

MAO/JRP/479/14

Dotyczy: przetargu nieograniczonego o numerze sprawy UE/JRP/302/2014.

W związku z pytaniami wykonawców wyjaśniamy:

ZAPYTANIE 6

Pytanie nr 19

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60 – wg opisu technicznego szczeliny między płytami prefabrykowanymi należy wypełnić masą zalewową na wys. 4cm, a pozostałą część wypełnić betonem B-20, natomiast wg przedmiaru poz. 68u szczeliny należy wypełnić zasypką cementowo-piaskową. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Pozycja 68 u szerokość szczeliny 2,0 cm . Ilość przedmiarowa bez zmian.

Pozycja 69 Wypełnienie szczelin między płytami masą zalewową na głębokość 4cm. Pozostała część wypełnienie betonem B-20 (gotowa sucha mieszanka betonowa). Ilość przedmiarową pozostawić bez zmian. (KNR 2-02 1101 -1)

Pytanie nr 20

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60 – wg opisu technicznego szczeliny między płytami prefabrykowanymi należy wypełnić masą zalewową na wys. 4 cm tym samym materiałem co koryta szyn Icosit KC 340/45 , natomiast wg rys. 12 szczeliny należy wypełnić Icosit KC FM 1. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź

Projekt wykonawczy str. 45 szczeliny między płytami i od strony jezdni wypełnić materiałem zalewowym ICOSIT KCFM1 .

Pytanie nr 21

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60 przedmiar poz. 68u– Wg przedmiaru szerokość szczelin pomiędzy płytami wynosi 5cm, a wg projektu rys. 12 2 cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Projekt wykonawczy str. 45 szczeliny między płytami i od strony jezdni wypełnić materiałem zalewowym ICOSIT KCFM1 .

Pytanie nr 22

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60 przedmiar poz. 68u i 69. Z uwagi na zanizoną pozycję przedmiarową, prosimy o informację czy w pozycjach zostały uwzględnione również szczeliny poprzeczne między płytami.

Odpowiedź

Przedmiar robót obejmuje wszystkie szczeliny.

Pytanie nr 23

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60. Czy Zamawiający przewiduje pokrycie szyn materiałem dielektrycznym na torowisku na

podkładach strunobetonowych. Jeśli tak to prosimy o uzupełnienie o odpowiednia pozycję przedmiarową.

Odpowiedź

Na remontowanym odcinku nie przewiduje się malowania szyn materiałem dielektrycznym gdyż projekt przewiduje zabudowę wkładek wibroizolacyjnych elastomerowych.

Pytanie nr 24

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60 przedmiar poz. 5 – Z uwagi na wyzerowaną pozycję przedmiarową, prosimy o uzupełnienie ilości.

Odpowiedź

Pozycję przedmiarową nr 5 (wybieranie podsypki tłuczniowej) należy uzupełnić o ilość - **259 m³**. Pozycja przedmiaru nr 10 wywóz gruzu ujmuje ilość podsypki z pozycji przedmiarowej nr 5 .

Pytanie nr 25

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego przedmiar poz. 5u – Prosimy o informację czy ilości podane w przedmiarze dotyczą linii dwutorowej czy jednotorowej.

Odpowiedź

Zgodnie z cennikiem KNR 2-31 tablica 0809 / 01 dotyczy zabudowy linii dwutorowej o prześwicie toru 1435 mm .

Pytanie nr 26

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego; Projekt wykonawczy. Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej rysunków w wersji edytowalnej (załączony plan sytuacyjny nie pozwala na weryfikację zakresu torów dla poszczególnych technologii).

Odpowiedź

Zamawiający nie dysponuje edytowalną wersją rysunków.

Pytanie nr 27

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego. Wg profilu podłużnego ogólna ilość torów do przebudowy znacznie różni się od ilości wskazanych w przedmiarze (różnica ponad 100mpt). Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Długości torów w przedmiarze są prawidłowe.

Pytanie nr 28

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego. Wg planu sytuacyjnego rys. 01 za rozjazdem KT 202 i KT 201 (w kierunku ul. Rynek i Jana Faski) przewidziane jest torowisko z kostki granitowej na płycie żelbetowej, co nie pokrywa się z rys. 02 plan układki płyt, gdzie w tym miejscu przewidziane są płyty prefabrykowane. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Rysunek nr 0 1 i 1 a - Projektu Wykonawczego .

Rysunek nr 0 1 - zawiera pełną geometrię torów i rozjazdów w układzie współrzędnych (Plan układki torów i rozjazdów na płytach rys nr 0 1 a) jest rysunkiem podstawowym dla ułożenia płyt . Przedmiar robót jest zgodny z powyższym rysunkiem i nie wymaga korekty.

