



ZAMAWIAJACY:

MIASTO ŁÓDŹ - ZARZĄD INWESTYCJI MIEJSKICH

ul. Piotrkowska 175

90-447 Łódź

telefon: +48 42 / 272-62-80

NIP 725-21-32-934, REGON 364429563

e-mail: zamowienia@zim.uml.lodz.pl

<http://zim.lodz.bip-e.pl>

Łódź, dnia ²⁹... 11.2023 r.

ZIM-DZ.2621.15.2023

WYKONAWCY

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: „**Rozbudowa al. Śmigłego-Rydza na odcinku od skrzyżowania z ul Dąbrowskiego do skrzyżowania z ul. Broniewskiego i ul. Niższej na odcinku od skrzyżowania z ul. Broniewskiego do skrzyżowania z ul. Śląską wraz z budową pętli tramwajowo-autobusowej przy skrzyżowaniu ul. Niższej i ul. Śląskiej**”

- I. Zamawiający Miasto Łódź – Zarząd Inwestycji Miejskich informuje, że w ww. postępowaniu zostały do Zamawiającego złożone wnioski¹ o wyjaśnienie treści specyfikacji warunków zamówienia (SWZ).

Działając zgodnie z art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. (Dz. U. z 2023 poz. 1605 ze zm.), zwanej dalej „Ustawą”, Zamawiający udziela poniższych odpowiedzi:

/zachowano oryginalną pisownię pytań/

ZESTAW XIII

Pytanie 1:

„dot. § 2 ust. 3 projektu umowy

Wykonawca stosownie do art. 3 ust. 1 pkt 32) i pkt 19) oraz art. 14 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1587, z późn. zm.), w związku z ewentualnym obowiązkiem przekazania destruktu asfaltowego uznanego przez przedstawicieli Zamawiającego/Nadzoru/ZDiT-u jako nadającego się do ponownego wykorzystania (§ 2 ust. 3 projektu umowy), prosi o potwierdzenie, że destrukc ten traktowany będzie jako odpad w rozumieniu ww. aktu prawnego.”

¹ Zachowano oryginalną pisownię zapytań



Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami § 2 ust. 3 wzoru umowy materiały z rozbiórki, w tym destruktu asfaltowy nadający się do ponownego wykorzystania, stanowią własność Zamawiającego. Wykonawca ma obowiązek, zgodnie z treścią rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego, dokonać oceny zgodności odpadu jakim jest destruktu asfaltowy z warunkami, o których mowa w § 2 ww. rozporządzeniu. Destruktu asfaltowy, który utracił status odpadów należy zabezpieczyć i przewieźć na miejsce wskazane przez Zamawiającego.

Pytanie 2:

„dot. § 2 ust. 3 projektu umowy

Wykonawca w związku z pytaniem powyżej, prosi o potwierdzenie, że dyspozycja przekazania destruktu asfaltowego pochodzącego z rozbiórki będzie dotyczyła przekazania przez Wykonawcę destruktu podmiotowi posiadającemu stosowne decyzje z zakresu gospodarki odpadami oraz numer BDO w celu spełnienia wymagań ustawy o odpadach. Jeżeli jest znany prosimy o jego wskazanie.”

Odpowiedź:

Destruktu asfaltowy przekazany przez Wykonawcę powinien być pozbawiony statusu odpadów destruktu asfaltowego.

Pytanie 3:

„Dotyczy D.05.03.13a, pkt 2.11, tab.20. Jednym z wymaganych parametrów mieszanki SMA11 jest współczynnik luminancji. Zgodnie z aktualnym dokumentem technicznym w zakresie wykonania nawierzchni, tj. "WT2-2016-część II" ograniczono zastosowanie tego parametru do tuneli oraz obiektów inżynierskich w ciągu głównym dróg krajowych i autostrad o nawierzchni betonowej. Przedmiotowy zakres robót nie kwalifikuje się do powyższych wymagań w zakresie jasności nawierzchni. W związku z powyższym prosimy o wykreślenie zapisu dotyczącego współczynnika luminancji.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że kruszywa stosowane do rozjaśnienia muszą posiadać własności fizyko-mechaniczne określone dla danej kategorii ruchu warstw ścieralnych w WT-1 2014.

Pytanie 4:

„Prosimy o wyjaśnienie czy betonowe studzienki ściekowe uliczne Ø 0,50 m (wraz ze zwieńczeniem), oznaczone w projekcie odwodnienia pasa drogowego symbolami od Wb1 do Wb10 włącznie, należy zamontować jako nowe czy jako używane (pochodzące z przeniesienia z innej lokalizacji).”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wszystkie wbudowywane materiały muszą być nowe.

Pytanie 5:

„Prosimy o wyjaśnienie czy oznaczone w projekcie odwodnienia pasa drogowego odcinki Di2-Db1, Di3-Db2, Di5-Db3, Di6-Db4, Di7-Db5, Di8-Db6, Di17-Db7, Di11-Db8, Di12-Db9, Di13-Db10 są przewidziane do pozostawienia jako istniejące czy też podlegają wymianie na nowe.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w wycenie należy uwzględnić ich wymianę na nowe.



Pytanie 6:

„Prosimy o wyjaśnienie, w której pozycji Formularza Cenowego (Załącznik nr 4 do SIWZ) należy uwzględnić koszty związane z budową, przebudową oraz likwidacją odwodnienia pasa drogowego.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Formularz Cenowy został uzupełniony o ww. pozycję. Zamawiający w załączeniu przekazuje zmieniony Formularz cenowy.

Pytanie 7:

„W załączonej dokumentacji projektowej brak jest projektu SOR. Prosimy o jego uzupełnienie.”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza projekt Stałej Organizacji Ruchu.

Pytanie 8:

„W dokumentacji projektowej załączony został niekompletny plik ze STWiORB branży drogowej. Prosimy o jego uzupełnienie.”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza uzupełniony STWiORB.

ZESTAW XIV

Pytanie 1:

„**Dot. b. torowej** - Prosimy o informację, w jaki sposób wykonawca ma zabezpieczyć początki torów nr 7 i 6, które nie łączą się z żadnym istniejącym układem torowym w okolicach Ronda Władysława Broniewskiego.”

Odpowiedź:

Należy przewidzieć wysunięcie torów ok. 1 m poza zakres wykonywanej przebudowy (tak aby, nie było konieczności rozbierania wykonywanej konstrukcji podczas kolejnych etapów budowy nowego torowiska w ul. Broniewskiego) oraz zabezpieczyć szyny materiałem przeciwkorozyjnym.

Pytanie 2:

„**Dot. b. torowej** – Prosimy o potwierdzenie, że WSZYSTKIE przejścia dla pieszych oraz przejazdy należy wykonać w systemie zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 3:

„**Dot. b. torowej** – Prosimy o wskazanie ile włókien propylenowych [kg/m³] należy zastosować w podbudowie betonowej C25/30 dla torowiska w systemie zintegrowanej nawierzchni drogowo-torowej.”

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że min. 0,9 kg/m³ włókien polimerowych.



Pytanie 4:

„Dot. b. torowej – Prosimy o wskazanie ile włókien propylenowych [kg/m³] należy zastosować w ławie żelbetowej 0,40x0,65m z betonu C30/37 dla torowiska zielonego.”

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że min. 0,9 kg/m³ włókien polimerowych.

Pytanie 5:

„Dot. b. torowej – Wg przekrojów konstrukcyjnych torowisko na podlewie ciągłym ma być posadowione na płycie z betonu gr. 30cm z betonu C25/30, natomiast wg „STWIORB T-03.08.01 - Wykonanie nawierzchni tramwajowej – podlew ciągły” należy wykonać płytę z betonu C35/45 gr. 25cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.”

Odpowiedź:

Należy przyjąć płytę grubości 30 cm z betonu C25/30 z włóknem polimerowym w ilości min. 0,9 kg/m³ o parametrach nie gorszych niż:

- Rodzaj polimeru – polipropylen
- Klasa – 1a
- Długość włókien – 18 mm ± 1mm
- Średnica – 32 μm
- Kształt – okrągłe
- Wpływ na konsystencję mieszanki przy awartości włókien min. 0,9 kg/m³ – czas Vebe 10s ±1 s
- Wytrzymałość na rozciąganie - ≥ 35cN/tex
- Gęstość liniowa – 7 dtex
- Temperatura topnienia - ≥ 160 °C

Pytanie 6:

„Dot. b. torowej – Prosimy o informację, czy w torowisku zielonym należy stosować poprzeczki torowe. Jeśli tak to w jakim rozstawie? Czy należy stosować otulinę do poprzeczek torowych?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie widzi takiej potrzeby.

Pytanie 7:

„Dot. b. torowej – Czy w torowisku zielonym, Zamawiający dopuści montaż szyn 49E1?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w torze zielonym szyn 49E1

Pytanie 8:

„Dot. b. torowej – Prosimy o wskazanie rozstawu podkładów w torowisku zielonym na belkach żelbetowych.”

Odpowiedź:

Rozstaw podpór co 67 cm.

Pytanie 9:

„Dot. b. torowej – Wg przekrojów konstrukcyjnych należy stosować płyty prefabrykowane gr. 35cm, natomiast wg „STWIORB T-03.08.01 – Wykonanie nawierzchni tramwajowej z płyt prefabrykowanych” należy stosować płyty prefabrykowane o grubości 40cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że płyty mają być o grubości 35 cm o parametrach nie gorszych niż:

Materiały użyte do produkcji wszystkich typów prefabrykowanych płyt żelbetowych winny być zgodne z krajową oceną techniczną płyt. Płyty prefabrykowane układane w obrębie tzw. „strefy ciszy” powinny być zbrojone prętami kompozytowymi.

Wymiary i tolerancje wykonania płyt powinny być zgodne z dokumentacją techniczną.

Dopuszczalne odchyłki wymiarów podstawowych nie powinny przekraczać dla :

- szerokości płyt: ± 7 mm,
- grubości płyt: ± 3 mm,
- długości płyt: ± 10 mm,
- głębokość kanału szynowego: $\pm 2/-1$ mm,
- usytuowania osi kanałów szynowych w stosunku do osi płyty: ± 5 mm,
- odległości osi kanałów szynowych od siebie: ± 4 mm,
- położenia wysokościowego kanałów szynowych względem siebie: ± 4 mm.

Górna powierzchnia płyt powinna być bez rys, pęknięć, szczelin i miejsc niedowibrowanych. Zwichrowanie powierzchni górnej maksymalnie 8mm dla płyt o długości ponad 5m, dla pozostałych płyt maksymalnie 5mm. Pozostałe powierzchnie płyt powinny być gładkie, bez raków, pęknięć, rys oraz ciał obcych w betonie. Na pozostałych powierzchniach płyt dopuszcza się rysy włoskowate wynikające ze skurczu betonu o szerokości ≤ 2 mm. Dopuszcza się powstawanie raków o głębokości i średnicy ≤ 5 mm, o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 20 cm² na 1 m².

Krawędzie płyt powinny być proste bez wyszczerbień i wzajemnie równoległe. Dopuszcza się uszkodzenia krawędzi na długości do 5% długości płyty i głębokości 15mm maksymalnie na jednej krawędzi jednej płyty.

Kanały szynowe muszą być czyste, bez nadlewów z betonu.

Górna powierzchnia płyt stanowiąca warstwę ścieralną nawierzchni drogowej powinna mieć odpowiednio szorstką fakturę. Wskaźnik szorstkości nie powinien być niższy niż:

- 55 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na mokro,
- 75 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na sucho.



Wytrzymałość betonu na ściskanie po 28 dniach nie powinna być niższa niż klasy C35/45 według PN-EN 206.

Ścieralność betonu nie powinna przekraczać 15 000 mm³ /5000 mm² według PN-EN 1338.

Nasiąkliwość betonu nie powinna przekraczać 5% według PN-B-06250.

Stopień mrozoodporności powinien odpowiadać co najmniej klasie F150 według PN-06250.

Pytanie 10:

„Dot. b. torowej – Wg przekrojów konstrukcyjnych należy wypełnić szczeliny w torowisku w systemie zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej na wysokość 35cm materiałem poliuretanowym, natomiast wg „STWIORB T-03.08.01 – Wykonanie nawierzchni tramwajowej z płyt prefabrykowanych” należy wykonać wypełnienie szczelin na wysokość 2/3 płyty (reszta szczeliny wypełniona piaskiem lub zasypką cementowo-piaskową). Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.”

