

Jarocin, dn. 30.08.2022 r.

Powiat Jarociński  
Al. Niepodległości 10  
63-200 Jarocin

A-OZPI.272.2.5.2022.JM3

### **WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ**

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie podstawowym o jakim stanowi art. 275 pkt 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 t.j.) na robotę budowlaną pn.:

„Przebudowa dróg na terenie powiatu jarocińskiego:  
Kotlin – Wilcza i Radlin – Radliniec”

Zamawiający – Powiat Jarociński, działając zgodnie z art. 284 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 t.j.) udziela wyjaśnień treści SWZ oraz udostępnia treść zapytań wraz z wyjaśnieniami, zgodnie z poniższym:

#### **Pytanie 1**

##### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

SST D-05.03.23 Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej podaje nieaktualne wymagania dla w/w prefabrykatów. Prosimy o potwierdzenie że kostki brukowe betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1338.

#### Odpowiedź 1

Potwierdza się, że kostki brukowe betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1338.

#### **Pytanie 2**

##### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

SST D-08.01.01 Krawężniki betonowe podaje nieaktualne wymagania dla w/w prefabrykatów. Prosimy o potwierdzenie że krawężniki betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1340.

#### Odpowiedź 2

Potwierdza się, że krawężniki betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1340.

#### **Pytanie 3**

##### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

SST D-04.02.02 Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz Opis Techniczny w przypadku konstrukcji ścieżki rowerowej podaje zastosowanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63 mm natomiast Przekroje Normalne podają uziarnienie 31,5/63 mm. Prosimy o potwierdzenie że w przypadku ścieżki rowerowej należy zastosować podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63 mm.

### Odpowiedź 3

Podbudowę pod ścieżkę rowerową należy wykonać z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/63 mm.

### **Pytanie 4**

#### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

Prosimy o potwierdzenie że w przypadku drogi Kotlin – Wilcza należy zastosować kategorię ruchu KR 1-2.

### Odpowiedź 4

Potwierdza się, że należy zastosować kategorię ruchu KR 1-2.

### **Pytanie 5**

#### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

W opisie technicznym w punkcie 4.2 jest zapis o odsączającej pod ścieżkę gr 15 cm, a w kosztorysie w poz nr 41 i 42 jest gr 10 cm. Prosimy o potwierdzenie , iż prawidłowa gr jest w przedmiarze.

### Odpowiedź 5

Potwierdza się, że prawidłowa grubość warstwy odsączającej pod ścieżkę jest w przedmiarze, to jest 10 cm.

### **Pytanie 6**

#### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

Ad przedmiar poz nr 69.

Prosimy o wyjaśnienie czy w tej pozycji należy ująć wykonanie wykopów i zasypanie.

### Odpowiedź 6

W poz. 69 przedmiaru należy przyjąć wykonanie wykopów i nasypów poza remontem przepustów, gdzie należy przyjąć tylko wykonanie nasypów, gdyż wykop przyjęto w poz. 8 przedmiaru.

### **Pytanie 7**

#### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

Ad przedmiar poz nr 88.

Prosimy o podanie prawidłowego obwodu drzew do nasadzeń, w przedmiarze w projekcie jest do 100 cm i 100 – 200 cm.

### Odpowiedź 7

Wszystkie drzewa do nasadzeń powinny mieć obwód min. 12 cm mierząc na wysokości 1,0 m.

### **Pytanie 8**

#### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

Ad przedmiar poz nr 90.

Prosimy o wyjaśnienie czy w tej pozycji należy ująć tylko przestawienie rogatki, czy przestawienie z wymianą drągów rogatkowych na dłuższe.

#### Odpowiedź 8

W poz. 90 przedmiaru należy przyjąć przestawienie roгатki wraz z wymianą drągów roгатkowych na dłuższe.

#### **Pytanie 9**

##### **Droga Powiatowa nr 4200P Kotlin - Wilcza**

Ad przedmiar poz nr 97.

Prosimy o podanie wymiarów wiaty autobusowej, określenie czym mają być wypełnione ściany wiaty, czy wiatka ma mieć śmietnik, ławkę.

#### Odpowiedź 9

Należy zastosować wiatę przystankową z ławką i śmietnikiem o wymiarach 2,3 m x 1,4 m i wysokości 2,1 m. Wypełnienie dachu z poliwęglanu komorowego, ściany ze szkła hartowanego.