Pytanie nr 29

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego. Wg planu układki płyt rys. 02 wszystkie rozjazdy i tor T4 (na łuku 25m) przewidziane są na płycie żelbetowej z zabudową z kostki granitowej, co nie pokrywa się z rys. 01 plan sytuacyjny, gdzie rozjazdy w ul. Katowickiej i tor T4 (na łuku 25m) zaznaczone są jako w płytach torowych prefabrykowanych. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Rysunek nr 0 1 i 1 a - Projektu Wykonawczego .

Rysunek nr 0 1 - zawiera pełną geometrię torów i rozjazdów w układzie współrzędnych (Plan układki torów i rozjazdów na płytach rys nr 0 1 a) jest rysunkiem podstawowym dla ułożenia płyt . Przedmiar robót jest zgodny z powyższym rysunkiem i nie wymaga korekty.

Pytanie nr 30

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego. Z uwagi na rozbieżności w dokumentacji w zakresie technologii montażu torów i rozjazdów w płytach wylewanych na mokro (wg rys. 14 szczegół A należy zastosować podkładkę żebrową PT i łapkę skl co wskazuje na podlew punktowy, natomiast w dokumentacji jest mowa o wykonaniu podlewu ciągłego co wyklucza zastosowanie podkładki żebrowej). Prosimy o sprecyzowanie technologii montażu toru i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Dokumentacja projektowa nie przewiduje wykonania płyt żelbetowych pod tory i rozjazdy na mokro. Płyty mają być prefabrykowane w zakładzie prefabrykacji , który gwarantuje zakładaną jakość i daje gwarancję długoterminowej eksploatacji. W przypadku wprowadzenia rozwiązań alternatywnych, lub zamiennych (dla płyt) należy wykonać projekt zamienny, który podlegał będzie akceptacji przez jednostkę projektową i Inwestora

Pytanie nr 31

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego, przedmiar robót poz. 97 i 162. Zgodnie ze STWiOR pkt. 5.9 rozjazdy i tory na łukach należy kotwić co 0,7m, a na prostej co 1,5 m. Ilości przywołane w pozycjach 97 i 162 w sumie są znacznie zaniżone. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Technologia montażu torów i rozjazdów przyjęta w projekcie zakłada montaż torów do płyt szlakowych 12 kotew na płytę , oraz dla rozjazdów wg rysunków warsztatowych. Węzły kotwiące (kotwa, podkładka żebrowa SKL-12) stanowią mocowanie szyn celem ułożenia w planie i profilu , natomiast zalew poziomy i pionowy stanowi element ograniczenia emisji akustycznej i wzmocnienia . Założona ilość przytwierdzeń do płyt jest wystarczająca. (tory - 1350 sztuk, rozjazdy i skrzyżowania – 640 sztuk)

Pytanie nr 32

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego. W opisie technicznym przewidziano zabudowę dwóch urządzeń do smarowania szyn, natomiast w przedmiarze brak takiej pozycji. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź

Smarownice (dwa komplety), oraz napędy elektryczne dla rozjazdów sterowanie ujęte jest w dokumentacji sieci trakcyjnej dla powyższego zadania (strona 65 opisu technicznego)

ZAPYTANIE 7

Pytanie 33

Zamawiający w części opisowej Projektu Wykonawczego, dokument „CZ_Opisowa.pdf” w pktcie 4.4 podaje m.in. matę wibroizolacyjną jako „np. ST 25-01”, podając jednocześnie jej podstawowe parametry. Czy są to parametry minimalne jakie może spełnić materiał równoważny? Podana przez Zamawiającego mata wibroizolacyjna w swej karcie katalogowej posiada również parametry związane z jej zdolnościami tłumiącymi, oraz inne parametry określające np. jej przydatność do stosowania w warunkach kontaktu ze środowiskiem zewnętrznym i niskimi temperaturami. Czy parametry podane w karcie katalogowej oraz Aprobacie technicznej przytoczonej maty są parametrami determinującymi materiał równoważny czy też nie.

Odpowiedź

W projekcie przyjęto matę stosowaną do torowisk kolejowych i tramwajowych posiadającą Aprobata Techniczną IBDiM, oraz pozytywne opinię PKP PLK Warszawa. Materiał zastosowany przez Wykonawcę nie może posiadać gorszych parametrów niż założono w dokumentacji projektowej.