Odpowiedź:

Należy wypełnić szczeliny do wysokości 2/3 płyty materiałem o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
- wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny) $k_{stat} = \sim 111[(kN/mm)/m]$ ($\pm 10\%$) wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach 1000 x 180 x 25 mm .Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN
- moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
- 4. wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
- 5. wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
- 6. gęstość max. 1,0 kg/dm³

resztę należy wypełnić podsypką cementowo-piaskową

Pytanie 11:

„Dot. b. torowej – Prosimy o potwierdzenie, że wszystkie materiały niezbędne do wykonania robót mają być materiałem nowym Wykonawcy.’

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wszystkie wbudowywane materiały muszą być nowe.

Pytanie 12:

„Dot. b. torowej – Prosimy o informację w jakim rozstawie należy kotwić tory na podlewie ciągłym.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że na prostych kotwy mają być co 2 m, na łukach co 1 m.

Pytanie 13:

„Dot. b. torowej – Prosimy o potwierdzenie, że wszystkie rozjazdy oraz skrzyżowania tramwajowe zabudowywane w ramach zadania mają być wykonane w technologii podlewu ciągłego.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wszystkie rozjazdy mają być wykonane w technologii tzw. "podlewu ciągłego" (zalew poziomy pod stopką szyny min. 2 cm oraz zalew pionowy na całej wysokości szyny min. 2 cm) z materiału o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie (przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
- wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny) $k_{stat} = \sim 111[(kN/mm)/m]$ ($\pm 10\%$) wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach 1000 x 180 x 25 mm .Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN
- moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
- 4. wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
- 5. wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
- 6. gęstość max. 1,0 kg/dm³

Pytanie 14:

„Dot. b. torowa - Czy Zamawiający dopuszcza zamianę prefabrykowanych płyt torowych i międzytorowych na płyty wylewane na mokro?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza wylewania płyt torowych i międzytorowych na mokro. Płyty torowe i międzytorowe mają być prefabrykowane o parametrach nie gorszych niż:

Materiały użyte do produkcji wszystkich typów prefabrykowanych płyt żelbetowych winny być zgodne z krajową oceną techniczną płyt. Płyty prefabrykowane układane w obrębie tzw. „strefy ciszy” powinny być zbrojone prętami kompozytowymi.

Wymiary i tolerancje wykonania płyt powinny być zgodne z dokumentacją techniczną. Dopuszczalne odchyłki wymiarów podstawowych nie powinny przekraczać dla :

- szerokości płyt: ± 7 mm,
- grubości płyt: ± 3 mm,
- długości płyt: ± 10 mm,



- głębokość kanału szynowego: $\pm 2/-1$ mm,
- usytuowania osi kanałów szynowych w stosunku do osi płyty: ± 5 mm,
- odległości osi kanałów szynowych od siebie: ± 4 mm,
- położenia wysokościowego kanałów szynowych względem siebie: ± 4 mm.

Górna powierzchnia płyt powinna być bez rys, pęknięć, szczelin i miejsc niedowibrowanych. Zwichrowanie powierzchni górnej maksymalnie 8 mm dla płyt o długości ponad 5 m, dla pozostałych płyt maksymalnie 5 mm. Pozostałe powierzchnie płyt powinny być gładkie, bez raków, pęknięć, rys oraz ciał obcych w betonie. Na pozostałych powierzchniach płyt dopuszcza się rysy włoskowate wynikające ze skurczu betonu o szerokości ≤ 2 mm. Dopuszcza się powstawanie raków o głębokości i średnicy ≤ 5 mm, o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 20 cm^2 na 1 m^2 .

Krawędzie płyt powinny być proste bez wyszczerbień i wzajemnie równoległe. Dopuszcza się uszkodzenia krawędzi na długości do 5% długości płyty i głębokości 15 mm maksymalnie na jednej krawędzi jednej płyty.

Kanały szynowe muszą być czyste, bez nadlewów z betonu.

Górna powierzchnia płyt stanowiąca warstwę ścieralną nawierzchni drogowej powinna mieć odpowiednio szorstką fakturę. Wskaźnik szorstkości nie powinien być niższy niż:

- 55 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na mokro,
- 75 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na sucho.

Wytrzymałość betonu na ściskanie po 28 dniach nie powinna być niższa niż klasy C35/45 według PN-EN 206.

Ścieralność betonu nie powinna przekraczać $15\,000 \text{ mm}^3 / 5000 \text{ mm}^2$ według PN-EN 1338.

Nasiąkliwość betonu nie powinna przekraczać 5% według PN-B-06250.

Stopień mrozoodporności powinien odpowiadać co najmniej klasie F150 według PN-06250.

Pytanie 15:

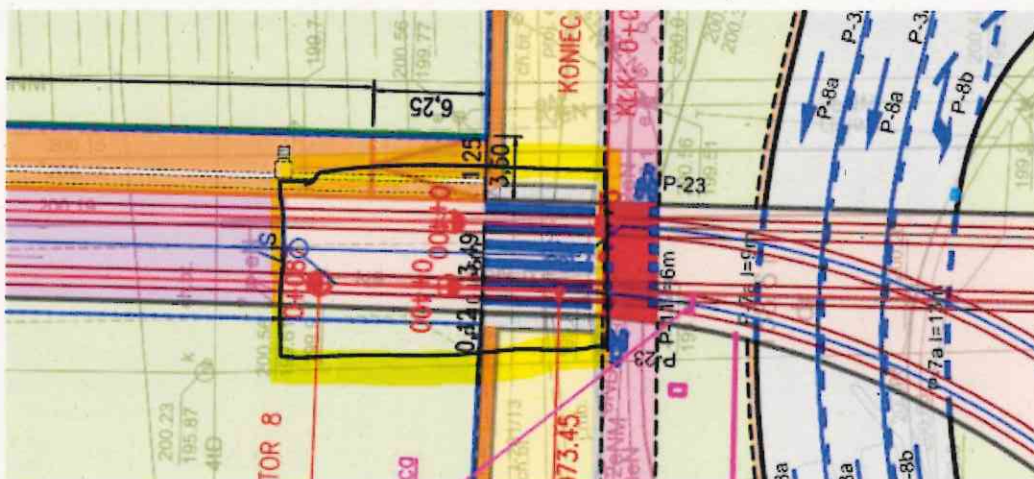
„Dot. b. zieleni – Prosimy o informację jaki okres gwarancyjny przyjąć do nasadzeń/pielęgnacji roślin? Prosimy również o wskazanie zakresu prac pielęgnacyjnych w okresie gwarancyjnym.”

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami § 13 wzoru umowy i dokumentacją projektową.

Pytanie 16:

„Dot. b. torowej (Prezydent) – Prosimy o informację, czy torowisko przy peronie (wycinek poniżej) ma być wykonane na płycie betonowej (podlew ciągły) czy w systemie zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej (płyty prefabrykowane)? Jeśli w płytach prefabrykowanych, prosimy o informację, czy część zwrotnicy rozjazdu (niebieskie oznaczenie poniżej) może



Odpowiedź:

Wskazany odcinek ma być wykonany w systemie podlewu ciągłego (zalew poziomy pod stopką szyny min. 2 cm oraz zalew pionowy na całej wysokości szyny min. 2 cm) z materiału o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie (przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
- wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny) $k_{\text{stat}} = \sim 111[(\text{kN/mm})/\text{m}] (\pm 10\%)$ wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach 1000 x 180 x 25 mm .Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN
- moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
- wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
- wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
- gęstość max. $1,0 \text{ kg/dm}^3$

Pytanie 18:

„Z uwagi na ryczałtowy charakter rozliczania oraz fakt, iż dołączone przedmiary stanowią jedynie materiał pomocniczy do wyceny, prosimy o udostępnienie wersji edytowalnej dokumentacji projektowej dotyczącej realizacji Zadania w celu poprawnego skalkulowania wielkości robót.”

Odpowiedź:

Zamawiający udostępnia poglądowo wersję edytowalną, jednocześnie wskazuje, że dokumentacją wiążącą jest dokumentacja projektowa stanowiąca załącznik nr 1 do SWZ.

Pytanie 19:

„Prosimy o informację czy do wykonania połączeń międzylukowych i międzytorowych należy zastosować stalowe skrzynki przyszynowe z rewizją umożliwiającą kontrolę złączy?”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że należy przewidzieć stalowe skrzynki przyszynowe (zabezpieczone przed wpływem prądów błędzących) z rewizją umożliwiającą kontrolę złączy.



Pytanie 20:

„Prosimy o informację kto ponosi koszty wprowadzenia komunikacji zastępczej. W przypadku jeśli Wykonawca, prosimy o przedstawienie niezbędnych danych do oszacowania kosztów jej funkcjonowania na czas budowy.”

Odpowiedź:

Koszty komunikacji zastępczej ponosi Zamawiający

Pytanie 21:

„Czyją własność stanowi złom z rozbiórki? Jeśli Zamawiającego, prosimy o wskazanie miejsca odwozu złomu.”

Odpowiedź:

Postępowanie dot. złomu zostało opisane w § 2 wzoru umowy ust. 1 pkt kk).

Pytanie 22:

„Prosimy o informację czy Wykonawca będzie zwolniony z opłat za zajęcie pasa drogowego?”

Odpowiedź:

Wykonawca nie ponosi opłat za zajęcie pasa drogowego.

Pytanie 23:

„Czy Zamawiający dysponuje inwentaryzacją oraz decyzją na wycinkę drzew kolidujących z przedmiotową inwestycją. Jeśli tak prosimy o udostępnienie.”

Odpowiedź:

Inwestycja jest realizowana na podstawie decyzji ZRiD. Inwentaryzacja jest w dokumentacji projektowej Branża Zielen

Pytanie 24:

„Dot. b. drogowej – W wyniku przeprowadzonej wizji lokalnej Wykonawca zlokalizował na całym odcinku objętym przebudową ogrodzenie z siatki stalowej na słupkach betonowych w ilości ok. 300mb, natomiast zgodnie z przedmiarem drogowym poz. 25 d.2.5 do rozbiórki jest 106mb ogrodzenia. Prosimy o potwierdzenie, że w ramach zadania należy rozebrać całe istniejące ogrodzenie, a nie ilość wskazaną w przedmiarze robót drogowych.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza konieczność rozbiórki całego ogrodzenia, zaś przedmiary udostępnione zostały poglądowo.

Pytanie 25:

„W wyniku przeprowadzonej wizji lokalnej Wykonawca zlokalizował w okolicy pętli przy ul. Niższej zalegające materiały w postaci bruku, krawężników oraz kruszywa. Prosimy o informację, czyją własność stanowią te materiały? Czy przed rozpoczęciem realizacji Zamawiający usunie wskazane materiały z terenu pętli, czy ewentualnie Wykonawca powinien skalkulować w cenie oferty ich usunięcie?”



Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że materiały składowane są tymczasowo i zostaną usunięte przed przekazaniem terenu budowy.

ZESTAW XV

Pytanie 1:

„Czy na wszystkich odcinkach rur zarówno kanalizacyjnych jak i wodociągowych ma występować zewnętrzna powłoka przeciw prądom błędzącym? Jeżeli nie to na jakich odcinkach?”

Rura żeliwna kielichowa kanalizacyjna \varnothing 200 mm - 172 mb + 184 mb

Zewnętrzna powierzchnia rur przeciw prądom błędzącym pokryta aktywną warstwą metalicznego cynku nakładanego w łuku elektrycznym (metoda plazmowa), o gramaturze minimum 200 g/m² wg PN-EN 598. Warstwę wykończeniową trzonu rury stanowi powłoka z ekstrudowanego polietylenu nakładanego fabrycznie (bez nawijania) wg PN-EN 598 i PN-EN 14628.

Rura żeliwna ciśnieniowa kielichowa wodociągowa DN200 - 12 mb

Rura żeliwna ciśnieniowa kielichowa wodociągowa DN150 - 209 mb

Powierzchnia zewnętrzna rur z zabezpieczeniem przeciwko prądom błędzącym (rury montowane po torowiskiem tramwajowym) pokryta aktywną warstwą metalicznego cynku nakładanego w łuku elektrycznym (metoda plazmowa), o gramaturze minimum 200 g/m² wg PN-EN 598. Warstwę wykończeniową trzonu rury stanowi powłoka z ekstrudowanego polietylenu nakładanego fabrycznie (bez nawijania) wg PN-EN 598 i PN-EN 14628.