#### **Pytanie 10**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej podaje nieaktualne wymagania dla w/w prefabrykatów. Prosimy o potwierdzenie że kostki brukowe betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1338.

#### Odpowiedź 10

Potwierdza się, że kostki brukowe betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1338.

#### **Pytanie 11**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

SST D-08.01.01 Krawężniki betonowe podaje nieaktualne wymagania dla w/w prefabrykatów. Prosimy o potwierdzenie że krawężniki betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1340.

#### Odpowiedź 11

Potwierdza się, że krawężniki betonowe powinny spełniać wymagania aktualnej normy PN-EN 1340.

#### **Pytanie 12**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

Prosimy o potwierdzenie że w przypadku drogi Radlin - Radliniec należy zastosować kategorię ruchu KR 1-2.

#### Odpowiedź 12

Potwierdza się, że w przypadku drogi Radlin – Radliniec należy zastosować kategorię ruchu KR 1-2.

#### **Pytanie 13**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

Wg map i planu sytuacyjnego wynika iż w ciągu tego odcinka drogi jest przejazd kolejowy. W przedmiarze brak jakichkolwiek robót związanych z tym przejazdem. Prosimy o

potwierdzenie, iż przebudowa przejazdu nie wchodzi w zakres zamówienia, w przeciwnym razie prosimy o uzupełnienie przedmiaru.

#### Odpowiedź 13

W obszarze kolejowym nie będą wykonywane żadne prace.

#### **Pytanie 14**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

W opisie technicznym w punkcie 4.2 jest zapis o odsączającej pod ścieżkę gr 15 cm, a w kosztorysie w poz nr 46 i 47 jest gr 10 cm. Prosimy o potwierdzenie, iż prawidłowa gr jest w przedmiarze.

#### Odpowiedź 14

Potwierdza się, że prawidłowa grubość warstwy odsączającej pod ścieżkę jest w przedmiarze, to jest 10 cm.

#### **Pytanie 15**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

Ad przedmiar poz nr 54.

Prosimy o podanie typu bariery wg nowej nomenklatury, jaki poziom powstrzymywania itp. Prosimy o podanie ilości odcinków barier.

#### Odpowiedź 15

Barьеры ochronne należy ustawić w km od 0+716 do km 0+736 po stronie lewej i prawej oraz w km od 1+126,50 do km 1+229,50 po stronie prawej z przerwami w miejscach zjazdów na posesje. Należy zastosować bariery ochronne SP5 bezprzekładkowe o cechach:

- poziom powstrzymywania – podwyższone H-1
- poziom szerokości pracującej klasa W4
- poziom intensywności zderzenia A

#### **Pytanie 16**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

Ad przedmiar poz nr 75 – 76.

Prosimy o wyjaśnienie czy w tych pozycjach należy ująć wykonanie wykopów i zasypanie.

#### Odpowiedź 16

W pozycji nr 75 i nr 76 przedmiaru robót należy przyjąć zasypanie przepustów. Wykonanie wykopów przyjęto w pozycji nr 9 przedmiaru (rozbiórka przepustu).

#### **Pytanie 17**

##### **Droga Powiatowa nr 3741P Radlin - Radliniec**

Ad przedmiar poz nr 91.

Prosimy o podanie prawidłowego obwodu drzew do nasadzeń, w przedmiarze w projekcie jest do 100 cm i 100 – 200 cm.

#### Odpowiedź 17

Wszystkie drzewa do nasadzeń powinny mieć obwód min. 12 cm mierząc na wysokości 1,0 m.

### **Pytanie 18**

Prosimy o wyjaśnienie czy w zakresie postępowania jest wykonanie palisady betonowej o wym. 16,5x16,5x100 cm i długości 64m dla przebudowy drogi powiatowej Kotlin-Wilcza. Brak odpowiedniej pozycji w przedmiarze.

### Odpowiedź 18

**W ramach zadania inwestycyjnego należy wykonać palisadę betonową na długości 64,0 m wg planu zagospodarowania terenu i dodać pozycję do kosztorysu ofertowego.**

### **Pytanie 19**

Prosimy o zamieszczenie dokumentacji powykonawczej dotyczącej 9 słupów energetycznych, które zgodnie z warunkami kontraktu należy przestawić.

### Odpowiedź 19

Lokalizację słupów oświetleniowych kolidujących ze ścieżką rowerową przedstawiono na rysunku nr 2.3 – plan zagospodarowania terenu. Opracowanie projektu usunięcia kolizji i jego uzgodnienie z właścicielem leży po stronie Wykonawcy.