ZAPYTANIE 8

Pytanie 34

Zgodnie z zapisami w projekcie wykonawczym wymagane jest zastosowanie iglic o wysokości 116mm, prosimy o informację czy zamawiający dopuści zastosowanie iglic płytko posadowionych tj. o wysokości <116mm

Odpowiedź

Wysokość iglic 116 mm.

Pytanie 36

W przedmiarze dotyczącym sieci wodociągowej zostały zdublowane str. Nr. 5 i 6 prosimy o informację czy należy wyceniać przedmiary dwukrotnie.

Odpowiedź

Strony 5 oraz 6 zostały zdublowane i nie należy ich wyceniać dwukrotnie.

Pytanie 37

Porównując dołączone do dokumentacji zakresy robót z kosztorysu inwestorskiego oraz przedmiaru robót drogowych można stwierdzić znaczące różnice w zakresach robót, prosimy o informację czy Kosztorys ofertowy część drogowa należy sporządzić na podstawie zakresu kosztorysu inwestorskiego czy przedmiaru robót.

Odpowiedź

Należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót.

ZAPYTANIE 9

Pytanie 38

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych podano podstawę wyceny wg. KNR i KNNR oraz wg. SST dla danych pozycji przedmiarowych. Zakresy robót obejmujący daną pozycję przedmiarową wg. wyżej wymienionych podstaw wyceny są różne, natomiast opis robót wskazuje podstawę wyceny wg. KNR i KNNR. Dlatego prosimy o wskazanie wg której podstawy należy wycenić

załączony przedmiar robót i jeśli jest to SST to wnosimy o dostosowanie opisów robót do danych specyfikacji technicznych.

Odpowiedź

Specyfikacja na roboty torowe: D.10.02.00 dotyczy całości robót torowych. Wyceny robót torowych należy wykonać wg KNR I KNNR .

Pytanie 39

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. Między przedmiarem robót torowych a dokumentacją wykonawczą występuje rozbieżność, a mianowicie : w przedmiarze robót przyjęto rozbiórkę torów na odcinku o łącznej długości 382 mpt, natomiast układanie torów na odcinku o łącznej długości 380 mpt, a zgodnie z dokumentacją wykonawczą odcinek remontowany wynosi 186,6 mb tj. $186,6 \text{ mb} * 2 = 373,2 \text{ mpt}$. Prosimy o aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Ilość robót należy przyjąć zgodnie z przedmiarem robót.

Pytanie 40

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych jest w poz. 5 „Rozebranie podsypki z tłuczni w torowiskach bez podkładów mechanicznie spycharką” podana ilość 0,000 m3. Czy ta pozycja powinna być zerowa , w przeciwnym wypadku prosimy o aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Pozycję przedmiarową nr 5 (wybieranie podsypki tłuczniowej) należy uzupełnić o ilość **259 m3** Pozycja przedmiaru nr 10 wywóz gruzu ujmuje ilość podsypki z pozycji przedmiarowej nr 5.

Pytanie 41

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych jest w poz. 10 „Wywiezienie gruzu z terenu rozbiórki przy mechanicznym załadunku i wyładunku – załadunek gruzu koparko- ładowarką samochodów samowyładowawczych przy obsłudze na zmianę roboczą przez 3 samochody – gruzu (płyty łódzkie, podbudowa betonowa, podsypka tłuczniowa, krawężniki i asfalt)” podana ilość 338,4 m3, natomiast brak jest pozycji przedmiarowej dotyczącej rozbiórki podbudowy betonowej, o której mowa w poz. 10 Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W pozycji 9 przedmiaru robót ujęto rozbiórkę płyt łódzkich należy dopisać pozycję 9a KNR 2 -31 801 - 3 ilość - **18 m3 załadunek i odwóz ujęto w pozycji 10** przedmiaru .

Pytanie 42

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych jest w poz. 15 „Segregacja materiałów z rozbiórki szyny – zużycie 10% tj. wsp 0,9- korekta tonażu” oraz w poz. 19 i 20 podana ilość 21t natomiast zgodnie z poz. 3 i 4 „ Rozbiórka torów ...” wynosi łącznie 382 mpt, a zgodnie z dokumentacją wykonawczą odcinek remontowany wynosi 186,6 mb. Ciężar nowej szyny Ri60 wynosi 59,74 kg/mb tj. $186,6 \times 59,74 / 1000 * 0,9 = 40,131 \text{ t}$. Prosimy o aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Przedmiar robót należy skorygować w pozycjach (15,19, 20) ilość ma być **40,13 t**

Pytanie 43

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wklejenia wkładek betonowych w komorach szynowych. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W komorach szynowych wbudować należy wkładki wibroizolacyjne elastomerowe zgodnie z pozycją 44 . Wkładki betonowe dla przejazdu w technologii szyny pływającej są tam ujęte.

