

Rzeszów, dnia 23.12.2009r.

**Szanowni Państwo
Wszyscy Wykonawcy
uczestniczący w postępowaniu**

GDDKiA O/Rz-R-2/284/D/38/2009

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn: „**Budowa wiaduktów w ciągu dróg i linii kolejowych kolidujących z budową obwodnicy miasta Jarosławia**”.

Działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2007, Nr 223, poz. 1655 z późniejszymi zmianami), zwanej dalej ustawą Pzp, oraz pkt 18 Instrukcji dla Wykonawców SIWZ, zamawiający przekazuje treść zapytań, które wpłynęły w formie pisemnej, wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie 15:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający posiada odrębne pozwolenia na budowę dla każdego z wiaduktów drogowych i kolejowych.

Wyjaśnienie 15:

Zamawiający wyjaśnia, iż wydana przez Wojewodę Podkarpackiego w dniu 19.06.2009 r. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla obwodnicy miasta Jarosławia, znak: I.X-7119-11/09, obejmuje swoim zakresem również budowę wiaduktów kolejowych i drogowych i na jej mocy posiada prawo dysponowania gruntem na cele budowlane.

Pytanie 16:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania nieruchomościami gruntowymi na cele budowy wiaduktu WD-4, oraz wiaduktu drogowego w km 0+898,77.

Wyjaśnienie 16:

Odpowiedź została udzielona w Wyjaśnieniu 15.

Pytanie 17:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania nieruchomościami gruntowymi na cele budowy wiaduktów kolejowych WK-1 i WK-3.

Wyjaśnienie 17:

Odpowiedź została udzielona w Wyjaśnieniu 15.

Pytanie 18:

Wiadukty kolejowe WK-1 i WK-3. W Projektach Budowlanych brakuje uzgodnień z PKP, dotyczących warunków budowy wiaduktów. Prosimy o załączenie do SIWZ kopii następujących uzgodnień:

- Pismo PKP Polskie Linie Kolejowe nr IZDK7-505/1b/2006 z dnia 27.10.2007 r. w sprawie uzgodnienia projektów budowlanych wiaduktów w km 206,054 linii Kraków – Medyka i 2,073 linii Munina – Hrebenne.
- Pismo PKP Polskie Linie Kolejowe nr IZDK7-505/1/2006 z dnia 20.02.2006 r.
- Pismo PKP Polskie Linie Kolejowe nr IZDK8-515/26/2005 z dnia 11.10.2005 r.
- Warunki techniczne dla przeprowadzenia obwodnicy Jarosławia pod liniami kolejowymi Kraków – Medyka i Munina - Hrebenne.

Wyjaśnienie 18:

Zamawiający dołącza posiadane warunki techniczne i uzgodnienia w załącznikach nr 1,2,3 i 5 do niniejszego pisma . Jednocześnie informuje, iż wskazane w pytaniu pisma: nr IZDK7-505/1/2006 z dnia 20.02.2006 i IZDK8-515/26/2005 z dnia 11.10.2005 dotyczyły uzgodnień roboczych wykonywanych w trakcie prac nad dokumentacją projektową.

Wszystkie wskazania, wymienione w treści tych pism zostały zawarte w ostatecznej dokumentacji projektowej. Na prośbę Wykonawcy zostaje dołączona treść wymienionych pism w załączniku nr 4 i 6 do niniejszego pisma.

Pytanie 19:

Rozbiórka istniejącego wiaduktu kolejowego w km 206,049 linii PKP Kraków – Medyka – SIWZ nie zawiera uzgodnień z PKP w sprawie warunków rozbiórki tego wiaduktu. Prosimy o załączenie do SIWZ posiadanych przez Zamawiającego uzgodnień z PKP dotyczących rozbiórki istniejącego wiaduktu.

Wyjaśnienie 19:

Projekt Wykonawczy zawiera w swojej treści wykonanie nowego wiaduktu w ciągu magistrali kolejowej w km 206, 054 co związane jest z likwidacją wiaduktu kolejowego w km 205, 049. Tak przedstawione rozwiązanie projektowe zostało uzgodnione przez PKP Polskie Linie Kolejowe (załącznik nr 2 do niniejszego pisma). Zamawiający nie posiada dodatkowych uzgodnień w tym zakresie.

Pytanie 20:

Remont wiaduktu kolejowego WK-2 w km 2,102 linii PKP Munina – Hrebenne.

Projekt Wykonawczy nie zawiera uzgodnień z PKP w sprawie warunków przeprowadzenia remontu wiaduktu.

Prosimy o załączenie do SIWZ posiadanych przez Zamawiającego uzgodnień z PKP dotyczących warunków przeprowadzenia remontu wiaduktu.

Wyjaśnienie 20:

Zamawiający wyjaśnia, iż remont wymienionego w pytaniu wiaduktu został uzgodniony przez Zarządcę linii kolejowej na podstawie przedłożonego Projektu Wykonawczego tożsamego z Projektem zamieszczonym w ogłoszeniu. Uzgodnienie zapisów zawartych w Projekcie Wykonawczym zostało zatwierdzone pismem, załącznik nr 2 do niniejszego pisma. Warunki Techniczne wykonania remontu zostały zawarte w załączniku nr 1 w pkt III do niniejszego pisma.

Pytanie 21:

Wiadukt drogowy w km 0+898,77 – Projekt Wykonawczy rys. nr 3 i rys. nr 22; zaprojektowano zastosowanie łożysk garnkowych Freyssinet Tetron. Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie łożysk innego dostawcy o równoważnych parametrach.

Wyjaśnienie 21

Zamawiający wyjaśnia, iż zastosowanie łożysk innych niż zaprojektowane jest możliwe. Zamiana musi być zgodna z procedurą określoną w zapisach Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu.

Pytanie 22:

Wiadukt WD-4 – Projekt Wykonawczy rys. 30 zawiera następującą uwagę: „Na etapie projektowania dobrano następujące łożyska firmy Freyssinet”. Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie łożysk innego dostawcy o równoważnych parametrach.

Wyjaśnienie 22

Zamawiający wyjaśnia, iż zastosowanie łożysk innych niż zaprojektowane jest możliwe. Zamiana musi być zgodna z procedurą określoną w zapisach Ogólnych i Szczególnych Warunków Kontraktu.

Pytanie 23:

Prosimy o wyjaśnienie, czy w świetle uzgodnień poczynionych przez Zamawiającego z PKP Wykonawca będzie zwolniony z opłat za czasowe zajmowanie terenów PKP dla celów rozbiórki, remontu i budowy wiaduktów kolejowych, czy takie opłaty powinien wycenić w ofercie.

Wyjaśnienie 23

Wykonawca robót takie koszty powinien uwzględnić w przygotowanej ofercie cenowej.

Pytanie 24:

Prosimy o wyjaśnienie, czy w efekcie uzgodnień poczynionych przez Zamawiającego z PKP Wykonawca będzie zwolniony z opłat za związane z robotami na wiaduktach kolejowych czasowe zamykanie torów i wyłączanie sieci trakcyjnej, czasowe przekładki sieci trakcyjnej, ograniczenia prędkości pociągów,

oznakowanie kolejowe robót, nadzór branżowych służb PKP nad robotami, oraz opracowanie tymczasowych regulaminów ruchu – czy jednak takie opłaty powinien wycenić w ofercie.