### **Pytanie 20**

Prosimy o udostępnienie decyzji administracyjnej zezwalającej na rozpoczęcie i prowadzenie robót budowlanych.

### Odpowiedź 20

Decyzja zezwalająca na rozpoczęcie i prowadzenie robót budowlanych jest w trakcie procedowania.

### **Pytanie 21**

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych dla zaprojektowanej ścieżki pieszo rowerowej. Szerokości ścieżki nie jest zgodna z szerokością podaną w Warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zgodnie z zapisami Warunków technicznych przedmiotowa ścieżka pieszo-rowerowa w terenie zabudowanych powinna mieć szerokość minimum 3,0m.

### Odpowiedź 21

Projektowana ścieżka jest ścieżką rowerową o szerokości 2,0 m a nie ścieżką pieszo-rowerową, co błędnie podano na planie zagospodarowania terenu.

### **Pytanie 22**

Prosimy o udostępnienie pozwolenia wodno-prawnego dla przedmiotowego zadania.

### Odpowiedź 22

Wystąpiono do Wód Polskich – Zarząd Zlewni w Kaliszu o uzyskanie decyzji wodnoprawnej.

### **Pytanie 23**

Prosimy o udostępnienie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla przedmiotowego zadania.

### Odpowiedź 23

W załączeniu Decyzje o Środowiskowych Uwarunkowaniach dla przedmiotowego zadania. (zał. nr 1 i 2 do wyjaśnień treści SWZ)

### **Pytanie 24**

Dotyczy D.05.03.26a – W pkt. 1.3. „Zakres robót objętych SST“ zawarto zapis: „Ustalenia zawarte w tej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonaniem i odbiorem nowych i przebudowywanych nawierzchni asfaltowych z geosiatkami opóźniającymi powstawanie spękań odbitych w warstwie ścieralnej i wyrównawczej”. Zwracamy się z prośbą o zmianę miejsca zastosowania geosiatki na niniejszym zadaniu z miejsca pod warstwą ścieralną na pod warstwę wyrównawczą ze względu na:

- niniejsza SST wskazuje jasno powód zastosowania geosiatki w nawierzchni – ochrona przed spękaniem odbitymi warstwy ścieralnej i wyrównawczej – tylko umiejscowienie geosiatki pod warstwą wyrównawczą umożliwi jej ochronę przed opisanymi w SST uszkodzeniami (spęknięcia odbite),
- w nawierzchni największe naprężenia rozciągające występują na spodzie warstwy wiążącej (na niniejszym zadaniu taką rolę pełni warstwa wyrównawcza), umiejscowienie geosiatki pod warstwą wyrównawczą dodatkowo wzmocni konstrukcję nawierzchni,
- doświadczenie Wykonawcy jednoznacznie pokazuje, że technologicznie uzasadnione jest stosowanie geosiatki w miejscach, gdzie grubość warstwy na niej układanej jest większa niż 60mm w tym przypadku suma grubości warstwy wyrównawczej + warstwy ścieralnej gwarantują zachowanie tej zasady.

### Odpowiedź 24

Geokompozyt zgodnie z sugestią SST należy zastosować pod warstwą wyrównawczą.

### **Pytanie 25**

W pkt 9.4 SST 00.00.00 wymagania ogólne ujęto zapis iż w cenie ofertowej należy uwzględnić rezerwę na roboty nieprzewidziane, której wielkość wyznaczona zostanie przez Zamawiającego w kosztorysie ślepy. Zgodnie z pkt. XV SWZ Wykonawca sporządza kosztorys ofertowy na podstawie przedmiarów, które pozycji na roboty nieprzewidziane nie posiadają. Prosimy o wyjaśnienie.

### Odpowiedź 25

W cenie ofertowej nie należy uwzględniać rezerwy na roboty nieprzewidziane.

### **Pytanie 26**

W której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić koszt wykonania projektu przebudowy urządzeń srk (przestawienie rogatki i sygnalizatora)?

### Odpowiedź 26

Przebudowę urządzeń srk przyjęto w poz. 89 i 90 przedmiaru.

### **Pytanie 27**

W której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić koszt wymiany drągów rogatkowych (co wynika bezpośrednio z uzgodnień z PKP PLK)?

### Odpowiedź 27

Koszt wymiany drągów rogatkowych należy uwzględnić w pozycji 90 przedmiaru.

