



Bydgoszcz, dnia 05.04.2018 r.

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn: Przebudowa torowiska tramwajowego i budowa dróg rowerowych w ciągu ulicy Toruńskiej w Bydgoszczy – nr sprawy 005/2018

Treść zapytań do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wraz z wyjaśnieniami i zmiana nr 1 SIWZ, zgodnie z art. 38 ust. 1, 2,4 oraz 12 a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 z późn. zm) – dalej UPZP, zamieszczone na stronie internetowej w miejscu udostępnienia SIWZ w dniu 05.04.2018 r.

- I. Zgodnie z art. 38 ust. 1 UPZP, Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści SIWZ, a Zamawiający **udziela następujących wyjaśnień:**

Na pytanie, które wpłynęło w dniu 16 marca 2018 r. – zestaw II

Prosimy o określenie wymagań w stosunku do rodzaju zastosowanej szyny (49E1/60R2/60R2 HT) na torowisku klasycznym w zależności od występujących promieni łuków. W opisie PFU1 oraz Koncepcji w nawierzchni torowiska wydzielonego pojawia się szyna 60R2 natomiast na przekroju normalnym w koncepcji występuje szyna 49E1. Prosimy o doprecyzowanie.

Odp:W odpowiedzi na Państwa pytanie informujemy, że zgodnie z zapisem PFU pkt. 1.5.1 szynę 60R2 należy zastosować w węzłach rozjazdowych oraz w torowisku wspólnym z jezdnią (przejście toru przez jezdnię). Szynę 60R2 należy również zastosować w torze szlakowym w miejscach przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerów, a także w strefie przystankowej zgodnie z załączonymi przekrojami konstrukcyjnymi. Z uwagi na to, że promień pętli tramwajowej wynosi 25m oraz, że na pętli tramwajowej zastosowano rozjazdy determinuje to konieczność zastosowania szyny 60R2. Szynę 60R2 należy zastosować na odcinkach torowiska, gdzie promień łuku wynosi 150m lub mniej niż 150m.

Na pytania, które wpłynęły w dniu 19.03.2018 r. – zestaw III

1. Czy Zamawiający dopuszcza łączenie szyn toru tramwajowego za pomocą spawania termitowego?

Odp: Zamawiający informuje że łączenie szyn w torowisku musi odbywać się przy pomocy spawów termitowych. Dopuszczalne jest jedynie łączenie poszczególnych elementów rozjazdu za pomocą spawów elektrycznych.

2. W opisie konstrukcji bezpodsypkowej została określona min. grubość (20 cm) warstwy kruszywa stabilizowanego cementem o R_m min. 5,0 – 7,5 MPa, nie została natomiast określona minimalna grubość płyty betonowej podtorowej. Prosimy o uzupełnienie.

Odp: Zamawiający informuje, że w przekroju konstrukcyjnym podana jest grubość płyty betonowej. Określono przedział grubości 0,454 – 0,469m dla płyty torowej oraz 0,469 – 0,477 m dla płyty międzylukowej. Dokładny wymiar płyty będzie określony na etapie przekrojów konstrukcyjnych, które znajdą się w projekcie wykonawczym przygotowanym przez Wykonawcę z uwzględnieniem klasy betonu oraz innych parametrów.

3. W opisie konstrukcji torowiska w obrębie przejazdów i przejść dla pieszych Zamawiający zakłada zastosowanie zintegrowanej nawierzchni torowo – drogowej. Prosimy o potwierdzenie.

Odp: Konstrukcja torowiska została szczegółowo opisana w pkt. 1.5.1 PFU1.

4. W pkt. 1.2 Zamawiający określił długość przebudowy torowiska ok 4,305 tj. ok. 8,620 km toru. Natomiast w pkt. 1.5.1 opisano, że odcinek I to ok. 500 m torowiska, a odcinek II to ok. 4,200 km toru podwójnego, czyli razem 4,900 km toru podwójnego. Która wielkość określa rzeczywiście wielkość zadania?

Odp: Zamawiający informuje, że dokładna długość torowiska do przebudowy będzie znana po wykonaniu projektu wykonawczego i dokładnym określeniu wszystkich parametrów torowiska m.in. promieni łuków, kształtu pętli, rozjazdów itp. W pkt. 1.2 PFU1 określono szacunkową długość torowiska bez uwzględnienia długości torowiska w węzłach rozjazdowych.

Z szacunkowych pomiarów uwzględniających wszystkie elementy torowiska wynika, że łączna długość torowiska przeznaczonego do przebudowy wynosi około 8800 m toru pojedynczego. Szczegółowy zakres torowiska do przebudowy podano na planach sytuacyjnych. Wykonawca może na podstawie załączników do PFU dokonać samodzielnych pomiarów.

Pytanie, które wpłynęło w dniu 21.03.2018 r. – zestaw IV.

Pkt. 10.3.3.2).2) – kierownik robót torowych.

Czy Zamawiający uzna, wymagane dla kierownika robót torowych, doświadczenie zawodowe uzyskane przez niego przy kierowaniu robotami budowlanymi pełniącego funkcję kierownika robót lub kierownik budowy na podstawie posiadanych wcześniej uprawnień budowlanych w ograniczonym zakresie – przed uzyskaniem uprawnień budowlanych bez ograniczeń?

Pełniąc te funkcje spełniał w tym okresie wymagania określone przez Zamawiających.

Odp: W odpowiedzi Zamawiający zmienia warunek udziału w postępowaniu dotyczący kierownika robót torowych. W związku z powyższym pkt 10.3.3.2.2) SIWZ otrzymuje nowe brzmienie w zakresie:

kierownika robót torowych – min. 1 osoba

Kwalifikacje i doświadczenie zawodowe: uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń lub w specjalności inżynierskiej kolejowej w ograniczonym zakresie; min. 3 lat doświadczenia zawodowego w kierowaniu robotami budowlanymi jako kierownik robót torowych lub jednocześnie kierownik budowy i kierownik robót torowych, liczone od daty uzyskania ww. uprawnień, w tym co najmniej jednego **zadania polegającego na wykonaniu budowy i/lub przebudowy torowiska tramwajowego wynoszącego co najmniej 1000m. t.poj., przy realizacji których wskazana osoba zdobyła doświadczenie na stanowisku Kierownika robót torowych lub jednocześnie Kierownika budowy i Kierownika robót torowych;**

Zmianie ulega również zapis w pkt 20.2.4 SIWZ dotyczący warunków oceny kryterium **doświadczenie Kierownika robót torowych**, w którym Zamawiający będzie rozpatrywać na podstawie wykonanych zadań. Kryterium rozpatrywane będzie na podstawie ilości zadań wskazanych przez wykonawcę w formularzu ofertowym, w stosunku do wskazanego (z imienia i nazwiska) kierownika robót torowych, z których każde polegało **na kierowaniu budową lub przebudową torowiska tramwajowego** (od rozpoczęcia robót do ich zakończenia wydaniem Świadectwa Przejęcia lub Protokołu odbioru robót lub równoważnego dokumentu w przypadku zamówień, w których nie wystawiano Świadectwa Przejęcia) **wynoszącego co najmniej 1000m. t.poj. przy wykonywaniu których wskazana osoba zdobyła doświadczenie na stanowisku Kierownika robót torowych lub jednocześnie Kierownika budowy i Kierownika robót torowych na tym zadaniu;**

W tym kryterium **ocenie będą podlegały maksymalnie 3 zadania** wykazane przez wykonawcę w formularzu ofertowym, spełniające ww. wymagania. W przypadku wskazania większej ilości zadań niż 3 do oceny Zamawiający uwzględni tylko **3 zadania**.

Ww. wskazane przez wykonawcę w formularzu ofertowym dane nie podlegają uzupełnieniu.

Na pytania, które wpłynęły w dniu 22.03.2018 r. – zestaw V

1. Proszę o doprecyzowanie pojawiających się w treści SIWZ informacji, iż roboty budowlane należy prowadzić przy zachowanym ruchu tramwajowym ? Jak należy rozumieć ten zapis? Czy prace mają się odbywać na jednym torze z zastosowaniem rozjazdów technologicznych podczas gdy na sąsiednim będzie odbywał się ruch? Proszę o doprecyzowanie w/w kwestii. Kto w zaistniałej sytuacji poniesie koszty komunikacji zastępczej na czas wyłączenia ruchu tramwajowego?

Odp: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisami umowy §2 zadanie 1 punkt 2 Etap T-IIa (realizacja robót budowlanych obejmujących zakres prac wzdłuż ul. Toruńskiej od Ronda Toruńskiego do ul. Spokojnej) i T-IIb (realizacja robót budowlanych obejmujących zakres prac wzdłuż ul. Toruńskiej od skrzyżowania z ul. Kazimierza Wielkiego bez skrzyżowania wraz z odcinkiem prac na wysokości układu torowego zajezdni tramwajowej przy ul. Toruńskiej 278) musi być realizowany przy ruchu tramwajowym. Oba te odcinki znajdują się na trasie wyjazdu tramwajów z zajezdni tramwajowej. Wykonanie tych odcinków ze wstrzymaniem ruchu tramwajowego wiązałoby się z paraliżem komunikacyjnym miasta. Dlatego wykonawca zobowiązany jest zastosować rozjazdy np. nakładkowe, które umożliwią wykonanie robót torowych na jednym torze a drugim torem będzie się odbywał ruch tramwajowy. Koszty zapewnienia ciągłości ruchu i innych niezbędnych czynności związanych z utrzymaniem ruchu tramwajowego ponosi Wykonawca.

2. Z uwagi na znaczny stopień skomplikowania tematu, mnogość branży objętych opracowaniem a także dużą dowolność w kwestii niejasności co do interpretacji zapisów PFU i koncepcji programowo – przestrzennej zwracamy się z prośbą o przesunięcie terminu składania ofert o 14 dni. Proszę o pozytywne ustosunkowanie się do naszej prośby?

Odp: Zamawiający informuje, że odpowiedź na wniosek znajduje się w sekcji V niniejszych odpowiedzi.

