



# Urząd Miasta Kołobrzeg

78-100 Kołobrzeg  
ul. Ratuszowa 13  
tel.: 94 35 51 500  
fax. 94 35 23 769  
e-mail: [urzad@um.kolobrzeg.pl](mailto:urzad@um.kolobrzeg.pl)  
[www.kolobrzeg.pl](http://www.kolobrzeg.pl)

Kołobrzeg dnia 27 lutego 2017r.

I.7013.13.2014.V

## Wg rozdzielnika

**Dotyczy:** postępowania przetargowego na „Przebudowę ul. Towarowej i ul. Zdrojowej w Kołobrzegu”.

### Pytania i odpowiedzi III:

Zgodnie z art. 38 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (*Dz. U. z 2015r., poz. 2164 z późn. zm.*) udzielamy wyjaśnień dotyczących specyfikacji istotnych warunków zamówienia odpowiadając na poniższe pytania wykonawców:

#### Pytanie nr 1:

Dwukrotnie przyjęto promień łuku kołowego  $R=148$  m w torach nr 601 i 602, choć na bocznicy najmniejszy dopuszczalny promień poziomego łuku kołowego nie powinien być mniejszy niż 150 m. (Rozp. MT i GM par.32 p.2. pp.6). W torze nr 601 praktycznie nie ma to znaczenia, gdyż oprócz wadliwie ustalonego promienia łuku  $R=148$  m, błędnie wskazano koniec robót torowych. Faktycznie w 2007 r. początek robót torowych założono jeszcze na prostej, ok 12,5 m przed początkiem łuku o  $R=150$  m, co wypadło na wysokości osi ul. Cichej i tak to zostało wykonane. Nie ma zatem potrzeby ingerowania w odcinek toru przebudowany w 2007 r.

W torze nr 602, za kierunkiem na zbieżenie rozjazdu nr 600, rowkowego zwyczajnego lewego 49E1 – 190 – 1:7, właściwie nie wiadomo dlaczego bezpośrednio za końcem rozjazdu przyjęto promień łuku kołowego  $R=148$  m. W opracowaniu z 2009 r. bezpośrednio za rozjazdem zastosowano łuk o promieniu  $R=190$  m, który po ok 80 m łączy się z istniejącym torem. Gdyby faktycznie odcinek toru 602, przyległy do końca rozjazdu przebiegał w łuku o  $R$  zbliżonym do 150 m to należałoby konsekwentnie dobrać rozjazd, w którym kierunek na zbieżenie ma  $R=150$  m. Takie dwa rozjazdy rowkowe 49E1 -150 – 1:6,25 nr 601 i 602 wbudowano w 2007 r. na wysokości Nabrzeża Pilotowego.

Na tym etapie rozpoznania sprawy, uważam przyjęte rozwiązanie w zaktualizowanym projekcie firmy Knitter, za ewidentny błąd projektowy.

#### Odpowiedź nr 1:

Projektant omyłkowo zaprojektował promień poziomego łuku kołowego  $R=148$  m. Powinno być 150m. Zmiany w geometrii toru zarówno w płaszczyźnie poziomej i pionowej wynikające



Fundusze  
Europejskie  
Program Regionalny



Pomorze  
Zachodnie

Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



z opracowań geodezyjnych zostaną poprawione/uzupełnione na etapie nadzoru autorskiego. Zmiany geometrii toru nie mają wpływu na wycenę robót budowlanych, ustalenie zakresu robót nie jest domeną ewentualnego wykonawcy a leży po stronie inwestora.

#### **Pytanie nr 2:**

W opisie technicznym projektant w zasadzie nie określił czy budowany tor będzie torem klasycznym czy bezстыkowym. Dopuszczył zastosowanie łączenia szyn jako spawanie termitowe, zgrzewanie elektrooporowe ale i złącza klasyczne szyn. Z kolei w przedmiarze robót w poz. 12, jest jednoznacznie mowa o torze bezстыkowym,. Równolegle jednak na rysunku nr 4 przekroje konstrukcyjne, w każdym z przekrojów zaznaczono, że obsypka czół podkładów wynosi 30 cm. W przypadku toru bezстыkowego minimalna szerokość obsypki wynosi 40 cm.(Rozp. MT i GM par. 21. ust 4 pp.4). Przyjmując założenie, że ma być zbudowany tor bezстыkowy, to wielkość obsypki czół podkładów jest nienormatywna.

