przedmiaru robót mostowych, Zamawiający podtrzymuje podane wielkości w pozycji nr 30 – „Obsadzenie kotew na kleju epoksydowym”, a co za tym idzie również w pozycji nr 29 – „Wiercenie otworów o głębokości do 40 cm śr. 40 mm techniką diamentową w betonie zbrojonym”?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza pozycję. Pozycja dotyczy osadzenia łączników do płyty zespalającej zgodnie z rysunkiem wykonawczym.

Pytanie 4.

Czy w treści przedmiaru robót mostowych, Zamawiający podtrzymuje podane wielkości w pozycji nr 43 – „Przymocowanie tablic znaków pomiarowych na obiektach mostowych”?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza pozycję - osadzenie znaków wysokościowych - reperów zgodnie z opisem technicznym.

Pytanie 5.

Czy Zamawiający może potwierdzić trwałość i niezawodność – przynajmniej w okresie gwarancyjnym – przyjętego rozwiązania w postaci tynków zbrojonych siatką metalową na powierzchniach betonowych?

Odpowiedź:

Trwałość i niezawodność rozwiązania zależy od technologii wykonania przyjętej przez Wykonawcę. Alternatywnie zamawiający dopuszcza wykonanie torkretu na siatce stalowej.

Pytanie 6.

Zamawiający wymaga od Wykonawcy opracowania operatu szacunkowego wyceny wartości surowca drzewnego. Czy operat ma być sporządzony przez rzeczoznawcę na koszt Wykonawcy?

Odpowiedź:

Tak operat ma być sporządzony przez rzeczoznawcę na koszt Wykonawcy.

Pytanie 7.

Z załączonych uzgodnień z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16.02.2018 r. wynika, że na zakres robót prowadzonych w kolizji z infrastrukturą kolejową, powinien być sporządzony osobny projekt dla części kolejowej. Czy przedstawiony Projekt Budowlany stanowi takie właśnie opracowanie. Jeżeli nie, to prosimy o udostępnienie projektu dla części kolejowej.

Odpowiedź:

Przedstawiony projekt stanowi takie opracowanie i został uzgodniony przez PKP PLK. W załączeniu znajduje się ostateczne uzgodnienie z PKP PLK S.A.

Pytanie 8.

Z przeprowadzonej wizji lokalnej w terenie, wynika, że jedyne dojazdy do obiektu od strony zbiornika Pogoria IV i Pogoria III mogą się odbywać po istniejących drogach pieszych lub pieszo-rowerowych. Czy Zamawiający dopuszcza przejeżdżalność sprzętu ciężkiego, samochodów i maszyn o nośności powyżej 3,5 t, celem dojazdu do miejsca budowy? Jeżeli tak, to na jakich warunkach organizacyjnych i finansowych?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza dojazd pojazdów o nośności pow. 3,5T po wcześniejszym uzgodnieniu z Zarządcą dróg terminu i sposobu zabezpieczenia dojazdu oraz oznakowania. Wszystkie koszty związane z dojazdem są po stronie Wykonawcy.

Pytanie 9.

Prosimy o jednoznaczne określenie granicy opracowania Projektu Budowlanego dla wykonania nawierzchni ciągów pieszo-rowerowych. Czy „zakres opracowania objętego wnioskiem na terenie zamkniętym – kolejowym”, pokazany na planie zagospodarowania terenu stanowi jednocześnie granice opracowania? Jeżeli nie to prosimy o dokładne graficzne określenie granicy opracowania.

Odpowiedź:

Granice opracowania zostały pokazane na projekcie zagospodarowania terenu i obejmują Tereny zamknięte oraz obszar na północ od realizowanego przejścia podziemnego.

W załączeniu projekt zagospodarowania terenu z jednoznacznym określeniem zakresu robót.

Pytanie 10.

Zamawiający podaje, że istniejąca linia kolejowa na nasypie ma być zdemontowana na czas prowadzenia robót i ponownie odtworzona. Na jak długi okres może być zamknięta linia kolejowa oraz czy Zamawiający posiada uzgodnienia w tym zakresie z odpowiednim zakładem linii PKP PLK S.A.?

Odpowiedź:

Uzgodnienie okresu zamknięć torowych jest po stronie Wykonawcy. Uzgodnienie należy uzyskać od PKP PLK S.A.

Pytanie 11.

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie konstrukcji ramy żelbetowej w technologii monolitycznej zamiast prefabrykatów z uwagi na utrudniony dojazd sprzętu ciężkiego?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza wykonanie przejścia w technologii monolitycznej pod warunkiem wykonania przez Wykonawcę zamiennego projektu Wykonawczego.

Pytanie 12.

Prosimy o wskazanie punktu przyłączenia zasilania dla nowych latarni oświetlenia przejazdu?

Odpowiedź:

Punkt przyłącza nowych latarni znajduje się poza zakres objętym przedmiotem zamówienia.

Końcówki okablowania należy wyprowadzić do granicy terenu zamkniętego i zabezpieczyć w studzience kablowej, celem późniejszego wykorzystania.

Pytanie 13.

Czy Zamawiający, w przypadku konieczności zachowania ruchu kolejowego po istniejącym torze, dopuszcza zastosowanie 2 rozjazdów staroużytecznych + konstrukcję zabezpieczającą nad obiektem celem bezpiecznego prowadzenia robót przy ruchu ciągłym?

Odpowiedź:

Zamawiający nie zgłasza wymogów w tej kwestii. Uzgodnienie rozwiązań z PKP PLK S.A jest po stronie Wykonawcy.

Załączniki:

- 1) Uzgodnienie z PKP PLK S.A.
- 2) Projekt zagospodarowania terenu z określonym zakresem robót.

NACZELNIK
WYDZIAŁU INŻYNIERII MIEJSKICH
Rafał Kwolinski

Rafał Kwolinski