3. Opis Przedmiotu Zamówienia zawiera następujące zagadnienia:

Zadanie 2 – „Budowa dróg rowerowych wzdłuż ulicy Toruńskiej w Bydgoszczy”

- przebudowę sieci trakcyjnej w zakresie przebudowy kabli zasilających i powrotnych,
 - koncepcję obejmującą centralny system zdalnego sterowania stacjami i urządzeniami sieci trakcyjnej tramwajowej istniejących w Bydgoszczy z możliwością włączenia do systemu nowych obiektów,
 - modernizację części pomieszczeń budynku Podstacji trakcyjnej P2, ul. Toruńska 180a dla potrzeb adaptacji Dyspozytorni Centralnego Systemu Zdalnego Sterowania oraz modernizację części pomieszczeń budynku Podstacji trakcyjna P9, ul. Kielecka 5,
- Proszę o doprecyzowanie wymaganego zakresu każdego z w/w punktów?

Odp: Zamawiający informuje, że szczegółowe dane wyjściowe do projektowania przebudowy sieci trakcyjnej w zakresie przebudowy kabli zasilających i powrotnych określono w załączniku 5.3 do Koncepcji Wielobranżowej stanowiącej załącznik nr 3 do PFU1 i PFU2.

Zamawiający informuje, że szczegółowe dane wyjściowe do projektowania Centralnego Systemu zdalnego sterowania stacjami i urządzeniami sieci trakcyjnej określono w załączniku 5.4 do Koncepcji Wielobranżowej stanowiącej załącznik nr 3 do PFU1 i PFU2.

Zamawiający informuje, że szczegółowe dane wyjściowe do projektowania modernizacji Podstacji trakcyjnych P2 i P9 określono w załączniku 5.5 i 5.6 do Koncepcji Wielobranżowej stanowiącej załącznik nr 3 do PFU1 i PFU2.

4. Proszę o podanie wytycznych do małej architektury: wygrodzenia, kosze, ławki itp.?

Odp: Zamawiający informuje, że dane wytyczne do projektowania peronów, wiat przystankowych oraz ławek znajdują się w pkt. 2.5 Koncepcji Wielobranżowej stanowiącej załącznik 3 do PFU1 i PFU2. Zamawiający dołącza do dokumentacji przetargowej wytyczne dot. koszy na śmieci oraz wygrodzeń.

5. Proszę o potwierdzenie, że łączenie szyn może odbywać się za pomocą spawania termitowego nie zaś zgrzewania jak zostało to opisane w PFU1?

Odp: Zamawiający informuje że łączenie szyn musi odbywać się przy pomocy spawów termitowych. Dopuszcza jedynie łączenie poszczególnych elementów rozjazdu za pomocą spawów elektrycznych.

6. Proszę o potwierdzenie możliwości zastosowania podroziejzdnic drewnianych nie zaś tylko strunobetonowych jak zostało to opisane w PFU1?

Odp: Zamawiający dopuszcza stosowanie zarówno podroziejzdnic strunobetonowych jak i drewnianych w przypadku gdzie rozjazd zlokalizowany jest w torowisku klasycznym. W przypadku wystąpienia rozjazdu w torowisku zabudowanym rozjazd powinien zostać przytwierdzony do podbudowy betonowej wylewanej na mokro.

7. Proszę o potwierdzenie możliwości zastosowania warstwy filtracyjnej w torowisku z piasku?

Odp: Zamawiający potwierdza możliwość zastosowania warstwy filtracyjnej w torowisku z piasku chyba, że warunki geologiczne jakie wystąpią uniemożliwią zastosowanie takiego rozwiązania technologicznego i wymuszą zastosowanie innego rozwiązania.

8. Proszę o uzasadnienie zastosowania w torowisku wspólnym z jezdnią, przejść/przejazdów stabilizacji o tak dużej wytrzymałości ($R_m=5,0 - 7,5$ MPa)?

Czyż $R_m=2,5-5,0$ MPa nie byłoby wystarczające w sugerowanej konstrukcji?

Odp: Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju materiału i jego zabudowy będzie leżało w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wyjściowe do projektowania zawarte w PFU i o występujące warunki w terenie. Dokumentacja ponadto będzie podlegała zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

9. Proszę o podanie min długości i szerokości peronów tramwajowych oraz informację n.t. oczekiwań wobec ilości i typów wiat na poszczególnych peronach?

Odp: Zamawiający informuje, że dane wytyczne do projektowania peronów, wiat przystankowych znajdują się w pkt. 2.5 Koncepcji Wielobranżowej stanowiącej załącznik 3 do PFU1 i PFU2. Lokalizacja projektowanych peronów znajduje się na planach sytuacyjnych stanowiących załączniki do PFU.

10. Wobec wykluczających się wzajemnie zapisów w SIWZ proszę o potwierdzenie, że pod ruchem tramwajowym należy wykonać tylko i wyłącznie zakres prac torowych opisanych w załączniku nr 8 do PFU (zakres wjazdu do zajezdni) natomiast na potrzeby realizacji wszystkich pozostałych odcinków ruch tramwajowy będzie wyłączony a Wykonawca nie będzie obciążany kosztami komunikacji zastępczej wynikającej z tego faktu?

Odp: Zamawiający informuje, że odcinki, które należy wykonać przy odbywającym się ruchu tramwajowym np. przy zastosowaniu rozjazdów nakładkowych (których koszty ponosi potencjalny Wykonawca) opisane są we wzorze umowy §2.

11. Proszę o informacje kto jest właścicielem złomu z rozbiórki torowiska?

Odp: Zamawiający informuje, że właścicielem złomu jest Zamawiający, złom zostanie odebrany z placu budowy przez podmiot wskazany przez Zamawiającego. Wykonawca zobowiązany będzie rozliczyć się z przekazanego złomu z Zamawiającym.

12. Proszę o uzasadnienie konieczności wykonania dodatkowej warstwy ścieralnej z asfaltu na prefabrykowanej płycie torowej? Takie rozwiązanie przewidują zapisy koncepcji programowo –przestrzennej (str.15).

Odp: Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju materiału i jego zabudowy będzie leżało w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne o występujące warunki w terenie oraz o dostępna ofertę materiałową na rynku. Dokumentacja będzie podlegała zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

Pytania z dnia 22.03.2018 r. - zestaw VI

Dotyczy konstrukcji toru na przejściach i przejazdach

1. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie prefabrykowanych rowkowych płyt torowych o nawierzchni z bet. cementowego bez konieczności wykonania warstwy z asfaltu lanego?

Odp: Zamawiający informuje, że zgodnie z PFU przejazdy torowe przez jezdnie mają zostać wykonane z prefabrykowanych płyt. PFU przedstawia założenia ogólne.

Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju płyt prefabrykowanych będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne o występujące warunki w terenie oraz o dostępną ofertę płyt prefabrykowanych na rynku. Należy również pamiętać, że dokumentacja projektowa nie może być wykonana w sprzeczności z założeniami ogólnymi PFU. Dokumentacja będzie podlegała zatwierdzeniu przez Zamawiającego. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj.

2. Dotyczy konstrukcji toru na przejściach i przejazdach.

Czy Zamawiający dopuszcza prefabrykowane płyty międzytorza?

Odp: Zamawiający informuje, że zgodnie z PFU przejazdy torowe przez jezdnie mają zostać wykonane z prefabrykowanych płyt. PFU przedstawia założenia ogólne. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju płyt prefabrykowanych będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne o występujące warunki w terenie oraz o dostępną ofertę płyt prefabrykowanych na rynku. Zamawiający nie wyklucza takiego rozwiązania. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj.

3. Dotyczy konstrukcji toru o podparciu ciągłym - podlew ciągły.

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie nawierzchni z bet. cementowego bez konieczności wykonania warstwy z asfaltu lanego?

Odp: Zamawiający nie wyklucza takiego rozwiązania. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju materiału i jego zabudowy będzie leżało w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia

wstępne o występujące warunki w terenie oraz o dostępna ofertę płyt prefabrykowanych na rynku. Dokumentacja ponadto będzie podlegała zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

4. Dotyczy konstrukcji toru o podparciu ciągłym - podlew ciągły.

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie krawężnika separacyjnego kamiennego zamiast betonowego?

Odp: Zamawiający nie wyklucza takiego rozwiązania. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiednich materiałów i ich zabudowa będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne o występujące warunki w terenie oraz o dostępna ofertę materiałów na rynku. Dokumentacja ponadto będzie podlegała zatwierdzeniu przez Zamawiającego. Należy również pamiętać, że dokumentacja projektowa nie może być wykonana w sprzeczności z założeniami ogólnymi PFU.

Pytania z dnia 22.03.2018r. – zestaw VII

1. Koncepcja wielobranżowa, pkt. 2.7.3.4.1 Koncepcja wykonania elementów systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic. Zamawiający wymaga aby napędy do systemu sterowania zwrotnicami miały stopień nienaruszalności bezpieczeństwa o wartości SIL3. Nie sprecyzowano tego parametru dla pozostałych elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo (szafa sterownicza, obwody torowe). Czy wymaganie to należy rozumieć tak, że cały system sterowania zwrotnicą łącznie powinien być certyfikowany do poziomu SIL3, bez wyłączania ważnych elementów (np. obwodów torowych) lub ograniczanie ich poziomu SIL do niższych wartości, co ma miejsce u niektórych dostawców urządzeń?

Odp.: Zamawiający wymaga aby cały system certyfikowany był do poziomu SIL3, a obwody torowe spełniały wymagania minimum SIL2.

2. Koncepcja wielobranżowa, pkt. 2.7.3.4.1 Koncepcja wykonania elementów systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic. Zamawiający wymaga zdalnego dostępu do informacji oraz możliwości sterowania ogrzewaniem zwrotnic z poziomu pomieszczenia dyspozytorskiego. Prosimy o informację w jaki sposób ma być realizowana ta transmisja i kto będzie ponosił jej koszty?

Odp: Zdalny dostęp do informacji oraz możliwość sterowania ogrzewaniem zwrotnic z poziomu pomieszczenia dyspozytorskiego powinna odbywać się za pośrednictwem systemu monitoringu ProSys wprowadzonym przez zamawiającego w ramach inwestycji ITS. Transmisja danych powinna odbywać się poprzez GPRS lub sieć światłowodową. Koszty transmisji danych w okresie gwarancyjnym ponosi Wykonawca.

3. Koncepcja wielobranżowa, pkt. 2.7.3.4.1 Koncepcja wykonania elementów systemu sterowania i ogrzewania zwrotnic. Sterowanie ogrzewaniem zwrotnic – czy urządzenia sterujące mają uwzględniać w algorytmie sterowania tylko temperaturę szyny, czy również parametry powietrza takie jak temperatura, wilgotność i opady atmosferyczne?