#### **Odpowiedź nr 2:**

Projektowany tor będzie torem bezстыkowym. Po przeprowadzonej analizie i porównaniu przekrojów torowych i drogowych stwierdzono, że ilość tłucznia podana w przedmiarach jest wystarczająca. Projektant dopuszcza nieobsypanie tłucznem czół podkładów w miejscach gdzie tor jest całkowicie zabudowany nawierzchnią drogową. W tych miejscach rolę zasyпки przeciwdziałającej wyboczeniu toru pełnić będzie konstrukcja drogi. Ponadto, na długości ponad 100 m do czół podkładów dostawiony jest krawężnik oporowy stanowiący zabezpieczenie przylegającej bezpośrednio do toru skarпки przekopu. W związku z powyższym wyliczona i podana w przedmiarze ilość tłucznia jest wystarczająca do poszerzenia bankietu do 40 cm na krótkich odcinkach, gdzie tor jest niezabudowany. W miejscach gdzie wskazano 30 cm obsypkę czół podkładów należy wykonać obsypkę 40 cm.

#### **Pytanie nr 3:**

Mamy zastrzeżenia co do prawidłowości opracowań geodety, który ustalał kierunki wlotów na początku i końcu odcinka robót, przebieg wstawki prostej i stycznych wzdłuż północnej strony ulicy Zdrojowej oraz kąty zwrotów trzech łuków leżących na trasie przebudowywanego toru. Wiemy, że opracowanie to przygotował geodeta, który na co dzień nie zajmuje się tyczeniem układów torowych. Opracowanie z 2009r. przygotowywał zespół geodetów kolejowych z bardzo dużym doświadczeniem w zakresie tyczeń i regulacji kolejowych układów torowych. W tym czasie bardzo dużo uwagi zespół poświęcił ustaleniu przebiegu wstawki prostej i przyległych stycznych, w kontekście zachowania skrajni budowli do pni dużych, starych drzew rosnących wzdłuż północnej strony ulicy Zdrojowej. Czy podobnie było w 2015 r. nie wiemy, ale usytuowanie omawianej prostej jest nieco inne. Algebraiczne sumy kątów zwrotów trzech kolejnych łuków wg pomiarów z 2009 r i 2015 r. różnią się pomiędzy sobą o  $0^{\circ}80'$ . Jest to prawie 1 grad i naszym zdaniem nie należy pozostawić sprawy bez sprawdzenia. Nie ma racjonalnego uzasadnienia tak dużej rozbieżności. Z naszego punktu widzenia zdecydowanie bardziej wiarygodny jest pomiar zespołu kolejowego z 2009 r.

#### **Odpowiedź nr 3:**

Ewentualne zmiany w geometrii toru zarówno w płaszczyźnie poziomej i pionowej wynikające z opracowań geodezyjnych zostaną poprawione/uzupełnione na etapie nadzoru autorskiego. Trudno w chwili obecnej określić które pomiary geodezyjne były prawidłowe, czy te z roku 2015 czy z 2009.



Fundusze Europejskie  
Program Regionalny



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



**Pytanie nr 4:**

Na całej długości przebudowywanego toru projekt zakłada zastosowanie podkładów drewnianych i przykrycie konstrukcji toru różnymi rodzajami nawierzchni drogowej. Z naszego doświadczenia wiemy, że taka konstrukcja jezdni drogowej nie jest zbyt trwała. Należy się liczyć ze stosunkowo szybkim procesem destrukcji jezdni w obrębie toru kolejowego. Bardziej trwałą konstrukcją byłby tor na podkładach betonowych. W zasadzie na całym przebudowywanym odcinku toru nr 601 oraz toru nr 600 wzdłuż ulicy Towarowej można zastosować podkłady betonowe, otrzymując w zamian większą sztywność toru, odporność na korozję biologiczną i przedłużenie trwałości konstrukcji.