**Pytanie 28**

W której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić koszty opracowania regulaminów, zamknięć torowych, wyłączeń napięcia w sieci kolejowej, nadzoru ze strony PKP PLK i PKP Energetyka?

**Odpowiedź 28**

Koszty związane z opracowaniem regulaminu zamknięć torowych, wyłączeń napięcia w sieci kolejowej i nadzór ze strony PKP PLK i PKP Energetyka leży po stronie Wykonawcy. Należy je uwzględnić w pozycji 89 i 90 przedmiaru.

**Pytanie 29**

Czy w związku z przebudową drogi, obejmującą w swoim zakresie zmianę położenia osi drogi w planie, analizowana była widoczność czoła pociągu z drogi przed przejazdem kolejowym (zgodnie z zał. Nr 3 Dz.U.2015.1744) i co za tym idzie, konieczność przestawienia szaf srk w inne miejsce? Jeśli tak, to w której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić koszt wykonania projektu przebudowy i jego wykonania?

**Odpowiedź 29**

W rejonie istniejącego przejazdu kolejowego nie zmieniono osi drogi w planie.

**Pytanie 30**

Prosimy o potwierdzenie, że zakres prac drogowych na przejeździe kolejowym ogranicza się do poszerzenia nawierzchni przejazdu o ok. 2,4m (17,3m<sup>2</sup>), bez ingerencji w istniejącą nawierzchnią przejazdową kolejową, ani w podtorze.

**Odpowiedź 30**

Poszerzenie przejazdu kolejowego o 2,4 m należy wykonać w uzgodnieniu z PKP PLK S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wielkopolskim (zał. nr 3 do wyjaśnień treści SWZ).

Dla jednego toru:

$$(1,15 + 1,30 + 1,15) \times 2,40 = 8,64 \text{ m}^2$$

Dla dwóch torów:

$$8,64 \times 2 = 17,28 \text{ m}^2$$

Wymiary płyty skrajnej 1,15 x 0,60

Wymiary płyty wewnętrznej 1,30 x 0,60

**Pytanie 31**

Dotyczy § 3 pkt 2 ppkt 17 projektu umowy.

Uprzejmie prosimy o doprecyzowanie zapisu i określenie w jaki sposób fakt ewentualnego zniszczenia lub uszkodzenia w wyniku prowadzenia prac obiektów, fragmentów dróg, nawierzchni lub instalacji zostanie stwierdzony.

**Odpowiedź 31**

Zamawiający stwierdzi fakt ewentualnego zniszczenia lub uszkodzenia, w wyniku prowadzenia prac, obiektów, fragmentów dróg, nawierzchni lub instalacji poprzez porównanie stanu istniejącego zastanego w dniu przekazania placu budowy do stanu z dnia odbioru po zakończeniu wszystkich prac.

**Pytanie 32**

Dotyczy § 3 pkt 2 ppkt 23 projektu umowy.

Uprzejmie prosimy o doprecyzowanie zapisu i określenie w jaki sposób fakt ewentualnego „nienależytego wykonania przedmiotu umowy” zostanie stwierdzony.

**Odpowiedź 32**

Fakt ewentualnego nienależytego wykonania przedmiotu umowy zostanie stwierdzony protokołami odbioru.

**Pytanie 33**

Dotyczy § 9 pkt 2 lit. f) oraz lit. h) projektu umowy.

Zwracamy się z prośbą o zmniejszenie kary określonej w w/w pkt projektu umowy:

- lit. f) obniżenie kary do 5% należnego wynagrodzenia podwykonawcy,
- lit. h) obniżenie kary do 2.000,00zł.

W opinii Wykonawcy przyjęty poziom kary jest zbyt wysoki.

**Odpowiedź 33**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w projekcie umowy.

**Pytanie 34**

Dotyczy § 9 pkt 3 projektu umowy.

Zwracamy się z prośbą o zmniejszenie limitu kary do 20% wynagrodzenia umownego brutto.

**Odpowiedź 34**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w projekcie umowy.

**Pytanie 35**

Dotyczy § 9 pkt 4 projektu umowy.

Proponujemy dodanie zapisu mówiącego o ewentualnych karach dla Zamawiającego w związku ze zwłoką w dopełnieniu swoich obowiązków (nieterminowe przekazanie placu budowy, dokumentacji).