Odcinki rurociągów ze złączami blokowanymi (pod jezdniami/torowiskiem tramwajowym) należy wykonać rur z żeliwa sferoidalnego w klasie C50 z kielichem dwukomorowym zamkniętym z uszczelką gumową z EPDM oraz systemem blokującym opartym na napawanym garbie na trzonie rury i pierścieniu monolitycznym blokującym montowanym na całym obwodzie rury.

Odpowiedź:

Powłoka zabezpieczająca przeciw oddziaływaniom prądów błędzących winna być zastosowana dla rur projektowanych w obszarze ich oddziaływania, tj. pod i w bliskim sąsiedztwie torowiska, min. 2 m od torowiska.



Pytanie 2:

Na jakiej długości odcinka występują rury ze złączami blokowanymi (dwukomorowymi w klasie C50)?”

Odpowiedź:

Rury o połączeniach blokowanych winny znajdować się na odcinkach prowadzonych w rurach osłonowych, pod torowiskiem i jezdnią.

ZESTAW XVI

Pytanie 1.

Dot. SWZ

Prosimy o zmianę następujących warunków udziału w postępowaniu:

jest:

5.1. w okresie ostatnich 8 (ośmiu) lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał:

5.1.1.

dwa (2) zamówienia na roboty budowlane (każde w ramach odrębnej umowy), z których każde obejmowało budowę lub przebudowę drogi/dróg wraz z budową lub przebudową torowiska, oświetlenia ulicznego, sieci trakcyjnej i odwodnienia na terenie miejskim, o łącznej wartości brutto nie mniejszej niż 40 000 000,00 zł;

zmiana:

5.1. w okresie ostatnich 8 (ośmiu) lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał:

5.1.1.

dwa (2) zamówienia na roboty budowlane (każde w ramach odrębnej umowy), z których każde obejmowało budowę lub przebudowę drogi/dróg wraz z budową lub przebudową torowiska, oświetlenia ulicznego **lub sygnalizacji świetlnej**, sieci trakcyjnej i odwodnienia na terenie miejskim, o łącznej wartości brutto nie mniejszej niż **30 000 000,00 zł;**

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie 2.

Dot. SWZ

Zwracamy się z prośbą o przekazanie dokumentacji technicznej w formie edytowalnej.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępniła poglądowo wersję edytowalną, jednocześnie wskazuje, że dokumentacją wiążącą jest dokumentacja projektowa załączona do załącznika nr 1 do SWZ.



Pytanie 3.

Dot. Torowisko

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie dopuści zmiany konstrukcji torowiska z prefabrykowanych płyt torowych na płyty wylewane na mokro.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza możliwości wykonania płyt torowych i między torowych na mokro. Płyty mają być prefabrykowane o parametrach nie gorszych niż:

Materiały użyte do produkcji wszystkich typów prefabrykowanych płyt żelbetowych winny być zgodne z krajową oceną techniczną płyt. Płyty prefabrykowane układane w obrębie tzw. „strefy ciszy” powinny być zbrojone prętami kompozytowymi.

Wymiary i tolerancje wykonania płyt powinny być zgodne z dokumentacją techniczną.
Dopuszczalne

odchyłki wymiarów podstawowych nie powinny przekraczać dla :

- szerokości płyt: ± 7 mm,
- grubości płyt: ± 3 mm,
- długości płyt: ± 10 mm,
- głębokość kanału szynowego: $+2/-1$ mm,
- usytuowania osi kanałów szynowych w stosunku do osi płyty: ± 5 mm,
- odległości osi kanałów szynowych od siebie: ± 4 mm,
- położenia wysokościowego kanałów szynowych względem siebie: ± 4 mm.

Górna powierzchnia płyt powinna być bez rys, pęknięć, szczelin i miejsc niedowibrowanych. Zwichrowanie powierzchni górnej maksymalnie 8mm dla płyt o długości ponad 5m, dla pozostałych płyt maksymalnie 5mm.

Pozostałe powierzchnie płyt powinny być gładkie, bez raków, pęknięć, rys oraz ciał obcych w betonie. Na pozostałych powierzchniach płyt dopuszcza się rysy włoskowate wynikające ze skurczu betonu o szerokości ≤ 2 mm. Dopuszcza się powstawanie raków o głębokości i średnicy ≤ 5 mm, o łącznej powierzchni nie przekraczającej 20 cm² na 1 m².

Krawędzie płyt powinny być proste bez wyszczerbień i wzajemnie równoległe. Dopuszcza się uszkodzenia krawędzi na długości do 5% długości płyty i głębokości 15mm maksymalnie na jednej krawędzi jednej płyty.

Kanały szynowe muszą być czyste, bez nadlewów z betonu.

Górna powierzchnia płyt stanowiąca warstwę ścieralną nawierzchni drogowej powinna mieć odpowiednio

szorstką fakturę. Wskaźnik szorstkości nie powinien być niższy niż:

- 55 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na mokro,
- 75 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na sucho.



Wytrzymałość betonu na ściskanie po 28 dniach nie powinna być niższa niż klasy C35/45 według PN-EN 206.

Ścieralność betonu nie powinna przekraczać 15 000 mm³ /5000 mm² według PN-EN 1338.

Nasiąkliwość betonu nie powinna przekraczać 5% według PN-B-06250.

Stopień mrozoodporności powinien odpowiadać co najmniej klasie F150 według PN-06250.

Pytanie 4.

Dot. Torowisko

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie dopuści na zmianę wypełnienia szczelin między płytami i należy wykonać wypełnienie masą zalewową na pełną wysokość.

Odpowiedź:

Należy wypełnić szczeliny do wysokości 2/3 materiałem o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie (przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
 - wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny) $k_{stat} = \sim 111[(kN/mm)/m]$ ($\pm 10\%$) wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach 1000 x 180 x 25 mm .Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN
 - moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
 - 4. wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
 - 5. wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
 - 6. gęstość max. 1,0 kg/dm³
- płyty resztę należy wypełnić podsypką cementowo-piaskową .

Pytanie 5.

Dot. Torowisko

Punkt. 5.2.3.4 Opisu Technicznego przewiduje zastosowanie podlewu z żywic pod płytę żebrową, natomiast przekroje konstrukcyjne i STWiORB przewidują zastosowanie podlewu ciągłego, w którym nie występują tego typu elementy. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź:

Należy wycenić konstrukcję „podlewu ciągłego” (zalew poziomy pod stopką szyny min. 2 cm oraz zalew pionowy na całej wysokości szyny min. 2 cm) z materiału o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie (przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
- wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny) $k_{stat} = \sim 111[(kN/mm)/m]$ ($\pm 10\%$) wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach 1000 x 180 x 25 mm .Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN



- moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
- 4. wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
- 5. wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
- 6. gęstość max. $1,0 \text{ kg/dm}^3$

Pytanie 6.

Dot. Torowisko

Zaproponowane rozwiązanie podlewu ciągłego z uszczelnieniem przyszynowym, wkładkami betonowymi oraz zabudową betonową bez wykonania szczelin pionowych wypełnionych masą zalewową spowoduje wykruszenie betonu w rejonie strefy okoszynowej. Zwracamy się z prośbą o zmianę rozwiązania przez wprowadzenie pionowych szczelin szer. 2 cm wypełnionych masą zalewową.

Odpowiedź:

Należy wycenić konstrukcję „podlewu ciągłego” (zalew poziomy pod stopką szyny min. 2 cm oraz zalew pionowy na całej wysokości szyny min. 2 cm) z materiału o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie (przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
- wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny) $k_{stat} = \sim 111[(\text{kN/mm})/\text{m}] (\pm 10\%)$ wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach $1000 \times 180 \times 25 \text{ mm}$. Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN
- moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
- 4. wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
- 5. wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
- 6. gęstość max. $1,0 \text{ kg/dm}^3$

Pytanie 7.

Dot. Torowisko

Prosimy o podanie grubości podlewu pod stopką szyny w rejonie płyt wylewanych na mokro.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że grubość podlewu ma wynosić min. 2 cm.

Pytanie 8.

Dot. Torowisko

Prosimy o informację czy Zamawiający dopuści zastawanie maty z granulatu gumowego sklejonego poliuretanem gr. 2 cm.

Odpowiedź:

Mata ma być na bazie poliuretanu gr. 2,5 cm o parametrach nie gorszych niż:

1. Parametry fizyczne

Zastosowanie: bezpodsytkowa nawierzchnia torowa

Materiał: na bazie poliuretanu

Grubość: 25 mm $\pm 5\%$ pomiar suwmiarką

Masa powierzchniowa: $< 10,5 \text{ kg/m}^2$ wg. PN-EN 29073-1



2. Skuteczność tłumienia

Statyczny moduł sztywności wg DIN 45673-7

- obciążenie w zakresie 0,005 – 0,015 MPa: 0,020-0,025 N/mm³
- obciążenie w zakresie 0,010 – 0,020 MPa: 0,020-0,025 N/mm³
- obciążenie w zakresie 0,020 – 0,050 MPa: 0,020-0,025 N/mm³

Dynamiczny moduł sztywności wg DIN 45673-7

- częstotliwość 1 Hz: < 0,030 N/mm³
- częstotliwość 3 Hz: < 0,033 N/mm³
- częstotliwość 5 Hz, statyczne obc. wstępne 0,02 MPa: < 0,037 N/mm³
- częstotliwość 15 Hz, statyczne obc. wstępne 0,02 MPa: < 0,047 N/mm³
- częstotliwość 5 Hz, statyczne obc. wstępne 0,03 MPa: < 0,042 N/mm³
- częstotliwość 15 Hz, statyczne obc. wstępne 0,03 MPa: < 0,055 N/mm³

3. Trwałość

Wytrzymałość zmęczeniowa po 3 mln cykli wg DIN 45673-7

- zmiana wartości statycznego modułu sztywności: < 15 %,
- zmiana wartości dynamicznego modułu sztywności: < 15 %,
- wymagane: potwierdzenie braku uszkodzeń w trakcie i po

badaniu,

Odporność na niekorzystne warunki atmosferyczne (wodo- i morzoodporność) wg DIN 45673-7

- zmiana wartości dynamicznego modułu sztywności: < 12 %,
- wymagane: potwierdzenie braku uszkodzeń w trakcie i po

badaniu,

Rezystywność skrośna: >1011 Ω·m.

Pytanie 9.

Dot. Torowisko

STWiORB przewiduje zastosowanie szyn 49E1 jednak na planie sytuacyjnym nie przewidziano tego rodzaju szyn. Prosimy o potwierdzenie, że na przedmiotowym zadaniu nie występują szyny 49E1.

Odpowiedź:

Szyny 49E1 nie występują w tym zadaniu.

Pytanie 10.

Dot. Torowisko

Prosimy o informację czy na połączeniu z istniejącym torowiskiem należy zastosować szyny przejściowe.



Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że nie należy stosować szyn przejściowych. Istniejące torowisko wykonane jest z szyn 60R2. Na połączeniu z istniejącym torowiskiem należy napawać szyny na długości min. 1m.

Pytanie 11.

Dot. Torowisko

Prosimy o informację czy w ramach zadania należy zastosować przyrządy wyrównawcze.

Odpowiedź:

Należy przewidzieć przyrządy wyrównawcze na połączeniach toru zielonego z płytami prefabrykowanymi oraz z konstrukcją w podlewie ciągłym.

Pytanie 12.

Dot. Torowisko

Przedmiar torowy nie przewiduje zabudowy smarownic torowych. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że smarownice torowe należy wycenić zgodnie z dokumentacją. Przedmiar jest tylko pomocniczy.

Pytanie 13.

Dot. Torowisko

Przedmiar torowy nie przewiduje wykonania połączeń międzytorowych i międzytokowych. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiar załączony jest tylko pomocniczo, należy wycenić połączenia międzytokowe i międzytorowe zgodnie z dokumentacją.

Pytanie 14.

Dot. Torowisko

Prosimy o informację czy Zamawiający wymaga defektoskopowej kontroli spoin, jeżeli tak to w jakiej ilości.

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający wymaga kontroli spoin w ilości 20% spoin.

ZESTAW XVII

Pytanie 1:

„Czy, mając na uwadze brzmienie § 16 ust. 4 Załącznika nr 2 do SWZ (projektowane postanowienia umowy), za przedłużenie czasu realizacji kontraktu głównego, z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę, w wyniku wystąpienia np. robót dodatkowych, mających wpływ na wydłużenie pierwotnego czasu realizacji Inwestycji, Wykonawcy będzie przysługiwało dodatkowe wynagrodzenie z tytułu kosztów organizacji i utrzymania placu budowy ?