Wyjaśnienie 24

Wykonawca robót takie koszty powinien uwzględnić w przygotowanej ofercie cenowej.

Pytanie 25:

Prosimy o uzupełnienie brakującej jednostki w wierszu 99 i 100 w kosztorysie dla obiektu WD4.

Wyjaśnienie 25:

Zamawiający wyjaśnia, że opisy znajdujące się w wierszach 99 i 100 podane zostały informacyjnie i w przekazanym kosztorysie ofertowym pozycje te nie należy wyceniać. Wartość jednostki obmiarowej za wykonanie ściany oporowej z gruntu zbrojonego za pomocą prefabrykowanych bloczków betonowych powinna zawierać wszystkie wymienione w przedmiarze elementy.

Pytanie 26:

Prosimy o odpowiedź w jakich pozycjach i w jakich ilościach uwzględnić warstwę wyrównawczą z chudego betonu B10 dla wiaduktów. Warstwa gr. 10 cm występuje na rysunkach projektowych natomiast brak odpowiednich pozycji w kosztorysie i przedmiarze robót.

Wyjaśnienie 26:

Zamawiający wyjaśnia, iż warstwę z chudego betonu B10 należy wycenić w pozycjach kosztorysu ofertowego i przedmiaru, odwołującego się do niżej wymienionych SST:

**M 21.20.01.13 Wykonanie ław fundamentowych w deskowaniu z betonu klasy B30
bez zabezpieczenia wykopu - na lądzie /WD4/**

**M 21.20.01.15 Wykonanie ław fundamentowych w deskowaniu z betonu klasy B40
bez zabezpieczenia wykopu - na lądzie /wiadukt w km 0+898,77/**

M 23.30.06.55 Wykonanie kapy chodnikowej „na mokro” z betonu klasy B30

M 29.05.01.11 Wykonanie płyt przejściowych z betonu klasy B30

Warstwę z chudego betonu, należy ująć i wycenić w ilościach wynikających ze szczegółowych rysunków tychże elementów zgodnie z zapisami pkt 9 w/w specyfikacji.

Pytanie 27:

W nawiązaniu do przedmiotowego zamówienia prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może sam dokonać poprawy w tekście „Załącznika do oferty”, wiersz nr 1 – „Nazwa i adres Zamawiającego” gdzie widnieje błędny kod pocztowy Zamawiającego:

jest: 35-111 Rzeszów

powinno być: **35-959 Rzeszów**

Wyjaśnienie 27:

Zamawiający potwierdza, iż błędnie został wpisany kod pocztowy w danych adresowych zawartych w Formularzu 2.1 „Załącznik do oferty”. W związku z tym Zamawiający dokonuje zmiany zapisów SIWZ.

Pytanie 28:

W nawiązaniu do „Wyjaśnienia 8” z dnia 15.12.2009 prosimy o potwierdzenie, że Kierownik robót posiadający uprawnienia w specjalności drogowej oraz posiadający doświadczenie zawodowe w zakresie

prac związanych z budową lub przebudową nawierzchni drogowych, spełnia warunek zawarty w pkt. 7.2.2 ppkt 2 IDW.

Wyjaśnienie 28:

Zamawiający wyjaśnia, że w zapisach punktu 7.2.2 nie żądał wskazania uprawnień budowlanych posiadanych przez Kierownika robót wskazanego w Ofercie Wykonawcy. Jednocześnie informujemy, iż zgodnie z zapisami w/w punktu osoba wskazana, na pełnienie funkcji Kierownika Robót musi spełniać wymogi zapisów podpunktu 2 polegające na wykonaniu 2 zadań na stanowisku Kierownika robót przy realizacji zadań polegających na budowie lub przebudowie obiektów mostowych.

Pytanie 29:

W związku z faktem, iż przedmiot zamówienia tj. wiadukty kolejowe i drogowe kolidują z nieistniejącą na dzień dzisiejszy obwodnicą Jarosławia i część z nich jest zlokalizowana poza istniejącymi na dzień dzisiejszy drogami – zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie, w jaki sposób Zamawiający przewiduje współdziałanie wyłonionego niedawno Wykonawcy obwodnicy Jarosławia a Wykonawcą, który zostanie wyłoniony w ww. postępowaniu w zakresie dróg technologicznych, organizacji ruchu itd.?

Wyjaśnienie 29:

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z Klauzulą 2.1 Warunki ogólne Kontraktu „prawo dostępu i użytkowania nie może być zastrzeżone wyłącznie dla Wykonawcy”, a więc będzie możliwym dostęp Wykonawcy robót związanych z budową wiaduktów drogowych i kolejowych do Placu Budowy. Ponadto, w protokole przekazania Placu Budowy poczyniony zostanie stosowny zapis umożliwiający dostęp Wykonawcy do Placu Budowy wyłonionemu w postępowaniu przetargowym dotyczącym wiaduktów kolejowych i drogowych.

Jednocześnie informujemy, iż organizacja placu budowy jak i uzgodnienia dotyczące korzystania z dróg innych zarządców leży po stronie Wykonawcy, odnosi się to również do dróg technologicznych zlokalizowanych na terenie placu budowy obwodnicy.

Pytanie 30:

W związku z faktem, przedmiot zamówienia tj. wiadukty kolejowe i drogowe kolidują z nieistniejącą na dzień dzisiejszy obwodnicą Jarosławia i część z nich jest zlokalizowana poza istniejącymi na dzień dzisiejszy drogami – zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie czy będzie możliwy przejazd po terenie budowy Wykonawcy realizującego budowę obwodnicy Jarosławia?

Jeśli tak, to na jakich warunkach.

Jeśli nie, to jak Zamawiający widzi możliwość dojazdu do obiektów zlokalizowanych poza istniejącymi na dzień dzisiejszy drogami w celu realizacji ww. budowy.

Wyjaśnienie 30:

Odpowiedź została udzielona w Wyjaśnieniu 29

Pytanie 31:

Wykonawca w związku z przygotowaniem oferty przetargowej na zadanie j.w. uprzejmie prosi o udostępnienie rysunku konstrukcji odciażającej oraz planu wbicia ścianek szczelnych jako podpór pod konstrukcję odciażającą dla obiektu WK-1 w km 206,054.

Wyjaśnienie 31:

Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisami zawartymi w części opisowej Projektu Budowlanego i Projektu Wykonawczego oraz Szczegółowych Specyfikacji Technicznych, zakres merytoryczny przygotowania dokumentacji jak i uzgodnienia odnośnie wykonania

konstrukcji odciążającej leżą po stronie Wykonawcy. Ogólny zakres robót został opisany w punkcie 3.2 Projektu Wykonawczego.

Pytanie 32:

Wykonawca składa następujące pytanie.

Zamawiający w punkcie 7.2.2. IDW „Potencjał kadrowy” ppkt 2 wymaga, aby Wykonawca przy realizacji zamówienia dysponował Kierownikiem Robót mającym doświadczenie przy realizacji min 2 zadań polegających na budowie lub przebudowie obiektów mostowych. Natomiast w odpowiedzi na pytanie 8 z dnia 15.12.2009 r. Zamawiający wyjaśnił, iż Kierownik Robót powinien mieć przygotowania zawodowe w zakresie prac związanych z budową lub przebudową nawierzchni drogowych, zarówno w zakresie dróg kołowych jak i kolejowych.