**Odpowiedź 35**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w projekcie umowy.

**Pytanie 36**

Proszę o potwierdzenie, iż podmiot wykonujący projekt budowlany będący podstawą do wyceny robót budowlanych w przedmiotowym przetargu, posiada stosowne uprawnienia budowlane w zakresie projektowania infrastruktury kolejowej w tym szczególnie przejazdów kolejowo-drogowych. Proszę o załączenie do materiałów niniejszego postępowania przetargowego zarówno samego oświadczenia zamawiającego lub projektanta jak również kopii dokumentu potwierdzającego wymagane prawem kwalifikacje w przedmiotowym zakresie.

**Odpowiedź 36**

Przedmiot wykonujący projekt budowlany posiada uprawnienia drogowe, gdzie przebudowa drogi o długości 2,3 km jest głównym opracowaniem projektu. Przebudowa przejazdu kolejowego – poszerzenie o 2,4 m jest znikomym elementem który uzgodniono z PKP PLK w Ostrowie Wlkp.

### **Pytanie 37**

Analiza pozycji nr 91 w kosztorysie wskazuje rażące zaniżenie powierzchni nawierzchni płyt przejazdowych. Przejazd kolejowy w technologii małowabarytowej składa się z płyt wewnętrznych (1,3m x 0,6m) oraz zewnętrznych - po obu stronach toru (1,15m x 0,6m). Dodatkowo przedmiotowy przejazd jest dwutorowy. Przyjmując że mamy 8 szt płyt międzytorowych i 2 x 8 szt zewnętrznych otrzymujemy powierzchnię 17,28 co w zaokrągleniu daje nam wartość wyrażoną w pozycji 91 kosztorysu czyli 17,3m<sup>2</sup> ale na jeden tor, a tory są 2. 8 szt płyt międzytorowych o szerokości 0,6m daje szerokość korony drogi objętej płytami małowabarytowymi o szerokości zaledwie 4,8m, przy szerokości drogi 5,5m + 0,75m pobocza + 2,15m chodnik razem otrzymujemy szerokość ok 8,4m. Zatem powierzchnia przejazdu jest błędnie oszacowana i powinna wynosić min 4-6x więcej (uwzględniając prawie 2x większą szerokość drogi z chodnikami oraz 2 tory które zbiegają się z droga pod kontem większym niż 90 st, co w oczywisty sposób wydłuża samą nawierzchnię niezbędną do prawidłowej zabudowy. Proszę zatem o dokonanie stosownej korekty powierzchni oraz zamianą jednostki obmiarowej z m<sup>2</sup> na „komplet” nawierzchni lub „długość nawierzchni” mają na uwadze iż wymianie podlegają dwa a nie jeden tor.

### Odpowiedź 37

Przebudowa przejazdu kolejowego to tylko poszerzenie o 2,4 m (0,6 x 4) na linii dwutorowej.

Dla jednego toru:

$$(1,15 + 1,30 + 1,15) \times 2,40 = 8,64 \text{ m}^2$$

Dla dwóch torów:

$$8,64 \times 2 = 17,28 \text{ m}^2$$

Wymiary płyty skrajnej 1,15 x 0,60

Wymiary płyty wewnętrznej 1,30 x 0,60

### **Pytanie 38**

W związku z zaprojektowaniem nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego konkretnego producenta, bez zawarcia stosownej informacji o możliwości zastosowania rozwiązania równoważnego o parametrach nie gorszych od zaprojektowanego, proszę o potwierdzenie iż zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania równoważnego wobec opisanego w projekcie, które będzie miało parametry eksploatacyjne nie gorsze niż opisane w projekcie.

### Odpowiedź 38

Przebudowa przejazdu kolejowego polega na jego poszerzeniu o 2,4 m stosując elementy jak istniejącej nawierzchni przejazdu tj. typu Mirosław.

### **Pytanie 39**

W związku z zaprojektowaniem nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego konkretnego producenta i podanie w pozycji nr 91 przedmiaru, jednostki obmiarowej w postaci metrów kwadratowych (m<sup>2</sup>) uniemożliwiającej prawidłowe i zgodne z prawem rozliczenie zastosowania ewentualnej nawierzchni równoważnej, proszę o zastąpienie tej jednostki długością nawierzchni lub kompletem dla każdego toru.

### Odpowiedź 39

Przebudowa przejazdu kolejowego polega na jego poszerzeniu o 2,4 m stosując elementy jak istniejącej nawierzchni przejazdu tj. typu Mirosław.