Zaznaczamy, iż są to bowiem stałe koszty miesięczne – niezależne od zakresu wykonywanych prac, a jedynie od upływu czasu. Składając ofertę Wykonawca uwzględni w niej jedynie koszty stałe wynikające z pierwotnego czasu wskazanego do realizacji umowy w dokumentacji

przetargowej przez Zamawiającego, a wynagrodzenie z tytułu robót dodatkowych obejmuje koszty realizacji robót dodatkowych (robocizną i materiały) bez kosztów organizacji i utrzymania budowy.”

Odpowiedź:

Zgodnie z § 16 ust. 4 wzoru umowy Zamawiający nie przewiduje dodatkowego wynagrodzenia z tytułu kosztów organizacji i utrzymania placu budowy.

Pytanie 2:

„Czy mając na uwadze brzmienie § 16 ust. 4 Załącznika nr 2 do SWZ (projektowane postanowienia umowy), za przedłużenie czasu realizacji kontraktu głównego, z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę, (bez wystąpienia robót dodatkowych), Wykonawcy będzie przysługiwało dodatkowe wynagrodzenie z tytułu kosztów organizacji i utrzymania placu budowy, o okres wydłużenia pierwotnego czasu realizacji Kontraktu ?

Zaznaczamy, iż są to bowiem stałe koszty miesięczne – niezależne od zakresu wykonywanych prac, a jedynie od upływu czasu. Składając ofertę Wykonawca uwzględni w niej jedynie koszty stałe wynikające z pierwotnego czasu wskazanego do realizacji umowy w dokumentacji przetargowej przez Zamawiającego. W sytuacji przedłużenia terminu z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę ponosiłby on koszty, których nie mógł przewidzieć i skalkulować w ofercie. Wobec braku jego winy w przedłużeniu terminu realizacji postanowienie to jawi się jako nieważne na podstawie art. 353¹ k.c.

Mając na uwadze powyższe oraz upływający za kilka dni termin składania ofert uprzejmie proszę o w miarę szybkie udzielenie odpowiedzi na ww. pytania oraz ewentualną zmianę SWZ w trybie art. 137 ust. 6 Prawa zamówień publicznych.”

Odpowiedź:

Zgodnie z § 16 ust. 4 wzoru umowy Zamawiający nie przewiduje dodatkowego wynagrodzenia z tytułu kosztów organizacji i utrzymania placu budowy.

ZESTAW XVIII

Pytanie 1:

„Prosimy o potwierdzenie że w zakresie konstrukcji jezdni obowiązujące są przekroje konstrukcyjne uwzględnione w dokumentacji przetargowej w folderze „geotechnika zmiana konstrukcji”.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 2:

„Zgodnie z przekrojami branży torowej dolną warstwę stanowi warstwa C1,5/2 lub C3/4 o grubości 25 cm. Natomiast wg opisu technicznego branża drogowa/torowa z lipca 2023 roku, w punkcie 3.4 znajduje się zapis że należy wykonać dodatkową warstwę ulepszanego podłoża z mieszanki C1,5/2 o grubości 15 cm. Prosimy o potwierdzenie, że łącznie należy zastosować warstwę ulepszanego podłoża o grubości 40 cm na całym zakresie przebudowywanego torowiska”



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zgodnie z przekrojami branży torowej dolną warstwę stanowi warstwa C1,5/2 lub C3/4 o grubości 25 cm oraz należy wycenić dodatkową warstwę ulepszonego podłoża z mieszanki C1,5/2 o grubości 15 cm na całym zakresie przebudowywanego torowiska.

Pytanie 3:

„Prosimy o zamieszczeni do dokumentacji przetargowej projektu zatwierdzonej stałej organizacji ruchu. Bez w/w projektu wykonawca nie jest w stanie poprawnie oszacować ilości oznakowania pionowego i poziomego oraz elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza projekt Stałej Organizacji Ruchu.

Pytanie 4:

„Prosimy o informację czy kruszywo łamane 0/31,5 na warstwę podbudowy na perony tramwajowe należy stosować zgodnie ze specyfikacją D.04.04.02b czy T.03.05.02 ?”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że należy zastosować kruszywo na perony tramwajowe zgodnie ze specyfikacją D.04.04.02b

Pytanie 5:

„Prosimy o potwierdzenie, że mieszanka kruszywa niezwiązanego 0/31,5 na warstwę podbudowy zasadniczej w konstrukcji jezdni ma spełniać wymagania tablicy 4 w specyfikacji technicznej nr D.04.04.02b.”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza zaktualizowaną SST nr D.04.04.02b.

Pytanie 6:

„Prosimy o uzupełnienie specyfikacji technicznej dotyczącej warstwy wypełnienia piaskiem średnioziarnistym o grubości 40 cm w torowisku tramwajowym pomiędzy ławami żelbetowymi w konstrukcji toru zielonego.”

Odpowiedź:

Należy zastosować materiał zgodny z polską normą PN-EN 13242+A1 Kruszywa do niezwiązanych i związanych hydraulicznie materiałów stosowanych w obiektach budowlanych i budowie dróg.

Pytanie 7:

„Prosimy o uzupełnienie specyfikacji technicznej dotyczącej warstwy wypełnienia piaskiem średnioziarnistym o grubości 15 cm w torowisku tramwajowym pomiędzy podkładami strunobetonowymi w konstrukcji toru zielonego.”

Odpowiedź:

Należy zastosować materiał zgodny z polską normą PN-EN 13242+A1 Kruszywa do niezwiązanych i związanych hydraulicznie materiałów stosowanych w obiektach budowlanych i budowie dróg



Pytanie 8:

„Zgodnie z opisem technicznym dla ul Niższej w branży torowej należy wykonać podbudowę z betonu C25/30 XC4, XF1 grubości 0,3m z dodatkiem włókien polimerowych w ilości 0,9kg/m³. Natomiast zgodnie z przekrojami należy wykonać podbudowę z betonu C25/30 XC4, XF1 grubości 0,2m z dodatkiem włókien polipropylenowych w ilości 0,9kg/m³. Prosimy o jednoznaczne wskazanie grubości betonu na podbudowę oraz rodzaju i ilości włókien.”

Odpowiedź:

Należy przyjąć grubość 0,3 m dla konstrukcji bezpodsypkowej oraz 0,2 m dla konstrukcji z płyt prefabrykowanych. Konstrukcje należy wykonać z betonu C25/30 XC4, XF1 z dodatkiem włókien polimerowych w ilości min.0,9 kg/m³, o parametrach nie gorszych niż:

- Rodzaj polimeru – polipropylen
- Klasa – 1a
- Długość włókien – 18 mm ± 1mm
- Średnica – 32 μm
- Kształt – okrągłe
- Wpływ na konsystencję mieszanki przy wartości włókien min. 0,9 kg/m³ – czas Vebe 10s ±1 s
- Wytrzymałość na rozciąganie - ≥ 35cN/tex
- Gęstość liniowa – 7 dtex
- Temperatura topnienia - ≥ 160 °C

Pytanie 9:

„Specyfikacja T-03.06.00 odnosi się do wykonania podbudowy z betonu cementowego klasy C35/45 ze zbrojeniem rozproszonym w torowisku tramwajowym. Prosimy o informację, gdzie, w torowisku zlokalizowana jest podbudowa z betonu C35/45 zbrojonego włóknami sztucznymi. Zgodnie z przekrojami tej klasy beton stanowi nawierzchnię wypełniającą przestrzeń między tokami szyn w torze na podlewie ciągłym a podbudowa jest wykonana z betonu C25/30.”

Odpowiedź:

Podbudowy mają być z betonu C25/30 XC4, XF1 z dodatkiem włókien polimerowych w ilości min. 0,9 kg/m³, o parametrach nie gorszych niż:

- Rodzaj polimeru – polipropylen
- Klasa – 1a
- Długość włókien – 18 mm ± 1mm
- Średnica – 32 μm
- Kształt – okrągłe
- Wpływ na konsystencję mieszanki przy zawartości włókien min. 0,9 kg/m³ – czas Vebe 10s ±1 s
- Wytrzymałość na rozciąganie - ≥ 35cN/tex
- Gęstość liniowa – 7 dtex
- Temperatura topnienia - ≥ 160 °C

Zamawiający załącza zaktualizowaną SST D-04.06.01t oraz T-03.05.02 i T-03.04.00 w zakresie częstotliwości badań.



Pytanie 10:

„Prosimy o uzupełnienie dokumentacji technicznej o specyfikację wykonania podbudowy betonowej (płyty) z betonu klasy C25/30, XC4, XF1 z dodatkiem zbrojenia rozproszonego”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza specyfikację D-04.06.01t

Pytanie 11:

„Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności jakie występują między opisem technicznym, a przekrojami torowymi w zakresie drenażu. Opis techniczny p. 5.2.4 podaje: „Odwodnienie wgłębne w postaci sączków drenarskich z rur PCV $\Phi 0,110$ m z filtrem z włókna syntetycznego i drenokolektorów ułożonych na warstwie ze żwiru 2/8 mm i zasypanych żwirem 8/16 mm”. Z kolei przekroje konstrukcyjne wskazują na wykonanie drenażu według innej konstrukcji. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.”

Odpowiedź:

Należy zastosować odwodnienie wgłębne w postaci sączków drenarskich z rur PCV $\Phi 0,110$ m z filtrem z włókna syntetycznego i drenokolektorów ułożonych na warstwie ze żwiru 2/8 mm i zasypanych żwirem 8/16 mm”.

Pytanie 12:

„Prosimy o jednoznaczne określenie czy w ramach zadania należy odtworzyć nawierzchnię peronów przystankowych czy wykonać z nowych elementów. Na przekrojach konstrukcyjnych branży torowej w rejonie peronów przystankowych znajdują się opisy wskazujące na odtworzenie istniejącej nawierzchni peronu oraz równocześnie zapis o wykonaniu peronu z betonowych płyt chodnikowych 50x50.”

Odpowiedź:

Nawierzchnie należy wykonać z nowych płytek o wym. 30x30 gr. 8 cm, w kolorze grafitowym wraz z elementami systemu prowadzenia dla osób niedowidzących w postaci płytek polimerobetonowych

Pytanie 13:

„Prosimy o jednoznaczne określenie z jakich płyt betonowych należy wykonać nawierzchnie peronów przystankowych. Zgodnie z przekrojami branży torowej są to płyty chodnikowe 50x50x7 cm, natomiast zgodnie z rys 8.1 branży drogowej przekroje konstrukcyjne na peronie należy zastosować płytki betonowe grafitowe 30x30x8.”

Odpowiedź:

Perony należy wykonać z nowych płytek o wym. 30x30 gr. 8 cm, w kolorze grafitowym wraz z elementami systemu prowadzenia dla osób niedowidzących w postaci płytek polimerobetonowych.



Pytanie 14:

„Prosimy o potwierdzenie, że nawierzchnia peronów przystankowych autobusowych, tramwajowych i tramwajowo-autobusowych należy wykonać z płyt grafitowych 30x30x8.”

Odpowiedź:

Perony należy wykonać z nowych płytek o wym. 30x30 gr. 8 cm, w kolorze grafitowym wraz z elementami systemu prowadzenia dla osób niedowidzących w postaci płytek polimerobetonowych.

Pytanie 15:

„Prosimy o jednoznaczne określenie konstrukcji zatoki autobusowej. Opis warstw konstrukcyjnych w opisie technicznym i na przekrojach normalnych różni się w stosunku do rysunku 8.1 przekroje konstrukcyjne w zakresie warstw podbudowy pomocniczej.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z opisem warstwę podbudowy pomocniczej należy wykonać z C5/6 gr. 20 cm.

Pytanie 16:

„W celu przygotowania rzetelnej wyceny prosimy o precyzyjne wskazanie, które materiały z rozbiórek podlegają przewiezieniu i złożeniu w miejscu wskazanym przez Zamawiającego, a które stanowią własność Wykonawcy”

Odpowiedź:

Na powyższe pytanie Zamawiający udzielił odpowiedzi w Zestawie XIII.

Pytanie 17:

„Prosimy o wskazanie odległości na którą Wykonawca zobowiązany jest do przewozu materiałów z rozbiórki.”

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami § 2 ust. 3 wzoru umowy

Pytanie 18:

„Prosimy o sprecyzowanie czyją własnością staje się destruk z frezowania nawierzchni. W przypadku gdy destruk stanowi własność Zamawiającego prosimy o wskazanie miejsca odwozu.”