Prosimy o doprecyzowanie:

- czy do pełnienia funkcji Kierownika robót należy wykazać jedną osobę z uprawnieniami w specjalności drogi i jedną z uprawnieniami w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe?
- czy wykazane osoby na stanowisko kierownika robót mają posiadać doświadczenie odpowiednio w zakresie wykonania nawierzchni drogowej i kolejowej? Niezasadne wydaje się udokumentowanie doświadczenia dla nawierzchni na mostach dla robót liniowych jakimi są roboty nawierzchniowe.

Wyjaśnienie 32:

Zamawiający wyjaśnia, że zarówno w IDW, jak i w odpowiedzi na pytanie nr 8 nie żądał udokumentowania kwalifikacji zawodowych (uprawnień) posiadanych przez osoby wskazane przez Wykonawcę, do pełnienia funkcji Kierownika Robót. Posiadanie stosownych uprawnień do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie wynika wprost z Ustawy „Prawo budowlane”. Zamawiający żądał wykazania się doświadczeniem w/w osób. Potwierdzamy, iż osoby wskazane do pełnienia tej funkcji powinny wykazać się wykonaniem dwóch zadań polegających na budowie lub przebudowie obiektów mostowych.

Pytanie 33:

W pytaniu oraz odpowiedzi nr 8 z dnia 15.12.2009 zamawiający precyzuje, iż na stanowisko kierownika robót powinna być wytypowana osoba przygotowana zawodowo w zakresie prac związanych z budową i przebudową nawierzchni drogowej – czyli posiadająca uprawnienia w **specjalności drogowej**.

W związku z faktem, iż postępowanie dotyczy budowy wiaduktów, czyli robót mostowych, oraz faktem, iż zamawiający wymaga od kierowników robót doświadczenia mostowego prosimy o odpowiedź:

Czy Zamawiający dopuszcza wskazanie na stanowisko kierownika robót osoby posiadającej uprawnienia w specjalności mostowej lub konstrukcyjno – budowlanej?

Wyjaśnienie 33:

Odpowiedź została udzielona w Wyjaśnieniu 32.

Pytanie 34:

Prosimy o wyjaśnienie:

W podanej pismem z dn. 3.12.2009 zmianie nr. 1 do SIWZ Zamawiający wymaga jako potencjał kadrowy dwa razy dwie osoby „z doświadczeniem zawodowym 2 zadań na stanowisku kierownik Robót przy realizacji zadań polegających na budowie lub przebudowie **obiektów mostowych**”.

Następnie w piśmie z 15.12.2009 w odpowiedzi nr 8 na Kierownika robót wymaga osób „przygotowanych zawodowo do pełnienia funkcji Kierownika Robót w zakresie prac związanych z budową lub przebudową nawierzchni drogowych, zarówno w zakresie dróg kołowych jak i kolejowych, których przedmiotem jest niniejsze postępowania przetargowe.”

Naszym zdaniem dużo większy zakres prac obejmujących niniejszy przetarg to prace mostowe, a nie drogowe czy kolejowe.

Proszę o jednoznaczne wyjaśnienie, czy 2 osoby proponowane przez Oferenta na stanowiska Kier. Robót mają mieć doświadczenie zawodowe i uprawnienia tzw. mostowe czy drogowe, ponieważ te dwie informacje ze strony Zamawiającego nie są spójne.

Wyjaśnienie 34:

Zamawiający udzielił odpowiedzi w Wyjaśnieniu 32.

W związku z udzielonymi wyjaśnieniami treści SIWZ działając w trybie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2007, Nr 223, poz. 1655 z późniejszymi zmianami), zwanej dalej ustawą Pzp oraz pkt 18 Instrukcji dla Wykonawców SIWZ, Zamawiający informuje o dokonaniu następującej zmiany treści SIWZ:

1. Zmiana dotyczy wprowadzenia do SIWZ następujących załączników:

Załącznik nr 1: Warunki techniczne, Pismo PKP Polskie Linie Kolejowe, znak: IRPT3-507-149/2005 z dnia 31.08.2005 r.

Załącznik nr 2: Uzgodnienia projektów technicznych, znak IZDK7-505/1b/2006 z dnia 27.10.2006 r.

Załącznik nr 3: Przedłużenie ważności warunków technicznych, znak: IZDK7-505/26/08 z dnia 06.10.2008 r.

Załącznik nr 4: Uzgodnienie koncepcji budowy wiaduktów kolejowych w km 2,073 Munina-Hrebenne i w km 206,054 Kraków-Medyka, znak: IZDK7-505/1/2006 z dnia 20.02.2006 r.

Załącznik nr 5: Uzgodnienie dokumentacji projektowej, znak: IZDK6-505/30/08/09 z dnia 24.01.2009 r.

Załącznik nr 6: Rzędne główki szyny, znak: IZDK8-515/26/2005 z dnia 11.10.2005 r.

2. Zmiana dotyczy treści SIWZ, Tom I, Rozdział 2 – Formularz oferty i Formularze Załączników do Oferty – Formularz 2.1 Załącznik do oferty (str. 23) i polega na:

Istniejący zapis:

Nazwa i adres Zamawiającego	1.1.2.2 & 1.3	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, 35-111 Rzeszów, ul. Legionów 20
-----------------------------	---------------	--

Zastępuje się następującym:

Nazwa i adres Zamawiającego	1.1.2.2 & 1.3	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Rzeszowie, 35-959 Rzeszów, ul. Legionów 20
-----------------------------	---------------	--

3. Zmiana dotyczy treści SIWZ, Tom II, Rozdział 3 – Szczególne Warunki Kontraktu Subklauzula 4.2 „Zabezpieczenie Wykonania” (str. 13) i polega na:

istniejący zapis:

Subklauzula 4.2 „Zabezpieczenie Wykonania”

Subklauzula 4.2. otrzymuje brzmienie:

„Strony zgodnie potwierdzają, iż przed zawarciem Umowy Wykonawca wniósł zabezpieczenie wykonania w wysokości określonej w Załączniku do Oferty-Dane Kontraktowe, stanowiące równowartość 5 % wartości określonej w pkt 4.2 Aktu umowy.”

Zabezpieczenie Wykonania ma w istocie zapewnić, że Wykonawca gwarantuje, jakość Robót przewidzianych do wykonania w ramach Kontraktu oraz zobowiązuje się usunąć wszelkie wady lub szkody, które ujawnią się w okresie Gwarancji Jakości, a które to wady lub szkody Zamawiający uzna jako wynikłe z działania lub zaniedbania Wykonawcy zgodnie z Warunkami Kontraktu.