Pytanie 44

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych jest w poz. 48 „Tor tramwajowy jednotorowy w płytach betonowych z wypełnieniem międzytorza – przymocowanie szyn materiałem zalewowym” podana ilość 40,0 m natomiast zgodnie z dokumentacją wykonawczą (rys. 01 Plan sytuacyjny) przejazd na odcinku remontowanym wynosi $24,25\text{m} \times 2 = 48,5\text{mpt}$. Prosimy o aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Przejazd ma długość $2 \times 20 = 40 \text{ m}$ (Plan układki płyt rys. 1a)

Pytanie 45

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych brak pozycji dotyczącej kosztów składowania na składowisku materiałów – grunt z wykopów dla poz. 28 i 29. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Przedmiar należy uzupełnić o pozycję **29a (składowanie odpadów – grunt z ukopu)** w ilości – **1300 m3**

Pytanie 46

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W przedmiarze robót torowych brak pozycji dotyczącej wykonania regulacji położenia torów o szer. 1435 mm na tłuczniu z podbijaniem podkładów podbijarką w ilości 0,340 km Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Pozycja przedmiaru robót nr 43 (KNR 2-09 201-7) i nr 45 (KNR 2-09 102 -4) **ujmuje wszystkie roboty związane z układaniem toru tramwajowego**. Ponadto w przedmiarze robót dodatkowo ujęto „Jednorazową naprawę toru po podjęciu ruchu w planie i profilu .

Pytanie 47

Remont torów tramwajowych od km 0,00 do km 0,1+86,60. W dokumentacji wykonawczej na przekroju konstrukcyjnym na odcinku remontowanym wykazana jest konstrukcja nr 2 chodnika, która nie została ujęta w przedmiarze robót dla tego zakresu robót. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o te pozycje i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Konstrukcja chodnika nie wchodzi w zakres przetargu ,objęta będzie osobnym postępowaniem ogłoszonym przez MZUiM Chorzów. Należy ująć w cenie tylko niezbędne adaptacje.

Pytanie 48

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót torowych podano podstawę wyceny wg. KNR i KNNR oraz wg. SST dla danych pozycji przedmiarowych. Zakresy robót obejmujący daną pozycję przedmiarową wg. wyżej wymienionych podstaw wyceny są różne, natomiast opis robót wskazuje podstawę wyceny wg. KNR i KNNR. Dlatego prosimy o wskazanie wg której podstawy należy wycenić załączony przedmiar robót i jeśli jest to SST to wnosimy o dostosowanie opisów robót do danych specyfikacji technicznych.

Odpowiedź

Specyfikacja na roboty torowe : D. 10. 02 . 00 dotyczy całości robót torowych. Wyceny robót torowych należy wykonać wg KNR I KNNR .

Pytanie 49

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W dokumentacji wykonawczej na rysunku „plan układania płyt” są błędnie zwymiarowane płyty torowe VRZ i międzytorowe VRm. Producent oferuje płyty prefabrykowane o wymiarach:

- typ VRZ-30n (2900x2200x400 [mm]);
- typ VRZ-15n (1410x2200x400 [mm]);
- typ VRZ-08n (665x2200x400 [mm]);
- typ VRZ-08n mody.(715/665x2200x400 [mm]);
- typ VRZ-08no (665x2200x400 [mm]);
- typ VRZ-08ne (665x2200x400 [mm]);

Prosimy o prawidłowe zwymiarowanie płyt na rysunku „plan układania płyt” i aktualizację przedmiaru robót

Odpowiedź

Przy wydruku w legendzie nastąpiło przeskalowanie wymiarów. Poniżej podano zestawienie płyt VRZ .

Zastosowane płyty torowe mają wymiary :

- 1 VRZ- 30n – 220 - 40 sztuk - 170
 - 2 VRZ -15n - 220 – 40 sztuk - 73
 - 3 VRZ- 08n - 220 - 40 sztuk - 261
 - 4 VRZ- 08ne – 220 - 40 sztuk - 2
 - 5 VRZ- 08no – 220 – 40 sztuk - 9
 - 6 VRZ – 0.655 / 0.615n 220 – 40 sztuk - 143
 - 7 VRZ - 2,48 – 220 – 40 sztuk - 2
 - 8 VRm – L – W – 40 typowe m2 - 224,45
 - 9 VR m – L-W – 40 (nietypowe) m2 - 134,84
 - 10 Bloczki do szyn BS 60R2 (mb. szyny) - 1773
- Przedmiar robót pozostaje bez zmian.