**Odpowiedź nr 4:**

Przyjęty typ nawierzchni kolejowej (podkłady drewniane) wynika z faktu, iż w geometrii toru występują odcinki w łukach wymagających poszerzenia. W projekcie chodziło o zastosowanie jednego typu nawierzchni – na prostej i łukach. Z doświadczenia projektanta wynika, że podkłady drewniane zastosowane w nawierzchni zabudowanej, nienarażone na bezpośrednie działanie warunków atmosferycznych zachowują doskonałą kondycję przez kilkadziesiąt lat.

**Pytanie nr 5:**

Wzdłuż ulicy Zdrojowej tor z konieczności trzeba zbudować z podkładów drewnianych. Chodzi tu głównie o wykonanie poszerzeń prześwitu, ale przede wszystkim o zamocowanie prowadnicy szynowej wzdłuż wewnętrznego toku szynowego, na obydwu kolejnych łukach kołowych. (Rozp. MT i GM, par 25 p.2). W opisie technicznym jest zdanie, gdzie projektant zaleca wykonanie prowadnicy ze zwykłych kątowników. Uważamy, że jest to nieporozumienie, gdyż konstrukcja z kątownika w łukach o  $R \leq 250$  m, z pewnością nie wytrzyma naporu obrzeży kół przetaczanego taboru. Wszędzie na kolei i bocznicach kolejowych w okręgu szczecińskim, są stosowane prowadnice szynowe i tutaj też takie powinny być zastosowane. Alternatywą w tym zakresie mogłoby być zastosowanie specjalnie wyprofilowanego zetownika produkcji jednej z hut w Niemczech, przykręcanego śrubami w osi szynki szyny toku wewnętrznego. Wg naszego rozeznania koszt nabycia tego zetownika wraz z kompletem mocowań, przewyższa jednak cenę wykonania prowadnicy szynowej.

O ile Inwestor przesądzi o budowie prowadnicy szynowej, to należałoby zdecydować, czy mocowanie prowadnicy będzie wykonane w oparciu o typowe podkładki wraz z mocowaniem typu 4888 firmy Koltram, które jest zatwierdzone do stosowania na kolei. Nieco tańszym rozwiązaniem, możliwym do zastosowania, byłyby podkładki „rzemieślnicze” wykonane na bazie przeróbki dwóch podkładek żebrowych typu ZM.

Na rysunku nr 4 przekroje konstrukcyjne, przedstawiono również dwa rysunki szczegółów konstrukcji żłobków, na prostej i w łuku. Naszym zdaniem one nic nie wyjaśniają wykonawcy, gdyż nie zamieszczono żadnego wymiarowania, a na rysunku dotyczącej prostej narysowano przystawkę nie podając konkretnie co to za profil. W tym stanie rzeczy niemożliwym jest wycena wykonania zaproponowanej konstrukcji żłobków.

**Odpowiedź nr 5:**

Przyjęte w projekcie rozwiązanie dotyczące prowadnicy z kątowników i na przerabianych podkładkach żebrowych typu ZM jest rzeczywiście rozwiązaniem „rzemieślniczym”. Takie rozwiązanie, na podkładach drewnianych, zostało zastosowane w kilku zaprojektowanych i zrealizowanych układach torowych w zabudowie betonowej na stacjach portowych w Gdyni.



Szerokość żłobków na prostej wynosi 60 mm , a na łukach wynosi 82 mm. Na prostej należy zastosować przystawkę typu Prz 49, a na łukach ze względu na poszerzenie żłobka prowadnicę z kątownika. Rysunki prowadnic dołączone do przekrojów konstrukcyjnych zdaniem projektanta są wystarczająco szczegółowe dla doświadczonego wykonawcy.