Zabezpieczenie Wykonania będzie zwrócone Wykonawcy w terminie 30 dni od daty uzyskania Świadectwa Wykonania, z zastrzeżeniem, iż Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu wad i szkód 30 % wysokości Zabezpieczenia Wykonania. Kwota ta zostanie zwrócona Wykonawcy nie później niż w 15 dniu po upływie okresu Gwarancji Jakości. Jeśli Zabezpieczenie Wykonania będzie wniesione w formie innej niż pieniężna, to Wykonawca będzie samodzielnie, bez odrębnego wezwania przez Zamawiającego przedłużał ważność Zabezpieczenia Wykonania aż do czasu usunięcia wszelkich wad lub szkód”

zastępuje się następującym:

Subklauzula 4.2 „Zabezpieczenie Wykonania”

Subklauzula 4.2. otrzymuje brzmienie:

„Strony zgodnie potwierdzają, iż przed zawarciem Umowy Wykonawca wniósł zabezpieczenie wykonania w wysokości określonej w Załączniku do Oferty-Dane Kontraktowe, stanowiące równowartość 5 % wartości określonej w pkt 4.2 Aktu umowy.”

Zabezpieczenie Wykonania ma w istocie zapewnić, że Wykonawca gwarantuje, jakość Robót przewidzianych do wykonania w ramach Kontraktu oraz zobowiązuje się usunąć wszelkie wady lub szkody, które ujawnią się w okresie Gwarancji Jakości, a które to wady lub szkody Zamawiający uzna jako wynikłe z działania lub zaniedbania Wykonawcy zgodnie z Warunkami Kontraktu.

Zabezpieczenie Wykonania będzie zwrócone Wykonawcy w terminie 30 dni od daty uzyskania Świadectwa Przejęcia, z zastrzeżeniem, iż Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu wad i szkód 30 % wysokości Zabezpieczenia Wykonania. Kwota ta zostanie zwrócona Wykonawcy nie później niż w 15 dniu po upływie okresu Gwarancji Jakości. Jeśli Zabezpieczenie Wykonania będzie wniesione w formie innej niż pieniężna, to Wykonawca będzie samodzielnie, bez odrębnego wezwania przez Zamawiającego przedłużał ważność Zabezpieczenia Wykonania aż do czasu usunięcia wszelkich wad lub szkód”

Zamawiający przekazuje następujące załączniki:

Załącznik nr 1: Warunki techniczne, Pismo PKP Polskie Linie Kolejowe, znak: IRPT3-507-149/2005 z dnia 31.08.2005 r.

Załącznik nr 2: Uzgodnienia projektów technicznych, znak IZDK7-505/1b/2006 z dnia 27.10.2006 r.

Załącznik nr 3: Przedłużenie ważności warunków technicznych, znak: IZDK7-505/26/08 z dnia 06.10.2008 r.

Załącznik nr 4: Uzgodnienie koncepcji budowy wiaduktów kolejowych w km 2,073 Munina-Hrebenne i w km 206,054 Kraków-Medyka, znak: IZDK7-505/1/2006 z dnia 20.02.2006 r.

Załącznik nr 5: Uzgodnienie dokumentacji projektowej, znak: IZDK6-505/30/08/09 z dnia 24.01.2009 r.

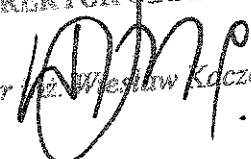
Załącznik nr 6: Rzędne główki szyny, znak: IZDK8-515/26/2005 z dnia 11.10.2005 r.

Zamawiający przekazuje do wymiany następujące załączniki:

Załącznik nr 7: str. 23 **Tom I SIWZ, Rozdział 2 – Formularz oferty i Formularze Załączników do Oferty – Formularz 2.1 Załącznik do oferty,**

Załącznik nr 8: str. 13 **Tom II SIWZ, Rozdział 3 – Szczególne Warunki Kontraktu Subklauzula 4.2 „Zabezpieczenie Wykonania”.**

W związku z dokonaną zmianą treści SIWZ, działając w trybie art. 38 ust. 6 ustawy pzp, Zamawiający informuje o przedłużeniu terminu składania ofert do dnia 04.01.2010r. do godziny 11:00. Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie 11:10.

DYREKTOR GDDZIAŁU

mgr W. Wesołowski

Sprawa prowadzi:
Bogdan Mleczko
tel.: (017) 853 40 71..74 wew. 241
e-mail: bmleczko@rzeszow.gddkia.gov.pl

intencja

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ODDZIAŁ REGIONALNY W KRAKOWIE
31-157 Kraków, Pl. Matejki 12

IRPT3-507-149/2005
Tel. 393-33-43

Kraków, 31.08.2005 r.

Dot.: warunków technicznych dla przeprowadzenia
obwodnicy Jarosławia pod liniami kolejowymi
Kraków – Medyka w km 206,054
(budowa wiaduktu kolejowego)
i Munina – Hrebenne w km 2,073
(budowa wiaduktu kolejowego)
oraz w km 2,102 (remont istn. wiaduktu kolejowego)

»PROFIL« Sp. z o.o.
Biuro Rzeszów
wpłynęło dnia 08.09.2005
przyjął *Wiel*

„PROFIL” Sp. z o.o.
Biuro Rzeszów
ul. Chodkiewicza 7
35-051 Rzeszów

W odpowiedzi na pismo nr PROFIL/T4/2004/061/118/2005 z dnia 09.08.2005 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Krakowie przedstawia warunki techniczne dla bezkolizyjnych skrzyżowań projektowanej obwodnicy miasta Jarosławia z linią kolejową Kraków – Medyka i linią kolejową Munina – Hrebenne. Projektowana obwodnica będzie poprowadzona pod torami kolejowymi, w wyniku czego wybudowane zostaną 2 nowe wiadukty kolejowe oraz przeprowadzony będzie remont obiektu istniejącego w następujących lokalizacjach:

- Linia kolejowa Kraków – Medyka - km 206,054 tj. budowa wiaduktu kolejowego,
- Linia Munina - Hrebenne – km 2,073 budowa wiaduktu kolejowego,
- - km 2,102 – remont istniejącego wiaduktu kolejowego.

I. Linia kolejowa Kraków – Medyka – budowa wiaduktu kolejowego w km 206,054.

1. Przewiduje się modernizację tej linii kolejowej do szybkości $V = 160/200$ km/h (do końca 2006 r. będzie gotowe studium wykonalności dla tej linii).
2. Konstrukcja wiaduktu, podtorze na dojazdach oraz nawierzchnia kolejowa na wiadukcie muszą spełniać warunki i wymagania zawarte m. innymi w:
 - a. rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. „w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie” (Dz.U. nr 151, poz. 987),
 - b. Id1 (dawnej D1) – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych (2005 r.)
 - c. D2 – Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich (2001 r.)
 - d. D4 – Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego (2000 r.)
 - e. WTB-E10 – Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w Przedsiębiorstwie Polskie Kolejowe Państwowe (1996 r.)
3. Projektowany wiadukt kolejowy należy w szczególności dostosować do:
 - a. skrajni budowli C1 (2-SM) - w załączeniu,
 - b. obciążenia kolejowego klasy $k+2$, $ak=1,21$ wg PN-85/S-10030,
 - c. profilu, przekroju i sytuacji linii kolejowej z uwzględnieniem projektowanej modernizacji do szybkości $V = 160/200$ km/h, m.innymi należy uwzględnić:
 - odległość pomiędzy osiami torów min. – 4,5 m,
 - szerokość korony torowiska min. - 11,50 m,
 - możliwość zabudowy nawierzchni 60 E1 (dawniej UIC 60) na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym, umożliwiającą ułożenie szyn

