

BZP.271.22.2021.NP

Gorzów Wlkp., 6 października 2021 r.

Wszyscy Wykonawcy  
biorący udział w postępowaniu

dotyczy: postępowania prowadzonego pn. **Przebudowa ul. Dworcowej wraz z przebudową torowiska oraz budowa węzła przesiadkowego przy dworcu PKP w Gorzowie Wlkp.**

Zamawiający udziela kolejnych odpowiedzi na pytania, które wpłynęły w toku niniejszego postępowania: Ponadto w związku ze zmianą nawierzchni na ciągach pieszych i pieszo-rowerowych z płyt betonowych 60x60 na kostkę kamienną oraz w związku ze zmianą ilości wycinki i nasadzeń zieleni Zamawiający zamieszcza uaktualnioną dokumentację projektową uwzględniającą powyższe zmiany.

*Pytanie 34: W udostępnionym TER dotyczącym torowiska tramwajowego brak jest pozycji obejmującej wykonanie pod torowiskiem płyty z betonu C30/37 zbrojonej włókna polipropylenowymi – zgodnie z rysunkiem nr T2 „Przekrój poprzeczny krańcówka toru”. Prosimy o wyjaśnienie w której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić wykonanie tej płyty i określenie jaka powinna być jej grubość (wg opisu technicznego „Stan projektowany” jest to 0,4 m natomiast wg punktu C „Wymagania szczegółowe” jest to 30 cm).*

Odpowiedź 34 : Grubość płyty zbrojonej włókna polipropylenowymi winna wynosić 30 cm (ilość włókien polipropylenowych 3kg/m<sup>3</sup>). Zamawiający zmienia załączony TER w przedmiotowym zakresie. Koszty związane z wykonaniem płyty należy uwzględnić w pozycji nr 13 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 35: Prosimy o uzupełnienie TER o pozycję kosztorysową uwzględniającą ułożenie torów na betonowych płytach, wylewanych na mokro, zlokalizowanych przy rozjeździe.*

Odpowiedź 35: Zamawiający zmienia załączony TER w przedmiotowym zakresie. Koszty ułożenia torów rozjazdu należy ująć w pozycji nr 24 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 36: Zgodnie z rysunkiem nr 4 „Przekroje normalne” znajdującym się w projekcie branży drogowej konstrukcja torowiska składa się z następujących warstw: - Płyta torowa o strukturze górnej imitującej nawierzchnię z brukowca kamiennego – grub. 40 cm - Mata wibroizolacyjna – grub. 2-2,5 cm - Folia budowlana izolacyjna - Warstwa wyrównawcza z suchego betonu – grub. 3 cm - Warstwa wzmacniająca - mieszanka kruszywa związana cementem C3,0/4,0 – grub. 40 cm. Jednocześnie w udostępnionym TER robót torowych uwzględniono płyty torowe, matę wibroizolacyjną, folię budowlaną, warstwę z suchego betonu o poprawnych grubościach, natomiast zamiast warstwy kruszywa związanego cementem C3,0/4,0 grub. 40 cm uwzględniono warstwę stabilizowaną cementem Rm=5,0 MPa grub. 37 cm. Prosimy o wyjaśnienie jaką należy przyjąć grubość i parametry wytrzymałościowe warstwy kruszywa stabilizowanego cementem.*

Odpowiedź 36: Należy przyjąć wartości i konstrukcję z projektu branży torowej tj. warstwę kruszywa stabilizowanego cementem Rm=5,0MPa gr. 28cm. Zamawiający zmienia załączony TER w

