



Katowice, 18.06.2024 r.

WK.2810.4-WI-K/PN/240226/1.2024.JCIC.9992.24

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 przesyła sprostowanie do odpowiedzi udzielonych w dniu 13.06.2024 r. pismem nr WK.2810.4-WI-K/PN/240226/1.2024.JCIC.9760.24. Sprostowanie dotyczy odpowiedzi 59 i od 74 – 109.

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 zabudować szyny o wytrzymałości $R_m > 1100$ MPa. Odpowiedź: Jeżeli promienie przebudowywanych łuków torowych są mniejsze niż 800m to należy zabudować szyny o wytrzymałości R_m 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 zabudować droższe szyny ze stali $R_m > 1100$ 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

W wycenie należy przewidzieć odbudowę 400m toru o promieniach $R < 800m$, w których należy przewidzieć zabudowę szyn ze stali $R_m > 1100$ MPa.

74 Zapytanie

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

Wyjaśnienie

Należy zastosować materiały nowe.

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

Nie wykonanie wstawki nie jest objęte zadaniem.

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

Podany kilometraż jest omyłką pisarską.

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. splot rozjazdów). Dla właściwej wyceny rozjazdów w splotie, proszę o podanie szerokości międzytorza torów nr 1 i 2 w miejscu splotu.

Wyjaśnienie

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

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

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

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 budowę 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

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

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 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

Rozjazd 24 nie jest objęty zadaniem.

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

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.

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

Należy zastosować napędy nowe tożsame z napędami istniejącymi.

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

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

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

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

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 km 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

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

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

Zgodną ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

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

Odcinki regulacji należy przewidzieć i uzgodnić w projekcie technologicznym.

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

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.

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

Rozjazd 24 nie jest objęty zadaniem.

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 25 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 21 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 30 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 zabudować warstwę ochronną pod rozjazdami?

Wyjaśnienie

Zgodnie ze standardami i instrukcjami PKP PLK.

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

Należy opracować i uzgodnić z PKP PLK projekt technologiczny rozbiórki i odbudowy układu torowego 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

Wypełnienie kłińcem międzytorza należy wykonać na długości odbudowywanych torów.

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 należy wycenić zgodnie z pozycją przedmiarową.

105 Zapytanie

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

Wyjaśnienie

Ilość podkładów i podrozjazdnic 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

Należy przewidzieć elektryczne ogrzewanie we wszystkich rozjazdach.

107 Zapytanie

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

Wyjaśnienie

O wykaz urządzeń należy wystąpić do PKP PLK ZLK Sosnowiec.

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 zbudowane 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 zbudowany 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



podsyпки 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 wymianianą 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 podsyпки 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 wgłębnne. 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

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.

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



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W K A T O W I C A C H



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

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.

Opracowała: Justyna Cichocka