Odp: Zamawiający wymaga minimum kryterium temperatury szyny w algorytmie sterowania ogrzewaniem zwrotnic.

4. Prosimy o podanie sylwetek słupów trakcyjnych.

Odp: Zamawiający wymaga zastosowania słupów rurowych typu STOR. Dopuszcza się zastosowanie słupów dwuteowych typu HEB.

5. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie słupów o sylwetce zbieżnej lub z dolnym członem zbieżnym.

Odp: Zamawiający wymaga zastosowania słupów rurowych typu STOR. Dopuszcza się zastosowanie słupów dwuteowych typu HEB.

6. Prosimy o podanie barwy RAL dla słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych.

Odp: W trakcji tramwajowej w Bydgoszczy stosowane są słupy w kolorach RAL 7040 i RAL 7021. Ostateczne kolory słupów zostaną ustalone z Zamawiającym na etapie projektu wykonawczego.

7. Czy słupy trakcyjne mają posiadać zabezpieczenie „antygraffiti” i „antyplakat”, a jeżeli tak to do jakiej wysokości.

Odp: Zamawiający wymaga dla słupów zabezpieczenie antygraffiti i antyplakat do wysokości 2 m npf.

8. Czy słupy trakcyjne powinny być osadzone w fundamencie w tzw. „szklance” czy Zamawiający dopuszcza słupy przykręcane do kotwy fundamentowej.

Odp: Zamawiający wymaga montażu słupów w fundamentach rurowych. Zamawiający nie dopuszcza do zastosowania słupów przykręcanych do kotew fundamentowych.

9. Co należy rozumieć przez zapis „należy przewidzieć możliwość instalowania na nowych słupach trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych iluminacji okolicznościowych, wykonanych w II klasie ochronności”. Czy ma być to tylko otwór technologiczny w słupie na wyprowadzenie podłączenia elektrycznego, czy ma być również wykonane wyprowadzenie elektryczne na zewnątrz słupa. Prosimy o określenie dokładniejszych wymagań dla tego zapisu z PFU.

Odp: Zamawiający oczekuje wykonania otworu technologicznego umożliwiającego prowadzenie w słupie instalacji zasilającej dla ewentualnych iluminacji okolicznościowych. Otwory takie należy wykonać tylko w słupach trakcyjnych, w których będą projektowane oprawy oświetleniowe.

10. Jak należy rozumieć zapis z PFU „Należy przewidzieć możliwość sterowania zdalnego odłącznikiem oraz ręcznego – za pomocą dźwigni lub przycisków”. Prosimy o podanie dokładniejszych danych opisanego rozwiązania.

Odp: Zamawiający sukcesywnie wprowadza do stosowania odłączniki z możliwością zdalnego manewrowania (np. z Tablicy Obiektowej w podstacji). Odłączniki takie muszą też mieć możliwość lokalnego manewrowania za pomocą dźwigni lub przycisków. Zamawiający oczekuje od Wykonawcy zaprojektowania i wykonania podobnego rozwiązania funkcjonalnego.

11. Prosimy o wyjaśnienie sposobu postępowania z demontowanymi oprawami oświetleniowymi LED. Czy należy je tylko zdemontować, czy podlegają one powtórnemu montażowi w nowych lokalizacjach.

Odp: Zamawiający informuje, że zgodnie z pkt. 1.5.7 PFU2 istniejące oświetlenie pozostaje, gdy oprawy są typu LED (po modernizacji w 2015r.) i są zamontowane na słupach:

- stalowych wydzielonych,
- trakcyjnych nie wchodzących w zakres przebudowy sieci trakcyjnej.

W pozostałych przypadkach (słupy betonowe, napowietrzne, trakcyjne podlegające przebudowie) – przewidziano przebudowę oświetlenia na nowych słupach stalowych, z możliwością wykorzystania nowych słupów trakcyjnych.

12. Prosimy o udostępnienie inwentaryzacji istniejącego oświetlenia LED objętego zakresem przedmiotowego zadania.

Odp: Zamawiający przekazuje inwentaryzację istniejącego oświetlenia LED w wersji elektronicznej.

Pytania z dnia 22.03.2018 r. – zestaw VIII

Zwracamy się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Wykonawca prosi o wyjaśnienie, że Zamawiający omylił się w wysokości ustalonej kary umownej za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji jakości - w wysokości 0,1 % wynagrodzenia Wykonawcy brutto za każdy rozpoczęty dzień

zwłoki oddzielnie dla zadania 1 i zadania 2, tj, iż pierwotnie miała być ona na poziomie 0,01 % wartości wynagrodzenia brutto tj. ok. 3-4 tys złotych dziennie nie zaś 30-40 tys złotych za dzień zwłoki oddzielnie dla każdego zadania.

Odp: Zamawiający zmienia wysokość kary określonej jako 0,1% wynagrodzenia za każdy dzień zwłoki w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji na 0,01% wynagrodzenia wykonawcy brutto. Wielkość kary została określona w § 21 umowy pkt ust. 1 pkt 3.

W związku z powyższym zmianie ulegają zapisy wzoru umowy zawarte w § 21 ust.1. pkt 3.

„za zwłokę w wykonaniu przedmiotu Umowy - w wysokości **0,01%** wynagrodzenia Wykonawcy brutto, o którym mowa w § 3 ust. 2 Umowy, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki oddzielnie dla zadania 1 i zadania 2”

2. Wykonawca prosi o wyjaśnienie, że będzie uprawniony do odstąpienia od umowy w przypadku 30 dniowej zwłoki w zapłacie wynagrodzenia lub w odbiorze robót zgłoszonych do odbioru?

Odp: Zamawiający informuje, że reguluje płatności i przystępuje do odbiorów w wymaganych terminach, dlatego nie przewidziano proponowanego zapisu.

3. Czy Zamawiający akceptuje prawo Wykonawcy do wstrzymania robót w terminie 14 dni od daty wymagalności niezapłaconej przez Zamawiającego faktury Wykonawcy?

Odp: Zamawiający informuje, że płatność względem Wykonawcy nastąpi zgodnie z zapisami §19 wzoru umowy tj. zapłata przez Zamawiającego nastąpi w terminie 30 dni licząc od daty otrzymania prawidłowo wystawionej faktury VAT.

4. Czy Zamawiający akceptuje ustalenie kary za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w wykonaniu przedmiotu Umowy oddzielnie dla zadania 1 i zadania 2 na poziomie nie wyższym niż 0,05% wynagrodzenia brutto?

Odp: Zamawiający uwzględnia wnioski Wykonawcy.

W związku z powyższym zmianie ulegają zapisy wzoru umowy zawarte w § 21 ust. 1. lit d

„za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji jakości - w wysokości **0,05 %** wynagrodzenia Wykonawcy brutto za każdy rozpoczęty dzień zwłoki oddzielnie dla zadania 1 i zadania 2”.

5. Czy Zamawiający akceptuje ustalenie kary za każdy rozpoczęty dzień zwłoki za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji jakości oddzielnie dla zadania 1 i zadania 2 na poziomie nie wyższym niż 0,05% wynagrodzenia brutto?

Odp: Patrz odpowiedź na pytanie nr 1 zestawu VIII.

6. Umowa § 21. ust. 1j - Czy Zamawiający akceptuje zmianę zapisu: Wykonawca ponosi karę wyłącznie z przyczyn Wykonawcy, celem wykluczenia odpowiedzialności i kary dla Wykonawcy z przyczyn, za które Wykonawca nie odpowiada, wobec faktu, iż przyczyny niezależne od Zamawiającego nie muszą być równoznaczne z przyczynami zależnymi od Wykonawcy – np. siła wyższa, zmiana obowiązującego prawa, opóźnienie wydania decyzji urzędu państwowego, art. 145 Prawa Zamówień Publicznych?

Odp: Zamawiający zmienia brzmienie § 21 ust. 1 pkt 7 lit j na następujące:

„Za odstąpienie od Umowy przez Wykonawcę lub Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie wykonawcy określonych w § 23 ust. 1 Umowy - w wysokości **10%** wynagrodzenia Wykonawcy brutto, o którym mowa w § 3 ust. 2 Umowy oddzielnie dla zadania 1 i zadania 2”.

7. Czy Zamawiający akceptuje ustalenie limitu kar z tytułu zwłoki w wysokości 10% wynagrodzenia netto?
Odp: Zamawiający informuje, że nie dokona zmiany wysokości limitu kar umownych.
8. SIWZ ust. 3.2 i Umowa §1 ust. 3- Czy Zamawiający potwierdza, iż jeśli po wykonaniu prac projektowych i spełnieniu przez Wykonawcę wszelkich warunków wymaganych dla uzyskania Pozwolenia na Budowę dla Robót, przedmiotowe Pozwolenie nie zostanie wydane z przyczyn, za które Wykonawca nie odpowiada, Wykonawca będzie uprawniony do wystąpienia o pierwszą płatność oraz adekwatne przesunięcie terminu realizacji przedmiotu Umowy?
Odp: Zamawiający informuje, że przedmiotem odbioru w ramach umowy jest dokumentacja projektowa wraz z decyzją administracyjną pozwalającą na rozpoczęcie robót budowlanych i odbiór pozwala wystawić fakturę i dokonanie płatności.
9. SIWZ ust. 3.2 i Umowa §1 ust. 3- Czy możliwe jest projektowanie etapowe i uzyskiwanie etapowych pozwoleń na budowę – jeżeli tak, to czy po takich etapach możliwe będzie fakturowanie częściowe?
Odp: Zamawiający informuje, że dopuszcza tylko takie etapy jakie zostały określone w §2 wzoru umowy.
10. SIWZ ust. 9 i Umowa §2 ust. 2- Czy Zamawiający akceptuje uzależnienie przewidywanego terminu realizacji przedmiotu oferty od daty podpisania Umowy, a tym samym przesunięcie bezwzględnego terminu realizacji adekwatnie do daty podpisania Umowy i przewidywanego harmonogramu rzeczowo – finansowego?
Odp: Wykonawca będzie związany terminami § 2 ust. 2 wzoru umowy.
11. Umowa §17 ust. 6 pkt 6- Czy Zamawiający potwierdza, iż w przypadku usunięcia wad kwota potrącenia zostanie zapłacona Wykonawcy?
Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy § 17 ust. 6 pkt. 6, jeżeli Wykonawca usunie wady, kwota potrąceń zostanie zapłacona Wykonawcy.
12. Umowa §17 ust. 6 pkt 6- W przypadku wad, które nie dają się usunąć, czy Zamawiający akceptuje obniżenie ustalone w drodze negocjacji Zamawiającego z Wykonawcą lub przez niezależnego eksperta?
Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy §17 ust. 6 pkt. 6.
13. Umowa §19 ust. 20- Czy Zamawiający potwierdza, iż dokumenty podwykonawców o zapłacie ich wynagrodzenia w całości mają dotyczyć płatności wymagalnych za roboty odebrane przez Zamawiającego?
Odp: §19 ust. 20 wzoru umowy w sposób czytelny określa warunki, jakie musi spełniać wykonawca, aby zamawiający przyjął i uregulował fakturę końcową.
14. Umowa §19 ust. 20- Czy Zamawiający wyraża zgodę na dostarczenie dokumentów podwykonawców o zapłacie ich wynagrodzenia w całości, pomiędzy datą wystawienia faktury końcowej przez Wykonawcę, a datą dokonania płatności przez Zamawiającego?
Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy § 19 ust.20 wzoru umowy.
15. Umowa §19 ust. 20- Czy Zamawiający akceptuje przedkładanie dowodów zapłaty podwykonawcom przez Wykonawcę?
Odp: Dowody zapłaty należy dołączyć do faktury końcowej.
16. Umowa §22 ust. 2 - Czy Zamawiający akceptuje usuwanie wad i usterek w terminie uzgodnionym przez Zamawiającego z Wykonawcą, uwzględniającym możliwości technologiczne i reguły sztuki budowlanej?