przedmiotowym zakresie. Koszty związane z ułożeniem warstwy kruszywa stabilizowanego cementem  $R_m=5,0$  MPa należy uwzględnić w pozycji nr 16 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego. Dla konstrukcji torowiska przewidzianego na prefabrykowanych płytach podtorza warstwę kruszywa stabilizowanego cementem  $R_m=5,0$  MPa należy przyjąć o grubości 37cm i wycenić w pozycji nr 15 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego. Dla konstrukcji torowiska w obszarze rozjazdu jednotorowego, przewidzianego na płycie wylewanej na mokro, warstwę kruszywa stabilizowanego cementem  $R_m=5,0$  MPa należy przyjąć o grubości 28cm i wycenić w pozycji 16 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 37: Prosimy o uzupełnienie TER o pozycję kosztorysową uwzględniającą wykonanie warstwy stabilizowanej cementem  $R_m=5,0$  MPa grub. 28 cm, znajdującej się pod płytą betonową torowiska wylewaną na mokro (zgodnie z opisem technicznym i rysunkiem nr T2 „Przekrój poprzeczny krańcówka toru”.*

Odpowiedź 37: Zamawiający zmienia załączony TER w przedmiotowym zakresie. Koszty związane z ułożeniem warstwy kruszywa stabilizowanego cementem  $R_m=5,0$  MPa grubości 28cm należy uwzględnić w pozycji nr 16 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 38: Prosimy o potwierdzenie, że podany w TER Torowisko tramwajowe w pozycji nr 13 zakres robót dotyczy zagęszczenia podłoża gruntowego pod torowiskiem układanym na płycie betonowej wylewanej na mokro. Jednocześnie prosimy o wyjaśnienie czy zagęszczany grunt to grunt rodzimy, czy grunt którego zakup należy uwzględnić w ofercie.*

Odpowiedź 38: Zamawiający zmienia poz. 12 w załączony TER w przedmiotowym zakresie. Zagęszczenie podłoża gruntowego pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni z ewentualnym doziarnieniem i stabilizacją gruntu rodzimego cementem w celu uzyskania  $EV_2 \Rightarrow 45$  MNa/m<sup>2</sup> powinno być wykonane dla całej powierzchni torowiska.

*Pytanie 39: Prosimy o wyjaśnienie, w których lokalizacjach należy wykonać zakres robót określony w pozycjach nr 15, 16 i 17 TER Roboty podtorzowe: warstwę filtracyjną z kruszywa mineralnego 4/31,5 mm w ilości 130 m<sup>3</sup>, warstwę podbudowy z tłuczni 31,5/50 mm w ilości 130 m<sup>3</sup> oraz warstwę zasypki z kłińca w ilości 130 m<sup>3</sup>. W dokumentacji projektowej dotyczącej branży torowej nie przewidziano wykonania wymienionych warstw.*

Odpowiedź 39: Zamawiający zmienia załączony TER w przedmiotowym zakresie.

*Pytanie 40: Zgodnie z zapisem specyfikacji technicznej szyny rowkowe 60R2 należy stosować ze stali gatunku R260 na odcinkach torów o  $R > 51$ m oraz ze stali w gatunku R220 G1 lub R290 GHT na odcinkach o  $R < 51$ m. Natomiast wg opisu technicznego branży torowej szyny rowkowe 60R2 należy stosować ze stali gatunku R260 na odcinkach torów o  $R > 150$ m, ze stali w gatunku R220 G1 o  $R < 151$ m. Prosimy o wyjaśnienie, które wymagania są wiążące – te wynikające z treści specyfikacji technicznych czy te wynikające z opisu technicznego.*

Odpowiedź 40: Wymaganiami wiążącymi są wymagania wynikające z opisu technicznego. Zamawiający załącza poprawione Specyfikacje Techniczne.

*Pytanie 41: Prosimy o wskazanie w których pozycjach kosztorysowych TER należy uwzględnić montaż przyszynowych skrzynek odwodnieniowych (o których mowa w opisie technicznym branży torowej) i w jakich ilościach.*

Odpowiedź 41: Należy zastosować płyty z kanałami odwodnieniowymi. Ilość winna odpowiadać ilości studni odwodnieniowych dla torowiska.