Pytanie 50

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W dokumentacji wykonawczej na rysunku „plan układania płyt” brak jest zestawienia ilościowego płyt torowych VRZ i międzytorowych VRm. Prosimy o uzupełnienie rysunku o to zestawienie i aktualizację przedmiaru robót

Odpowiedź

Przy wydruku w legendzie nastąpiło przeskalowanie wymiarów. Poniżej podano zestawienie płyt VRZ .

Zastosowane płyty torowe mają wymiary :

- 1 VRZ- 30n – 220 - 40 sztuk - 170
 - 2 VRZ -15n - 220 – 40 sztuk - 73
 - 3 VRZ- 08n - 220 - 40 sztuk - 261
 - 4 VRZ- 08ne – 220 - 40 sztuk - 2
 - 5 VRZ- 08no – 220 – 40 sztuk - 9
 - 6 VRZ – 0.655 / 0.615n 220 – 40 sztuk - 143
 - 7 VRZ - 2,48 – 220 – 40 sztuk - 2
 - 8 VRm – L – W – 40 typowe m2 - 224,45
 - 9 VR m – L-W – 40 (nietypowe) m2 - 134,84
 - 10 Bloczki do szyn BS 60R2 (mb. szyny) - 1773
- Przedmiar robót pozostaje bez zmian.

Pytanie 51

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W dokumentacji wykonawczej na rysunku „plan układania płyt” brak jest zestawienia ilościowego płyt prefabrykowanych podłożowych. Prosimy o uzupełnienie rysunku o to zestawienie i aktualizację przedmiaru robót

Odpowiedź

Przy wydruku w legendzie nastąpiło przeskalowanie wymiarów. Poniżej podano zestawienie płyt VRZ .

Zastosowane płyty torowe mają wymiary :

- 1 VRZ- 30n – 220 - 40 sztuk - 170
 - 2 VRZ -15n - 220 – 40 sztuk - 73
 - 3 VRZ- 08n - 220 - 40 sztuk - 261
 - 4 VRZ- 08ne – 220 - 40 sztuk - 2
 - 5 VRZ- 08no – 220 – 40 sztuk - 9
 - 6 VRZ – 0.655 / 0.615n 220 – 40 sztuk - 143
 - 7 VRZ - 2,48 – 220 – 40 sztuk - 2
 - 8 VRm – L – W – 40 typowe m2 - 224,45
 - 9 VR m – L-W – 40 (nietypowe) m2 - 134,84
 - 10 Bloczki do szyn BS 60R2 (mb. szyny) - 1773
- Przedmiar robót pozostaje bez zmian.

Pytanie 52

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. __Między dokumentacją wykonawczą a przedmiarem robót występuje rozbieżność w długości torów do ułożenia tzn. według dokumentacji jest do ułożenia 1587,32 mpt, natomiast wg przedmiaru jest 1535 mpt. Prosimy o aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Układkę torów należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót .

Pytanie 53

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarach robót przyjęto jako podstawę do wyceny KNCK 8 (Katalogu

Norm i Cen Kosztorysowych), który nie istnieje pod takim numerem. Należy zaznaczyć iż do wyceny robót tramwajowych jest odpowiedni katalog tj. KNR 2-09 Nawierzchnie tramwajowe a w rozdziale 03 jest układanie rozjazdów i skrzyżowań wraz z podanymi rodzajami rozjazdów (rozjazd jednotorowy pojedynczy, rozjazd dwutorowy pojedynczy niepełny), natomiast w rozdziale 02 jest gięcie szyn przy układaniu torów. Prosimy o aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Zabudowa rozjazdów i skrzyżowań przyjęta została w **kompletach** (przez analogię do rozjazdów kolejowych) jest korzystniejsza. Wykonawca robót może przyjąć kalkulację swoją w przeliczeniu na komplety bo tak będzie je zamawiał

Pytanie 54

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej obsługi geodezyjnej , która jest niezbędna do prawidłowej realizacji danego zadania inwestycyjnego. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W przedmiarze robót przyjęto :

Na remont km. 0,000 – 0,1+ 86,60 Roboty pomiarowe - **0 , 200 km** Na przebudowę Centrum Przesiadkowe Autobusowo – Tramwajowego . Roboty pomiarowe - **0 , 900 km** . Obsługa geodezyjna budowy ujęta jest w ujęta w SST D.00.00.00. Wykonawca ujmuje w kosztach ogólnych.