Odp: Zamawiający informuje, że w przypadku wystąpienia wad lub usterek na budowie lub wystąpienia wad projektowych ich usunięcie nastąpi w terminie, który uwzględni zarówno możliwości technologiczne i reguły sztuki budowlanej.

17. Umowa §23 ust. 2 - Czy Zamawiający akceptuje uprzednie wezwanie Wykonawcy do usunięcia naruszenia Kontraktu w racjonalnym terminie, nie krótszym niż np. 30 dni i wypowiedzenie Kontraktu po bezskutecznym upływie tego terminu za 30 dniowym okresem wypowiedzenia?

Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy §23 Wzoru Umowy.

18. Oferent zwraca się z prośbą o udostępnienie wersji edytowalnej rysunków Załącznika 3 do PFU – Koncepcja wielobranżowa. Jako że na tym etapie Zamawiający nie dysponuje przedmiarem umożliwiającym wycenę przedmiotu zamówienia, a zakres stanowi opracowanie wielobranżowe, udostępnienie przedmiotowych plików w formie edytowalnej ułatwi oferentowi opracowanie własnych przedmiarów do wyceny.

Odp: Zamawiający informuje, że zamieścił wersję edytowalną rysunków załącznik 3 do PFU.

19. Zgodnie z zapisami PFU zadanie 1 i 2 w pkt 4.2 Zamawiający narzuca na Wykonawcę obowiązek wykonania badań gruntowo – wodnych na przedmiotowych obszarach stanowiących zakres inwestycji, jednocześnie w celu właściwego opisu przedmiotu zamówienia załączone są opinie geotechniczne wraz z badaniami. Prosimy o potwierdzenie, iż Wykonawca ma dokonać wyceny w oparciu o załączone przez Zamawiającego materiały, a wszelkie różnice w stosunku do nich wynikłe na etapie projektowania nie stanowią jego ryzyka.

Odp: Zamawiający informuje, że dołączył dokumentację geologiczną do przetargu. Jeżeli Wykonawca uważa, że informacje zamieszczone w dokumentacji geologicznej są niewystarczające, to na własny koszt Wykonawca może wykonać dodatkowe badania geologiczne.

20. W PFU zadanie 2 Zamawiający zawarł w pkt 1.5 proponowane konstrukcje nawierzchni dla wszystkich elementów projektowanej drogi. Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza indywidualne projektowanie nawierzchni drogowych, a tym samym zmiany grubości, układu warstw konstrukcyjnych. Czy zaproponowane w tym pkt PFU warstwy są niezmiennialne?

Odp: Podtrzymujemy zapis.

21. Prosimy o potwierdzenie, iż w zakresie obu zadań tj. nr 1 i nr 2 Zamawiający dopuszcza uzyskanie kilku odrębnych decyzji o pozwoleniu na budowę?

Odp: Zamawiający informuje, że roboty wykonywane w terenie powinny zacząć się w terminach określonych w § 2 umowy, jest to bowiem bardzo istotne z uwagi na harmonogram zaplanowanych zamknięć torowych na terenie miasta Bydgoszczy uwzględniający różne inwestycje planowane przez Zamawiającego. Zaburzenie tego harmonogramu może doprowadzić do paraliżu komunikacyjnego miasta na co Zamawiający nie może sobie pozwolić. Jeżeli Wykonawca uzna, że uzyskanie kilku decyzji administracyjnych na zadanie pozwoli je zrealizować w terminach określonych w § 2 nie będzie się temu sprzeciwiał.

22. Prosimy o jednoznaczne wskazanie, które materiały z rozbiórki stanowią własność Zamawiającego?

Odp: Zamawiający informuje, że kwestia ta opisana jest w §14 wzoru umowy. Żłom stalowy z rozbiórki torowiska i sieci trakcyjnej stanowi własność Zamawiającego i zostanie odebrany z placu budowy przez podmiot wskazany przez Zamawiającego. Na składowisko ZDMiKP należy przekazać materiał określony w paragrafie 14 ustęp 4. Zamawiający

informuje, że tłuczeń kolejowy znajdujący się w torowisku tramwajowym jest własnością Zamawiającego. W związku z powyższym do obowiązków Wykonawcy będzie należało dokonanie jego rozbiórki, oczyszczenia i przekazania materiału na składowisko ZDM i KP na ul. Witebską w Bydgoszczy.

23. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności pomiędzy terminami na wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji pozwalających na realizację zadania zawartymi we wzorze umowy § 2 pkt 2 15.03.2019 r a zapisami SIWZ 9.2.1 15.03.2018r?

Odp: Zamawiający koryguje omyłkę pisarską w treści pkt 9 pkt. 2 ppkt 1 SIWZ dotyczącą daty rocznej. Punkt 9.2.1 brzmi: Zadanie nr 2 będzie realizowane **do dnia 30.09.2020 r.**, w tym: Wykonanie dokumentacji projektowej (R-Ia i R-Ib) wraz z jej złożeniem w siedzibie Zamawiającego oraz uzyskanie decyzji administracyjnych pozwalających na realizację zadania powinno nastąpić **do dnia 15.03.2019r.**

24. Prosimy o informację czy załącznik nr 8 do PFU i zawarte w nim informacje co do konstrukcji torowisk mogą być modyfikowane przez Wykonawcę czy stanowią niezmiennie dane do projektowania?

Odp: Zamawiający informuje, że PFU ukazuje założenia ogólne. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego układu warstw konstrukcyjnych będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne wymienione w PFU, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego. Zamawiający nie wyklucza zastosowania innych rozwiązań, niż określone w PFU. Wszystkie zmiany w stosunku do PFU będą wymagały akceptacji Zamawiającego.

25. W związku z planowaną przebudową Zajezdni tramwajowej na ul. Toruńskiej prosimy o informację:

- na kim spoczywać będzie koordynacja realizacji obu zadań,
- podanie terminów realizacji zadania przebudowy zajezdni tramwajowej na ul. Toruńskiej,
- załączenie przybliżonego harmonogramu przebudowy zajezdni tramwajowej na ul. Toruńskiej.

Odp: Zamawiający informuje, że:

- koordynacja realizacji obu zadań będzie spoczywała na ZDMiKP w Bydgoszczy. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że zgodnie z §4 pkt. ust 16 wzoru umowy.

„Do obowiązków Wykonawcy należy ścisła współpraca z Wykonawcą robót budowlanych związanych z inwestycją dot. przebudowy układu torowisk tramwajowych na terenie zajezdni (ul. Toruńska 278) w Bydgoszczy. Wykonawca zobowiązany jest do uczestnictwa w cotygodniowych naradach koordynacyjnych z Wykonawcą inwestycji na zajezdni podczas realizacji etapu IIb, wraz z przedstawicielami MZK oraz Zamawiającym.”

Jednocześnie Wykonawca zobowiązany jest do ścisłej współpracy z Zamawiającym w tym zakresie, w tym do udzielania informacji w zakresie planowanych działań w celu wykonania robót w sposób prawidłowy i terminowy.

- zgodnie z danymi uzyskanymi od MZK Bydgoszcz wykonanie wszystkich niezbędnych czynności do przygotowania i rozstrzygnięcia postępowania przetargowego na realizację zadania przebudowy zajezdni tramwajowej powinno zakończyć się 30 marca 2019 roku. Od 1 kwietnia 2019 planuje się rozpoczęcie robót budowlanych. Ich zakończenie przewiduje się na 30 czerwca 2021 roku.

- obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa dot. przebudowy zajezdni tramwajowej na ul. Toruńskiej, której jednym z elementów jest harmonogram realizacji inwestycji z uwzględnieniem prac budowlanych umożliwiających wykorzystanie infrastruktury zajezdni do wykonywania usług codziennych, postojów oraz napraw awaryjnych taboru. Ukończenie dokumentacji projektowej przewiduje się na 30.06.2018r.

Dopiero po tym czasie możliwe będzie uzyskanie harmonogramu od MZK Bydgoszcz

i przekazanie harmonogramu Wykonawcy.

Pytanie z dnia 23.03.2018 r. Zestaw IX

Punkt 9.2.1 brzmi: Zadanie nr 2 będzie realizowane **do dnia 30.09.2020 r.**, w tym:

Wykonanie dokumentacji projektowej (R-Ia i R-Ib) wraz z jej złożeniem w siedzibie Zamawiającego oraz uzyskanie decyzji administracyjnych pozwalających na realizację zadania powinno nastąpić do **dnia 15.03.2018r.** Prosimy o poprawienie daty wykonania dokumentacji projektowej na dzień 15.03.2019 wskazany w projekcie umowy.