Odpowiedź:

Destruk asfaltowy, który utracił status odpadów stanowi własność Zamawiającego, odwóz zgodnie z zapisami § 2 ust. 3 wzoru umowy

Pytanie 19:

„Czy dla przedmiotowej inwestycji wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia? Jeżeli tak to prosimy o jej załączenie”

Odpowiedź:

Zamawiający dołącza Decyzję Nr 17/U/2017 z 01.03.2017 r. o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia .

Pytanie 20:

„Czy wykonawca ma uwzględnić w wycenie nadzór archeologiczny?”

Odpowiedź:

W wycenie Wykonawca powinien uwzględnić wszystkie prace niezbędne do wykonania zamówienia, w tym również nadzór archeologiczny zgodnie z zapisami wzoru umowy § 2 ust. 1 pkt f)

Pytanie 21:

„Czy wykonawca ma uwzględnić w wycenie nadzór saperski?”

Odpowiedź:

W wycenie Wykonawca powinien uwzględnić wszystkie prace niezbędne do wykonania zamówienia, w tym również nadzór saperski zgodnie z zapisami wzoru umowy § 2 ust. 1 pkt g)

Pytanie 22:

„Czy wykonawca ma uwzględnić w wycenie nadzór przyrodniczy?”

Odpowiedź:

W wycenie Wykonawca powinien uwzględnić wszystkie prace niezbędne do wykonania zamówienia, w tym również nadzór przyrodniczy jeśli jest wymagany na podstawie odrębnych przepisów.

Pytanie 23:

„Zgodnie z zapisami STWiORB Wykonawca ma zamontować Tablice pamiątkowe i informacyjne, prosimy o wskazanie ilości tablic do zamontowania.”

Odpowiedź:

Wykonawca zobowiązany jest do ustawienia min. dwóch tablic informacyjnych, zgodnie ze wzorem umowy § 2 ust. 1 lit. m) oraz zgodnie ze wzorem stanowiącym Załącznik nr 1 do wzoru umowy.

Pytanie 24:

„Dotyczy pkt. 1.6. STWiORB D-M-00.00.01 – Czy w ramach kontraktu Zamawiający przewiduje zabezpieczenie przez Wykonawcę zaplecza dla Zamawiającego? Jeśli tak, prosimy o szczegółowy opis wymagań.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje zabezpieczenia przez Wykonawcę zaplecza dla Zamawiającego.

Pytanie 25:

„Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiającemu przysługuje prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane w zakresie całego terenu, na którym będzie realizowana inwestycja, a ewentualne braki w tym zakresie nie obciążają wykonawcy.”

Odpowiedź:

Inwestycja będzie realizowana w ramach dwóch decyzji ZRiD, które Zamawiający załączył do dokumentacji przetargowej.



Pytanie 26:

„Prosimy o informację czy w ramach ceny ryczałtowej należy uwzględnić opłaty za zajęcie pasa drogowego od Zarządcy Drogi. W przypadku konieczności uwzględnienia opłat prosimy o podanie ich wysokości.”

Odpowiedź:

Wykonawca nie ponosi opłat za zajęcie pasa drogowego.

Pytanie 27:

„Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku przedłużających się procedur administracyjnych związanych z koniecznością zmiany istniejących lub uzyskania nowych pozwoleń, m. in. pozwoleń na usunięcie drzew i krzewów na terenie inwestycji lub terenach prywatnych, będzie to stanowiło podstawę do przedłużenia terminu realizacji zamówienia oraz zwiększenia wynagrodzenia z tytułu ponoszonych, udokumentowanych kosztów ogólnych.”

Odpowiedź:

Katalog przesłanek przedłużenia terminu realizacji zamówienia oraz zmiany wynagrodzenia określony został w § 16 wzoru umowy.

Pytanie 28:

„Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni sprawowanie nadzoru autorskiego w trakcie realizacji przedmiotu zamówienia.”

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający zapewni nadzór autorski.

Pytanie 29:

„Czy Zamawiający dopuszcza produkcję mieszanek mineralno-asfaltowych z zastosowaniem granulatu asfaltowego?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza produkcję mieszanek mineralno-asfaltowych z zastosowaniem granulatu asfaltowego.

Pytanie30:

„Po czyjej stronie będzie leżało pokrycie kosztów związanych z nadzorami gestorów sieci? Jeśli po stronie Wykonawcy to prosimy o podanie kosztów tych nadzorów.”

Odpowiedź:

Pokrycie kosztów związanych z nadzorami gestorów sieci pozostaje po stronie Wykonawcy. Koszty zgodnie z aktualnymi cennikami gestorów sieci.



Pytanie 31:

„Prosimy o informację po czyjej stronie będzie utrzymanie letnie i zimowe dróg zlokalizowanych w pasie drogowym realizowanej inwestycji. W przypadku gdy utrzymanie będzie należało do wykonawcy, prosimy o określenie momentu powstania obowiązku oraz o sprecyzowanie standardu utrzymania letniego i zimowego”

Odpowiedź:

Zgodnie z § 2 ust. 1, lit. x) umowy utrzymanie letnie i zimowe dróg zlokalizowanych w pasie drogowym realizowanej inwestycji należy do obowiązków Wykonawcy od dnia podpisania umowy na roboty budowlane do dnia jej zakończenia.

Pytanie 32:

„Prosimy o wskazanie terminu zakończenia prac na odcinku al. Śmigłego Rydza od ul Dąbrowskiego do Przybyszewskiego w związku z opisanymi w SWZ ograniczeniami w możliwości prowadzenia prac w ramach niniejszego zamówienia.”

Odpowiedź:

Planowany termin zakończenia robót to: II kw. 2024 r.

Pytanie 33:

„Czy Zamawiający dopuszcza zamknięcie tylko jednej jezdni przy równoczesnym przekierowaniu ruchu na jezdnię sąsiednią i utrzymaniu na odcinku ciągłości ruchu samochodowego w obydwu kierunkach?”

Odpowiedź:

Zamawiający dopuści zamknięcie jednej jezdni przy równoczesnym przekierowaniu ruchu na jezdnię sąsiednią i utrzymaniu na odcinku ciągłości ruchu samochodowego w obydwu kierunkach. Wykonawca projekt TORu zobowiązany jest uzgodnić z odpowiednimi jednostkami.

Pytanie 34:

„Prosimy o wyjaśnienie zapisów SWZ odnośnie zapisów dotyczących Tymczasowej Organizacji Ruchu czy utrzymanie przejezdności na rondzie Broniewskiego w kierunku wschód-zachód dotyczy tylko ruchu kołowego?”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że utrzymanie przejezdności na rondzie Broniewskiego w kierunku wschód-zachód dotyczy ruchu kołowego.

Pytanie 35:

„Prosimy o potwierdzenie, że koszty zachowania funkcjonowania komunikacji zastępczej oraz przystanków dedykowanych dla niej ponosi Zamawiający.”



Odpowiedź:

Koszt utworzenia i utrzymania przystanków w ramach komunikacji zastępczej są stałym elementem projektu Tymczasowej Organizacji Ruchu i leżą po stronie Wykonawcy.

Koszt komunikacji zastępczej ponosi Zamawiający.

Pytanie 36:

„Czy Zamawiający dysponuje zatwierdzonym Projektem tymczasowej organizacji ruchu na czas budowy.”

Odpowiedź:

Wykonanie i uzgodnienie projektu tymczasowej organizacji ruchu należy do obowiązków wykonawcy.

Pytanie 37:

„Prosimy o informację w jakiej ilości (kg/m³) należy zastosować zbrojenie rozproszone włóknami polipropylenowymi w żelbetowych ławach torowych 0,40x0,65m.”

Odpowiedź:

Należy zastosować zbrojenie rozproszone min. 0,9 kg/m³ włóknami polimerowymi, o parametrach nie gorszych niż:

- Rodzaj polimeru – polipropylen
- Klasa – 1a
- Długość włókien – 18 mm ± 1mm
- Średnica – 32 μm
- Kształt – okrągłe
- Wpływ na konsystencję mieszanki przy awartości włókien min. 0,9 kg/m³ – czas Vebe 10s ±1 s
- Wytrzymałość na rozciąganie - ≥ 35cN/tex
- Gęstość liniowa – 7 dtex
- Temperatura topnienia - ≥ 160 °C

Pytanie 38:

„Prosimy o załączenie specyfikacji technicznej na ustawianie krawężników kamiennych.”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza specyfikację techniczną na ustawianie krawężników kamiennych D-08.01.02

Pytanie 39:

„Czy zamawiający wymaga zastosowania krawężników betonowych łukowych na promieniach mniejszych niż 12m?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga zastosowania krawężników betonowych łukowych na promieniach mniejszych niż 12m



Pytanie 40:

„Czy zamawiający wymaga zastosowania krawężników kamiennych łukowych na promieniach mniejszych niż 12m?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga zastosowania krawężników kamiennych łukowych na promieniach mniejszych niż 12m

Pytanie 41:

„Załączona do dokumentacji przetargowej specyfikacja techniczna branży drogowej jest niekompletna. Zgodnie ze spisem treści winna mieć 474 stron, natomiast kończy się na stronie 297 w połowie specyfikacji nr D.05.03.13A. Prosimy o uzupełnienie brakujących stron.”

Odpowiedź:

Zamawiający ponownie załącza STWIORB

Pytanie 42:

„Prosimy o informację czy jako płyty dla niewidomych na przejściach dla pieszych i peronach należy zastosować płyty betonowe czy polimerobetonowe?”

Odpowiedź:

Należy zastosować płyty polimerobetonowe.

Pytanie 43:

„Prosimy o wyjaśnienie jakich wymiarów opornik granitowy należy zastosować wokół nawierzchni betonowej przystanków autobusowych?”

Odpowiedź:

Wymiary opornika to 12x25x100 cm

Pytanie 44:

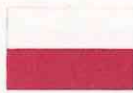
„Prosimy o dodanie do przedmiaru pozycji opornik granitowy wtopiony znajdujący się wokół nawierzchni betonowej przystanków autobusowych.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udostępnił przedmiary jedynie poglądowo, roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją.

Pytanie 45:

„Prosimy o wyjaśnienie czy w kwestii rozmieszczenia nawierzchni wskaźnikowej dla niewidomych na peronach wiążące są plany sytuacyjne czy szczególnie konstrukcyjny nr 5.1.?”



Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wiążący jest szczegół konstrukcyjny nr 5.1

Pytanie 46:

„Prosimy o dodanie do przedmiarów branży drogowej w dziale perony przystankowe pozycji uwzględniającej płyty żółte guzkowe 30x30x8 wraz z odpowiednimi ilościami.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udostępnił przedmiary jedynie poglądowo, roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją.

Pytanie 47:

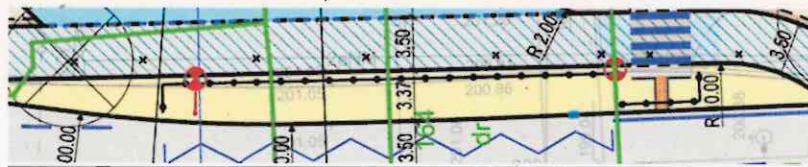
„Prosimy o zaktualizowanie ilości krawężników polimerobetonowych na peronach tramwajowych i tramwajowo-autobusowych w przedmiarze torowym – według projektu ilości w przedmiarze są zaniżone o ok 70m.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udostępnił przedmiary jedynie poglądowo, roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją.

Pytanie 48:

„Prosimy o wyjaśnienie czy na widocznej na poniższym wycinku planu sytuacyjnego znajdująca się w km 0+650 jezdni wschodniej al. Śmigłego Rydza wyspa o nawierzchni z płyt chodnikowych jest w rzeczywistości peronem autobusowym? Prosimy o wyjaśnienie czy w tym miejscu należy wykonać nawierzchnie dla niewidomych wraz z krawężnikami polimerobetonowymi zgodnie ze szczegółem konstrukcyjnym nr 5.1.?”



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w ww. wskazanym miejscu nie należy wykonywać nawierzchni dla niewidomych.

Pytanie 49:

„Prosimy o zaktualizowanie ilości nawierzchni z płyt żelbetonowych prefabrykowanych w przedmiarze torowym – według projektu powierzchnia wynosi około 3000m² zamiast 2749 uwzględnionych w przedmiarze.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udostępnił przedmiary jedynie poglądowo, roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją.