Koszty wykonania elementów systemu odwodnienia torowiska należy ująć w pozycji nr 20 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 42: Prosimy o podanie szczegółów dotyczących wykonania koźłów oporowych, wyjaśnienie z jakich materiałów należy je wykonać oraz wskazanie, w których pozycjach kosztorysowych TER należy je uwzględnić.*

Odpowiedź 42: Należy zabudować typowe rozwiązanie koźła oporowego stosowanego dla torów tramwajowych na terenie Polski ze szczególnym uwzględnieniem taboru tramwajowego stosowanego w Gorzowie Wlkp. Koźło oporowy powinien być wykonany w postaci betonowego bloku z umieszczonym poprzecznym ceownikiem oraz zabudowaną podrozdjednicą na wysokości zderzaka tramwaju.

Dopuszcza się indywidualne rozwiązanie koźła oporowego, które przed wbudowaniem należy uzgodnić z Zamawiającym.

Koszt wykonania i montażu koźłów oporowych należy ująć w pozycji nr 29 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 43: Czy Zamawiający uzna jako równoważne dla systemu rur i studni GRP zastosowanie systemu kanalizacyjnego opartego na rurach kamionkowych o wytrzymałości potwierdzonej obliczeniami wytrzymałościowymi, produkowanych zgodnie z normą PN-EN295 oraz posiadających parametry pozanormowe uwzględnione w aprobacie IBDIM dopuszczającej rury między innymi do zastosowania w ciągach komunikacyjnych? Uzupełnienie sytemu będą stanowić studnie betonowe z monolitycznymi dennicami typu „PERFECT”.*

Odpowiedź 43: Tak, z tym że uzupełnieniem systemu będą stanowić studnie betonowe z zabezpieczeniem studni w postaci wkładek tworzywowych.

*Pytanie 44: Prosimy o wyjaśnienie różnicy w opisie technicznym jest napisane:*

**URZĄDZENIA BEZPIECZENSTWA RUCHU DROGOWEGO**

W rejonie ul. Dworcowej i Składowej, w celu zabezpieczenia poszczególnych powierzchni przed nieuprawnionym wjazdem pojazdów, zaprojektowano wykonanie słupków przeszkodowych uchylnych U-12c z wtryskiwanego elastycznego poliuretanu. Słupek po najeźdzeniu powinien natychmiast wrócić do pierwotnego kształtu. Słupki blokujące przewidziano w rejonie zjazdów, zatok postojowych najczęściej w chodnikach, gdzie istnieje realne ryzyko wjeżdżania pojazdami i tam gdzie podczas wizji lokalnej stwierdzono przypadki nagminnego zastawiania terenów zielonych czy chodników. Wysokość słupka powinna wynosić min. 80 cm nad powierzchnią terenu, średnica 80 mm  
Słupki powinny być wykonane w kolorze grafitowym z elementami odbłaskowymi, szer. folii odbłaskowej 50 mm (zakłada się trzy pasy) Montaż słupków powinien być wykonany zgodnie z instrukcją producenta za pomocą kotwy chemicznej o głębokości min. 100 mm.

*a w Tabeli elementów rozliczeniowych:*

*"Ustawienie słupków przeszkodowych typu U-12c (materiał nowy) wraz z osadzeniem w gruncie. Słupki z profili ocynkowanych malowanych proszkowo w kolorze RAL7012 wyposażone w odbłaskowe taśmy ostrzegawcze". Prosimy o odpowiedź jakie słupki należy wycenić czy zgodnie z opisem technicznym czy opisem w tabeli elementów rozliczeniowych*

Odpowiedź 44: Należy przyjąć rozwiązanie opisane w opisie technicznym projektu stałej organizacji ruchu. Zamawiający zmienia poz. 236 w TER 4 dla budowy węzła przesiadkowego i zmienia poz. 70 w TER 2 dla przebudowy ul. Dworcowej.