Odp: Zamawiający koryguje omyłkę pisarską w treści pkt 9 pkt. 2 ppkt 1 SIWZ dotyczącą daty rocznej. Punkt 9.2.1 brzmi: Zadanie nr 2 będzie realizowane **do dnia 30.09.2020 r.**, w tym:

Wykonanie dokumentacji projektowej (R-Ia i R-Ib) wraz z jej złożeniem w siedzibie Zamawiającego oraz uzyskanie decyzji administracyjnych pozwalających na realizację zadania powinno nastąpić do **dnia 15.03.2019r.**

Pytania z dnia 26.03.2018 r. – zestaw X

1. Czy Zamawiający zezwoli na zabudowę podrozjazdnic drewnianych zamiast strunobetonowych?

Odp: Zamawiający dopuszcza stosowanie zarówno podrozjazdnic strunobetonowych jak i drewnianych w przypadku gdzie rozjazd zlokalizowany jest w torowisku klasycznym. W przypadku wystąpienia rozjazdu w torowisku zabudowanym rozjazd powinien zostać przytwierdzony do podbudowy betonowej wylewanej na mokro.

2. PFU Zadanie 1 opisuje łączenie toków metodą zgrzewania elektrooporowego, prosimy o informację czy Zamawiający zezwala na wykonanie łączenia toków szynowych za pomocą spoin termitowych?

Odp: Zamawiający informuje że łączenie szyn musi odbywać się przy pomocy spawów termitowych. Dopuszcza jedynie łączenie poszczególnych elementów rozjazdu za pomocą spawów elektrycznych.

3. Prosimy o określenie parametrów technicznych szyn jakie należy zabudować w ramach zadania.

Odp: Zamawiający informuje, że szyna 60R2 powinna spełniać wymagania określone w:

- PN EN 14811+A1:2010 Kolejnictwo - Tor - Szyny specjalne -Szyny rowkowe i związane z nimi profile konstrukcyjne, ponadto powinna spełniać parametry wykonania:
- klasa S (nieotworowane),
- o długości fabrykacyjnej 18 m,
- materiał: szyny 60R2 - stal w dolnym zakresie parametrów gatunku R260
- dopuszczalne odchyłki w przekroju poprzecznym dla szyn:
 - Wysokość – ± 1
 - szerokość stopki – $\pm 2,0 - 4,0$
 - szerokość główki + odbojnicy – ± 1
 - grubość środnika – ± 1

Wykonawca robót udzieli gwarancji na szyny oraz uwzględni reklamacje dotyczące wszystkich wad szyn, spowodowane produkcją i nie wykryte podczas odbioru, **z wyłączeniem nadmiernego zużycia wynikającego z warunków eksploatacji.**

Szyny kolejowe o profilu 49E1 ze stali R260 wg PN EN 13674-1, w klasie profilu „X”, klasie prostości i płaskości „A”, przewidziano na prostych i w łukach poziomych na odcinkach o

wielkości promieni i spadku podłużnym pozwalających na stosowanie szyn kolejowych bez odbojnic.

Minimalna długość wbudowania pojedynczych odcinków szyn kolejowych $L=30\text{m}$ (wyjątkowo 6m).

Powierzchnia szyn nie powinna wykazywać szkodliwych wad jak nie zgrzane pęcherze i łuski czy śladów zabiegów zmierzających do ukrycia wad.

Dopuszcza się występowanie nielicznych rys i wgnieceń o głębokości nie przekraczającej 1 mm czy śladów po usuniętych łuskach o głębokości do 1 mm, z wyjątkiem dolnej powierzchni stopki szyny.

Kształt geometryczny oraz ewentualne dopuszczalne odstępstwa od wymiarów powinny być zgodne z wymaganiami podanymi w PN-EN 13674-1 Kolejnictwo -- Tor -- Szyna -- Część 1: Szyny kolejowe Vignole'a o masie 46 kg/m i większej.

Szyny powinny być proste, bez widocznych zwichrowań.

Dopuszcza się odchylenia od prostej 0,7 mm na długości 1,5 m.

Skład chemiczny szyny oraz ewentualne dopuszczalne odstępstwa podano również w PN-EN 13674-1.

4. Czy Zamawiający przewiduje zabudowę szyn utwardzonych w ramach zadania, jeżeli tak to poniżej jakich promieni łuków należy je zabudować?

Odp: Zamawiający informuje, że nie przewiduje zastosowania szyn utwardzonych na zadaniu.

5. Dotyczy płyta zbrojona (ze zbrojeniem rozproszonym w postaci włókien polipropylenowych) – płyta międzytorza. Prosimy o wskazanie wymagań materiałowych jakie mają spełnić włókna polipropylenowe.

Odp: Zamawiający informuje, że PFU ukazuje założenia ogólne. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju włókien polipropylenowych będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

6. Dotyczy płyta zbrojona (ze zbrojeniem rozproszonym w postaci włókien polipropylenowych) płyta międzytorza. Z betonu jakiej klasy należy wykonać płytę?

Odp: Zamawiający informuje, że minimalna klasa wytrzymałości na ściskanie betonu to C35/45.

7. Dotyczy torowisko w węzłach rozjazdowych wspólne z jezdnią. Zwracamy się z prośbą o określenie parametrów technicznych oraz klasy betonu i stali jakie należy zastosować przy budowie płyty torowej.

Odp: Zamawiający informuje, że minimalna klasa wytrzymałości na ściskanie betonu to C35/45. Zbrojenie powinno być wykonane ze stali BSt500S z prętów o śr. 10 mm. (zbrojenie górą o oczkach 20x20 cm i zbrojenie dołem o oczkach 10x10cm. Nie mniej jednak ostateczna decyzja będzie należała do projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie.

8. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie styków przejściowych 49E1/60R2 czy zezwala jedynie na zabudowę gotowych prefabrykowanych odcinków przejściowych.

Odp: Zamawiający informuje, że dopuszcza wykonanie styków przejściowych z szyny 49E1/60R2.

9. Dotyczy: konstrukcja torowiska wspólnego z jezdnią w węzłach rozjazdowych. W jakim maksymalnym rozstawie należy wykonać węzły kotwiące toki szynowe do płyty torowej. Prosimy o podanie rozstawu dla odcinków prostych oraz dla łuków.

Odp: Zamawiający informuje, że na odcinku prostym kotwienie powinno zostać wykonane co 1 m natomiast na łuku co 0,75 m.

10. Czy zamawiający wymaga wykonania szlifowania szyn na przebudowanym odcinku?

Odp: Zamawiający informuje, że nie wymaga wykonania szlifowania szyn, poza miejscami w których Wykonawca dokona łączenia szyn za pomocą spawów termitowych.

11. Jakie wymagania techniczne ma spełniać geowłóknina zabudowana w torze klasycznym?

Odp: Zamawiający informuje, że PFU ukazuje założenia ogólne. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju geowłókniny będzie leżało w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

12. Dotyczy: tor tramwajowy w rejonie przejazdów i przejść dla pieszych. Zgodnie z zapisem PFU oraz Koncepcji Programowo Przestrzennej tor należy wykonać z płyt prefabrykowanych. Przekrój konstrukcyjny wskazuje, iż spadki poprzeczne należy wykonać w drodze prefabrykacji poprzez zmianę grubości płyty. Zwracamy uwagę, iż producenci nam znani produkują płyty torowe o stałej grubości 35cm lub 40 cm, a spadki poprzeczne uzyskuje się poprzez odpowiednie formowanie podbudowy (dodatkowo płyty prefabrykowane układane są na warstwie stabilizacji lub chudego betonu grubości około 5 cm). Płyty prefabrykowane mają tak dobrany materiał oraz strukturę powierzchni, aby mogły być z powodzeniem stosowane jako nawierzchnia drogowa w miejscach, gdzie tor stanowi wspólną nawierzchnię z drogą asfaltową. Nie wymagają wykonania na ich powierzchni warstwy z asfaltu lanego. Rozwiązanie przedstawione w projekcie może być z powodzeniem stosowane w międzytorzu przy założeniu, że przestrzeń między płytami torowymi wypełniamy betonem (tak jak to jest w projekcie), którego górną część pokrywamy nawierzchnią bitumiczną, ale z niweletą wspólną z krawężnikami płyt prefabrykowanych (na styku z płytą międzytorza). Dodatkowo przekrój konstrukcyjny pokazuje, że niweleta główki szyny znajduje się około 4,5 cm powyżej powierzchni płyty torowej. Tymczasem płyty prefabrykowane posiadają kanały tak uformowane, by szyna mogła pozostać w nich zamocowana w całej swojej wysokości. W nawiązaniu do powyższego zwracamy się z prośbą o możliwość zamiany rozwiązania na poniższe:

- a) Płyty prefabrykowane grubości 40 cm stałej grubości,
- b) Regulację spadków poprzecznych poprzez odpowiednie uformowanie podbudowy oraz warstwy wyrównawczej pod płytą z chudego betonu gr. 5 cm
- c) Wypełnienia przestrzeni między płytami zgodnie z projektem, przy czym nawierzchnia bitumiczna międzytorza musi mieć niweletę zgodną z niweletą krawędzi płyt (w miejscu styku z płytą prefabrykowaną)
- d) Prefabrykowane płyty torowe o odpowiedniej strukturze powierzchni pełnią rolę nawierzchni drogowej (bez nawierzchni bitumicznej gr 4cm układanej na ich powierzchni).
- e) Szczeliny (wymiar 2cmx4cm) na styku płyt torowych i nawierzchni bitumicznej wypełnione materiałem polimeroasfaltowym na wysokość 4cm.
- f) Toki szynowe w pełni zatopione w kanałach płyt prefabrykowanych (wymiary kanałów płytowych $H \times S = 20\text{cm} \times 22\text{cm}$).

Zwracamy się z prośbą o pozytywne rozpatrzenie propozycji.

Odp: Zamawiający nie wyklucza takiego rozwiązania. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju płyt prefabrykowanych i ich zabudowy będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

13. Dot. SIWZ pkt 3.3. Zadanie nr 2- Zamawiający jako przedmiot Zamówienia wymienia odcinek „od skrzyżowania z ul. Perłową do skrzyżowania z ul. Kazimierza Wielkiego”, jednak dalej Zamawiający dzieląc zadanie nr 2 na etapy nie obejmuje zakresem tego odcinka. Proszę zatem o wyjaśnienie czy w/w odcinek ul Toruńskiej wchodzi w zakres zadania oraz proszę o podanie terminu dla wykonania dokumentacji i realizacji tego odcinka.