Pytanie 50:

„Prosimy o wyjaśnienie czy konstrukcja zielonego torowiska ograniczona jest obrzeżem betonowym 8x30 zgodnie z przekrojem czy krawężnikiem betonowym 20x30 zgodnie z planem sytuacyjnym i legendą.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że konstrukcja zielonego torowiska ograniczona jest obrzeżem betonowym 8x30 na ławie betonowej z C12/15

Pytanie 51:

„Prosimy o doprecyzowanie czy konstrukcja torowiska z płyt prefabrykowanych jest ograniczona krawężnikiem betonowym 12x30 i krawężnikiem granitowym 20x30 w części poza peronami zgodnie z przekrojami czy zgodnie z planem sytuacyjnym tylko krawężnikiem 20x30?”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że należy przyjąć opornik granitowy 15x30 na ławie betonowej z oporem z C12/15 poza peronami, a na peronach opornik granitowy 12x30 na ławie betonowej

Pytanie 52:

„Prosimy o wyjaśnienie jaki krawężnik/opornik należy zastosować wokół nawierzchni betonowej na pętli autobusowej przy ulicy Śląskiej zaznaczony jednocześnie linią przerywaną niebieską i brązową ?”

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje opornik granitowy 12x30

Pytanie 53:

„Prosimy o doprecyzowanie czy konstrukcja torowiska z płyty betonowej monolitycznej C35/45 jest ograniczona krawężnikiem betonowym 20x30 czy krawężnikiem granitowym 20x30 ?”

Odpowiedź:

Konstrukcja torowiska z płyty betonowej monolitycznej C35/45 jest ograniczona krawężnikiem granitowym 20x30 na ławie betonowej z oporem z C12/15

Pytanie 54:

„Prosimy o wskazanie w którym miejscu zastosować krawężniki betonowe 15x30? W przedmiarze części torowej znajduje się pozycja nr 63d.7 dotycząca krawężników betonowych 15x30 natomiast na żadnym przekroju w dokumentacji przetargowej nie występuje krawężnik betonowy 15x30.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udostępnił przedmiary jedynie poglądowo, roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją.

Pytanie 55:

„Prosimy o informację czy należy zastosować wiaty przystankowe trzyprzęstowe czy czteroprzęstowe ?”



Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że rodzaj i lokalizacja wiat przystankowych trzy i czteroprzęsłowych został wskazany w dokumentacji projektowej.

Pytanie 56:

„Zgodnie z opisem technicznym projektu małej architektury należy zastosować wiaty przystankowe wraz ze standardowym wyposażeniem. Prosimy o szczegółowy opis co wchodzi w zakres standardowego wyposażenia?”

Odpowiedź:

Standardowe wyposażenie wskazane jest w dokumentacji projektowej, opis techniczny, strona 16

Pytanie 57:

„Prosimy o informacje czy wiaty przystankowe mają być wyposażone w panel City Light ?”

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że wiaty nie mają być wyposażone w panel City Light

Pytanie 58:

„Opis techniczny projektu małej architektury dopuszcza zastosowanie w uzasadnianych przypadkach wiatę 3 przęsłową. Prosimy o wskazanie ilości wiat 4 przęsłowych i 3 przęsłowych?”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wiaty wskazane zostały w projekcie zagospodarowania.

Pytanie 59:

„Prosimy o doprecyzowanie ilości wiat – wg opisu technicznego i planu sytuacyjnego należy zamontować 13 wiat, natomiast zgodnie z przedmiarem 9szt.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że należy zamontować wiaty zgodnie z dokumentacją projektową.

Pytanie 60:

„Prosimy o informację ile sztuk wiat przystankowych należy po demontażu ponownie zamontować w ramach niniejszego zadania?”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z dokumentacją projektową 1 szt.

Pytanie 61:

„Zgodnie z opisem projektu małej architektury należy zaadaptować 1 sztukę wiaty. Prosimy o informację czy wiaty ma być przemalowana na kolor RAL 7016 ?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie potwierdza konieczności przemalowania wiaty.

Pytanie 62:

„Prosimy o informację gdzie należy wywieźć zdemontowane elementy małej architektury, stojaki, podpórki, wiaty przystankowe?”



Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że w tym zakresie stosuje się par. 2 ust 3 wzoru umowy.

Pytanie 63:

„Prosimy o uzupełnienie planu sytuacyjnego Architektura krajobrazu nr 2.2. o ekrany przeciwkorzeniowe.”

Odpowiedź:

Ekrany przeciwkorzeniowe należy zastosować dla nowych nasadzeń.

Pytanie 64:

„Prosimy o zamieszczenie przekroju przez torowisko tramwajowe na pętli w rejonie występowania 2 i 3 torów.”

Odpowiedź:

W rejonie pętli nawierzchnie torowiska należy wykonać w podlewie ciągłym, a powierzchnie pomiędzy poszczególnymi torami mają być terenami zielonymi.

Pytanie 65:

„Prosimy o doprecyzowanie konstrukcji znajdującej się w rejonie pętli tramwajowej na łuku pomiędzy dwoma i trzema torami. Czy należy tam zastosować konstrukcję torowiska czy zieleń?”

Odpowiedź:

W rejonie pętli nawierzchnie torowiska należy wykonać w podlewie ciągłym, a powierzchnie pomiędzy poszczególnymi torami mają być terenami zielonymi.

Pytanie 66:

„Prosimy o wyjaśnienie jak należy oszacować poprawną ilość bylin/traw ozdobnych na projekcie? Czy wiążące są ilości w opisie technicznym projektu, czy ilości wpisane na planie sytuacyjnym? Uwzględniając w obliczeniach ilości z planów sytuacyjnych mamy do zasadzenia ok 16700 szt. bylin i traw co jest niemożliwe na powierzchni 970m2 przy założeniu rozstawu 30 x 30 cm. Prosimy o wyjaśnienie.”

Odpowiedź:

Wykaz roślinności projektowanej został wskazany w tabeli 4 projektu technicznego i jest on zgodny z planem sytuacyjnym – projektem zagospodarowania zieleni.

Pytanie 67:

„Prosimy o potwierdzenie że w ramach niniejszego zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do ponownego uzgodnienia projektu usunięcia kolizji z PGE Dystrybucja S.A, zgodnie z Pismem L.dz. RZ/ZU/EP/p.615223/w.708875/2023 z dnia 05.07.2023 r. a za roboty niemożliwe do przewidzenia na etapie postępowania przetargowego Wykonawcy będzie przysługiwało dodatkowe wynagrodzenie.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że ramach niniejszego zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do ponownego uzgodnienia projektu usunięcia kolizji z PGE Dystrybucja S.A, zgodnie z pismem L.dz. RZ/ZU/EP/p.615223/w.708875/2023 z dnia 05.07.2023 r. i za roboty w tym zakresie, do przewidzenia na etapie postępowania przetargowego zgodnie z załączonymi warunkami gestora sieci, Wykonawcy nie będzie przysługiwało dodatkowe wynagrodzenie. Czas na



opracowanie i uzgodnienie projektu usunięcia kolizji zawiera się w terminie umownym. Za roboty nie przewidziane w dokumentacji projektowej, warunkach gestora sieci będzie przysługiwało dodatkowe wynagrodzenie.

Pytanie 68:

„Prosimy o potwierdzenie że dokumentacja załączona w folderze Roboty wodociągowe ŁSI nie jest do wykonania w zakresie niniejszego postępowania, a jedynie została załączona poglądowo w celu koordynacji robót podczas realizacji prac.”

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 69:

„Prosimy o informacje czy w ramach niniejszego zadania należy wybudować nowy kabel światłowodowy Z-XoTKtsdD12J zaznaczony kolorem fioletowym na planach sytuacyjnych branży teletechnicznej rys 1 i 3 ?”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że ramach niniejszego zadania należy wybudować nowy kabel światłowodowy Z-XoTKtsdD12J.

Pytanie 70:

„Prosimy o informacje czy w ramach niniejszego zadania należy wykonać kanalizację teletechniczną oznaczoną na planach sytuacyjnych branży teletechnicznej rys 1 i 3 ?”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że ramach niniejszego zadania należy wykonać kanalizację teletechniczną.

Pytanie 71:

„Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej o projekt tablic TIP na odcinku al. Śmigłego Rydza od ul Dąbrowskiego do ronda Broniewskiego. W załączonej dokumentacji przetargowej brakuje tego zakresu.”

Odpowiedź:

Tablice TIP zostały opisane w dokumentacji projektowej, branża instalacyjna, System Informacji Pasażerskiej.

Pytanie 72:

„Prosimy o potwierdzenie, że w ramach projektu należy wykonać 9 sztuk tablic TIP a nie jak wskazano w przedmiarze 8 sztuk.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że udostępnił przedmiary jedynie poglądowo, roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją.

Pytanie 73:

„Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o plan sytuacyjny przebudowy odwodnienia na odcinku al. Śmigłego Rydza od ul Dąbrowskiego do Ronda Broniewskiego.”



W dokumentacji znajduje się dwukrotnie plan sytuacyjny od ronda Broniewskiego do pętli tramwajowej przy ul. Śląskiej.”

Odpowiedź:

Zamawiający uzupełnia dokumentację w tym zakresie.

Pytanie 74:

„Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej brakujących profili wykonania sieci kanalizacyjnej.”

Odpowiedź:

Zamawiający uzupełnia dokumentację w tym zakresie.

Pytanie 75:

„Prosimy o wyjaśnienie zapisu w SWZ w opisie przedmiotu zamówienia dotyczący wytycznych w zakresie robót kanalizacyjnych: „Wykonawca w ramach zamówienia zobowiązany jest uwzględnić wymianę przykanalików od wpustów ulicznych WP1-Di1, Wpi7-Di8, Wpi10-Di12, Wpi12-Di14, Wp32-D33, Wp33-T2, Wpi26-Di31, Wpi27-Di38, Wpi29-Di39”. Czy powyższy zakres wymiany przykanalików jest ujęty w załączonej dokumentacji przetargowej i przedmiarze robót, czy jest to zakres wykraczający poza załączoną dokumentację?”

Odpowiedź:

Powyższy zakres należy uwzględnić do wykonania w ramach niniejszego zamówienia.

Pytanie 76:

„Prosimy o informacje czy Wykonawca ma oprzeć swoją ofertę o ilości zawarte w przedmiarach robót udostępnionych przez Zamawiającego?”

Odpowiedź:

Przedmiary są załączone poglądowo.

Pytanie 77:

„Prosimy o potwierdzenie że zabezpieczenie cieci ciepłowniczej poprzez zabezpieczenie za pomocą płyt betonowych należy wykonać zgodnie z projektem pod torowiskiem i jezdnią południową ul. Broniewskiego.”

Odpowiedź:

Zabezpieczenie sieci ciepłowniczej należy wykonać zgodnie z projektem zatwierdzonym przez gestora sieci.

Pytanie 78:

„Czy Zamawiający zawarł Umowę kolizyjną z PGE Dystrybucja w sprawie usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej i oświetlenia ulicznego?”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie zawarł umowy usunięcia kolizji z PGE Dystrybucją w sprawie usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznej i oświetlenia ulicznego. Zamawiający informuje, że ramach niniejszego zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do ponownego uzgodnienia projektu usunięcia kolizji z PGE Dystrybucja S.A, zgodnie z Pismem L.dz. RZ/ZU/EP/p.615223/w.708875/2023 z dnia 05.07.2023 r. po czym ZIM podpisze umowę z PGE.



Pytanie 79:

„Dotyczy projektu umowy - §7 ust. 3 pkt a) „termin zapłaty wynagrodzenia podwykonawcy lub dalszemu podwykonawcy nie może być dłuższy niż 21 dni od dnia doręczenia wykonawcy, podwykonawcy lub dalszemu podwykonawcy faktury lub rachunku, potwierdzających wykonanie zleconej podwykonawcy lub dalszemu podwykonawcy dostawy, usługi lub roboty budowlanej”. Wnosimy o zmianę postanowienia umownego, by termin zapłaty wynosił 30 dni. Jest to zbyt duża ingerencja w swobodę zawierania umów oraz nadużycie pozycji Zamawiającego, zwłaszcza, że Zamawiający, na płatność faktur wystawionych przez Wykonawcę, pozostawił sobie termin 30 dni. W związku z tym wnosimy o ujednoczenie obu terminów do tej samej ilości dni.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 80:

„Dotyczy branża torowa - prosimy o przekazanie szczegółów konstrukcyjnych toków szynowych w węzłach kotwiących oraz między węzłami kotwiącymi dla:

- a. Toru zielonego
- b. Toru w węzłach rozjazdowych
- c. toru w rejonie przejazdów i przejść dla pieszych
- d. toru zabudowanego w prefabrykowanej płycie żelbetowej”

Odpowiedź:

Wszystkie toki szynowe mają być wykonane z szyny 60R2 lub 59R2 290 GHT

Pytanie 81:

„Dotyczy branża torowa – STWIORB T-03.08.02 w punkcie 2.3.2 podaje zabudowę szyn 49E1 na prostych i w łukach toru zielonego zabudowanego na szlaku (tor na podkładach i ławach żelbetowych). Przekroje konstrukcyjne i opis techniczny podają zabudowę tylko szyn 60R2. Prosimy o wyjaśnienie.”