Pytanie 55

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania warstwy wyrównawczej z gysu granitowego 5/7 mm gr. 7,5 cm. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W pozycji nr 66 i pozycji 67 ujęta jest warstwa wyrównawcza z gysu granitowego o granulacji 5 / 7.

Pytanie 56

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wklejenia wkładek betonowych w komorach szynowych. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W pozycji 100u wykonanie podlewu ciągłego analogia do komór w płycie (wkładki betonowe oraz podlew)

Pytanie 57

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania węzłów kotwiących do płyty prefabrykowanej. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W pozycji przedmiaru 97 i 98 jest ujęte mocowanie do płyt szyn .

Pytanie 58

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania zabezpieczenia wykopów pod studzienki. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Nie zachodzi potrzeba zabezpieczenia wykopów pod studzienki gdyż zabudowywane będą w trakcie realizacji robót ziemnych dla torowiska.

Pytanie 59

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania podłączenia drenażu do studzienek. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W kalkulacji zabudowy studzienek ujęto wykonanie wszystkich niezbędnych robót towarzyszących.

Pytanie 60

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania podłączenia drenokolektora do studzienek. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W kalkulacji zabudowy studzienek na drenokolektorze ujęto wykonanie wszystkich niezbędnych robót towarzyszących .

Pytanie 61

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania podłączenia odwodnienia liniowego do studzienek. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

W pozycji ułożenia akodrenu uwzględniono wykonanie wszystkich niezbędnych robót towarzyszących .

Pytanie 62

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania krawężników granitowych 20x40 cm które zostały wykazane w dokumentacji wykonawczej (szczególnie „A” i „A1”) . Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Należy ująć w wycenie wykonanie krawężników granitowych 20x40 cm wraz z ławą oraz robotami ziemnymi dł. 400,0 mb

Pytanie 63

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania obrzeży

granitowych 8x30 cm , które zostały wykazane w dokumentacji wykonawczej (szczegół „C”) Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Należy ująć w wycenie wykonanie obrzeży granitowych wraz z ławą oraz robotami ziemnymi dł. 400,0 mb.

Pytanie 64

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W przedmiarze robót brak pozycji dotyczącej wykonania nawierzchnioizolacyjnej nawierzchni na bazie kationowej emulsji bitumicznej, np, SpestrasfaltSafegrip, o której mowa w SST. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o tą pozycję i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Należy ująć w wycenie .

Lokalizacja wykonania nawierzchni izolacyjnej -W odtworzeniu nawierzchni drogowej (1,95 od osi toru między warstwami asfaltu zastosowano emulsję asfaltową kationową .

Pytanie 65

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W dokumentacji wykonawczej w opisie technicznym oraz na rysunku przekrój konstrukcyjny w płytach 1 tor –L na szczególne A pokazano jednocześnie dwa różne systemy mocowania szyn do płyty torowej tj. pierwszy to kotwienie toru za pomocą płytki PT, kotew i łapki SKL-12, drugi natomiast to system mocowania szyn w otulinie żywicznej. Czy kotwienie szyn do płyty należy wykonać w systemie punktowego mocowania szyn do płyty z podlewem punktowym (materiał- Icosit 340/4) pod płytką PT i wykonania pionowych szczelin między wkładkami betonowymi a nawierzchnią z kostki , czy też mocowanie szyn do płyty należy wykonać w systemie ciągłego mocowania szyn (materiał- Icosit 340/45) do płyty wraz z wykonaniem pionowych szczelin między wkładkami betonowymi a nawierzchnią z kostki? W drugim przypadku tj. w systemie ciągłego podlewania szyn jest stosowany inny węzeł kotwiący szyn do płyt o którym mowa w SST tj. łapka lp-3 , podkładka stalowa pod łapkę , kotwa, pierścień sprężysty, nakrętka. Prosimy o wskazanie prawidłowego systemu kotwienia szyn, załączenie prawidłowego szczegółu i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Technologia montażu torów i rozjazdów przyjęta w projekcie zakłada montaż torów do płyt szlakowych 12 kotew na płytę , oraz dla rozjazdów wg rysunków warsztatowych. Węzły kotwiące (kotwa, podkładka żebrowa SKL-12) stanowią mocowanie szyn celem ułożenia w planie i profilu , natomiast zalew poziomy i pionowy stanowi element ograniczenia emisji akustycznej i wzmocnienia. Założona ilość przytwierdzeń do płyt jest wystarczająca (tory - 1350 sztuk), (rozjazdy i skrzyżowania – 640 sztuk).