Odp: Wykonanie dokumentacji projektowej obejmującej zakres prac związanych z budową dróg rowerowych wzdłuż ulicy Toruńskiej od skrzyżowania z ulicą Perłową do skrzyżowania z ul. Kazimierza Wielkiego (bez skrzyżowania) powinno zostać wykonane w ramach etapu R-Ia opisanego w pkt. 3.3 SIWZ oraz we wzorze Umowy zgodnie z załącznikami do SIWZ (PFU i koncepcja wielobranżowa).

Zamawiający zmienia we wzorze Umowy oraz SIWZ w zakresie nazewnictwa i opisu etapu R-Ia następująco:

Opis etapu R-Ia otrzymuje brzmienie:

- a) *Etap R-Ia – wykonanie dokumentacji projektowej obejmującej zakres prac związanych z budową dróg rowerowych wzdłuż ul. Toruńskiej od skrzyżowania z ul. Perłową do zajezdni tramwajowej wraz z odcinkiem prac na wysokości układu torowego zajezdni tramwajowej przy ul. Toruńskiej 278 (wszystkie wjazdy i wyjazdy z zajezdni tramwajowej) w tym zakres układu torowego opisanego w załączniku nr 8 do PFU.*
Realizacja robót budowlanych obejmujących zakres prac związanych z budową dróg rowerowych wzdłuż ulicy Toruńskiej od skrzyżowania z ulicą Perłową do skrzyżowania z ul. Kazimierza Wielkiego (bez skrzyżowania) powinno zostać wykonane w ramach etapu R-IIa opisanego w pkt. 3.3 SIWZ oraz we wzorze Umowy zgodnie z załącznikami do SIWZ (PFU i koncepcja wielobranżowa). Zamawiający dokona zmiany we wzorze Umowy oraz SIWZ w zakresie nazewnictwa i opisu etapu R-IIa.

Opis etapu R-IIa otrzymuje brzmienie:

- a) *Etap R-IIa – realizacja robót budowlanych obejmujących zakres prac związanych z budową dróg rowerowych wzdłuż ul. Toruńskiej od skrzyżowania z ul. Perłową do zajezdni tramwajowej wraz z odcinkiem prac na wysokości układu torowego zajezdni tramwajowej przy ul. Toruńskiej 278 (wszystkie wjazdy i wyjazdy z zajezdni tramwajowej) w tym zakres układu torowego opisanego w załączniku nr 8 do PFU.*

14. Dot. SIWZ pkt. 9.2.1)- Zamawiający chyba omyłkowo jako datę wykonania dokumentacji projektowej wpisał dzień 15.03.2018r. Prosimy o weryfikację terminu.

Odp: Zamawiający koryguje omyłkę pisarską w treści pkt 9 pkt. 2 ppkt 1 SIWZ dotyczącą daty rocznej. Punkt 9.2.1 brzmi: Zadanie nr 2 będzie realizowane **do dnia 30.09.2020 r.**, w tym: Wykonanie dokumentacji projektowej (R-Ia i R-Ib) wraz z jej złożeniem w siedzibie Zamawiającego oraz uzyskanie decyzji administracyjnych pozwalających na realizację zadania powinno nastąpić **do dnia 15.03.2019r.**

15. Prosimy o potwierdzenie, że w miejscu przebudowywanych skrzyżowań Zamawiający przewiduje całkowitą rozbiórkę istniejącej konstrukcji jezdni i ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych dla kategorii ruchu KR5.

Odp: Zamawiający podtrzymuje zapisy odnośnie konstrukcji drogowej określone w PFU. Opis przewidywanych konstrukcji drogowych w miejscu przebudowywanych skrzyżowań znajduje się w pkt. 1.5.2 PFU2 oraz pkt. 2.2 Koncepcji Wielobranżowej. Zamawiający jednocześnie przewiduje na wymienionych w w pkt. 1.5.2 PFU2 skrzyżowaniach całkowitą rozbiórkę istniejącej konstrukcji jezdni i ułożenie nowych warstw konstrukcyjnych zgodnie z PFU2.

16. Prosimy o podanie parametrów drzew do nasadzeń tj. gatunek, wysokość, obwód drzewa.

Odp: Zgodnie z załącznikiem 4 do PFU Wykonawca dokona szczegółowej inwentaryzacji w oparciu o wymienione opracowanie oraz sporządzi plan nasadzeń kompensacyjnych zgodnych z zapisami DŚU. Zgodnie z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy przewidzieć nasadzenia kompensacyjne dostosowane do ilości usuniętego drzewostanu. Gatunek nasadzonej roślinności należy ustalić z Zamawiającym, jednak wskazuje się na dobór rodzimych gatunków drzew i krzewów. Nasadzenia należy wykonać w możliwie najbliższej okolicy roślinności usuwanej. Zamawiający jednocześnie informuje, że projekt nasadzeń będzie wymagał uzgodnienia z Wydziałem Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta w Bydgoszczy. Zamawiający przekazuje jednocześnie Wykonawcom wytyczne WGK w Bydgoszczy dot. nasadzeń kompensacyjnym stosowane podczas inwestycji drogowych z zastrzeżeniem, że materiał ten jest materiałem informacyjnym i pogładowym niebędącym załącznikiem do dokumentacji przetargowej, mającym na celu przybliżenie uwarunkowań i wymagań lokalnych związanych z kompensacją wycinek.

17. Czy pomiędzy chodnikiem a ścieżką rowerową należy wykonać opaskę z kostki szlachetnej płukanej gr. 8cm żółtej (wg PFU) czy należy ustawić obrzeże i ułożyć jeden rząd kostki szlachetnej płukanej gr. 8cm(wg przekrojów normalnych)?

Odp: Zamawiający informuje, że pomiędzy chodnikiem a drogą rowerową należy wykonać opaskę z kostki szlachetnej o szerokości 20cm. Od strony drogi rowerowej należy przewidzieć wykonanie obrzeża betonowego. Obrzeże betonowe nie wlicza się do szerokości opaski.

18. Czy do Wykonawcy należy ustawienie śmietników na przystankach tramwajowych/autobusowych? Jeśli tak, prosimy o podanie parametrów śmietników.

Odp: Zamawiający potwierdza, że do zadań Wykonawcy będzie należało ustawienie koszy na śmieci na przystankach tramwajowych/autobusowych. Zamawiający dołącza do dokumentacji przetargowej wytyczne dot. koszy na śmieci.

19. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie nawierzchni chodników z kostki brukowej betonowej gr.8cm zamiast płytek chodnikowych?

Odp: Zamawiający nie dopuszcza wykonania nawierzchni chodników z kostki brukowej betonowej. Nawierzchnię chodników należy wykonać zgodnie z pkt. 1.5.2 PFU2 (betonowe płyty chodnikowe o wymiarach 25cmx25cm i grubości 8cm).

20. Czy Zamawiający potwierdza, że wyposażenie parkingu przy pętli Stomil w urządzenia wjazdowe i automaty biletowe należy do Inwestora?

Odp: Zamawiający potwierdza, że wyposażenie parkingu przy pętli Stomil w urządzenia wjazdowe i automaty biletowe należy do Zamawiającego. Do obowiązków Wykonawcy będzie należało zaprojektowanie i wykonanie kanalizacji i gniazd pozwalających na montaż urządzeń i okablowania.

21. Czy stojak rowerowy przy Pętli Stomil ma zostać wykonany w systemie Bydgoskiego Roweru Aglomeracyjnego? Jeśli tak, prosimy o potwierdzenie, że montaż takiego stojaka jest zadaniem Inwestora.

Odp: Zamawiający informuje, że stojaki rowerowe przy pętli Stomil Wykonawca ma za zadanie wykonać zgodnie ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy”. Poniżej adres internetowy z wytycznymi:

<http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl/attachments/article/53/Standardy%20rowerowe%20Bydgoszczy.pdf>

22. Czy wyniesione wyspy mają zostać obramowane krawężnikami betonowymi czy kamiennymi?

Odp: Zamawiający informuje, że zgodnie z PFU2 (pkt. 1.5.2) należy zastosować krawężniki betonowe.

23. Czy oznakowanie poziome na ścieżce rowerowej również ma zostać wykonane jako grubowarstwowe chemoutwardzalne o grubości 3mm?
Odp: Zamawiający informuje, że oznakowanie poziome na drogach rowerowych należy wykonać jako cienkowarstwowe.
24. Czy w wycenie należy uwzględnić koszt nadzoru saperskiego i archeologicznego podczas prowadzonych prac ziemnych?
Odp: Zamawiający informuje, że w wycenie nie należy uwzględnić koszt nadzoru saperskiego i archeologicznego.
25. Czy Zamawiający wymaga humusowania wraz z obsianiem trawą całego terenu w granicach pasa robót?
Odp: W ramach zadania należy przewidzieć humusowanie i obsianie trawą całego terenu w granicach pasa robót.
26. Czy nowe słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe na etapie realizacji robót budowlanych należy pomalować farbą typu anty plakat?
Odp: Zamawiający wymaga dla słupów zabezpieczenia antygrafiti i antyplakat do wysokości 2 m npf .
27. Czy na nowych słupach trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych należy montować elementy ozdobne? Jeżeli tak to z jakiego materiału powinny być wykonane ozdoby oraz prosimy o dołączenie do dokumentacji przetargowej rysunków/szkiców przedmiotowych ozdób stosowanych na terenie miasta Bydgoszcz.
Odp: Zamawiający informuje, że nie będą stosowane słupy ozdobne w tej lokalizacji. Zamawiający wymaga zastosowania słupów rurowych typu STOR. Dopuszcza się zastosowanie słupów dwuteowych typu HEB.
28. Czy oświetlenia uliczne zmodernizowane w 2015 roku jest jeszcze objęte okresem gwarancyjnym?
Odp: Zamawiający informuje, że oświetlenie uliczne zmodernizowane w 2015 roku jest objęte okresem gwarancji do 2025 roku.
29. Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że w ofercie nie należy uwzględniać kosztu wykonania następujących obiektów budowlanych: kładka pieszo-rowerowa przy przepuście nr 5 , kładka pieszo – rowerowa przy przepuście nr 6, kładki pieszo – rowerowej i ściany oporowej przy śluzie. Obiekty te nie są wymienione w przekazanych dokumentach: PFU 1 , PFU 2 , OPZ, ale ich dokumentacja znalazła się w folderze „załączniki do PFU 1 i PFU2\Załącznik 3 do PFU1 i PFU2 - Koncepcja wielobranżowa\03_KPP\04_RYSUNKI”.
Odp: Zamawiający wyjaśnia, że zakres Koncepcji wielobranżowej dołączonej do PFU1 i PFU2 jest szerszy niż Przedmiotu Zamówienia. Zamówienie należy wykonać zgodnie z PFU1 i PFU2. Wykonanie infrastruktury drogowej w ciągu ulicy Toruńskiej od pętli Stomil do granic miasta nie wchodzi w zakres zadań. Zamawiający jednocześnie potwierdza, że w ofercie nie należy uwzględniać kosztu wykonania następujących obiektów budowlanych: kładka pieszo-rowerowa przy przepuście nr 5 , kładka pieszo – rowerowa przy przepuście nr 6 , kładki pieszo – rowerowej i ściany oporowej przy śluzie.
30. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji dla przepustu nr 1 w km 1+131 pod ulicą Toruńską o: przekrój poprzeczny, przekrój podłużny, inwentaryzację obiektu, dokumentację fotograficzną.
Odp: Zamawiający nie dysponuje dokumentami, o które prosi Wykonawca. Rysunek poglądowy przedłużenia przepustu jest załącznikiem do koncepcji wielobranżowej (nr 4.9-1). Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju materiału i jego zabudowa będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne określone w PFU, wykonaną inwentaryzację,

obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

31. Prosimy o zamieszczenie szczegółu konstrukcyjnego wykonania fundamentu dla poszerzenia przepustu nr 1 w km 1+131 z zaznaczeniem materiałów i ich grubości (kruszywo, beton).

Odp: Zamawiający nie dysponuje dokumentami, o które prosi Wykonawca. Rysunek poglądowy przedłużenia przepustu jest załącznikiem do koncepcji wielobranżowej (nr 4.9-1). Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rodzaju materiału i jego zabudowa będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne określone w PFU, wykonaną inwentaryzację, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

32. Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że stan techniczny przepustu nr 1 w km 1+131 umożliwia wykonanie zaprojektowanego jego poszerzenia zgodnie ze sztuką budowlaną?

Odp: Zamawiający informuje, że stan istniejący przepustu nr 1 został opisany w pkt. 1.1.2 PFU2. Zamawiający nie dysponuje danymi pozwalającymi na bardziej precyzyjne określenie stanu przepustu. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rozwiązania przebudowy przepustu będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne określone w PFU, wykonaną inwentaryzację, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

33. Prosimy o zamieszczenie rysunku konstrukcji stalowej balustrady oraz stalowego pomostu wyposażonego w kratę uniemożliwiającą przedostanie się do wnętrza obiektów o dużych rozmiarach.

Odp: Zamawiający zwraca uwagę, że zadanie realizowane jest w systemie zaprojektuj i wybuduj. Rysunek poglądowy przedłużenia przepustu jest załącznikiem do koncepcji wielobranżowej (nr 4.9-1). Szczegóły związane z zastosowaniem odpowiedniego rozwiązania będą leżały w gestii projektanta odpowiedzialnego za wykonanie dokumentacji projektowej, który decyzje swoje będzie opierał o założenia wstępne określone w PFU, wykonaną inwentaryzację, obowiązujące przepisy, warunki techniczne, normy oraz występujące warunki w terenie. Dokumentacja projektowa podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

34. Czy Zamawiający dopuści ponowny montaż stalowego pomostu wyposażonego w kratę uniemożliwiającą przedostanie się do wnętrza obiektów o dużych rozmiarach, jeżeli Wykonawca zabezpieczy go antykorozyjne, czy Wykonawca będzie musiał wykonać nową konstrukcję stalową pomostu i kraty?

Odp: Zamawiający dopuszcza ponowny montaż stalowego pomostu z zastrzeżeniem obowiązku zabezpieczenia go przez Wykonawcę antykorozyjnie (piaskowanie, zabezpieczenie antykorozyjne, malowanie itp.).

35. Czy Zamawiający posiada uzgodnienia gestora cieku na wykonanie robót związanych z wydłużeniem przepustu nr 1 w km 1+131?

Odp: Zamawiający informuje, że nie uzyskał uzgodnień gestora cieku na wykonanie robót związanych z wydłużeniem przepustu.

36. Czy Zamawiający pozwoli na czasowe zamknięcie części jezdni ulicy Toruńskiej do wykonania niezbędnych robót w ramach wydłużenia przepustu nr 1 w km 1+131 przy zastosowaniu przez Wykonawcę sygnalizacji świetlnej na wahadle lub ręcznego kierowania ruchem?

Odp: ZDMiKP informuje, że po stronie Wykonawcy będzie należało opracowanie projektu czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia prac, uzyskanie zgodnie z obowiązującymi przepisami stosownych opinii i zatwierdzenia projektu oraz wyniesienie oznakowania i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z projektem w teren na własny koszt. Jednocześnie ZDMiKP informuje, że na czas prowadzenia prac dopuszcza się stosowanie wahadłowej sygnalizacji świetlnej oraz ręczne sterowanie ruchem przez osoby do tego upoważnione (przeszkolone w tym względzie przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego) w zależności od czasu i długości projektowanego połówkowego zamknięcia jezdni.

Pytanie z dnia 26.03.2018 r. – zestaw XI

W związku z postępowaniem prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ogólnych Kodeksu cywilnego oraz Regulaminu udzielania zamówień publicznych na dostawę, usługi i roboty budowlane, zwracamy się z uprzejmą prośbą o udzielenie wyjaśnień w następującej kwestii:

Prosimy o potwierdzenie czy konieczne jest opracowanie kosztorysów inwestorskich w ramach dokumentacji projektowej – wymagania ogólne do projektowania stawiane w zapisach PFU. W naszej opinii przy inwestycji realizowanej w formule Projektuj i Buduj opracowanie kosztorysów jest zbędne.

Odp: Zamawiający informuje, że w ramach zadania należy wykonać kosztorys zgodny z ofertą Wykonawcy, który będzie przygotowany na etapie projektu wykonawczego. Kosztorysy są niezbędne do określenia wartości środków trwałych.

Pytania z dnia 28.03.2018 r. – zestaw XII

1. Zamawiający w przekazanych rysunkach różnymi kolorami oznaczył zakresy poszczególnych robót do wykonania. Czy zakresy wskazane na rysunkach są wiążące i na ich podstawie Wykonawca ma dokonać wyceny kontraktu? Co w przypadku gdy na etapie projektowania nastąpi konieczność zwiększenia zakresu robót?(np. zwiększona ilość nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych). Czy Zamawiający uzna konieczność wykonania zwiększonych zakresów jako roboty podlegające dodatkowej zapłacie? Przykładem jest ulica Toruńska w obrębie zajezdni gdzie pomiędzy odcinkami dróg przeznaczonymi do przebudowy (odcinek między przejściami torów przez jezdnię), odcinek jezdni wyłączony z przebudowy ma długość około 50 mb.

Odp: Tak, rysunki są dla wykonawców wiążące. Wynagrodzenie ryczałtowe, to uzgodniony ekwiwalent pieniężny za cały – zarówno znany, jak i nieznany dokładnie od początku – przedmiot zamówienia, dlatego Wykonawca powinien przewidzieć przy jego ustalaniu rezerwę na ryzyko. Z charakteru wynagrodzenia ryczałtowego wynika, że powinno uwzględniać ono wszystkie koszty związane z wykonaniem robót określonych dokumentacją przetargową, w tym także ryzyko związane z realizacją w ramach zaoferowanego wynagrodzenia gdyż przeciwdziała to lekkomyślnemu kalkulowaniu cen, stosowaniu cen dumpingowych by tylko zdobyć zamówienie, a później wnosić o podwyższenie wynagrodzenia, a tego typu zachowania należałoby uznać za naruszenie zasad uczciwej konkurencji

Zamawiający dopuszcza zmiany ceny umowy wyłącznie w przypadkach określonych w §25 wzoru umowy.

Pytania z dnia 28.03.2018 r – zestaw XIII

1. Wnosimy o określenie parametru nasiąkliwości WA24 dla kruszywa łamanego przeznaczonego do wykonania warstwy podbudowy. Zamawiający w PFU nie określił wartości parametru.

Odp: Zamawiający informuje że parametr nasiąkliwości WA24 dla kruszywa łamanego dla warstwy podbudowy ma wynosić nie więcej niż 1%.

2. Wnosimy o określenie hierarchii ważności dokumentów dla przedmiotowego postępowania.
Odp. Zgodnie z §26 ust.3 wzoru Umowy.
3. Czyją własnością pozostają materiały z wycinki drzew? (drewno, karpiny)
Odp: Zamawiający informuje, że należy postępować zgodnie z zapisami § 14 pkt 12 wzoru umowy.
4. W przypadku przejęcia materiałów z wycinki przez Zamawiającego wnosimy o wskazanie miejsca ich odwozu.
Odp: Zamawiający informuje, że należy postępować zgodnie z zapisami §14 pkt 12 wzoru umowy.
5. Dotyczy SIWZ pkt. 9 Termin realizacji zadania. W punkcie 2 ppkt.1) Zamawiający wskazuje, iż wykonanie dokumentacji wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych (R-la i R-lb) powinno nastąpić do dnia 15.03.2018r. Czy Zamawiający potwierdza niniejszy zapis? Jeśli nie wnosimy o podanie obowiązującego terminu.
Odp: Zamawiający informuje, że nastąpiła oczywista omyłka pisarska prawidłowa data to 15.03.2019 rok.
6. *Czy w przypadku konieczności wejścia w tereny prywatne (etap projektowania), które będzie niezbędne do uzyskania wszelkich decyzji administracyjnych, Zamawiający uzyska pozwolenie od właścicieli gruntów oraz dokona podziałów i ewentualnych wykupów gruntów?*
Odp: Zamawiający informuje, że zgodnie z §2 Zadanie 1 i Zadanie 2 pkt.1. do obowiązków Wykonawcy będzie należało „wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnej umożliwiającej realizację zadania”. Ponadto zgodnie z pkt. 2.2.2 PFU1 i PFU2 „Wykonawca przygotowuje, w zakresie zgodnym z wymogami określonymi w Prawie Budowlanym i innych uregulowaniach prawnych, wnioski o wydanie decyzji administracyjnych umożliwiających wykonanie robót budowlanych a następnie uzyska komplet decyzji z klauzulą ostateczności.” Zamawiający informuje, że Przedmiot Umowy zakłada możliwość uzyskania decyzji o zezwolenia na realizację inwestycji drogowej zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, na obowiązki Wykonawcy w tym zakresie (w tym obowiązek wykonania projektów podziałów nieruchomości i uzgodnień z właścicielami nieruchomości) określają §10 pkt. 2. Wzoru Umowy oraz §11 Wzoru Umowy. Zamawiający jednocześnie informuje, że wykaz nieruchomości przeznaczonych pod realizację opisanego Przedmiotu Umowy został zawarty w pkt. 2.16 Koncepcji Wielobranżowej stanowiącej załącznik nr 3 do PFU 1 i PFU 2.