*Pytanie 45: Zgodnie z dokumentacją projektową powierzchnia przeszklenia wiat dla węzła przesiadkowego wynosi 1790m<sup>2</sup>, natomiast przedmiar mówi łącznie o ilości 1882m<sup>2</sup>, prosimy o podanie do wyceny prawidłowej powierzchni przeszklonej w przedmiarze.*

*Odpowiedź 45: W załączeniu Zamawiający załącza skorygowany TER w przedmiotowym zakresie.*

*Pytanie 46: Zgodnie z dokumentacją projektową ciężar wiat dla węzła przesiadkowego wynosi 323 299,00kg, natomiast w przedmiarze zawarta jest ilość 314 805,8kg łącznego ciężaru wiat oraz 15 056,0kg jako ciężar konstrukcji uzupełniającej pod przeszklenia jako osobna pozycja rozliczeniowa. Prosimy o podanie prawidłowej ilości poszczególnych elementów konstrukcji stalowej do wyceny w przedmiarze.*

*Odpowiedź 46: W załączeniu Zamawiający załącza skorygowany TER w przedmiotowym zakresie*

*Pytanie 47: Zestawienie kotew do montażu wiat stalowych dla węzła przesiadkowego w projekcie wykonawczym podaje ilość 136 szt. Natomiast przedmiar wykazuje ilość 172szt. – prosimy o podanie do wyceny właściwej liczby kotew w przedmiarze*

*Odpowiedź 47: W załączeniu Zamawiający załącza skorygowany TER w przedmiotowym zakresie.*

*Pytanie 48: Wnosimy o potwierdzenie, że konstrukcja stalowa wiat ma posiadać powłokę ochrony przed korozją w postaci cynkową zgodnie z poz.18 d.1.3 TER1 i TER2 oraz poz.18 d.1.3. Jeśli tak, to prosimy o określenie rodzaju/technologii cynkowania*

*Odpowiedź 48: Całość konstrukcji stalowej należy zabezpieczyć antykorozyjnie powłokami malarskimi w kolorze przyjętym wg projektu architektonicznego. Stopień oczyszczenia konstrukcji i przygotowanie powierzchni elementów stalowych oraz ilości i grubości powłok malarskich zgodnie z technologią zakładu prefabrykacji, uwzględniając klasyfikację agresywności środowiska.*

*W załączeniu Zamawiający załącza skorygowany TER w przedmiotowym zakresie*

*Pytanie 49: W treści opisu technicznego branży torowej (punkt B "Stan projektowany") znajduje się zapis "Przestrzeń pomiędzy płytami podtorza należy wypełnić systemowymi prefabrykatami o szerokości dopasowanej do gabarytu płyt podtorza jak i rozstawu osiowego torów." Prosimy o udostępnienie rysunków przedstawiających szczegóły tego rozwiązania, w szczególności wymiary płyt i określenie wymagań dotyczących materiałów i parametrów jakim powinny odpowiadać. Prosimy również o wyjaśnienie jaka jest lokalizacja oraz łączna powierzchnia tej przestrzeni i w których pozycjach kosztorysowych TER należy uwzględnić jej wypełnienie prefabrykatami.*

*Odpowiedź 49: Istnieje wiele rozwiązań systemowych prefabrykatów do wypełnienia przestrzeni pomiędzy płytami podtorza dostępnych i stosowanych na terenie Polski. Są to ogólnie dostępne rozwiązania. Proszę zastosować jedno z nich.*

*Wypełnienie przestrzeni między prefabrykowanymi płytami podtorza należy uwzględnić w poz. 20 zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego*

*Pytanie 50: Prosimy o wyjaśnienie w jakiej lokalizacji należy zabudować geowłókninę wymienioną w pozycji kosztorysowej nr 14 "Roboty podtorzowe" (w ilości 650 m<sup>2</sup>) i określenie jakim parametrom technicznym powinna odpowiadać.*