Pytanie 66

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności między rysunkami w dokumentacji wykonawczej tj. na rysunku „plan sytuacyjny” w obszarze rozjazdów w torach nr T1 i T2 (dwa rozjazdy jednotorowe pojedyncze, dwa rozjazdy dwutorowe pojedyncze niepełne) i w obszarze rozjazdu w torze nr T4 i T7 (rozjazd jednotorowy pojedynczy) zaznaczona jest jako nawierzchnia torowiska z płyt torowych żelbetowych, natomiast na rysunku „plan układu

płyt” jest konstrukcja torowiska w rozjazdach z płyt podłożnych rozjazdowych – nawierzchnia z kostki granitowej.

Odpowiedź

Wszystkie rozjazdy i skrzyżowania ułożone są na płytach rozjazdowych grubości 20 cm z mocowaniem kotwami do płyt wykonaniem podlewu ciągłego i zabudowy koski granitowej .

Pytanie 67

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. Czy płyty podłożowe rozjazdowe i szlakowe zgodnie z rysunkiem „plan ukladki płyt” i „przekrojami konstrukcyjnymi” należy przyjąć jako prefabrykowane , czy też wykonać je na „mokro” na budowie zgodnie z załączonymi rysunkami nr 15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26?

Odpowiedź

Dokumentacja projektowa nie przewiduje wykonania płyt żelbetowych pod tory i rozjazdy na mokro. Płyty mają być prefabrykowane w zakładzie prefabrykacji , który gwarantuje zakładaną jakość i daje gwarancję długoterminowej eksploatacji. W przypadku wprowadzenia rozwiązań alternatywnych , lub zamiennych (dla płyt) należy wykonać projekt zamienny który podlegał będzie akceptacji przez jednostkę projektową i Inwestora.

Pytanie 68

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W dokumentacji wykonawczej na przekrojach konstrukcyjnych wykazana jest konstrukcja nr 2 (konstrukcja chodnika), która nie została ujęta w przedmiarze robót dla tego zakresu robót. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o te pozycje i aktualizację załączonego przedmiaru robót

Odpowiedź

Konstrukcja chodnika nie wchodzi w zakres przetargu ,objęta będzie osobnym postępowaniem ogłoszonym przez MZUiM Chorzów. Należy ująć w cenie tylko niezbędne adaptacje.

Pytanie 69

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. Prosimy i wyjaśnienie rozbieżności między przedmiarem robót a dokumentacją wykonawczą, a mianowicie w dokumentacji wykonawczej na przekrojach konstrukcyjnych wykazana jest prefabrykowana płyta torowa żelbetowa gr. 28 cm , natomiast w przedmiarze robót jest ułożenie płyt rozjazdowych gr. 20 cm.

Odpowiedź

Tory ułożone są :

W technologii szyny pływającej (VRZ) grubości 40 cm Na płytach torowych żelbetowych (szlakowych) grubości 28 cm . Na płytach żelbetowych podrozjazdowych grubości 20cm .

Pytanie 70

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. W SST i w dokumentacji wykonawczej jest mowa o zastosowaniu szyn 60 R2 ze stali gatunku R260 oraz szyn 59R2 szyny o podwyższonej wytrzymałości ze stali gatunku R290GHT, o twardości 290-330 HB, na łukach o promieniu < 80m , natomiast w przedmiarze robót w poz. 99 „ Układanie torów szyn tramwajowych Ri60N (60R2) lub Ri59N (59R2) na płycie żelbetowej” w ilości 0,335 km ujęto obie szyny jako alternatywa. Prosimy o rozbieżność tej pozycji na dwie ze względu na różny typ szyn ich różny ciężar oraz znaczną różnicę w cenie ?

Odpowiedź

Suma łuków mniejszych od $R = 80$ m wynosi 440 m toru dla tej ilości **szyn Ri 59N (59 R2)** należy przyjąć wyższą cenę.

Pytanie 71

Przebudowa torów tramwajowych związana z budową centrum przesiadkowego autobusowo – tramwajowego. Prosimy o wskazanie istotnych cech i parametrów technicznych materiałów przewidzianych w dokumentacji zgodnie z zapisem SST „Przez materiał równoważny rozumie się produkt który nie jest identyczny, tożsamy, z produktem referencyjnym , ale posiada pewne, istotne dla Zamawiającego, nie gorsze od produktu referencyjnego cechy i parametry techniczne”.

Odpowiedź

Cechy materiałów podano w specyfikacji technicznej . Przez materiał równoważny rozumie się produkt który nie jest identyczny, tożsamy z produktem referencyjnym , ale posiada pewne istotne dla Zamawiającego nie gorsze od produktu referencyjnego cechy i parametry techniczne.