- odbojnicowych przy obiektach o długości przekraczającej 20 m (z jazdą na podsypce),
- przewidzieć możliwość zabudowy ekranów akustycznych (w przypadku takiej konieczności),
 - w rejonie wiaduktu należy przewidzieć możliwość wygradzenia linii kolejowej z obu stron.
- d. Dopuszcza się ułożenie nawierzchni torowej na obiekcie wyłącznie na podkładach i podsypce tłuczniowej.
 - e. Szerokość koryta balastowego pod pojedynczym torem na wiadukcie powinna wynosić nie mniej niż 4,40 m a głębokość nie mniej niż 0,75 m, mierząc od główki szyny,
 - f. Konstrukcje podpór muszą być zaprojektowane jako monolityczne, a ukształtowanie ław podłożyskowych musi uwzględniać zastosowanie siłowników do regulacji łożysk lub wymiany przęseł.
 - g. Należy przewidzieć oddzielne konstrukcje dla poszczególnych torów, w technologii umożliwiającej zachowanie ciągłości ruchu kolejowego podczas budowy,
 - h. Sprężystość toru na obiekcie oraz w jego sąsiedztwie powinny być zbliżone, a zmiana sprężystości toru na dojazdach do tego obiektu powinna następować płynnie przed i za obiektem, na długości 20 m (uniknięcie zjawiska „progu”),
 - i. Wszystkie konstrukcje z betonu należy zabezpieczyć przed korozją powierzchniową i karbonatyzacją,
 - j. Wszystkie konstrukcje stalowe należy zabezpieczyć przed korozją poprzez metalizację,
 - k. Wiadukt należy wyposażyć między innymi w:
 - schody służbowe na skarpach,
 - szczelne urządzenia dylatacyjne, gwarantujące swobodę przemieszczeń ustroju nośnego,
 - przejścia służbowe oddzielnie dla każdego toru,
 - zastabilizowany układ punktów pomiarowych, umożliwiający kontrolę przemieszczeń obiektu,
 - zabezpieczenie przed spadającym tłuczniem na drogę.
4. W miejscu projektowanego wiaduktu drogowego należy przyjąć w chwili obecnej istniejącą rzędną główki szyny, o którą należy wystąpić do PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie, ul. Batorego 24. Rzędna ta może ulec zmianie w konsekwencji opracowania Studium Wykonalności dla modernizacji tej linii do szybkości $V = 160/200$ km/h w terminie do końca 2006 r.
 5. Przy projektowaniu skrzyżowania dwupoziomowego należy uwzględnić likwidację przejazdów kolejowych w poziomie szyn, znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 26.02.1996 r. (Dz.U. nr 33, poz. 144). W tym zakresie znajduje się przejazd kat. „D” w km 205,651.
W celu likwidacji tego przejazdu Inwestor zwróci się do zarządzającego drogą kolejową tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie o powołanie komisji z udziałem przedstawicieli: zarządcy drogi, Policji oraz Samorządu Lokalnego. Protokół z komisji należy przedłożyć w tut. Oddziale.
 6. Wszelkie istniejące urządzenia i budowle PKP S.A. (kable srk, energetyczne, teletechniczne etc.), kolidujące z projektowanym obiektem winny być przebudowane i zabezpieczone kosztem i staraniem Inwestora zgodnie z obowiązującymi normami, pod nadzorem przedstawicieli PKP. I tak np.: w rejonie projektowanego obiektu znajdują się konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej w następujących lokalizacjach:
 - km 205,946 tor nr 1 i 2 – lokaty 205-31 i 205-32,
 - km 206,018 tor nr 1 i 2 – lokaty 206-1 i 206-2,

- km 206,090 tor nr 1 i 2 – lokaty 206-3 i 206-4,
- km 205,162 tor nr 1 i 2 – lokaty 206-5 i 206-6.

Należy wykonać projekt przebudowy sieci trakcyjnej.

Z uwagi na istniejące kable do urządzeń srk, istniejącą kanalizację kablową należy przewidzieć na wiadukcie kolejowym.

II. Linia kolejowa Munina – Hrebenne – budowa wiaduktu kolejowego w km 2,073

1. Projekt wiaduktu jak również jego realizacja winna spełniać warunki przedstawione w punkcie I.2; I.3 i I.4 za wyjątkiem zapisów, dotyczących modernizacji linii kolejowej do szybkości $V = 160/200$ km/h.
I tak zmiany dotyczą m.in. punktu I.3.c, który winien brzmieć: „profilu, przekroju i sytuacji linii kolejowej”
oraz punktu I.3.g, który winien brzmieć: „wiadukt należy zaprojektować i wykonać w technologii, umożliwiającej zachowanie ciągłości ruchu kolejowego. Z uwagi na linię jednotorową należy przewidzieć jak najmniejszą ilość godzin zamknięć torowych w różnych porach doby”.
2. Przy projektowaniu skrzyżowania dwupoziomowego należy uwzględnić likwidację przejazdów kolejowych w poziomie szyn, znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 26.02.1996 r. (Dz.U. nr 33, poz. 144). Są to przejazdy:
 - km 0,678 – kat D,
 - km 2,602 – kat D.
 W celu likwidacji tych przejazdów Inwestor zwróci się do zarządzającego drogą kolejową tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie o powołanie komisji z udziałem przedstawicieli: zarządcy drogi, Policji oraz Samorządu Lokalnego. Protokół z komisji należy przedłożyć w tut. Oddziale.
3. Wszelkie istniejące urządzenia i budowle PKP S.A. (kable energetyczne, teletechniczne etc.), kolidujące z projektowanym obiektem winny być przebudowane i zabezpieczone kosztem i staraniem Inwestora zgodnie z obowiązującymi normami, pod nadzorem przedstawicieli PKP.

III. Linia Munina – Hrebenne – remont istniejącego wiaduktu kolejowego w km 2,102

Równocześnie z przejściem projektowaną obwodnicą pod wiaduktem kolejowym należy wykonać na koszt i staraniem Inwestora:

1. naprawę przyczółków kamiennych (tj. uzupełnienie ubytków bloków kamiennych i wykonanie koszulki żelbetowej),
2. zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji nośnej wraz z jej naprawą (tj. prostowanie czterech żeber),
3. wymianę pomostu drewnianego na stalowy typu STEG,
4. zabezpieczenie przed spadającymi przedmiotami z poziomu toru na drogę.