Odpowiedź 50: Nie należy stosować geowłókniny. Zamawiający w związku z powyższym załącza zmieniony TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 51: Zgodnie z rysunkiem nr T1 "Plan sytuacyjny tory" torowisko na płytach ma łączną długość  $100,8\text{ m} + 53,3\text{ m} + 53,3\text{ m} = 207,4\text{ m}$ . Pozostałą część torowiska oznaczono czerwoną linią jako "Torowisko tramwajowe z betonowych płyt torowych wylewanych na mokro". Jednocześnie w pozycji kosztorysowej TER nr 24 uwzględniono układanie torów w kanałach szynowych płyt prefabrykowanych w ilości 220 m. Prosimy o wyjaśnienie tej rozbieżności i skorygowanie TER.*

Odpowiedź 51: Proszę o wycenę pozycji 23 (układanie torów szer. 1435 mm z szyn tramwajowych bez podkładów, w kanałach szynowych płyt prefabrykowanych... ) zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego, w ilości 220m

*Pytanie 52: Prosimy o wyjaśnienie czy ilość ławy pod krawężnikiem (szer. 0,2 m i wys. 0,26 m) w pozycji kosztorysowej TER nr 30 jest prawidłowa. Jest to ława przewidziana pod krawężnik kamienny którego łączna ilość w pozycji kosztorysowej TER nr 31 wynosi 500 m. Według wyliczeń ilość łączna ławy betonowej wynosi:  $500\text{ m} \times 0,2\text{ m} \times 0,26\text{ m} = 26\text{ m}^3$ .*

Odpowiedź 52: Proszę o wycenę pozycji 30 (Ława pod krawężniki kamienne...) zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego, w ilości 40m<sup>3</sup>

*Pytanie 53: Prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysowej TER należy uwzględnić wykonanie warstwy nawierzchni z asfaltu lanego 2 x 3,0 cm w torowisku tramwajowym na płycie betonowej wylewanej na mokro. W udostępnionym TER brak jest pozycji uwzględniającej wykonanie tej warstwy.*

Odpowiedź 53: Proszę o wycenę nawierzchni z asfaltu lanego 2x3cm w pozycji 21 (Nawierzchnia torowiska tramwajowego z asfaltu lanego...) zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 54: Prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysowej TER należy uwzględnić wykonanie warstwy gruntu na bazie żywic epoksydowych na płycie betonowej wylewanej na mokro (pod torowisko tramwajowe i rozjazd). W udostępnionym TER brak jest pozycji uwzględniającej wykonanie tej warstwy.*

Odpowiedź 54: Proszę o wycenę wykonania gruntu w pozycji 17 (Warstwa wyrównawcza ...) zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 55: Prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysowej TER należy uwzględnić wykonanie warstwy z betonu cementowego konstrukcyjnego C25/30 z dodatkiem włókien poliestrowych w torowisku tramwajowym na płycie betonowej wylewanej na mokro. W udostępnionym TER brak jest pozycji uwzględniającej wykonanie tej warstwy.*

Odpowiedź 55: Proszę o wycenę podbudowy z betonu cementowego C25/30 w pozycji 14 (Wykonanie warstwy podbudowy...) zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

*Pytanie 56: Prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysowej TER należy uwzględnić wykonanie warstwy szczepnej betonu w torowisku tramwajowym na płycie betonowej wylewanej na mokro. W udostępnionym TER brak jest pozycji uwzględniającej wykonanie tej warstwy.*

Odpowiedź 56: Proszę o wycenę warstwy szczepnej dla tej warstwy w pozycji 13 (Wykonanie płyty podtorza...) zmienionej TER w zakresie torowiska tramwajowego.

Pytanie 57: Zwracamy się o umożliwienie Wykonawcom, co do których ma zastosowanie art. 4c ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 118 ze zm.), złożenia stosownego oświadczenia w tym zakresie. Niniejsza prośba jest umotywowana art. 13za w/w ustawy, zgodnie, z którym kto wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 4c, nie składa oświadczenia, o którym mowa w tym przepisie, albo składa oświadczenie niezgodne ze stanem rzeczywistym, podlega karze grzywny. Celem uniknięcia grzywny Zamawiający powinien umożliwić złożenie stosownego oświadczenia. Jednocześnie, zgodnie z art. 4c w/w ustawy, oświadczenie składa się w formie, w jakiej jest zawierana transakcja handlowa, najpóźniej w momencie jej zawarcia.