ZAPYTANIE 11**Pytanie 99**

Dot. branża torowa Remont torów tramwajowych od km 0,00 do -0,1+86,60 - Prosimy o korektę przedmiaru poz. 15, 19, 20 z uwagi na dwukrotne zaniżenie.

Odpowiedź

Przedmiar robót należy skorygować w pozycjach (15, 19, 20) ilość ma **być 40,13 t**

Pytanie 100

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego przedmiar robót poz. 232 Prosimy o korektę przedmiaru z uwagi na błędną jednostkę i ilość przedmiarową.

Odpowiedź

Ilości są poprawne ($440\text{m} \times 2 = 880 \text{ m}$) $880 : 10\text{m} = 88$ gięć przyjęto w przedmiarze gięć 100

Pytanie 101

Dot. branża torowa Przebudowa torów tramwajowych związana z Budową Centrum Przesiadkowego Autobusowo-Tramwajowego przedmiar robót poz. 162, 163. Wg STWiOR rozjazdy należy kotwić co 0,7m natomiast ilości w przedmiarze są trzykrotnie zaniżone. Prosimy o korektę przedmiaru.

Odpowiedź

Przyjęta w przedmiarze ilość (640 sztuk) kotwienia do płyt rozjazdów i skrzyżowań jest wystarczająca.

Pytanie 102

Dot. branża torowa – Z uwagi na rozbieżności pomiędzy przedmiarem, a dokumentacją projektową prosimy o informację czy płyty prefabrykowane, płyty rozjazdowe oraz płyty szlakowe mają być obklejanie matą wibroizolacyjną również po bokach.

Odpowiedź

Ilości są poprawne (poz 68 -2460 m² + poz 93 1000m² +poz 159 900m² = **4490m²**. W pozycjach opisano czego dotyczy.

Pytanie 103

Dot. branża torowa – Z uwagi na rozbieżności w dokumentacji projektowej prosimy o informację czy płyty podłożowe szlakowe oraz płyty podłożowe rozjazdowe mają być wykonywane na mokro czy prefabrykowane. Poz. 160 przedmiaru powołuje się na KNR, który mówi o ułożeniu płyt żelbetowych prefabrykowanych, a nie wylewanych na mokro. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź

Dokumentacja projektowa nie przewiduje wykonania płyt żelbetowych pod tory i rozjazdy na mokro. Płyty mają być prefabrykowane w zakładzie prefabrykacji, który gwarantuje zakładaną jakość i daje gwarancję długoterminowej eksploatacji. W przypadku wprowadzenia rozwiązań alternatywnych, lub zamiennych (dla płyt) należy wykonać projekt zamienny który podlegał będzie akceptacji przez jednostkę projektową i Inwestora.

Pytanie 104

Dot. branża torowa – Prosimy o uzupełnienie pozycji przedmiarowych o montaż zbrojenia dla płyt podłożowych szlakowych oraz płyt podłożowych rozjazdowych.

Odpowiedź

Wszystkie płyty mają być prefabrykowane. Rysunki dla płyt są załączone, w związku z powyższym nie ma potrzeby uzupełnienia przedmiaru o montaż zbrojenia płyt.

ZAPYTANIE 13

Pytanie nr 13

Dot. specyfikacji istotnych warunków zamówienia – Rozdział V – wg pkt. 2.2 Wykonawca w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, powinien wykazać wykonanie roboty budowlanej w zakresie przebudowy/budowy torowiska tramwajowego w technologii podsypkowej o długości co najmniej 1200mtp. Czy Zamawiający uzna powyższy warunek za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże wykonanie robót budowlanych w zakresie budowy/przebudowy torowiska kolejowego w technologii podsypkowej.

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie 18 z dnia 28.07.2014 r.

ZAPYTANIE 14

Pytanie nr 107

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie zamiennych rozwiązań dotyczących wiat przystankowych oraz zagospodarowania terenu, czy też należy roboty wycenić zgodnie z projektem architektonicznym.

Odpowiedź

Realizacja wiat przystankowych, totemów informacyjnych musi zostać zrealizowana w całości w oparciu o autorski projekt Grupy Projektowej „isba” z Wrocławia, który został załączony do SIWZ. Zamawiająca **nie dopuszcza** żadnych modyfikacji zaproponowanego rozwiązania projektowego. Konstrukcje wiat, totemów informacyjnych, słupów systemu informacji pasażerskiej oraz małej architektury wyposażenia peronów muszą zostać wykonane w oparciu o szczegółową dokumentację projektową.