**Pytanie 40**

Proszę o potwierdzenie ze zamawiający dopuszcza zastosowanie równoważnej nawierzchni na przejeździe kolejowo-drogowym w postaci np. bezpodsypkowej nawierzchni szynowo drogowej (zintegrowanej) w postaci torowych płyt nośnych systemu GTP, posiadającej lepsze własności eksploatacyjne niż opisana w projekcie nawierzchnia bezpodsypkowa.

Odpowiedź 40

Przebudowa przejazdu kolejowego polega na jego poszerzeniu o 2,4 m stosując elementy jak istniejącej nawierzchni przejazdu tj. typu Mirosław.

**Pytanie 41**

W związku z brakiem stosownego opisu w dokumentacji projektowej i przetargowej proszę o podanie typu szyn jakie mają być zabudowane na przejeździe kolejowo-drogowym.

Odpowiedź 41

Szyny na przejeździe kolejowym to typ S60.

**Pytanie 42**

W związku z brakiem stosownego opisu w dokumentacji projektowej i przetargowej proszę o podanie liczby torów dla których należy wykonać nową nawierzchnię przejazdu kolejowo-drogowego.

Odpowiedź 42

Przejazd kolejowy zlokalizowany jest na linii dwutorowej.

**Pytanie 43**

W związku z brakiem stosownego opisu w dokumentacji projektowej i przetargowej proszę o podanie kąta skrzyżowania drogi z torem w miejscu przejazdu kolejowo-drogowego.

Odpowiedź 43

Kąt skrzyżowania linii kolejowej z osią przebudowywanej drogi pozostaje bez zmian i wynosi około  $74^{\circ}$ .

**Pytanie 44**

W związku z brakiem stosownego opisu w dokumentacji projektowej i przetargowej proszę o podanie całkowitej szerokości drogi wraz ze wszystkimi jezdniami, poboczami, chodnikami jaka ma być w przekroju prostopadłej do osi drogi objęta nową nawierzchnią przejazdu kolejowo-drogowego.

Odpowiedź 44

Podaję poniżej przekrój przebudowywanej drogi od strony lewej do prawej:

- projektowana ścieżka rowerowa 2,15 m (wraz z krawężnikiem)
- istniejąca nawierzchnia asfaltowa 5,50 m
- istniejące pobocze 0,75 m

**Pytanie 45**

W związku z brakiem stosownego opisu w dokumentacji projektowej i przetargowej proszę o zamieszczenie kopii obecnej metryki przejazdu kolejowo-drogowego.

#### Odpowiedź 45

Z uwagi na fakt, że istniejący przejazd kolejowy będzie poszerzany o 2,4 m wobec czego nie widzę konieczności przekazywania metryki przejazdów.

#### **Pytanie 46**

Ad przedmiar odc Kotlin Wilcza poz nr 91.

W projekcie odnośnie przejazdu są nieścisłości. Przejazd kolejowy w technologii małogabarytowej składa się z płyt wewnętrznych (1,3m x 0,6m) oraz zewnętrznych - po obu stronach toru (1,15m x 0,6m). Dodatkowo przedmiotowy przejazd jest dwutorowy. Przyjmując że mamy 8 płyt międzytorowych i 2x8 zewnętrznych otrzymujemy 17,28 ~ 17,3m<sup>2</sup> ale na jeden tor, a tory są 2. 8 płyt międzytorowych o szerokości 0,6m daje szerokość korony drogi objętej płytami o szerokości zaledwie 4,8m, przy szerokości drogi 5,5m + 0,75 pobocza + 2,15 chodnik razem szerokość ok 8,4m. Zatem powierzchnia przejazdu jest błędnie oszacowana i powinna wynosić min 4x więcej (uwzględniając prawie 2x większą szerokość drogi z chodnikami oraz 2 tory. Prosimy o potwierdzenie, iż ilość płyt przyjęta w przedmiarze jest prawidłowa.

#### Odpowiedź 46

Przebudowa przejazdu kolejowego to tylko poszerzenie o 2,4 m (0,6 x 4) na linii dwutorowej. Należy przyjąć ilość płyt wskazaną w przedmiarze.

#### **Pytanie 47**

Ad przedmiar odc Kotlin Wilcza poz nr 91.

Prosimy o podanie typu nawierzchni szynowej oraz kąta skrzyżowania drogi z torem.

#### Odpowiedź 47

Szyny na przejeździe to typ S60 a kąt skrzyżowania drogi z torem wynosi 74°.

Starosta  
Lidia Czechak