Odpowiedź 57: Zamawiający nie uniemożliwia złożenia oświadczenia w zakresie wskazanym w pytaniu. Zgodnie z brzmieniem art. 4 c ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 118 ze zm.) Wykonawcy, co do których ma zastosowanie w/w zapis zobligowani są złożyć stosowne oświadczenie najpóźniej w momencie zawarcia transakcji handlowej.

Na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego oświadczenie nie jest wymagane.

Pytanie 58: W dokumentacji przetargowej przedstawiono wymaganie dla klasy betonu prefabrykowanych płyt tramwajowych, torowych i międzytorowych, o wartości nie mniejszej niż C45/50. Według wytycznych GDDKiA wystarczająca klasa betonu to klasa C35/45 - takie wymaganie dla betonowej nawierzchni drogowej przedstawione jest dla prognozowanego, ciężkiego ruchu samochodowego (KR5 - KR7) w "Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych" wdrożonym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad a także w dokumentach uprawniających do produkcji (aprobatach technicznych) czołowych polskich producentów przedmiotowych płyt tramwajowych, wydanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Podnoszenie wartości dla tego wymagania powoduje niepotrzebne zwiększanie kosztów produkcji prefabrykatów a tym samym końcowej ceny dla Zamawiającego. Prosimy zatem o potwierdzenie, że klasa betonu C35/45 dla prefabrykowanych płyt tramwajowych ze zbrojeniem przestrzennym jest wystarczająca.

Odpowiedź 58: Należy zastosować prefabrykowane płyty podtorza zgodne z wymaganiami określonymi w dokumentacji projektowej.

Pytanie 59: W dokumentacji przetargowej Zamawiający podał wymagania co do ścieralności prefabrykowanych płyt  $\leq 12500 \text{ mm}^3$  oraz nasiąkliwości  $< 4,5 \%$ . Krajowe Oceny Techniczne na płyty wiodących producentów takich jak Prefa czy Pekabex podają wartości powyższych parametrów, dla ścieralności  $\leq 15000 \text{ mm}^3$  i nasiąkliwości  $< 5\%$ . Czy zamawiający dopuści do zastosowania prefabrykowane płyty innych producentów, posiadających właściwą Aprobata Techniczną lub Krajową Ocenę Techniczną?

Odpowiedź 59: Należy zastosować prefabrykowane płyty podtorza zgodne z wymaganiami określonymi w dokumentacji projektowej.

Pytanie 60: W dokumentacji przetargowej Zamawiający przewidział prefabrykowane płyty torowe o

*długości od 1 do 6 m oraz wskazać szerokość płyty torowej wynoszącą 2,2 m. Czy, zamawiający dopuści montaż płyt o mniejszej długości niż 1 m, gdyż płyty z zabudowanym odwodnieniem lub skrzynkami kablowymi do połączeń międzytokowych często u wielu producentów mają mniej niż 1m.*

Odpowiedź 60: Należy zastosować prefabrykowane płyty podtorza zgodne z wymaganiami określonymi w dokumentacji projektowej przy czym Zamawiający dopuszcza płyty o długości mniejszej niż określone w dokumentacji projektowej w przypadku systemowych rozwiązań dla torowiska gdzie producent przewiduje elementy wyposażenia torowiska (np. zabudowę odwodnienia) w płytach o mniejszej długości.

*Pytanie 61: Prosimy o uzupełnienie dokumentacji technicznej o szczegółowe rozwiązania techniczne montażu sieci trakcyjnej sztywnej. W przekazanej dokumentacji brak jest rozwiązań technicznych wykonania sieci sztywnej, co uniemożliwia oferentom złożenie porównywalnych ofert.*

Odpowiedź 61: Zamawiający nie może podać szczegółowego rozwiązania gdyż z góry narzucił by zastosowanie czy to sieci sztywnej aluminiowej czy miedzianej. Projektant uznaje obydwa rozwiązania jako równoważne. Szczegółowe podwieszenia poszczególnych rozwiązań znajdują się w katalogach dostawców poszczególnych rozwiązań sieci sztywnej.