Pytania z dnia 30.03.2018 r – zestaw XIV

1. W OPZ zapisano dla zadania 2, Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i wykonanie przebudowy układu komunikacyjnego w zakresie budowy dróg rowerowych.
Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że dla pozostałych elementów opisanych w ramach zadania 2 należy sporządzić wyłącznie dokumentację projektową bez wykonywania jakichkolwiek robót budowlanych.
Odp: Zamawiający wyjaśnia, że Opis Przedmiotu Zamówienia dla zadania 2 dotyczy zaprojektowania i wykonania robót wymienionych w OPZ i PFU. Zakres prac dla zadania 2 wymieniony w tych opracowaniach należy zaprojektować i zrealizować. Ogólny opis przedmiotu zamówienia został zawarty w pkt. 1 PFU2. Terminy wykonania zamówienia określono we Wzorze Umowy.
2. Zgodnie z pkt. 1.5.5.4. Rozwiązania i osprzęt, Programu funkcjonalno — użytkowego dla zadania 1 „Do kotwienia sieci łańcuchowej, należy stosować urządzenia naprężające bezciężarowe (np. sprężynowe, gazowe)(...)”.
Prosimy o informację czy w związku z zastosowaniem bezciężarowych urządzeń kotwiących, Zamawiający podtrzymuje zapis w pkt. 1.5.5.2. Konstrukcje nośne, wsporcze i fundamenty

„Jako nowe słupy kotwowe należy stosować słupy trakcyjne dwuteownikowe, natomiast dla pozostałych sytuacji, słupy stalowe rurowe..” .

Odp: Zamawiający informuje, że zastosowanie słupów dwuteownikowych jest rozwiązaniem uniwersalnym i umożliwia zastosowanie do kompensacji sieci trakcyjnej zarówno urządzeń kompensacyjnych bezciężarowych jak i z zastosowaniem ciężarów napinających (wybór typu urządzeń kompensacyjnych należy będzie do projektanta). Ponieważ zastosowanie słupów dwuteownikowych nie wyklucza zastosowania do kompensacji sieci urządzeń bezciężarowych, Zamawiający podtrzymuje cytowany zapis.

3. W PFU dla zadania nr 1 w pkt. 1.5.5.6 Ochrona odgromowa i przeciwporażeniowa zapisano, że „Wszystkie urządzenia przewodzące obce, znajdujące się w strefie oddziaływania górnej sieci jezdnej i pantografu, zostaną uszynione zgodnie z wymaganiami aktualnej normy PN-EN 50122-1, przez ograniczniki niskonapięciowe, zabudowane w szafkach z tworzywa sztucznego.” . Wnosimy o odstąpienie od zapisu lub wykazanie w jaki sposób uszynić urządzenia występujące w strefie oddziaływania zasilane napięciem nietrakcyjnym (np. oświetlenie wiat, peronów SDIP itp.). W przypadku pozostawiania wymogów prosimy o odpowiedź czy dopuszczalne jest wykonanie uszynienia grupowego.

Odp: Zapisy pkt. 1.2.2.6 PFU dla Zadania nr 1, w połączeniu z zapisami aktualnej normy PN-EN 50122-1, wskazują jednoznacznie zarówno konieczność, jak i sposób wykonania ochrony przeciwporażeniowej. Kontrakt realizowany jest w formule Projektuj i Buduj i to zadaniem Projektanta jest zaprojektowanie stosownych rozwiązań, zgodnych z zapisami kontraktowymi i obowiązującymi przepisami.

Rozmiar strefy oddziaływania górnej sieci jezdnej i pantografu należy przyjąć jak dla linii kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK S.A.

4. Prosimy o korektę PFU w zakresie doprowadzenia go do zgodności z paragrafem 18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego poprzez podanie charakterystycznych parametrów określających wielkość obiektu lub zakres robót budowlanych (np. przedmiarów robót opracowanych na podstawie rozwiązań koncepcyjnych jako materiałów pomocniczych do wyceny zadania).

Odp: Zamawiający wyjaśnia, że Program Funkcjonalno-Użytkowy został sporządzony w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz Programu Funkcjonalno-Użytkowego. W PFU zostały podane charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu i zakresu robót budowlanych. Zamawiający w celu ułatwienia określenia zakresu przedmiotu zamówienia dołącza do dokumentacji przetargowej wersję edytowalną rysunków stanowiących załącznik do koncepcji wielobranżowej.

II. Na podstawie art. 12a UPZP Zamawiający poprawia omyłkę pisarską w treści ogłoszenia o zamówieniu w zakresie sekcji III.1.2 sytuacja ekonomiczna i finansowa:

Tekst po zmianie:

Wykaz i krótki opis kryteriów kwalifikacji:

Wykonawca zobowiązany jest wykazać, że posiada środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości nie mniejszej niż: 9.000.000,00 PLN (słownie: dziewięć milionów złotych 00/100).

Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia na podstawie art. 23 uPzp (np. konsorcjum, spółka cywilna), ww. warunek udziału w postępowaniu spełniają łącznie.

W celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu określonych na podstawie art. 22 ust. 1b uPzp wykonawca zobowiązany jest złożyć na wezwanie zamawiającego, wynikające z art. 26 ust. 1 uPzp, następujące dokumenty:

1) Informację banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej potwierdzającą wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową wykonawcy (lub podmiotu, na którego sytuacji wykonawca polega), w okresie nie wcześniejszym niż 1 (jeden) miesiąc przed upływem terminu składania ofert.

W przypadku, gdy wykonawca posiada środki finansowe lub zdolność kredytową wyrażone w innej walucie niż PLN, Zamawiający na potrzeby oceny spełniania warunku udziału w postępowaniu przeliczy podane kwoty na PLN (z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku) po średnim kursie ogłoszonym przez Narodowy Bank Polski w dniu opublikowania ogłoszenia niniejszym zamówieniu **w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej**, a jeżeli w tym dniu kursu nie ogłoszono, to według tabeli kursów średnich NBP ostatnio przed tą datą ogłoszonych.

Jeżeli z uzasadnionej przyczyny wykonawca nie może złożyć dokumentów dotyczących sytuacji finansowej lub ekonomicznej wymaganych przez zamawiającego, Zamawiający dopuszcza złożenie innych dokumentów, które w wystarczający sposób potwierdzają spełnianie opisanego przez Zamawiającego warunku udziału w postępowaniu.

III. Dodatkowo, na podstawie art. 38 ust.4 UPZP Zamawiający poprawia w celu ujednolicenia nazw zastosowanego kryterium- zmienia się:

pkt. 20.1.4 SIWZ na

Kryterium **doświadczenie Kierownika robót torowych** – (oznaczenie DK) znaczenie wagi i maksymalna liczba punktów – **10 % (pkt)**.

pkt 20.2.4 SIWZ na

opis kryterium **doświadczenie kierownika robót torowych**

pkt 20.5 DK

DK -liczba punktów uzyskanych w kryterium **doświadczenie kierownika robót w branży torowej**.

Powyższych zmian dokonano w treści ogłoszenia o zamówieniu w sekcji II.2.5.

IV. W związku z odpowiedzią – zestaw IV – pytania z dnia 21.03.2018 r. Zamawiający informuje, że dokonał zmiany w treści ogłoszenia o zamówieniu w sekcji III.1.3 w zakresie osób skierowanych przez Wykonawcę do realizacji zamówienia.

V. W wyniku udzielonych wyjaśnień oraz wprowadzonych zmian prowadzących do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu jest niezbędny dodatkowy czas na wprowadzenie zmian w ofertach, Zamawiający przedłuża termin składania ofert i jednocześnie zmienia odpowiednio zapisy SIWZ:

16.18. Ofertę należy złożyć w zamkniętej kopercie, zaadresowanej na adres:

Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz, oznaczonej nazwą i adresem wykonawcy oraz nazwą zamówienia:

„Oferta przetargowa: Przebudowa torowiska tramwajowego i budowa dróg rowerowych w ciągu ulicy Toruńskiej w Bydgoszczy - nr sprawy 005/2018 oraz napisem: Nie otwierać przed dniem 23.04.2018 r. godz. 11:00.

17.2. Termin składania ofert upływa w dniu **23.04.2018 r. godz. 10:30.**

17.6. Termin otwarcia ofert: w dniu **23.04.2018 r. godz. 11:00.**

Zmienia się treść ogłoszenia o zamówieniu w zakresie sekcji IV.2.2, sekcji IV.2.7.

Do wyjaśnień i zmian zamawiający dołącza załączniki:

- 1) Wytyczne dotyczące koszy na śmieci,
- 2) Inwentaryzację istniejącego oświetlenia
- 3) Wytyczne dotyczące nasadzeń
- 4) Wersję edytowalną rysunków

Wyjaśnienia stają się obowiązujące dla wszystkich Wykonawców ubiegających się o udzielenie przedmiotowego zamówienia z dniem ich zamieszczenia na stronie internetowej Zamawiającego w miejscu udostępnienia przedmiotowej SIWZ.

p.o. Dyrektora

Jacek Witkowski

Kierownik zamawiającego

Kontakt:
Marlena Krzyżaniak
Nr tel. kont.: (52) 582 27 69
E-mail: marlena.krzyzaniak@zdmikp.bydgoszcz.pl