**Pytanie nr 6:**

W nawiązaniu do zastrzeżeń kierowanych w p. 3 co do pomiaru kątów zwrotu w poszczególnych trzech kolejnych łukach, mamy również wątpliwości w kwestii doboru promienia pierwszego łuku kołowego, w ciągu ul. Zdrojowej. W opracowaniu z 2009r. wpasowano promień  $R=250$  m, co oznacza że nie trzeba wykonywać poszerzenia prześwitu. W opracowaniu z 2015 r. dobrano promień  $R=246$  m, a zatem konieczne jest wykonanie poszerzenia prześwitu + 10 mm, a także wykonanie odcinka zmiany poszerzenia z 0 do +10mm na długości 5m, w parku na początku robót. Odcinek robót mógłby być zatem o ok 3,0 m krótszy, gdyby pozostał promień  $R=250$  m.

**Odpowiedź nr 6:**

Ewentualne zmiany w geometrii toru zarówno w płaszczyźnie poziomej i pionowej wynikające z opracowań geodezyjnych zostaną poprawione/uzupełnione na etapie nadzoru autorskiego. Trudna w chwili obecnej określić które pomiary geodezyjne były prawidłowe, te z roku 2015 czy z 2009.

**Pytanie nr 7:**

Profil podłużny torów nr 600 i 601 w opracowaniu z 2015 r. też nieco różni się od opracowania z 2009 r. Pojawił się spadek 8,2‰ na długości zaledwie 45 m. Sprawdziliśmy rzędne główki szyny z dziennika pomiarowego niwelacji z 2009 r. Na początku spadku rzędne zgadzają się 2,30 m. Na końcu odcinka z naszego pomiaru wynika rzędna 1,99 m, a nie 1,93m. W tej sytuacji spadek zmniejszyłby się na rozpatrywanym odcinku do 6,9‰. Wymaga to jednak sprawdzenia na gruncie. Poza wszelką wątpliwością, na rysunku nr 2 profil podłużny, kierunki wszystkich łuków kołowych są odwzorowane odwrotnie niż należałoby to zrobić.

**Odpowiedź nr 7:**

Odpowiedzi na pytanie udzielono w odpowiedzi nr 1.

**Pytanie nr 8:**

W związku z przygotowaniem wyceny, w nawiązaniu do przesłanego przedmiaru, mamy jeszcze jedno dodatkowe pytanie dotyczące zapisu zawartego w p.6. Kto jest właścicielem konstrukcji nawierzchni torowej zabudowanej w ulicach Zdrojowej i Towarowej. Sprawa jest ważna, gdyż z właścicielem trzeba rozliczyć odzyski materiałowe.

**Odpowiedź nr 8:**

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia (część III SIWZ uwaga nr 3) materiał rozbiórkowy należy przekazać do magazynu na terenie MZZDiOŚ.



**Dodatkowo Zamawiający wprowadza poniższe zmiany w SIWZ oraz umowie:**

**I) w SIWZ**

1. Rozdział I pkt 16 ppkt. 3)

**Było:**

„3) w zakresie zmiany wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu umowy- nie przewiduje się zmiany wynagrodzenia ryczałtowego”

**Winno być:**

„3) w zakresie zmiany wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu umowy - w przypadku gdy w trakcie obowiązywania niniejszej umowy, dojdzie do zmiany:

- a) stawki podatku od towarów lub usług,
- b) wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej ustalonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
- c) zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne  
- jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez wykonawcę.”

**II) w umowie**

1. § 13 w ust. 5

**Było:**

„5. Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć wraz z rozliczeniem należnego mu wynagrodzenia oświadczenia podwykonawców lub dowody dotyczące zapłaty wynagrodzenia podwykonawcom. Oświadczenia, należycie podpisane przez osoby upoważnione do reprezentowania składającego je podwykonawcy lub dowody powinny potwierdzać brak zaległości Wykonawcy w uregulowaniu wszystkich wymaganych wynagrodzeń podwykonawców wynikających z umów o podwykonawstwo. Przy fakturze końcowej z przedłożonego oświadczenia powinno jednoznacznie wynikać, że Wykonawca przekazał Podwykonawcy całość wynagrodzenia wynikającego z umowy o podwykonawstwo. Brak przekazania przez Wykonawcę ww. dokumentów spowoduje zatrzymanie z faktury wynagrodzenia należnego podwykonawcom, do momentu spełnienia tego warunku.”