*Pytanie 62: Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie sieci trakcyjnej sztywnej z aluminiowym profilem nośnym i przewodem jezdny miedzianym Djp. Rozwiązanie takie zostało już wykonane na innym zadaniu w mieście.*

Odpowiedź 62: Zamawiający dopuszcza zastosowanie zarówno sieci sztywnej aluminiowej jak i miedzianej.

*Pytanie 63: Z projektu wykonawczego sieci trakcyjnej wynika montaż 9 szt. słupów trakcyjnych, natomiast w przedmiarze ujęto montaż 12 szt. słupów. Prosimy o wyjaśnienie tej rozbieżności i ewentualne uzupełnienie dokumentacji o brakujące słupy.*

Odpowiedź 63: W TER błędnie podano ilość słupów. Zamawiający zmienia załączony TER w przedmiotowym zakresie.

*Pytanie 64: W dokumentacji projektowej nie podano wartości naciągu nominalnego dla słupów oznaczonych na schemacie sytuacyjnym jako EST60.9 i EST60.10, prosimy o uzupełnienie wartości naciągu dla tych słupów.*

Odpowiedź 64: Należy zastosować słupy o naciągu nominalnym 15 i 25 kN. Lokalizacja poszczególnych słupów została oznaczona na rysunku planu sytuacyjnego.

*Pytanie 65: W opisie dokumentacji technicznej sieci trakcyjnej jest mowa o słupach trakcyjnych posiadających naciąg nominalny 15kN i 25kN, natomiast na rysunkach sylwetek słupów oznaczono naciągi nominalne 20kN i 25kN. Prosimy o wyjaśnienie tej rozbieżności.*

Odpowiedź 65: Należy zastosować słupy o naciągu nominalnym 15 i 25 kN. Lokalizacja poszczególnych słupów została oznaczona na rysunku planu sytuacyjnego.

*Pytanie 66: Zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez MZK dla sieci trakcyjnej na przebudowywanym odcinku jednotorowym należy zastosować sygnalizację mijankową. W dokumentacji i przedmiarze robót dla sieci trakcyjnej nie wspomniano o konieczności jej wykonania. Prosimy o wyjaśnienie czy wzmiankowaną sygnalizację mijankową należy wykonać, a jeżeli tak to prosimy o uzupełnienie dokumentacji technicznej o niezbędne do jej wykonania rozwiązania techniczne.*

Odpowiedź 66: Tak sygnalizację zajętości torowiska należy wykonać. Dokumentacja projektowa dla budowy sygnalizacji zajętości torowiska tramwajowego znajduje się w projekcie wykonawczym – br. elektryczna - sygnalizacja drogowa. Pozycje dotyczące budowy tego elementu zagospodarowania znajdują się TER w pozycjach nr 136 do 144.

*Pytanie 67: W przedmiarze robót trakcyjnych brak pozycji dotyczącej wykonania kotwień sieci trakcyjnej. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru o ten zakres robót sieci trakcyjnej.*

Odpowiedź 67: Kotwienie sieci trakcyjnej należy wycenić w pozycji nr 2 TER.

*Pytanie 68: Prosimy o potwierdzenie, że początkiem zakresu montażu przewodu jezdnego jest strefa słupa trakcyjnego nr ESTO60.3 oznaczona na planie sytuacyjnym jako „dowiązanie do istniejącej sieci”.*

Odpowiedź 68: Tak.

*Pytanie 69: Prosimy o uzupełnienie nazwy jednostki przedmiarowej w poz. nr 174 w tabeli: TABELA ELEMENTÓW ROZLICZENIOWYCH nr 1 i 2 (w kolumnie „jednostka – nazwa” jest puste miejsce).*

Odpowiedź 69: Zamawiający załącza zmieniony TER, uzupełniono jednostkę w poz.151 TER 1 Dworcowa, poz. 245 TER 4 węzeł. Prawidłową jednostką jest „m”.