Odpowiedź:

Wszystkie toki szynowe mają być wykonane z szyny 60R2

Pytanie 82:

„Dotyczy branża torowa – W przypadku możliwości zabudowy w torze zielonym na ławach żelbetowych toków z szyn 49E1 Prosimy o odpowiedź na poniższe podpunkty:

- e. Powyżej jakich łuków należy zabudować szyny 49E1
- f. jaki typ połączenia należy zastosować na styku szyn 49E1/60R2 – szyna przejściowa , czy wystarczy wykonanie spojn przejściowych.”

Odpowiedź:

Wszystkie toki szynowe mają być wykonane z szyny 60R2

Pytanie 83:

„Dotyczy branża torowa - W przypadku konieczności zabudowy szyn przejściowych wnosimy o przekazanie ich specyfikacji technicznej.”

Odpowiedź:

Wszystkie toki szynowe mają być wykonane z szyny 60R2

Pytanie 84:

„Dotyczy branża torowa – W przypadku możliwości zabudowy w torze zielonym na ławach żelbetowych toków z szyn 49E1 prosimy o przekazanie przekrojów konstrukcyjnych wraz ze szczegółami konstrukcyjnymi toków szynowych w węzłach kotwiących oraz toków szynowych między węzłami kotwiącymi.”

Odpowiedź:

Wszystkie toki szynowe mają być wykonane z szyny 60R2

Pytanie 85:

„Dotyczy branża torowa – Prosimy o potwierdzenie, że w torze zielonym należy zastosować elastomerowe profile przyszynowe w postaci wkładek komorowych oraz otuliny stopki szyny.”

Odpowiedź:

Należy zastosować wkładki z gumy, z granulatu gumowego spojonego poliuretanem lub z poliuretanu dostosowanego do profilu szyny 60 R2 grubości min 2 cm na wysokości od stopki szyny do wysokości 5 mm poniżej główki szyny.

Pytanie 86:

„Dotyczy branża torowa – Opis techniczny i STWIORB wskazują, iż tor zabudowany zielenią należy wykonać na ławach żelbetowych. Prosimy o przekazanie tabelarycznego zestawienia zbrojenia ław żelbetowych. Przekazana dokumentacja nie zawiera takich materiałów.”

Odpowiedź:

Zamawiający załącza przekroje belek podtorowych.

Pytanie 87:

„Dotyczy branża torowa – tor na ławach żelbetowych zabudowany zielenią. Prosimy o informację w jakiej ilości (kg/m³) należy dozować włókna polipropylenowe do betonu na ławy żelbetowe z betonu C30/37.”

Odpowiedź:

Należy zastosować zbrojenie rozproszone w ilości min. 0,9 kg/m³ włóknami polimerowymi

Pytanie 88:

„Dotyczy branża torowa – tor na ławach żelbetowych zabudowany zielenią. Prosimy o przekazanie minimalnych parametrów dla włókien polipropylenowych dozowanych do betonu C30/37, ław żelbetowych.”



Odpowiedź:

Należy zastosować zbrojenie rozproszone w ilości min. 0,9 kg/m³ włóknami polimerowymi

Pytanie 89:

„Dotyczy branża torowa – Prosimy o podanie minimalnych wymagań jakie powinny spełniać spoiny termitowe.”

Odpowiedź:

Zgodnie z dokumentacją techniczną. Należy przebadac 20 % styków metodą defektoskopową

Pytanie 90:

„Dotyczy branża torowa – prosimy o informację dla jakiej ilości spoin należy wykonać defektoskopową kontrolę spoin termitowych.”

Odpowiedź:

Należy przebadac 20 % styków metodą defektoskopową.

Pytanie 91:

„Dotyczy branża torowa (tor na belkach z zabudową zieloną) – Prosimy o informację w jakim rozstawie należy zabudować podkłady strunobetonowe na żelbetowej ławie. Projekt nie podaje takiej informacji.”

Odpowiedź:

Podpory należy ustawić co 67 cm.

Pytanie 92:

„Dotyczy branża torowa – Czy ławy żelbetowe należy stężać poprzeczkami stalowymi. W przypadku pozytywnej odpowiedzi wnosimy o podanie:

- a. klasy i gatunku materiału oraz średnicy pręta stężającego
- b. rozstawu w jakim należy zabudować pręty stężające ławy żelbetowe.”

Odpowiedź:

Nie ma potrzeby stosowania stężeń ław betonowych.

Pytanie 93:

„Dotyczy branża torowa (konstrukcja bezpodsytkowa z zabudową sztywną w rejonie rozjazdów). Opis techniczny P 5.2.3.2 podaje, iż płytę zabudowy torowej z betonu C 35/45 (0,195m) należy wykonać z dodatkiem włókien polimerowych w ilości 0,9kg/m³, przekrój konstrukcyjny i STWIORB podają włókna polipropylenowe w ilości 0,9 kg/m³ wnosimy o wyjaśnienie rozbieżności.”

Odpowiedź:

Należy zastosować zbrojenie rozproszone w ilości min. 0,9 kg/m³ włóknami polimerowymi.



Pytanie 94:

„Dotyczy branża torowa (STWIORB T-03.08.01 – Wykonanie nawierzchni tramwajowej – podlew ciągły). Punkt 2.1.2 STWIORB wskazuje na możliwość zabudowy szyn Vignole’a na podlewie ciągłym. Prosimy o wskazanie na planie sytuacyjnym lokalizacji tego typu konstrukcji oraz przekazanie przekrojów torowych dla takiego rozwiązania.”

Odpowiedź:

Na całym odcinku występują szyny 60R2 R260 lub szyny 59R2 290 GHT.

Pytanie 95:

„Dotyczy branża torowa (STWIORB T-03.08.01 – Wykonanie nawierzchni tramwajowej – podlew ciągły). STWIORB w punkcie 2.2.4 podaje: Na dolną warstwę podbudowy betonowej grubości 25 cm przewidziano beton C35/45 klasa ekspozycji XC4, XF1 z dodatkiem włókien polimerowych w ilości 0,9 kg/m³ [...]. Wnosimy o wyjaśnienie rozbieżności w treści Specyfikacji technicznej, opisu technicznego i przekrojów torowych co do: grubości płyty (30cm czy 25cm), klasy betonu (C25/30 czy C35/45) i rodzaju włókien (polimerowe czy polipropylenowe) . Zapisy w dokumentacji technicznej wzajemnie się wykluczają.”

Odpowiedź:

Płyta pod „Podlew ciągły” ma być wykonana z betonu C25/30 z dodatkiem włókien polimerowych w ilości min. 0,9 kg/m³ i grubości 30 cm (SST w załączeniu T-03.06.00).

Pytanie 96:

„Dotyczy branża torowa (STWIORB T-03.08.01 – Wykonanie nawierzchni tramwajowej – podlew ciągły). Punkt 2.2.6 podaje Mata wibroizolacyjna musi być wykonana z materiału na bazie poliuretanu. Czy Zamawiający dopuści do zabudowy maty w pełni gumowe lub maty z granulatu gumowego spojonego poliuretanem?”

Odpowiedź:

Mata wibroizolacyjna ma być wykonana z materiału na bazie poliuretanu o parametrach nie gorszych niż:

- Parametry fizyczne
Zastosowanie: bezpodsypkowa nawierzchnia torowa
Materiał: na bazie poliuretanu
Grubość: 25 mm +/- 5 % pomiar suwmiarką
Masa powierzchniowa: < 10,5 kg/m² wg. PN-EN 29073-1
- Skuteczność tłumienia
Statyczny moduł sztywności wg DIN 45673-7
- obciążenie w zakresie 0,005 – 0,015 MPa: 0,020-0,025 N/mm³
- obciążenie w zakresie 0,010 – 0,020 MPa: 0,020-0,025 N/mm³
- obciążenie w zakresie 0,020 – 0,050 MPa: 0,020-0,025 N/mm³
Dynamiczny moduł sztywności wg DIN 45673-7
- częstotliwość 1 Hz: < 0,030 N/mm³
- częstotliwość 3 Hz: < 0,033 N/mm³
- częstotliwość 5 Hz, statyczne obc. wstępne 0,02 MPa: < 0,037 N/mm³



- częstotliwość 15 Hz, statyczne obc. wstępne 0,02 MPa: $< 0,047 \text{ N/mm}^3$
- częstotliwość 5 Hz, statyczne obc. wstępne 0,03 MPa: $< 0,042 \text{ N/mm}^3$
- częstotliwość 15 Hz, statyczne obc. wstępne 0,03 MPa: $< 0,055 \text{ N/mm}^3$

Trwałość

- Wytrzymałość zmęczeniowa po 3 mln cykli wg DIN 45673-7
 - zmiana wartości statycznego modułu sztywności: $< 15 \%$,
 - zmiana wartości dynamicznego modułu sztywności: $< 15 \%$,
- wymagane: potwierdzenie braku uszkodzeń w trakcie i po badaniu,
- Odporność na niekorzystne warunki atmosferyczne (wodo- i morzoodporność) wg DIN 45673-7
 - zmiana wartości dynamicznego modułu sztywności: $< 12 \%$,
 - wymagane: potwierdzenie braku uszkodzeń w trakcie i po badaniu,
- Rezystywność skrośna: $> 1011 \Omega \cdot \text{m}$.

Pytanie 97:

„Dotyczy branża torowa (STWIORB T-03.08.01 – Wykonanie nawierzchni tramwajowej – podlew ciągły). Zgodnie z punktem 2.2.2. STWIORB w komory szyn należy wbudować wkładki komorowe betonowe C 25/30. Przekroje konstrukcyjne (brak w dokumentacji torowej szczegółów konstrukcyjnych) wskazują na wypełnienie szczelin pionowych tylko na wysokości główki szyny (takie wypełnienie można wykonać tylko przy gumowych wkładkach komorowych). Prosimy o potwierdzenie, że należy zabudować wkładki komorowe betonowe oraz wykonać i wypełnić masą poliuretanową szczeliny szerokości 2cm na wysokości wkładki komorowej betonowej oraz poszerzonej szczeliny na wysokości główki szyny. W celu pełnej jasności sposobu wykonania mocowania toków szynowych wnosimy o przekazanie szczegółów konstrukcyjnych mocowania szyn na podlewie.”

Odpowiedź:

Należy zastosować wkładki komorowe z bet. C25/30, podlew gr. min. 2 cm wykonać na całej wysokości szyny, 5 mm poniżej główki szyny.

Pytanie 98:

„Dotyczy branża torowa. Prosimy o potwierdzenie, że matę wibroizolacyjną należy ułożyć pod płytą wylewaną na mokro oraz po wykonaniu płyt okleić matę wibroizolacyjną płyty po zewnętrznej stronie torowiska, na pełną ich wysokość.”

Odpowiedź:

Matę wibroizolacyjną należy ułożyć pod płytą wylewaną na mokro w konstrukcji „podlewu ciągłego” oraz wyciągnąć matę na bokach do wysokości 5 cm poniżej konstrukcji, resztę należy zalać masą na bazie poliuretanu. Matę należy ułożyć również pod płytami prefabrykowanymi oraz okleić boki płyty na wysokość 30 cm.