IV. Warunki wspólne dla wszystkich obiektów:

1. Projekty branżowe, związane z przebudową urządzeń i budowli kolejowych, jak również projekty podstawowe tj. projekty wiaduktów kolejowych nowobudowanych i remontowanego należy uzgodnić z następującymi zakładami:
 - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie, ul. Batorego 24,

- PKP Energetyka Sp. z o.o. Zakład Południowy w Krakowie, Dział Eksploatacji w Rzeszowie, ul. Batorego 26,
 - Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. Zakład Telekomunikacji w Krakowie, ul. Mogilska 1.
2. Projekty budowlane należy opracować na aktualnej mapie sytuacyjno – wysokościowej w skali 1 : 500. Jednostka geodezyjna winna zgłosić wykonanie mapy do Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, funkcjonującego w PKP S.A., Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie – Wydział Geodezji i Regulowania Stanów Prawnych Nieruchomości, ul. Mogilska 1. Mapy te własnym kosztem i staraniem aktualizuje i opracowuje inwestor lub projektant przed przystąpieniem do projektowania.
 3. Roboty ziemne należy poprzedzić kontrolnymi przekopami, wykonanymi ręcznie w celu wykrycia ewentualnego czynnego uzbrojenia podziemnego.
 4. Lokalizację projektowanych obiektów należy jednoznacznie nawiązać do kilometraża linii kolejowej oraz do przekroju poprzecznego i podłużnego torowiska (odległościowo i wysokościowo).
 5. Inwestor poniesie wszystkie koszty związane z wprowadzeniem okresowych ograniczeń prędkości pociągów lub z okresowym zamknięciem torów przez PKP PLK S.A. dla wykonania prac na terenie kolejowym.
 6. Roboty w terenie będzie można prowadzić po podpisaniu pomiędzy Inwestorem a spółką PKP S.A. porozumienia dotyczącego zasad i warunków budowy wiaduktów kolejowych (w przypadku obiektów nowoprojektowanych), na podstawie uzgodnionych projektów budowlanych (jak w p.IV.1), pozwolenia na budowę, umowy na wejście w teren (umowa dzierżawy na czas prowadzenia robót) oraz umowy na pokrycie kosztów (jak w p.IV.5), zawartych pomiędzy Inwestorem a PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Rzeszowie.
 7. Przed przystąpieniem do robót wymagających zamknięć torowych należy spisać:
 - umowę na pokrycie strat PKP w związku z udzielonymi zamknięciami torów oraz
 - regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów w celu wykonywania robót.
 Harmonogram zamknięć torowych z określeniem ilości godzin i dni należy zgłosić do Zakładu Linii Kolejowych w Rzeszowie z wyprzedzeniem 3 miesięcy. Zamknięcia zostaną przydzielone po uwzględnieniu terminów robót własnych. Dla realizacji zadania należy przyjąć technologię, uwzględniającą minimalną ilość godzin zamknięć torowych, również w nocy.

PKP PLK S.A. zastrzega sobie prawo do wniesienia dodatkowych uwag i zastrzeżeń na etapie uzgadniania projektu budowlanego.
Okres ważności powyższych warunków wynosi 2 lata.

Za wydanie niniejszych warunków do projektowania, Oddział Regionalny w Krakowie pobiera opłatę, zgodnie z załączoną fakturą VAT nr IR3/M22 109/2005.

Do wiadomości:

- PKP PLK S.A.
- Zakład Linii Kolejowych w *Rzeszowie*
- PKP Energetyka Sp. z o.o. Zakład Południowy w Krakowie
- Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. Zakład Telekomunikacji w Krakowie
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie ul. Mogilska 1, 31-516 Kraków

Naczelnny Dyrektor
 wz. *[podpis]* -3-
 mgr inż. *Józefa Majerczak*
 Z-ca Naczelnego Dyrektora

2-SM zgodnie z Id1

C

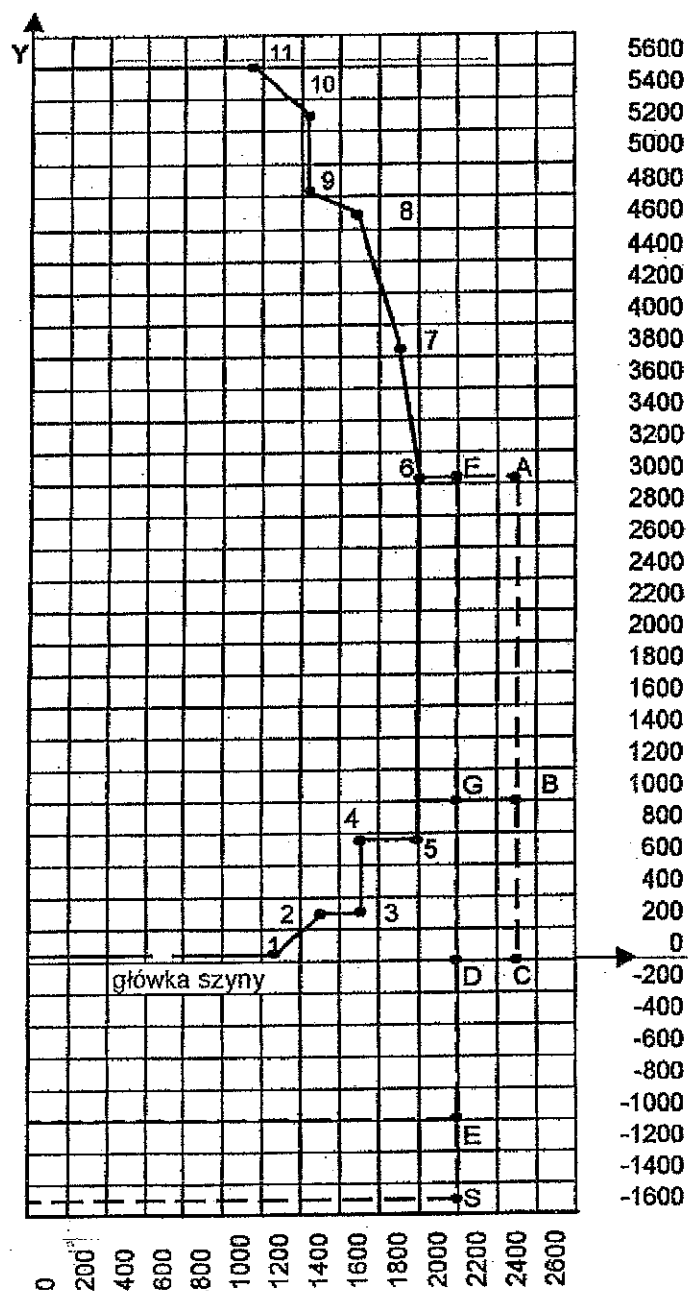
Skrajnia budowli linii zelektryfikowanych
z siecią górą dla nowych budowli ciężkich

NA SZLAKU ORAZ W STACJACH NA
TORACH GŁÓWNYCH ZASADNICZYCH
I GŁÓWNYCH DODATKOWYCH

NR	X (mm)	Y (mm)
1	1275	55
2	1520	300
3	1725	300
4	1725	760
5	2000	760
6	2000	3050
7	1900	3850
8	1700	4700
9	1450	4850
10	1450	5300
11	1150	5600

A	2500	3050
B	2500	1000
C	2500	0
D	2200	0
E	2200	-1000
F	2200	3050
G	2200	1000
S	2200	-1500

- obrys podstawowy
- - - - - wymagana wolna przestrzeń
- - - - - wymagana wolna przestrzeń
z uwagi na pracę maszyn





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W RZESZOWIE
DZIAŁ NAWIERZCHNI, OBIEKTÓW INŻYNIERYJNYCH, BUDYNKÓW I BUDOWLI

35-005 Rzeszów, ul. Batoiego 24, tel.: (0-17) 711 2321, fax.: (0-17) 711 2292, e-mail: izdk_rzeszow@pkp.com.pl

IZDK7-505/1b/2006

Rzeszów, 27.10.2006 r.

Profil Sp. z o.o.
Biuro Rzeszów

ul. Chodkiewicza 7
 35-051 Rzeszów

W odpowiedzi na pismo nr PROFIL/B4/2004/061/343/2005 w sprawie uzgodnienia projektów technicznych wiaduktów kolejowych Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie uzgadnia nw. projekty:

1. km 206.054 linii nr 91 Kraków – Medyka - projekt budowlany (obiekt nowoprojektowany);
2. km 2.073 linii nr 101 Munina – Hrebenne - projekt budowlany (obiekt nowoprojektowany);
3. km 2.102 linii nr 101 Munina – Hrebenne - projekt wykonawczy (obiekt remontowany).

D Y R E K T O R

wz. *Henryk Peszko*
 Z-ca Dyrektora ds. Technicznych



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W RZESZOWIE
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli
35-005 Rzeszów, ul. Batorego 24, tel.: +4817 711 2321, fax: +4817-711-23-99; e-mail: j.bozek@plk-sa.pl

Nr IZDK7-505/26/08

Rzeszów, 06-10-2008

ARCADIS Profil Sp. z o.o.

Biuro Rzeszów

35 – 051 Rzeszów

ul. Chodkiewicza 7

Dot. budowy drogi obwodowej m. Jarosławia w ciągu drogi kr. Nr 4 Jędrzychowice –
Korczowa – Gr. Państwa

W nawiązaniu do pisma PROFIL/B4/2004/061/340/2008 z dnia 01.09.2008r.
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przedłuża ważność warunków
technicznych znak: IRPT3-507-149/2005 dla przeprowadzenia obwodnicy Jarosławia
pod liniami kolejowymi Kraków – Medyka oraz Munina Hrebenne wydane z datą
31.08.2005r. do dnia 31.08.2009r.

DYREKTOR

WZ. *Henryk Peszko*
Z-ca Dyrektora ds. Technicznych

ARCADIS Profil Sp. z o.o.
BIURO RZESZÓW
wpłynęło dnia 03.10.08r.
1669

Opracowała: J. Bożek

Tel. (017) 711 2321



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W RZESZOWIE
DZIAŁ NAWIERZCHNI, OBIEKTÓW INŻYNIERYJNYCH, BUDYNKÓW I BUDOWLI

35-005 Rzeszów, ul. Batorego 24, tel.: (0-17) 711 2321, fax.: (0-17) 711 2292, e-mail: izdk_rzeszow@pkk.com.pl

IZDK7-505/1/2006

Rzeszów, 20.02.2006 r.

Profil Sp. z o.o.

Biuro Rzeszów

ul. Chodkiewicza 7

35-051 Rzeszów

W odpowiedzi na pismo nr PROFIL/B4/2004/061/74/2005 z dnia 07.02.2006 r. w sprawie uzgodnienia koncepcji budowy wiaduktów w km 206.054 linii nr 91 Kraków – Medyka oraz w km 2.073 linii Munina - Hrebenne, Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie informuje:

Wiadukt kolejowy w km 2.073 linii nr 101 Munina – Hrebenne

Uzgadnia się proponowane rozwiązania konstrukcyjne z poniższymi uwagami:

1. Zgodnie z warunkami technicznymi pkt. II 1. inwestor rozwiąże sprawę likwidacji dwóch przejazdów w poziomie szyn w km 0.678 i 2.602 linii nr 101 Munina – Hrebenne.
2. Przed rozpoczęciem budowy wiaduktu w km 2.073 należy wykonać naprawę przyczółków wiaduktu w km 2.102 linii nr 101 Munina – Hrebenne (koszulki żelbetowe).
3. Wykonać elewację na powierzchni przyczółków z grodzic stalowych - po zabezpieczeniu antykorozyjnym obłożyć np. cegłą klinkierową.
4. Przy przyczółkach należy zaprojektować korytka (ścieki) umożliwiające odpływ wody spod obiektu.

Wiadukt kolejowy w km 206.054 linii nr 91 Kraków – Medyka

Uzgadnia się proponowane rozwiązania konstrukcyjne z poniższymi uwagami zgodnymi ze standardami technicznymi dla modernizowanych linii o znaczeniu międzynarodowym dla prędkości $V = 160 \text{ km/h}$:

1. W celu zabezpieczenia ruchu drogowego przed spadaniem tłucznia, śniegu, lodu itp. zanieczyszczeń lub przedmiotów wypadających z pociągów, wszystkie pomosty chodników należy wykonać jako pełne z odprowadzeniem wody a barierki na obiekcie jako pełnościenne.
2. Na odcinkach przyległych do przyczółków wiaduktu należy stosować rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające stopniową zmianę sztywności podłoża podkładów (oprócz płyt przejściowych).

>>PROFIL<< Sp. z o.o.	
Biuro Rzeszów	
wpłynęło dnia	23.02.2006
przyjął	Ulrich

DYREKTOR

WZ.
mgr inż. Marcin Jędrzejuk
Z-ca Dyrektora ds. Technicznych



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W RZESZOWIE
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowli
35-005 Rzeszów, ul. Batorego 24, tel/fax: +4817 711 23 99, e-mail: ja.witkowski@plk-sa.pl

Nr IZDK6-505/30/08/09

Rzeszów, 24.01.2009

ARCADIS Sp. z o.o.
Biuro Rzeszów
35-051 Rzeszów
Ul. Chodkiewicza 7

W odpowiedzi na pismo BI. Rz/2004/061/474/2008 z dnia 21.11.2008 r. dotyczącego „**Projektu budowlanego budowa drogi obwodowej m. Jarosławia w ciągu drogi krajowej nr 4 Jędrzychowice-Korczowa** PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie” uzgadnia w/w dokumentację projektową z następującymi uwagami:

1. Zachować warunki techniczne wyszczególnione w piśmie IRPT3-507-149/2005. i przedłużone pismem IZDK 7-505/26/08 z dnia 06.10.2008 rok.
2. Konieczne jest zamontowanie jednolitych odbojnic obejmujących oba obiekty w km 2,073 i 2,102.
3. Przy wiadukcie remontowanym na linii 101 km 2,102 zaleca się umocowanie stożków nasypowych przy przyczółkach ze względu na bliskość sąsiedztwa nowoprojektowanej drogi i nowobudowanego wiaduktu w km 2,073.
4. Inwestycje drogowe nie mogą dzielić geodezyjnie działek w użytku TK (teren zamknięty) będących w zarządzie IZ Rzeszów.

Za uzgodnienie projektu, Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie pobiera opłatę zgodnie z załączoną fakturą VAT.

Do wiadomości:

1. Oddział Regionalny w Krakowie.

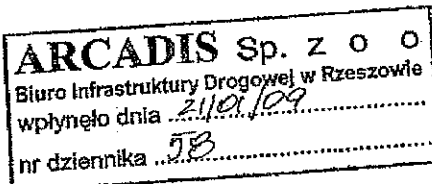
D Y R E K T O R

wz.

Henryk Peszko

Z-ca Dyrektora ds. Technicznych

Opracowała: K. Pleśniak
Tel. (017) 711 2399





PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W RZESZOWIE
DZIAŁ NAWIERZCHNI, OBIEKTÓW INŻYNIERYJNYCH, BUDYNKÓW I BUDOWLI

35-005 Rzeszów, ul. Batorego 24, tel.: (0-17) 711 2321, fax.: (0-17) 711 2292, e-mail: izrzeszow@pkp.krakow.pl

IZDK8 – 515/26/2005

Rzeszów, 11.10.2005 r.

*ZM + P. Skuta
(cibryna)*

Profil Sp. z o.o.
Biuro Rzeszów
 ul. Chodkiewicza 7
 35-051 Rzeszów

W odpowiedzi na pismo PROFIL/B4/2004/061/175/2005 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie podaje rzędne główki szyny w miejscu projektowanych obiektów:

- linia Kraków - Medyka km 206,054 rzędna główki szyny wynosi 210,52 m n.p.m.
- linia Mułina – Hrebenne km 2,073 rzędna główki szyny wynosi 189,73 m n.p.m.

D Y R E K T O R

wz.
 mgr inż. Mieczysław Borowiec
 Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

>>PROFIL<< Sp. z o.o.
Biuro Rzeszów
 wpłynęło dnia 12.10.2005
 przyjął *Uścisł*



ROZWÓJ POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Formularz 2.1.

(pieczęć Wykonawcy/Pełnomocnika)

ZALĄCZNIK DO OFERTY
BUDOWA WIADUKTÓW W CIĄGU DRÓG I LINII KOLEJOWYCH
KOLIDUJĄCYCH Z BUDOWĄ OBWODNICY MIASTA JAROSŁAWIA

Uwaga: Wykonawcy powinni wypełnić miejsca wykropkowane

Nazwa Warunku	Nr Warunku	Postanowienie
Nazwa i adres Zamawiającego	1.1.2.2 & 1.3	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Rzeszowie, 35-959 Rzeszów, ul. Legionów 20
Nazwa i adres Wykonawcy	1.1.2.3 & 1.3
Nazwa i adres Inżyniera	1.1.2.4 & 1.3	Nazwa i adres Inżyniera zostaną podane przez Zamawiającego przed podpisaniem Umowy
Czas na Ukończenie	1.1.3.3	18 miesięcy od Daty Rozpoczęcia Robót
Okres zgłaszania Wad	1.1.3.7	12 miesięcy
Komunikaty	1.3	Kierownik Projektu: Mariusz Montusiewicz fax: /17/ 229-15-23 e-mail mpmontusiewicz@rzeszow.gddkia.gov.pl Wykonawca: fax e-mail
Prawo i język	1.4	Prawem Kontraktu jest prawo Rzeczypospolitej Polskiej. Językiem Kontraktu jest język polski. Językiem komunikatów jest język polski.
Prawo dostępu do Placu Budowy	2.1	<30.> dni od daty podpisania Umowy
Zabezpieczenie Wykonania	4.2	Zabezpieczenie wykonania wynosi 5 % Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej Forma Zabezpieczenia Wykonania:
Kierownik budowy (Przedstawiciel Wykonawcy)	4.3	Kierownikiem budowy (Przedstawicielem Wykonawcy) jest:
Podwykonawcy	4.4	Przewiduje się udział Podwykonawców w realizacji następujących robót:



Wykonawcy nie wolno dokonać odcięcia mediów bez pisemnego pozwolenia wydanego przez Inżyniera.

Wykonawca powiadomi Inżyniera na piśmie o wszelkich zauważonych błędach lub nieścisłościach w Rysunkach i Specyfikacjach oraz o konieczności opracowania dodatkowych Rysunków i Specyfikacji niezbędnych dla realizacji Kontraktu.

Wykonawca przygotowuje i dostarczy Inżynierowi dokumentację powykonawczą w 3 egzemplarzach, nie później niż 14 dni przed przejęciem Robót zgodnie z Subklauzulą 10.1 „Przejęcie Robót i Odcinków”. Wykonawca naniesie na Rysunkach dostarczonych przez Inżyniera wszelkie zmiany w Robotach wprowadzone zgodnie z Warunkami Kontraktu.

Subklauzula 4.2 „Zabezpieczenie Wykonania”

Subklauzula 4.2. otrzymuje brzmienie:

„Strony zgodnie potwierdzają, iż przed zawarciem Umowy Wykonawca wniósł zabezpieczenie wykonania w wysokości określonej w Załączniku do Oferty-Dane Kontraktowe, stanowiące równowartość 5 % wartości określonej w pkt 4.2 Aktu umowy.”

Zabezpieczenie Wykonania ma w istocie zapewnić, że Wykonawca gwarantuje, jakość Robót przewidzianych do wykonania w ramach Kontraktu oraz zobowiązuje się usunąć wszelkie wady lub szkody, które ujawnią się w okresie Gwarancji Jakości, a które to wady lub szkody Zamawiający uzna jako wyniki z działania lub zaniedbania Wykonawcy zgodnie z Warunkami Kontraktu.

Zabezpieczenie Wykonania będzie zwrócone Wykonawcy w terminie 30 dni od daty uzyskania Świadczenia Przejęcia, z zastrzeżeniem, iż Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu wad i szkód 30 % wysokości Zabezpieczenia Wykonania. Kwota ta zostanie zwrócona Wykonawcy nie później niż w 15 dniu po upływie okresu Gwarancji Jakości. Jeśli Zabezpieczenie Wykonania będzie wniesione w formie innej niż pieniężna, to Wykonawca będzie samodzielnie, bez odrębnego wezwania przez Zamawiającego przedłużał ważność Zabezpieczenia Wykonania aż do czasu usunięcia wszelkich wad lub szkód”

Subklauzula 4.3 „Przedstawiciel Wykonawcy”

Pierwszy akapit otrzymuje nowe brzmienie:

„Wykonawca skieruje do pełnienia funkcji Przedstawiciela Wykonawcy, osobę wskazaną we Wniosku o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i wyposaży go we wszystkie kompetencje konieczne do działania w imieniu Wykonawcy według Kontraktu”

Trzeci akapit otrzymuje nowe brzmienie:

„Jeżeli wystąpią ku temu uzasadnione przyczyny, to Wykonawca wystąpi na piśmie do Zamawiającego o zmianę Przedstawiciela Wykonawcy, w trakcie realizacji niniejszego Kontraktu. Wniosek musi być uzasadniony przez Wykonawcę na piśmie i wymaga pisemnego zaakceptowania przez Inżyniera. Wykonawca musi przedłożyć Inżynierowi propozycję zmiany, o której mowa wyżej, nie później niż 14 dni przed planowanym skierowaniem innej osoby posiadającej kwalifikacje i doświadczenie nie niższe od określonych w Ogłoszeniu o zamówieniu. Odmowa akceptacji zmiany przez Inżyniera nie będzie wydana bez rozsądnego uzasadnienia”.

Na końcu Subklauzuli 4.3 dodano treść:

Przedstawiciel Wykonawcy będzie biegłe posługiwał się językiem polskim. Jeśli zgodnie z