*Pytanie 70: Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Sądu Najwyższego zamawiający ma obowiązek odbioru przedmiotu umowy w przypadku wykrycia wad nieistotnych, a więc wad, które nie uniemożliwiają jego użytkowania zgodnie z przeznaczeniem. Wnosimy o dostosowanie zapisów umowy do przedmiotowego orzecznictwa, ze odbiór końcowy zostanie dokonany w przypadku wad nieistotnych, nielimitujących odbiór. Wnosimy aby termin na usunięcie wad był uzgadniany pomiędzy Stronami i zakładał technologiczne możliwości usunięcia wad w uzgodnionym terminie a nie był ustalany jednostronnie przez Zamawiającego.*

Odpowiedź 70: Zamawiający nie zmienia SWZ.

*Pytanie 71: Dotyczy par. 7.12 Umowy. Wnosimy o zmianę sposobu fakturowania na: fakturowanie częściowe do 90% wartości wynagrodzenia GW, ostatnia FV 10% płatna po odbiorze końcowym inwestycji. Wnosimy o rozliczenia miesięczne zgodnie z % zaawansowaniem robót.*

Odpowiedź 71: Zamawiający zmienia zapis paragrafu 7 ust. 12 Umowy w następujący sposób: „12. Fakturowanie na podstawie protokołów odbiorów częściowych będzie dokonywane do łącznie 90 %



wynagrodzenia określonego w ust. 1 niniejszego paragrafu, pozostałe 10 % będzie fakturowane po dokonaniu odbioru końcowego i podpisaniu protokołu odbioru końcowego”.

*Pytanie 72: Dotyczy § 11 ust 2 pkt 1 lit. c). Kara umowna musi odnosić się do konkretnego obowiązku, a nie jak to zaproponował zamawiający do wszystkich obowiązków wynikających z umowy. Wnosimy o wykreślenie przedmiotowego i zapisu lub jego doprecyzowanie ze wskazaniem, których obowiązków umownych wykonawcy ona dotyczy.*

Odpowiedź 72: Zamawiający nie zmienia SWZ.

*Pytanie 73: Prosimy o wyjaśnienie czy zamawiający dopuszcza, aby kolor tafli szkła na wiatkach stalowych został uzyskany przez nałożenie folii, jeśli nie prosimy o przedstawienie w jakiej technologii ma zostać wykonanie barwienie szkła.*

Odpowiedź 73: Tak, Zamawiający dopuszcza aby kolor tafli szkła na wiatkach stalowych został uzyskany przez nałożenie folii.

*Pytanie 74; Prosimy o wyjaśnienie jakiej grubości szklenie zamawiający przewidział na pokryciu wiat stalowych.*

Odpowiedź 74: W dokumentacji projektowej przyjęto szkło bezpieczne VSG ESG 12mm+ESG 12mm oraz folie Centriglass dodatkowo należy zastosować szkło wyposażone w powłokę samoczyszczącą.

*Pytanie 75: Prosimy o uzupełnienie specyfikacji technicznej przez zamawiającego o roboty dotyczące budowy wiat stalowych oraz pokrycia wiat stalowych szkłem.*

Odpowiedź 75: Zamawiający załączył komplet specyfikacji technicznych.

Treść odpowiedzi jest wiążąca dla wszystkich uczestników postępowania.

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż zmianie ulega termin składania ofert. Termin składania ofert upłynie 18.10.2021 r. o godz. 10:00. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 18.10.2021 r. o godz. 10:30.

Wykonawcy będą związani ofertą przez okres **90 dni**, tj. do dnia **15.01.2022 r.**

Bieg terminu związania ofertą rozpoczyna się wraz z upływem terminu składania ofert.

Z poważaniem

Prezydent Miasta

/-/

Jacek Wójcicki