Pytanie 99:

„Dotyczy branża torowa. Prosimy o podanie wymiarów szczelin styku nawierzchni torowej betonowej i krawężnika kamiennego. Prosimy o potwierdzenie, że szczeliny należy wypełnić masą asfaltową na gorąco zgodnie z punktem 2.2.7 (STWIORB T-03.08.01)”



Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że szerokość szczelin na styku nawierzchni torowej betonowej i krawężnika kamiennego w rejonie peronów przystankowych należy przyjąć o łącznej szerokości ok. 3 cm. Szczeliny należy wypełnić masą poliuretanową o parametrach nie gorszych niż:

- twardość Shore'a A 58 ± 5 (po 28 dniach) Przyrost twardości Shore'a A w czasie (przy temp. 23°C), nie mniejszy niż: 20 po 4 h, 30 po 7 h, możliwość obciążenia ruchem po 24h.
- wielkość ugięcia sprężystego (wartość dla materiału bez szyny)

kstat = $\sim 111[(\text{kN/mm})/\text{m}] (\pm 10\%)$ wyznaczona metodą siecznych, pomiędzy 8 i 32 kN dla próbki o wymiarach 1000 x 180 x 25 mm. Obciążenie wstępne: 1000 N; Szybkość badania: 2 kN/s, Maksymalne obciążenie: 50 kN

- moduł ściskania (ściśliwości) w zakresie od 12,6 do 15,4 MPa
- 4. wydłużenie względne przy zerwaniu $\geq 80\%$
- 5. wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,4$ MPa
- 6. gęstość max. 1,0 kg/dm³

Pytanie 100:

„Dotyczy branża torowa. Prosimy o informację w jakim rozstawie należy wykonywać węzły kotwiące tor na podlewie ciągłym. Czy rozstaw węzłów kotwiących jest taki sam dla torów w łuku i na odcinkach prostych?”

Odpowiedź:

Na prostych kotwy mają być co 2 m, na łukach co 1 m.

Pytanie 101:

„Dotyczy branża torowa. Prosimy o informację w jakim rozstawie należy mocować poprzeczki torowe w torze na podlewie ciągłym (odcinki proste i łuki).”

Odpowiedź:

Poprzeczki torowe należy mocować na odcinkach prostych torowiska co 2 m, a na łukach co 1 m, na przemian z kotwami.

Pytanie 102:

„Dotyczy branża torowa. Czy w torze zielonym na belkach wzdłużnych należy wyceniać poprzeczki torowe stężające tory szyn?”

Odpowiedź:

Zamawiający nie widzi takiej potrzeby.

Pytanie 103:

„Dotyczy branża torowa. Jaki typ poprzeczek torowych należy zabudować na zadaniu - płaskie czy okrągłe.”

Odpowiedź:

Typ poprzeczek torowych – okrągłe.

Pytanie 104:

„Dotyczy branża torowa. Czy poprzeczki torowe rozjazdowe oraz zlokalizowane poza rozjazdem i zabudowane nawierzchnią betonową należy obłożyć materiałem wibroizolacyjnym (otuliną)? W Przypadku odpowiedzi twierdzącej prosimy podać rodzaj materiału i jego minimalne parametry.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie widzi takiej potrzeby.

Pytanie 105:

„Dotyczy branża torowa - tor zabudowany w płytach prefabrykowanych. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie dopuszcza zamiany płyt prefabrykowanych na płyty torowe wykonane na mokro metodą ślizgową (dotyczy płyt prefabrykowanych gr. 35 cm.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza wykonania płyt torowych i międzytorowych wykonywanych metodą na mokro. Płyty mają być prefabrykowane o parametrach nie gorszych niż:

Materiały użyte do produkcji wszystkich typów prefabrykowanych płyt żelbetowych winny być zgodne z krajową oceną techniczną płyt. Płyty prefabrykowane układane w obrębie tzw. „strefy ciszy” powinny być zbrojone prętami kompozytowymi.

Wymiary i tolerancje wykonania płyt powinny być zgodne z dokumentacją techniczną. Dopuszczalne odchyłki wymiarów podstawowych nie powinny przekraczać dla :

- szerokości płyt: ± 7 mm,
- grubości płyt: ± 3 mm,
- długości płyt: ± 10 mm,
- głębokość kanału szynowego: $+2/-1$ mm,
- usytuowania osi kanałów szynowych w stosunku do osi płyty: ± 5 mm,
- odległości osi kanałów szynowych od siebie: ± 4 mm,
- położenia wysokościowego kanałów szynowych względem siebie: ± 4 mm.

Górna powierzchnia płyt powinna być bez rys, pęknięć, szczelin i miejsc niedowibrowanych. Zwichrowanie powierzchni górnej maksymalnie 8mm dla płyt o długości ponad 5m, dla pozostałych płyt maksymalnie 5mm. Pozostałe powierzchnie płyt powinny być gładkie, bez raków, pęknięć, rys oraz ciał obcych w betonie. Na pozostałych powierzchniach płyt dopuszcza się rysy włoskowate wynikające ze skurczu betonu o szerokości ≤ 2 mm. Dopuszcza się powstawanie raków o głębokości i średnicy ≤ 5 mm, o łącznej powierzchni nieprzekraczającej 20 cm^2 na 1 m^2 .

Krawędzie płyt powinny być proste bez wyszczerbień i wzajemnie równoległe. Dopuszcza się uszkodzenia krawędzi na długości do 5% długości płyty i głębokości 15mm maksymalnie na jednej krawędzi jednej płyty.

Kanały szynowe muszą być czyste, bez nadlewów z betonu.

Górna powierzchnia płyt stanowiąca warstwę ścieralną nawierzchni drogowej powinna mieć odpowiednio szorstką fakturę. Wskaźnik szorstkości nie powinien być niższy niż:

- 55 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na mokro,
- 75 SRT według PN-EN 13036-4:2011 w przypadku pomiaru na sucho.

Wytrzymałość betonu na ściskanie po 28 dniach nie powinna być niższa niż klasy C35/45 według PN-EN 206.

Ścieralność betonu nie powinna przekraczać $15 \text{ 000 mm}^3 / 5000 \text{ mm}^2$ według PN-EN 1338.

Nasiąkliwość betonu nie powinna przekraczać 5% według PN-B-06250.

Stopień mrozoodporności powinien odpowiadać co najmniej klasie F150 według PN-06250.



Pytanie 106:

„Dotyczy branża torowa - tor zabudowany w płytach prefabrykowanych. Prosimy o informację czy mata wibroizolacyjna należy przykleić do płyt prefabrykowanych po zewnętrznej stronie torowiska? Pytanie dotyczy miejsc, gdzie tor na płytach prefabrykowanych sąsiaduje z terenem zielonym, a nie nawierzchnią bitumiczną przejazdów i peronami przystankowymi.”

Odpowiedź:

Mata ma być przyklejona do powierzchni bocznych płyt prefabrykowanych na wysokość 30 cm.

Pytanie 107:

„Dotyczy sieć trakcyjna. Prosimy o określenie które materiały z demontażu (słupy, przewód jezdny, lina nośna, wysięgniki itp.) należy przekazać Zamawiającemu, a które stanowią własność Wykonawcy.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przy przekazaniu terenu zostanie ustalone z użytkownikiem, które materiały z demontażu należy przekazać do MPK. Materiały nie przekazane do MPK należy oddać do skupu złomu zgodnie z procedurą opisaną w umowie.

Pytanie 108:

„Dotyczy sieć trakcyjna. Czy Zamawiający dopuszcza demontaż fundamentów słupów trakcyjnych metodą minerską?”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza demontażu fundamentów słupów trakcyjnych metodą minerską.

Pytanie 109:

„Dotyczy sterowanie i ogrzewanie zwrotnic. Prosimy o określenie które materiały z demontażu (napędy, sterowniki itp.) należy przekazać Zamawiającemu, a które stanowią własność Wykonawcy.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przy przekazaniu terenu zostanie ustalone z użytkownikiem, które materiały z demontażu należy przekazać do MPK.

Pytanie 110:

„Dotyczy sieć trakcyjna. Zgodnie z przedmiarem robót 7.0 SIEĆ TRAKCYJNA należy zamontować łącznie 4 598 mb przewodu jezdnyego DjpS100, a zgodnie z dok techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA pkt. 13 Zestawienie materiałów tabela 11.2 materiały projektowe długość przewodu jezdnyego przeznaczonego do montażu wynosi 3 900mb. Prosimy o wyjaśnienie powyższych rozbieżności.”



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że długość przewodu jezdnego przeznaczonego do montażu należy przyjąć zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA. Przedmiar został udostępniony poglądowo.

Pytanie 111:

„Dotyczy sieć trakcyjna. Zgodnie z przedmiarem robót 7.0 SIEĆ TRAKCYJNA należy zamontować 2 993 mb liny nośnej Cu95, a zgodnie z dok techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA pkt. 13 Zestawienie materiałów tabela 11.2 materiały projektowe długość liny nośnej przeznaczonej do montażu wynosi 2 140 mb. Prosimy o wyjaśnienie powyższych rozbieżności.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że długość liny nośnej przeznaczonej do montażu należy przyjąć zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA. Przedmiar został udostępniony poglądowo.

Pytanie 112:

„Dotyczy sieć trakcyjna. Zgodnie z przedmiarem robót 7.0 SIEĆ TRAKCYJNA należy wykonać fundamenty palowe słupów trakcyjnych o średnicach 0,7m i 1,0m, a zgodnie z dok techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA pkt. do wykonania są pale CFA odpowiednio o średnicach 0,6m i 1m, natomiast zapisy specyfikacji technicznej SST_Trakcja_zad 6.doxc przewidują wykonanie odwiertów o średnicy 1,0m dla wszystkich typów fundamentów. Prosimy o wyjaśnienie powyższych rozbieżności.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA - do wykonania są pale CFA odpowiednio o średnicach 0,6m i 1m.

Pytanie 113:

„Dotyczy sieć trakcyjna Zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA należy wykonać fundamenty palowe słupów trakcyjnych o długość 5m i 6m, natomiast zapisy specyfikacji technicznej SST_Trakcja_zad 6.doxc przewidują wykonanie odwiertów o długości odpowiednio dla fundamentu F1 - 4m głębokości i dla fundamentu F2 - 5m głębokości. Prosimy o wyjaśnienie powyższych rozbieżności.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA należy wykonać fundamenty palowe słupów trakcyjnych o długość 5m i 6m.



Pytanie 114:

„Dotyczy sieć trakcyjna Zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA należy zamontować automatyczne (sprężynowe) urządzenia kompensacyjne, natomiast zapisy specyfikacji technicznej SST_Trakcja_zad 6.doxc przewidują montaż ciężarowych urządzeń kompensacyjnych. Prosimy o wyjaśnienie powyższych rozbieżności.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z dokumentacją techniczną tj. PROJEKT TECHNICZNY Tom XI z XX – BRANŻA INSTALACYJNA. SIEĆ TRAKCYJNA należy zamontować automatyczne (sprężynowe) urządzenia kompensacyjne.

II. Działając na podstawie art. 137 ust. 1 Ustawy, Zamawiający Miasto Łódź – Zarząd Inwestycji Miejskich dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w następującym zakresie:

1. W Rozdziale XIII „Termin związania ofertą” pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonawcą jest związany złożoną ofertą do **12.04.2024 r.**”

2. W Rozdziale XV „Sposób oraz termin składania ofert” pkt 2.1. otrzymuje brzmienie:

„2.1. Ofertę o treści zgodnej z niniejszą SWZ należy złożyć w nieprzekraczalnym terminie do dnia **15.12.2023 r., godz. 12:00.**”

3. W Rozdziale XVI „Otwarcie ofert” pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **15.12.2023 r., o godzinie 13:00.**”

4. Formularz cenowy – załącznik nr 4 do SWZ otrzymuje brzmienie zgodne z załączonym Formularzem cenowym do niniejszego pisma.

Powyższe zmiany treści specyfikacji warunków zamówienia prowadzą do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu i w związku z tym zostają udostępnione na stronie internetowej prowadzonego postępowania <https://zim.lodz.bip-e.pl/zim/zamowienia-publiczne/14688,Rozbudowa-al-Smiglego-Rydza-na-odcinku-od-skrzyzowania-z-ul-Dabrowskiego-do-skrz.html>, zgodnie z art. 137 ust. 5 Ustawy.



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Wykonawca ubiegający się o zamówienie zobowiązany jest do uwzględnienia w ofercie treści powyższych wyjaśnień i zmian.

**DYREKTOR
ZARZĄDU INWESTYCJI MIEJSKICH**

Agnieszka Kowalewska-Wójcik

Załączniki:

- 1) Załącznik nr 2 – Projektowane postanowienia umowy po zmianie
- 2) Formularz cenowy – załącznik nr 4 do SWZ po zmianie
- 3) Dokumentacja uzupełniana w ramach udzielanych odpowiedzi.

Sprawę prowadzi:

Joanna Rodziewicz

Z-ca Naczelnika Wydziału Zamówień Publicznych

tel. 42 272 64 37