**Winno być:**

„5. Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć wraz z rozliczeniem należnego mu wynagrodzenia oświadczenia podwykonawców lub dowody dotyczące zapłaty wynagrodzenia podwykonawcom. Oświadczenia powinny być należycie podpisane przez osoby upoważnione do reprezentowania składającego je podwykonawcy lub dowody powinny potwierdzać brak zaległości Wykonawcy w uregulowaniu wszystkich wymaganych wynagrodzeń podwykonawców wynikających z umów o podwykonawstwo. Warunkiem zapłaty przez zamawiającego drugiej i następnych części należnego wynagrodzenia jest przedstawienie dowodów zapłaty wymagalnego wynagrodzenia podwykonawcom i dalszym podwykonawcom, biorącym udział w realizacji odebranych robót budowlanych.

W przypadku nieprzedstawienia przez wykonawcę wszystkich dowodów zapłaty, o których mowa powyżej, wstrzymuje się wypłatę należnego wynagrodzenia za



Fundusze  
Europejskie  
Program Regionalny



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



odebrane roboty budowlane w części równej sumie kwot wynikających z nieprzedstawionych dowodów zapłaty.”

2. § 15 ust. 3 oraz dodaje się ust. od 4 do 10:

**Było:**

„3.. w zakresie zmiany wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu umowy- nie przewiduje się zmiany wynagrodzenia ryczałtowego .”

**Winno być: „**

„3. w zakresie zmiany wynagrodzenia za wykonanie przedmiotu umowy - w przypadku gdy w trakcie obowiązywania niniejszej umowy, dojdzie do zmiany:

- a) stawki podatku od towarów lub usług,
- b) wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej ustalonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
- c) zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne

- jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez wykonawcę.”

3. § 15 dodaje się ust. od 4 do 9

4. Jeżeli zaktualizuje się którakolwiek z podstaw do zmiany wynagrodzenia, o której mowa w poprzednim ustępie, Wykonawca zobowiązany jest poinformować o tym fakcie – w formie pisemnego zgłoszenia Zamawiającego w terminie do 30 dni od dnia wystąpienia przyczyn wpływających na zmianę kosztów wykonania zamówienia.
5. W zgłoszeniu Wykonawca obowiązany jest do szczegółowego opisu i wyliczenia wpływu zmian opisanych w ust. 3, na koszt wykonania zamówienia.
6. Opis i wyliczenie powinny zostać poddane badaniu biegłego rewidenta, który wyda opinię w zakresie ich rzetelności i prawidłowości (koszt sporządzenia opinii ponosi Wykonawca).
7. Zamawiający może żądać od Wykonawcy dodatkowych wyjaśnień w zakresie odnoszącym się do przedstawionej kalkulacji, w tym w szczególności wyjaśnień których celem jest jednoznaczne i wyczerpujące wykazanie, w jaki sposób zmiany przepisów, o których mowa w art. 142 ust. 5 ustawy Prawo zamówień publicznych, wpłynęły na koszt wykonania zamówienia.
8. W przypadku gdy opinia biegłego rewidenta i ewentualne dodatkowe wyjaśnienia potwierdzą wartość wpływu zmian opisanych w ust.3. na koszt wykonania zamówienia, wynagrodzenie Wykonawcy ulegnie zmianie o wskazaną w opinii kwotę.
9. Postanowienie ust. 3-8, nie dotyczą sytuacji, w której wskazane zmiany nie będą miały wpływu na koszty wykonania zamówienia przez Wykonawcę.”

z poważaniem:

NACZELNIK  
WYDZIAŁU INWESTYCYJ  
mgr inż. Janusz Strucki



Fundusze Europejskie  
Program Regionalny



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne

