

Chorzów, dnia 17.07.2017 r

FZ/501 /2017

Wg rozdzielnika

Dotyczy: zamówienie na realizację zadania pn.: „*Budowa i modernizacja infrastruktury torowo-sieciowej w ciągu ul. Piłsudskiego w Sosnowcu od ul. Sobieskiego do drogi ekspresowej S86 – zadanie nr 3*” w ramach realizacji Projektu: „*Zintegrowany projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego*”- *Etap I*, przewidzianego do współfinansowania przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Nr sprawy UE/JRP/B/237/2017.

W związku z pytaniami Wykonawców do zamówienia na realizację w/w zadania wyjaśniamy:

Pytanie 1

W PW Tom 2 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Kanalizacja deszczowa - odwodnienie torowiska, zaprojektowano przyłącza kanalizacyjne od wpustów płyt odwodnieniowych, na odcinku pionowym fi 110 mm, natomiast na odcinkach poziomych fi 315 mm. Rozwiązanie to jest nieekonomiczne w szczególności z uwagi na konieczność zastosowania kolanka redukcyjnego, prawdopodobnie niedostępnego lub redukcji wielostopniowej i dodatkowego kolanka. Prosimy o wyjaśnienie, w jakim celu zaprojektowano trzykrotną zmianę średnicy przyłącza?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zaprojektowane rozwiązanie wynika z konieczności zastosowania rozwiązań zapewniających retencję wód opadowych, w tym przypadku najekonomiczniejsze jest zastosowanie retencji kanałowej.

Pytanie 2

W nawiązaniu do poprzedniego pytania, czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie na całym odcinku przyłącza rur średnicy 160 z wymogiem zastosowania płyt odwodnieniowych z odejściem na rurę 160 lub z zastosowaniem redukcji 110/160 bezpośrednio pod wpustem?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nie jest możliwa jakakolwiek zmiana rozwiązań w tym zakresie.

Pytanie 3

Przedmiar Roboty torowo-drogowe zawiera pozycje 8.1, 8.2, 8.3, 8.4 w dziale 8 Element Odwodnienie korpusu torowego, które nie zostały ujęte zarówno w PW Tom 1 jak i Tom 2. Prosimy o wyjaśnienie jakich elementów dotyczą te pozycje oraz uzupełnienie dokumentacji w tym zakresie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 4

Przedmiar Roboty torowo-drogowe pozycja 8.4 Studzienka odpływowa do korytek, w dziale 8 Element Odwodnienie korpusu torowego, nie określa parametrów dla studzienki. Prosimy o wskazanie lokalizacji tej studzienki i podanie dla niej parametrów – wymagań.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 5

Prosimy o potwierdzenie że w przedmiarze Roboty torowo-drogowe, pozycja 11.1 KNR 201/510/1 KNR 201/510/2 Humusowanie i obsianie skarp, przy grubości warstwy humusu 5·cm + Dodatek za każde następne 5·cm warstwy humusu przy humusowaniu skarp krotność 2, dotyczy humusowania o grubości 20 cm.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 6

Czy w przedmiarze Roboty torowo-drogowe, pozycja 11.1 nie powieliła się z pozycjami 21.1-21.6 w dziale Zieleń drogowa?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 7

W Opisie technicznym PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, punkt 2.3. Projektowane konstrukcje nawierzchni, znajduje się zapis: *Pod stopkę szyny i po jej bokach przewidziano aplikację 2±0.5cm warstwy dwuskładnikowego materiału, na bazie poliuretanów do elastycznego ciągłego mocowania szyn, po zagruntowaniu betonu korytek.* Na szczególnie konstrukcyjnym A (strefa okołoszynowa) rys. 8 i 5.2 PW przewidziano ułożenie szyny na ciągłej sprężystej przekładce podszynowej.

Prosimy o wyjaśnienie czy szyna ma być ułożona na podlewie na bazie poliuretanów, czy na ciągłej sprężystej przekładce podszynowej?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że szczegół konstrukcyjny A jest prawidłowy. Przed ułożeniem szyn w kanale szynowym płyty dno kanału powinno być wyklejone ciągłą sprężystą przekładką podszynową. Po włożeniu szyny w kanale i jej wyregulowaniu, kolejną czynnością jest zaaplikowanie pod stopkę szyny i po jej bokach warstwy dwuskładnikowego materiału na bazie poliuretanów.

Pytanie 8

Czy jednostką miary dla pozycji 5.9 Rozłożenie taśmy podszynowej i mocowanie szyn wstęgami bocznymi m 2 560, przedmiar Roboty torowo-drogowe, jest m toru? Jeżeli tak to prosimy o zmianę opisu pozycji z którego obecnie wynika że jest to m szyny – taśmy podszynowej.

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że dla poz. 5.9 rozłożenie taśmy podszynowej i mocowanie szyn wstęgami bocznymi m 2560 jest jednostka obliczeniowa dotycząca metra bieżącego pojedynczego torowiska.

Pytanie 9

W Opisie technicznym PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, punkt 2.3. Projektowane konstrukcje nawierzchni, znajduje się zapis: *Na podbudowy przewidziano tłuczeń kamienny - górna warstwa grubości 10 cm z kruszywa frakcji 0-31 mm, dolna warstwa grubości 27,5 cm o frakcji nominalnej 31,5/50mm według normy PN-B-11114 (kruszywo klasy I, gatunku 1, o wytrzymałości na ściskanie nie mniej niż 140 MPa) oraz posiadające certyfikat Instytutu Kolejnictwa, potwierdzający spełnienie wymagań „Tymczasowych warunków technicznych wykonania i odbioru podsypki tłuczniowej naturalnej i z recyklingu stosowanej w nawierzchni kolejowej.”*

1. Z uwagi na to, że norma PN-B-11114 została wycofana w 2004 roku prosimy o zmianę normy odniesienia dla tłucznia 31,5/50 mm na normę PN-EN 13450 oraz dla kruszywa łamanego frakcji 0-31 mm na normę PN-EN 13242.
2. Z uwagi na to, że „Tymczasowe warunki techniczne wykonania i odbioru podsypki tłuczniowej naturalnej i z recyklingu stosowanej w nawierzchni kolejowej, zostały zastąpione wewnętrzną instrukcją PKP PLK Id-110, oraz z uwagi, że certyfikat Zgodności z Warunkami Technicznymi Id-110 wydaje niezależna od producenta jednostkę badawczą, prosimy o dokonanie zmian w zapisach dokumentacji projektowej.

Odpowiedź

Zamawiający oczekuje wykonania zadania w oparciu o aktualne normy PN-EN 13450 i PN-EN 13242 dla zakresów których dotyczą.

Pytanie 10

Z uwagi na użycie w specyfikacji D –BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZCHNI TOROWO DROGOWEJ nazwy producenta prefabrykowanych płyt żelbetowych typu np. Tines LC-L (z dopuszczeniem materiałów równoważnych), prosimy o potwierdzenie, że wśród wymienionych w specyfikacji parametrów (obrazujących tego konkretnego producenta) wymiar szerokości i długości płyty nie mają znaczenia, lecz wymiary te powinny być dostosowane do wymiarów pasa torowiska.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że długość i szerokość płyt nie ma znaczenia. Płyty powinny być dostosowane do wymiarów pasa torowiska – z uwagi na rozwiązania konstrukcyjne zachowana musi być wysokość płyty – 40 cm.

Pytanie 11

Pozycja 5.7 KNR 231/306/1 Nawierzchnie z płyt żelbetowych (prefabrykowanych) w torowiskach tramwajowych, prześwit 1435 mm, dwutorowe wraz z płytami uzupełniającymi w międzytorzu – analogia m 1280, przedmiar Roboty torowo-drogowe, ma nieczytelny opis i jednostkę obmiaru. Najlepszą jednostką obmiaru jest jednostka wynikająca z podstawy pozycji czyli m². Zmiana jednostki miary pozwoli również na bezkonfliktowe rozliczenie tej pozycji z zastosowaniem płyt równoważnych (o innych wymiarach). Wnioskujemy o zmianę opisu, jednostki i obmiaru pozycji na: Układanie prefabrykowanych płyt żelbetowych torowych i międzytorowych, jednostka miary m², obmiar 6323,20 (1280x4,94).

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycję 5.7 należy wycenić wg przedmiaru robót. Jednostka pozostaje bez zmian.

Pytanie 12

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z zapisem specyfikacji D –BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ grubość prefabrykowanych płyt żelbetowych ma zawierać się w granicach 0,35 m ÷ 0,45 m.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że z uwagi na rozwiązania konstrukcyjne grubość prefabrykowanych płyt żelbetowych dla całego zadania wynosi 40 cm.

Pytanie 13

Prosimy o wyjaśnienie czy prefabrykowane płyty żelbetowe torowe i międzytorowe mają posiadać nawierzchnię z płyt granitowych z powierzchnią górną płomieniowaną, czy nawierzchnię z kostki granitowej z powierzchnią górną płomieniowaną mocowanych na etapie prefabrykacji na górnej powierzchni?

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że na całej długości przebudowanego torowiska nie przewiduje nawierzchni granitowej.

Pytanie 14

Prosimy o podanie wymiarów płyt lub kostki granitowej do zastosowania w nawierzchni górnej płyt żelbetowych.

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że na całej długości przebudowanego torowiska nie przewiduje nawierzchni granitowej.

Pytanie 15

Prosimy o potwierdzenie, że płyty wylewane na mokro (na zewnątrz torowiska) nie muszą posiadać nawierzchni (powierzchni górnej) takiej jak płyty żelbetowe (prefabrykowane)?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nawierzchnia z płyt wylewanych na mokro musi posiadać tę samą powierzchnię górną co płyty prefabrykowane.

Pytanie 16

Prosimy o podanie klasy betonu dla płyt wylewanych na mokro (na zewnątrz torowiska).

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że klasa betonu dla płyt wylewanych na mokro ma być taka sama jak klasa betonu zastosowanych płyt.

Pytanie 17

Pozycja 5.13 Płyta wylewana na mokro szer. 205mmx400mm - uzupełnienie szczeliny torowiska od strony jezdni 1280mx2tory krotność 2 m1280, przedmiar Roboty torowo-drogowe, ma nieczytelny opis i jednostkę obmiaru. W szczególności niezrozumiałe jest zastosowanie krotności. Dla większej przejrzystości rozliczeń wnioskujemy o zmianę opisu pozycji, jednostki obmiarowej i ilości na: Płyta betonowa grubości 40 cm, z betonu klasy C ... wylewana na mokro - uzupełnienie torowiska od strony jezdni – jednostka m², ilość 524,80.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycję 5.13 należy wycenić wg przedmiaru robót. Jednostka bez zmian. Krotność dotyczy zabudowy płyt na prawej i lewej stronie torowiska.

Pytanie 18

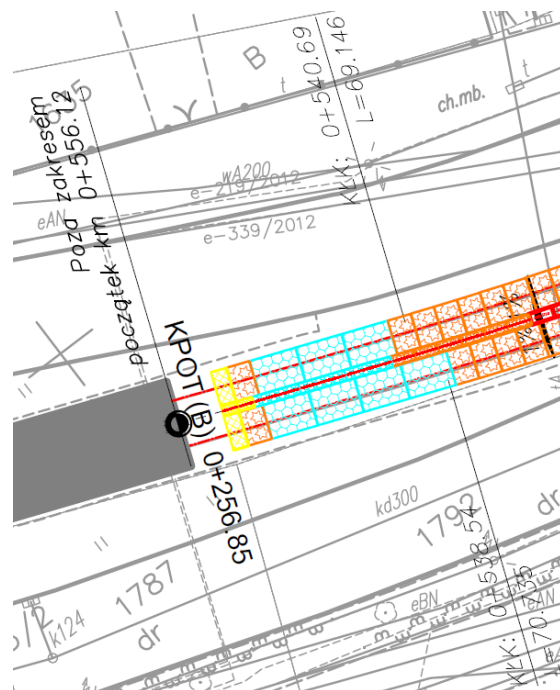
Zapisy w specyfikacji D –BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ są sprzeczne z zapisami Opisu technicznego i rysunków PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa w zakresie: wkładek komorowych (betonowych czy z tworzywa sztucznego) i podlewu podszynowego lub ciągłych, sprężystych przekładek podszynowych. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności, który materiał należy zastosować?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że komory szynowe należy wypełnić wkładkami z betonu. Przed ułożeniem szyn w kanale szynowym płyty dno kanału powinno być wyklejone ciągłą sprężystą przekładką podszynową. Po włożeniu szyny w kanał i jej wyregulowaniu, kolejną czynnością jest zaaplikowanie pod stopkę szyny i po jej bokach warstwy dwuskładnikowego materiału na bazie poliuretanów.

Pytanie 19

Rysunek 6 Układka płyt – PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa



zawiera na połączeniu toru do przebudowy a toru poza zakresem, odcinek 2 x po ok. 2 m, bez wrysowanych płyt. Prosimy o wyjaśnienie:

1. W jakiej konstrukcji ma być wybudowany tor na wskazanym odcinku?
2. Do czego odnosi się punkt i jego kilometracja, określony jako KPOT (B) 0+256.85?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że z racji dostosowania się do istniejącego torowiska odcinek łączeniowy należy wykonać w płytach. KPOT (B)+256,85 to koniec pojedynczego odcinka torowiska już wykonanego i wyłączony z zakresu tego zadania.

Pytanie 20

Prosimy o podanie konstrukcji nawierzchni toru (typ szyny, tor podsypkowy czy płyta betonowa, sposób mocowania szyny) nie podlegającego przebudowie, na stykach toru do przebudowy tzn. w km: 0+000, 0+556.12, 0+812.78, 1+540.90

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że km 0+556,12 oraz 0+812,78 – torowisko płyta betonowa gr. 40 cm, szyna 60R2, mocowanie szyny ciągle na bazie poliuretanów. Km 0+000 oraz 1+540,90 – torowisko klasyczne podsypkowe.

Pytanie 21

Zapis w specyfikacji D –BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ punkt 5. WYKONANIE ROBÓT - *Mata wibroizolacyjna została zaprojektowana pod dwoma torami torowiska tramwajowego wraz z obszarem międzytorza jest odmienny w stosunku do rysunków 5.2, 5.3, 5.4, 8 PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa.*

1. Czy mata ma być tylko pod płytami torowymi, czy zgodnie ze specyfikacją również pod płytą międzytorza?
2. Czy pomiędzy płytami torowymi a płytami międzytorzowymi (pionowo) ma być ułożona mata wibroizolacyjna?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wykonać wg Opisu Technicznego branży torowo-drogowej i rysunków. Brak maty pod międzytorzem.

Pomiędzy płytami torowymi a płytami międzytorzowymi (pionowo) mają być ułożone maty wibroizolacyjne.

Pytanie 22

Czy obmiar pozycji 5.6 Mata wibroizolacyjna o gr 2,5 cm - podbudowa torowiska 6940 m², przedmiar Roboty torowo-drogowe, obejmuje powierzchnię poziomą i pionową maty wibroizolacyjnej?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 23

Tylko w jednej specyfikacji D – BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ znajduje się zapis pkt 2.2. Materiały równoważne - *Zamawiający dopuszcza ujęcie w ofercie, a następnie zastosowanie w realizacji zamówienia materiałów i rozwiązań równoważnych wskazanych w opisie przedmiotu zamówienia. Warunkiem oferowania materiałów i rozwiązań równoważnych jest spełnienie przez nie wymagań funkcjonalno-użytkowych określonych w opisie przedmiotu zamówienia. Proponowane równoważne materiały i rozwiązania należy wskazać w ofercie z nazwy i dołączyć do oferty ich opis.* Prosimy o potwierdzenie, że zapis dot. wskazania w ofercie z nazwy i dołączenia do oferty opisu dotyczy tylko materiałów objętych tą specyfikacją.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że dotyczy to wszystkich materiałów.

Pytanie 24

W specyfikacji D – BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ w 7.2 Jednostka obmiarowa, znajduje się zapis: *Jednostką obmiarową jest 1m kompletnej nawierzchni torowo-drogowej z systemem szyn w otulinie.* Zapis ten jest sprzeczny z pozycjami przedmiarowymi. Prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wycenić wg opisu technicznego branży torowo-drogowej, rysunków i zaktualizowanego przedmiaru robót.

Pytanie 25

Czy jednostka miary dla pozycji 5.12 Regulacja szerokości torów, w torach ułożonych bez podkładów 2 560 m, przedmiar Roboty torowo-drogowe, dotyczy m toru?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycja 5.12 dotyczy mtp.

Pytanie 26

Prosimy o potwierdzenie, że jednostka miary dla pozycji 5.10 KNR 231/315/5 Wypełnienie masą zalewową szczelin o głębokości 14cm i szerokości 2cm między płytami - długość torowiska dwutorowego 1280m – analogia m 1280, przedmiar Roboty torowo-drogowe, jest metr torowiska dwutorowego? Dla większej przejrzystości rozliczeń proponujemy zmianę obmiaru na zgodną z podstawą katalogową KNR 231/315/5, czyli na m szczeliny zatem obmiar powinien wynosić $1280 \times 8 = 10\,240$ m szczeliny.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycję 5.10 KNR 231/315/5 należy wycenić wypełnienie masą zalewową dla 1 mb torowiska dwutorowego, w tym przypadku jest to 8 wypełnień na 1 mb. Pozycja przedmiarowa pozostaje bez zmian.

Pytanie 27

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, na rysunkach nr 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 8 szczeliny pomiędzy płytami podano w trzech wymiarach: 20, 25, 30 mm. Prosimy o potwierdzenie, że podane wymiary szczelin są prawidłowe w szczególności uwzględniając grubość zaprojektowanych mat wibroizolacyjnych.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wykonać zgodnie z w/w rysunkami.

Pytanie 28

Z uwagi na brak w przedmiarze pozycji dot. uszczelnień nawierzchni płyt, brak opisu w specyfikacji technicznej zasad rozliczania tych robot, wnosimy o dodanie pozycji (proponowany obmiar uwzględniający podtrzymanie wymiarów z poprzedniego pytania):

- Wykonanie uszczelnienia nawierzchni z płyt żelbetowych masą zalewową nad matą wibroizolacyjną szczelin o wymiarach 25x80 mm obmiar - 2 512 m szczeliny
- Wykonanie uszczelnienia nawierzchni z płyt żelbetowych masą zalewową nad matą wibroizolacyjną szczelin o wymiarach 30x80 mm obmiar - 2 512 m szczeliny
- Wykonanie uszczelnienia nawierzchni z płyt żelbetowych masą zalewową nad matą wibroizolacyjną szczelin o wymiarach 20x80 mm obmiar - 96 m szczeliny

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycje uszczelnienia należy wycenić w poz. przedmiaru 5.10.

Pytanie 29

Prosimy o uzupełnienie przedmiaru Roboty torowo-drogowe o pozycję: wypełnienie komór szynowych wkładkami betonowymi – 5 120 m szyny.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycje wypełnienie komór szynowych wkładkami należy wycenić w poz. przedmiaru 5.8.

Pytanie 30

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, opis techniczny oraz rys. nr 5.4, prezentuje konstrukcję toru nad przejściami poziomymi dla pieszych. Wśród warstw konstrukcyjnych znajduje się mata wygłuszająca grubości 2 cm. Z uwagi na brak w PW i SST parametrów funkcjonalno-użytkowych prosimy o uzupełnienie dokumentacji w tym zakresie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że SST dla maty gr. 2 cm przedstawia załącznik nr 1.

Pytanie 31

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, opis techniczny oraz rys. nr 5.4, prezentuje konstrukcję toru nad przejściami podziemnymi dla pieszych. Z uwagi na zastosowanie na obiektach: maty wibroizolacyjnej grubości 2 cm oraz maty wygłuszającej grubości 2 cm, prosimy o uzupełnienie przedmiaru Roboty torowo-drogowe o pozycje dot. ułożenia tych mat.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że maty wibroizolacyjne gr. 2 cm oraz maty wygłuszające gr. 2 cm należy wycenić w poz. 5.7 - ilość 157,5 m²

Pytanie 32

Prosimy o uzupełnienie przedmiaru Roboty torowo-drogowe o pozycje dot. robot nad przejściami podziemnymi dla pieszych:

- Ułożenie warstwy 5 cm betonu zbrojonego ochronnego,
- Ułożenie papy termozgrzewalnej,
- Reprofilacja zaprawą PCC o grubości do 2 cm, istniejącej konstrukcji przejścia podziemnego.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że dodaje pozycje przedmiarowe zgodnie z załącznikiem nr 2 - przedmiar pozycje uzupełniające.

Pytanie 33

Prosimy o podanie wymagań dla betonu zbrojonego ochronnego oraz dla papy termozgrzewalnej do ułożenia nad przejściami podziemnymi.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że SST dla betonu oraz dla papy termozgrzewalnej w załączeniu.

Pytanie 34

W specyfikacji D –BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ punkt 5. WYKONANIE ROBÓT punkt 2.3.3 Elementy systemu prefabrykowanej nawierzchni torowo-drogowej, podano parametry dla geowłókniny separacyjnej. W projekcie PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, oraz w przedmiarze, Wykonawca nie znalazł zaprojektowanej geowłókniny. Prosimy o potwierdzenie, że w projekcie nie ma zastosowanej geowłókniny i nie trzeba jej wyceniać.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że projekt nie przewiduje ułożenia geowłókniny i nie należy jej wyceniać.

Pytanie 35

Jaki przekrój konstrukcyjny obowiązuje na wjeździe/wyjeździe dla pojazdów uprzywilejowanych w km 1+400, czy zgodny z rys. 5.1 (A-A) czy 5.3 (C-C)?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że na wjeździe/wyjeździe dla pojazdów uprzywilejowanych w km 1+400 obowiązuje przekrój konstrukcyjny zgodny z rysunkiem 5.3 (C-C).

Pytanie 36

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, Rys. nr 5.5 Przekrój E-E wrysowano ściankę peronową, której wymiar można obliczyć na podstawie grubości warstw i wynosi on L 115x50. Ścianka ta (3) nie została również opisana na rysunku. W opisie technicznym znajduje się zapis: Krawędzie peronowe od strony torów przewidziano ze ścianek peronowych L 90x50cm na ławie z betonu C16/20.

1. Prosimy o potwierdzenie, że ścianka peronowa ma być wykonana z prefabrykatu L115x50.
2. Prosimy o podanie wymagań dla wszystkich prefabrykatów typu L.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że potwierdzamy błąd w zapisie PW str., 23 iż ścianka peronowa powinna być zastosowana L 115x50. W załączeniu SST dla ścianek peronowych załącznik nr 3.

Pytanie 37

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, na rysunkach nr 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 8 nie podano wymiarów ław pod prefabrykaty typu L115x50 i L90x50. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, ławy betonowe należy wykonać zgodnie z zaleceniem producenta.

Pytanie 38

W przedmiarze Roboty torowo-drogowe, nie ujęto żadnych ścianek kątowych. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru o pozycje:

1. Zabudowa ścianek peronowych z prefabrykatów L115x50 na ławie ... z betonu ...
2. Zabudowa prefabrykatów L50x50 w obrębie peronów na ławie min. 10 cm z betonu C16/20
3. Zabudowa prefabrykatów L90x50 jako separacja torowiska na ławie ... z betonu ...

Odpowiedź

Zamawiający dodaje pozycje przedmiarowe zgodnie z załącznikiem nr 2 - przedmiar pozycje uzupełniające.

Pytanie 39

W związku z zapisem w PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, ... *projektuje się rozbiórkę uszkodzonych krawężników wraz z ławą betonową i ułożenie w ich miejsce nowych krawężników betonowych 20x30. Po uzgodnieniu z Wydziałem Organizacji Drogami i Ruchem Drogowym wymianę krawężników należy przeprowadzić na całej długości*

jezdni dla tego zadania. Szczegóły w piśmie nr WDR.I.1510.77.2015.JW, prosimy o udostępnienie tego pisma.

Odpowiedź

Zamawiający udostępnia pismo nr WDR.I.1510.77.2015.JW – załącznik nr 4.

Pytanie 40

Czy przy ruchu dwukierunkowym po jednym z torów Zamawiający skieruje do obsługi linii tramwajowej składy z drzwiami obustronnym (dwukierunkowe), tak aby można było skorzystać z istniejących przystanków dla obsługi pasażerów?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nie przewiduje skierowania do obsługi linii składów dwukierunkowych. W trakcie opracowywania tymczasowej organizacji ruchu tramwajowego zostaną uzgodnione lokalizacje przystanków. Tymczasowe perony należy wykonać z płyt betonowych.

Pytanie 41

Czy Zamawiający dysponuje rozjazdami nakładkowymi, a jeżeli tak czy może je udostępnić na czas prowadzenia robót? Jeżeli istnieje taka możliwość to prosimy o podanie zasad udostępniania.

Odpowiedź

Zamawiający nie dysponuje rozjazdami nakładkowymi.

Pytanie 42

Czy koszty związane z wydłużeniem tras autobusowych wynikające z uzgodnień KZK GOP czasowej organizacji ruchu, należy ująć w kosztach pośrednich, czy w konkretnej pozycji kosztorysowej?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszty należy ująć w kosztach pośrednich.

Pytanie 43

W związku z zapisem SIWZ ROZDZIAŁ XIII OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY: *W kosztach pośrednich należy uwzględnić wszystkie inne koszty niezbędne do wykonania przedmiotu umowy, a nie wyszczególnione w żadnej pozycji Przedmiarów robót w tym m.in.:*

- a) *koszty urządzenia i eksploatacji zaplecza budowy (w tym doprowadzenie i zużycie mediów, budowa dróg dojazdowych, itp.) oraz koszty likwidacji zaplecza budowy,* a jednocześnie ujęcie w przedmiarze Roboty torowo-drogowe, pozycji 23.2 Zaplecze budowy kpl. 1, prosimy o wyjaśnienie gdzie należy ująć koszty zaplecza budowy?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt zaplecza budowy obejmuje pozycja przedmiaru 23.2.

Pytanie 44

W związku z zapisem SIWZ ROZDZIAŁ XIII OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY: *W kosztach pośrednich należy uwzględnić wszystkie inne koszty niezbędne do wykonania przedmiotu umowy, a nie wyszczególnione w żadnej pozycji Przedmiarów robót w tym m.in.:*

- e) *koszty stosowania niezbędnych środków technicznych i organizacyjnych w celu utrzymania w czystości dróg dojazdowych i wyjazdowych z terenu inwestycji oraz ograniczających emisję pyłu w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac,*
- o) *koszt zajęcia pasa drogowego na czas prowadzenia robót (jeśli wystąpi),*

a jednocześnie ujęcie w przedmiarze Roboty torowo-drogowe, pozycji 23.1 Zajęcie pasa drogowego, opłaty, utrzymanie kpl. 1, prosimy o wyjaśnienie gdzie należy ująć koszty zajęcia i utrzymania pasa drogowego?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt zajęcia pasa drogowego na czas prowadzenia robót obejmuje pozycja przedmiaru 23.1

Pytanie 45

W związku z zapisem SIWZ ROZDZIAŁ XIII OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY: *W kosztach pośrednich należy uwzględnić wszystkie inne koszty niezbędne do wykonania przedmiotu umowy, a nie wyszczególnione w żadnej pozycji Przedmiarów robót w tym m.in.:*

- n) koszt wszelkich badań, prób, pomiarów, sprawdzeń itp. niezbędnych do odbiorów przejściowych i odbioru końcowego robót oraz koszt szlifowania szyn w okresie gwarancyjnym tj. po okresie 16 - 24 miesięcy od dnia zakończenia danej inwestycji.

a jednocześnie ujęcie w Dodatkowe pozycje przedmiaru - zadanie nr 3, pozycji 4 Szlifowanie szyn na przebudowanym torowisku mtp 2600, prosimy o wyjaśnienie gdzie należy ująć koszty szlifowania szyn?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszty szlifowania należy wycenić zgodnie z załącznikiem nr 2 - przedmiar pozycje uzupełniające.

Pytanie 46

Prosimy o potwierdzenie że Wykonawcy mają samodzielnie sporządzić kosztorysy ofertowe dla poszczególnych branż poprzez edycje zamieszczonych przedmiarów dodając do przedmiarów kolumnę cena jednostkowa i kolumnę wartość.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wykonać kosztorysy ofertowe na podstawie załączonych przedmiarów.

Pytanie 47

Prosimy o przekazanie zbiorczego zestawienia dla wszystkich branż (kabel zasilający, odwodnienie torowiska, oświetlenie uliczne, roboty torowo-drogowe, trakcja, pozycje uzupełniające zad 3).

Odpowiedź

Zamawiający nie przewiduje zestawienia zbiorczego dla wszystkich branż.

Pytanie 48

Prosimy o korektę zapisów §12 ust. 1 umowy poprzez ujednoczenie zapisów w ramach ppkt d) i ppkt. j) dotyczących wysokości sublimitu dla czystych strat finansowych do kwoty 1 000 000,00 PLN, zgodnie z postanowieniami pkt. j). Aktualnie zapisy w/w punktów są rozbieżne. Jeden wskazuje na 50% sumy gwarancyjnej, drugi podaje jednolitą kwotę 1 000 000,00 PLN.

Odpowiedź

Zamawiający zmienia zapis w § 12 ust. 1 lit d i nadaje mu następujące brzmienie:

Umowa ubezpieczenia winna obejmować szkody w postaci szkód osobowych i rzeczowych, a także czyste straty finansowe (dopuszcza się wprowadzenie dla szkód w postaci szkód osobowych i rzeczowych podlimitu odpowiedzialności w wysokości co najmniej 50% sumy gwarancyjnej),

Pytanie 49

Prosimy o potwierdzenie, że w ramach wymogów określonych w § 12 ust. 5 umowy w zakresie ubezpieczenia CAR/EAR dopuszcza się ustalenie maksymalnego limitu odpowiedzialności w ramach wymaganych rozszerzeń zgodnie z dobrymi praktykami rynkowymi, w szczególności w zakresie ryzyk określonych w tirecie pierwszym (klauzula 001), trzecim (klauzula 006), piątym (zaplecze budowy), siódmym (szkody w transporcie elementów inwestycji), ósmym (koszty usunięcia pozostałości po szkodzie), dziewiątym (klauzula 116/1).

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z brzmieniem § 12 ust. 5 Projektu Umowy wartość sumy ubezpieczenia CAR/EAR powinna odpowiadać wartości Umowy brutto i powinna obejmować wszystkie ryzyka budowy z rozszerzeniem o wskazane w tym ustępie klauzule. Zamawiający wskazuje, iż rozszerzenie ryzyk powinno być objęte sumą ubezpieczenia bez żadnych podlimitów.

Pytanie 50

Dotyczy robót torowo-drogowych. Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie projektu wykonawczego lub wskazanie miejsca wbudowania podbudowy z betonu cementowego grubości 26cm, która występuje w pozycji kosztorysowej 9.1 Kosztorysu Robót Torowo-Drogowych.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 51

Dotyczy robót torowo-drogowych. Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie przedmiarów robót o pozycje zawierające dostawę i wbudowanie ścianek oporowych L90x50, które zostały przedstawione na rysunku nr 5.2 przekrój 1B-1B.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót załącznik nr 2 opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 52

Dotyczy robót torowo-drogowych. Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie przedmiarów robót o pozycje zawierające dostawę i wbudowanie ścianek oporowych L65x40, które zostały przedstawione na rysunku nr 5.4 przekrój 1D-1D.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót załącznik nr 2 opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 53

Dotyczy robót torowo-drogowych. Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie przedmiarów robót o pozycje zawierające dostawę i wbudowanie warstwy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o gr. 13 cm, która została przedstawiona na rysunku nr 5.4 przekrój 1D-1D.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót załącznik nr 2 opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 54

Dotyczy robót torowo-drogowych. Wykonawca zwraca się z prośbą o uzupełnienie przedmiarów robót o pozycje zawierające dostawę i wbudowanie maty wygłuszającej o grubości 2 cm, która została przedstawiona na rysunku nr 5.4 przekrój 1D-1D.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót załącznik nr 2 opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 55

Przedmiar, dział 13 - oznakowanie pionowe. Ilości znaków projektowanych, wskazanych na projektach są znacznie mniejsze niż ilości w przedmiarze. Opis techniczny nie wskazuje na konieczność wymiany obecnego oznakowania - proszę o skorygowanie ilości w przedmiarze lub potwierdzenie, że należy wymienić całe oznakowanie istniejące w ramach przebudowywanego odcinka. Ewentualnie proszę o zamieszczenie prawidłowego projektu docelowej organizacji ruchu

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wymienić całe oznakowanie istniejące w ramach przebudowywanego odcinka.

Pytanie 56

Oznakowanie pionowe - dokumentacja nie wskazuje jakiej wielkości tarcze znaków powinny być zastosowane oraz brak informacji o folii odbłaskowej (której generacji). Proszę o wyjaśnienie lub potwierdzenie, że oznakowanie powinno spełniać minimalne wymagania ustawowe

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że w kosztorysie przyjęto znaki o powierzchni do 0,3m² oraz ponad 0,3m². Oznakowanie ma spełniać minimalne wymagania ustawowe.

Pytanie 57

Wiata przystankowa - proszę o uzupełnienie informacji: materiał, wymiary, wytyczne itp. + ew. rysunek poglądowy.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że rysunek poglądowy wraz z wymiarami zawarty jest w PW (str. 16) oraz w PB (str. 17) .

Pytanie 58

Wnosimy o dostosowanie zapisów specyfikacji D-M-00.00.00 WYMAGANIA OGÓLNE punkt 6.7. Certyfikaty i deklaracje, do obecnie obowiązującego prawa w tym zakresie czyli do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 881 z póź. zmianami). Wpisane w specyfikacji wymagania nie mają zastosowania w obecnym systemie prawnym.

Odpowiedź

Zmianie ulega treść zapisu Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych, rozdz. D-M-00.00.00 WYMAGANIA OGÓLNE, punkt 6.7.:”Certyfikaty

i Deklaracje” na: Certyfikaty i deklaracje powinny być zgodne z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 881 z póź. zmianami).

Pytanie 59

Prosimy o wyjaśnienie czy parametr dla maty wibroizolacyjnej, określony w specyfikacji D-BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ, wydłużenie przy zerwaniu wg PN-ISO 1798 >250% ma znaczenie funkcjonalne. Mata znajdować się będzie pod płytą żelbetową i w zasadzie nie podlegać będzie innym siłom niż ściskanie. Zatem 2,5-krotne wydłużenie przy zerwaniu, za wyjątkiem katastrof, nie zaistnieje i zapewne nie jest kryterium funkcjonalnym dla tego materiału. Prosimy o wykreślenie tego parametru z wymagań dla mat wibroizolacyjnych.

Odpowiedź

Celem określenia minimalnych parametrów materiału użytego do budowy torowiska jest zastosowanie możliwie najlepszych materiałów. Zamawiający nie widzi zasadności obniżania wymagań dotyczących jakości mat wibroizolacyjnych i podtrzymuje zapisy STWiORB

Pytanie 60

Prosimy o wyjaśnienie czy parametr dla maty wibroizolacyjnej, określony w specyfikacji D-BUDOWA ZINTEGROWANEJ NAWIERZRZCHNI TOROWO DROGOWEJ, Współczynnik tłumienia (5-30 Hz, obciążenie wstępne 0,03 MPa) wg DIN 45673-7 równy 0,3 nie jest wartością określaną jako materiał słabo tłumiący? Wnioskujemy o zmianę wartości tego parametru na >0,5.

Odpowiedź

Zamawiający określił minimalną wartość parametru współczynnika tłumienia wymaganego dla mat wibroizolacyjnych, która nie wyklucza zastosowania mat, o których pisze Wykonawca. Zamawiający nie widzi zasadności zmiany parametru i podtrzymuje zapisy STWiORB.

Pytanie 61

Na planie sytuacyjnym Rys. nr 1 PZT PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa jako jedyne wygrodenia naniesiono bariery – zgodnie z opisem technicznym są to bariery dla pieszych S 105 (typ łódzki). Wg obmiaru z rysunku jest ich ok. 280 m. W przedmiarze Roboty torowo-drogowe znajdują się trzy pozycje dot. wygrodzień:

- 17 Ustawienie ogrodzeń z siatki stalowej ślimakowej
 - 17.1 Ogrodzenie z siatki na słupkach stalowych (rozstaw 2.10), wysokość 2.0·m, słupki z rur o średnicy 76·mm obetonowane m 42
- 18 Ustawienie urządzeń zabezpieczających ruch pieszych
 - 18.1 Poręczce ochronne, sztywne z pochwytem i przeciągiem z rur Fi 60 i 38·mm o rozstawie słupków z rur Fi 60·mm co 1,5·m - Wygrodenie U-12a – analogia m 355
 - 18.2 Bariery ochronne żelbetowe, zakopiańskie lekkie - słupki zabezpieczające – analogia m 21

Prosimy o wyjaśnienie:

1. W której lokalizacji przewidziano ustawienie ogrodzeń z siatki stalowej ślimakowej (poz. 17.1)?
2. W której lokalizacji przewidziano ustawienie wygrodzień U-12a (poz. 18.1)?
3. W której lokalizacji przewidziano ustawienie słupków zabezpieczających (poz. 18.2)?
4. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji o opis słupków zabezpieczających ujętych w pozycji 18.2.

5. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru o pozycję: Ustawienie barier dla pieszych S 105 (typ łódzki) jednostka miary m, obmiar 280.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 62

Prosimy o uzupełnienie dokumentacji o parametry techniczne, wymagania materiałowe i wykonawcze dla wiat przystankowych - typ stosowany na terenie gminy Sosnowiec. Wnosimy o uzupełnienie dokumentacji i załączenie specyfikacji technicznej dla wiat przystankowych.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że rysunek poglądowy wraz z wymiarami zawarty jest w PW (str. 16) oraz w PB (str. 17) .

Pytanie 63

W związku z ujęciem w przedmiarze Roboty torowo-drogowe,

- pozycji 1.1 Wymagania ogólne wraz wszelkimi kosztami związanymi: z zapewnieniem i utrzymaniem tymczasowej organizacji ruchu, rozjazdami tramwajowymi i objazdami tymczasowymi, remontem, czyszczeniem dróg istniejących, nadzorami branżowymi z właścicielami sieci, wykonanie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej kpl. 1,
- pozycji 23.3 Utrzymanie ruchu tramwajowego po jednym torze podczas przebudowy - rozjazdy mijankowe wraz z utrzymaniem i przełożeniem w trakcie budowy na drugi tor oraz odbudowa do stanu normatywnego kpl. 1

prosimy o wyjaśnienie gdzie należy ująć koszty utrzymania ruchu tramwajowego po jednym torze podczas przebudowy – czy w pozycji 1.1 czy w pozycji 23.3?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt przygotowania infrastruktury do prowadzenia ruchu tramwajowego wahadłowego należy wycenić w pozycji 23.3.

Pytanie 64

Prosimy o zmniejszenie obmiaru pozycji 5.11 Kalkulacja indywidualna - Spawanie termitowe szyn – styków 426, przedmiar Roboty torowo-drogowe do $(2 \cdot 2560 / 18)$ max 290 styków.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 65

Prosimy o zmianę obmiaru pozycji 3.14 Rozbieranie torów, na podkładach drewnianych, szyny spawane o rozstawie 1435·mm, z poprzeczkami, km 1,28, przedmiar Roboty torowo-drogowe do wartości 2,56 km, zgodnie z PW.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 66

Zarówno na przekrojach konstrukcyjnych jak i na planie sytuacyjnym PW Tom 1 zaprojektowano daszkowy przekrój nawierzchni torowiska ze spadkiem poprzecznym 1%. Zgodnie z zasadami układania zintegrowanej nawierzchni torowo drogowej płyty nie

posiadają jednostronnego spadku z uwagi na to, że tor wraz z płytą znajdowałby się w przechyłce ok. 15 mm, albo jedna z szyn wystawałaby ponad powierzchnię płyty o 15 mm. Prosimy o usunięcie projektowanych pochyłeń poprzecznych nawierzchni zintegrowanej.

Odpowiedź

Zamawiający, informuje, że spadki zaznaczone na rysunkach zostały przedstawione przykładowo. Spadki poprzeczne nawierzchni torowiska zależą będą od spadków ukształtowanych na powierzchni płyt prefabrykowanych wybranego producenta. Spadki poprzeczne mają umożliwić właściwe odwodnienie torowiska i odprowadzenie wód opadowych.

Pytanie 67

W PW Tom 2 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Kanalizacja deszczowa - odwodnienie torowiska oraz PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, sześć wpustów (płyt odwodnieniowych) WL3, WL15, WL6, WL18, WL9, WL21 zaprojektowano nad podziemnymi przejściami dla pieszych. Z uwagi na brak możliwości wykonania przyłączy kanalizacji deszczowej (przebiegają przez przejście podziemne) wnosimy o dokonanie zmiany PW Tom 1 i Tom 2 w tym zakresie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że lokalizacje wpustów określał gestor sieci. W przypadku braku możliwości wykonania wpięcia wpust do wskazanych lokalizacji zgodnie z uzgodnionym projektem, Zamawiający dokona zmiany w tym zakresie.

Pytanie 68

Prosimy o uzupełnienie przedmiaru Roboty torowo-drogowe o pozycję - Zabudowa prefabrykatów L65x40 jako separacja torowiska na ławie ... z betonu ... nad przejściami podziemnymi.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zabudowę prefabrykatów L65x40 jako separacja torowiska na ławie z betonu nad przejściami należy wycenić zgodnie z przedmiarem załącznik nr 2.

Pytanie 69

Prosimy o wyjaśnienie opisu i lokalizacji pozycji przedmiaru Roboty torowo-drogowe:

- 20 Element - krawężniki 15x30 na ławie betonowej i podsypce cementowo-piaskowej ułożone "na płask"
 - 20.1 Ławy pod krawężniki, betonowa z oporem m3 6,84
 - 20.2 Krawężniki betonowe, wystające 15x30·cm na podsypce cementowo-piaskowej m 76
 - 20.3 Ławy pod krawężniki, betonowa zwykła- Ława pod ścieki betonowa zwykła m3 8,84
1. Czy krawężniki z pozycji 20.2 mają być ułożone na płask?
 2. W jakiej lokalizacji (przekrój, plan sytuacyjny) mają być wykonane krawężniki z poz. 20.2?
 3. Czy objętość ławy – poz. 20.1 jest odpowiednia – 0,09 m3/mb dla pozycji 20.2?
 4. Jakiej lokalizacji (przekrój, plan sytuacyjny) dotyczy pozycja 20.3?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki. Ponadto informujemy, że 19 m krawężników ma być zamontowanych na „płask” oraz 19,6 m standardowo.

Pytanie 70

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, na rysunku nr 1 PZT zaznaczono przy wjeździe dla pojazdów uprzywilejowanych 0+090 – krawężnik obniżony. Na przekroju – rys 5.1 znajduje się krawężnik 15x30 wyniesiony z ławą z oporem. Prosimy o wyjaśnienie jaki krawężnik należy wbudować między torowiskiem a jezdnią oraz jaki wzdłuż jezdni (wjazd dla pojazdów uprzywilejowanych 0+090) oraz w których pozycjach przedmiaru są one ujęte.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Ponadto informujemy, że w tym 19 m krawężników ma być zamontowanych na „ płask” oraz 19,6 m standardowo.

Pytanie 71

W PW Tom 1 - Sosnowiec ul. Piłsudskiego - Branża torowo-drogowa, na rysunku nr 5.5 (przekrój przez perony) za prefabrykatem L50x50 zaprojektowano krawężnik 15x30 oraz na rys. nr 8 przekrój konstrukcyjny od krawężnika do krawężnika, również wrysowano krawężnik 15x30. Wg opisu technicznego krawężniki wzdłuż jezdni wymienione mają być na krawężniki betonowe 20x30. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z zaleceniem zarządcy drogi krawężniki mają być 20x30.

Pytanie 72

W przedmiarze Roboty torowo-drogowe znajduje się poz. 3.3 *Rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych, mechanicznie, grubość nawierzchni 3-cm - 1300x3,5x2 (szerokość pasa ruchu) + Rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych, mechanicznie, dodatek za każdy dalszy 1-cm - 1300x3,5x2 (szerokość pasa ruchu) m 29100.* Czy pozycja ta nie powinna w opisie być zmieniona na: frezowanie nawierzchni (podstawa KNR AT-03 0102-01)?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycja 3.3 jest prawidłowa.

Pytanie 73

Kto ponosi koszty wyłączenia torowiska z ruchu i ile one wynoszą?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt wyłączenia torowiska z ruchu ponosi Zamawiający.

Pytanie 74

Czy Zamawiający dopuszcza całkowite wyłączenie torowiska z ruchu co przyspieszyłoby realizację prac?

Odpowiedź

Zamawiający nie dopuszcza całkowitego wyłączenia ruchu tramwajowego.

Pytanie 75

W której pozycji kosztorysowej należy ująć koszt pomiarów hałasu i wibracji?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt pomiaru hałasu i wibracji ujęto w przedmiarze załącznik nr 2.

Pytanie 76

Czy Zamawiający ma podpisaną umowę na nadzór autorski?

Odpowiedź

Zamawiający ma podpisaną Umowę na sprawowanie nadzoru autorskiego.

Pytanie 77

Do kogo należy materiał z rozbiórek?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisem OPZ załącznik nr 1, złom stalowy oraz miedziany należy odtransportować do Rejonu nr 1 w Będzinie. Pozostałe materiały zgodnie z zapisem OPZ pkt 6.

Pytanie 78

Czy Zamawiający przewiduje zastosowanie urządzeń wyrównawczych na odcinku przebudowy – jeżeli tak to z jakiej pozycji będą rozliczane?

Odpowiedź

Zamawiający nie przewiduje zastosowania urządzeń wyrównawczych na odcinku przebudowy.

Pytanie 79

Czy Zamawiający dysponuje uzgodnieniami z gestorami sieci?

Odpowiedź

Zamawiający dysponuje uzgodnieniami z gestorami sieci.

Pytanie 80

Czy Zamawiający przewiduje zabudowę ekranów przeciw-błotnych na peronach przystankowych?

Odpowiedź

Zamawiający nie przewiduje zabudowy ekranów przeciwbłotnych na peronach przystankowych.

Pytanie 81

Prosimy o potwierdzenie, iż Podwykonawca (na zasobach których nie polega Wykonawca) nie składa odrębnego formularza JEDZ, a jedynie Wykonawca zgodnie z rozdziałem V pkt IV ppkt 2. SIWZ wskazuje części zamówienia, które zamierza powierzyć Podwykonawcy/-om i podaje firmy Podwykonawców o ile są znane Wykonawcy na etapie składania oferty.

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza, iż Podwykonawca (na zasobach których nie polega Wykonawca) nie składa odrębnego formularza JEDZ, a jedynie Wykonawca zgodnie z rozdziałem V pkt IV ppkt 2. SIWZ wskazuje części zamówienia, które zamierza powierzyć Podwykonawcy/-om i podaje firmy Podwykonawców o ile są znane Wykonawcy na etapie składania oferty. Wykonawca zobowiązany jest do podania firm Podwykonawców najpóźniej przed podpisaniem umowy, z zastrzeżeniem postanowień

zawartych we wzorze umowy.

Pytanie 82

Zwracamy się z prośbą o uzupełnienie dokumentacji technicznej o specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót dla mieszanek mineralno-bitumicznych przewidzianych do wbudowania zgodnie z projektem budowlanym i wykonawczym. Prosimy również o odpowiedź czy Zamawiający wyraża zgodę na wbudowanie mieszanek mineralno-bitumicznych zgodnych z WT-2 2014?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że na stronie zamieszczono SST dla mieszanek mineralno-bitumicznych.

Pytanie 83

Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie dla zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej wymaga zaprojektowanej jako szyna w otulinie wykonana z płyt żelbetonowych typu TINES LC-L i masy zalewowej z rodziny EDILON, rozwiązania równoważnego w postaci Torowych Płyt Nośnych systemu GTP, dopuszczonych przez Instytut Kolejnictwa do stosowania w Polsce, których producentem jest firma B + F Beton-und Fertigteilgesellschaft mbH Lauchhammer. System ten składa się także z żelbetonowych płyt nośnych, w których szyna mocowana jest w kanale szynowym za pomocą przytwierdzenia sprężystego W14 a szczelina między szynami i kanałem, dla zachowania odpowiedniej szczelności może być wypełniana masą poliuretanową lub bitumiczną. Umożliwienie zastosowania zabudowy wykonawcy tego typu nawierzchni szynowo-drogowej umożliwi szybszą realizację rac, a użytkownikowi możliwość szybkiej i bezproblemowej wymiany szyn.

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązań równoważnych pod warunkiem wykazania spełnienia kryteriów równoważności i wykazania parametrów równych bądź lepszych od wymaganych w dokumentacji projektowej. W przedmiotowej Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Zamawiający określa dokładnie wymagany rodzaj mocowania szyny, tzn. system szyny w otulinie za pomocą poliuretanowej masy zalewowej, która zapewnia ciągle, sprężyste mocowanie szyny, tym samym eliminując konieczność stosowania przytwierdzeń mechanicznych.

Pytanie 84

Przedmiar torowy poz. 5.9 – proszę o wyjaśnienie co należy wycenić w tej pozycji, gdyż zgodnie z dokumentacją projektową nie występuje taśma podszynowa i wstęgi boczne.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 85

PW torowo –drogowy Rysunek 5.4 – proszę o określenie w których pozycjach przedmiarowych i w jakich ilościach należy wycenić warstwy konstrukcyjne przedstawione na rysunku, takie jak:

- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – grubość 13 cm
- beton zbrojony ochronny gr. 5cm
- papa termozgrzewalna gr. 1 cm
- reprofilacja zaprawą PCC gr. 2 cm

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki załącznik nr 2.

Pytanie 86

PW torowo –drogowy Rysunek 5.5 – proszę o określenie w których pozycjach przedmiarowych i w jakich ilościach należy wycenić ścianki peronowe typu L 90x50 cm oraz L50x50cm na ławie betonowej?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki załącznik nr 2.

Pytanie 87

PW torowo –drogowy Rysunek 5.1 – proszę o określenie w których pozycjach przedmiarowych i w jakich ilościach należy wycenić:

- beton wylewany na mokro C30/37 gr. 50 cm
- chudy beton gr.20 cm
- podłoże z gruntu stabilizowanego hydraulicznie gr. 25 cm

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki załącznik nr 2.

Pytanie 88

PW torowo –drogowy zakłada wkładki z tworzywa sztucznego , natomiast ST wkładki betonowe. Proszę o jednoznaczne określenie jakie wkładki należy wycenić?

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie zarówno wkładek przyszynowych betonowych jak i wkładek z tworzywa sztucznego.

Pytanie 89

PW branża torowo- drogowa str. 21- proszę o określenie w których pozycjach przedmiarowych i w jakich ilościach należy wycenić łączniki międzyszybowe i międzytorowe?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że należy wycenić w poz. 3.1.1 oraz 3.1.2 przedmiaru trakcja tramwajowa.

Pytanie 90

Przedmiar torowy - proszę o określenie w której pozycji przedmiarowej należy wycenić skrzynki odwodnieniowe?

Odpowiedź

W zakresie nie ma skrzynek odwodnieniowych. Należy zastosować płyty odwadniające pozycja do wyceny 5.7 przedmiaru robót torowo-drogowego.

Pytanie 91

Zgodnie z SST: „Wszystkie szczeliny pomiędzy płytami prefabrykowanymi, zarówno torowymi jak i międzytorowymi oraz połączenie pomiędzy płytami torowymi a zabudową nawierzchni drogowej z kostki powinny zostać wypełnione elastyczną masą zalewową na bazie poliuretanów (tą samą, którą zostaną zamocowane szyny w kanałach szynowych płyt). Połączenia pomiędzy płytami prefabrykowanymi należy wykonać na wysokość równą

wysokości płyt prefabrykowanych, natomiast połączenie pomiędzy płytami torowymi a zabudową nawierzchni drogowej z kostki należy wykonać w formie szczeliny o szerokości 2 cm i głębokości 8 cm.” Proszę o określenie w której pozycji przedmiarowej należy wycenić:

- szczeliny między płytami na pełną wysokość
- szczeliny o szerokości 2 cm i głębokości 8 cm.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycja 5.10 KNR 231/315/5/analogia należy wycenić wypełnienie masą zalewową dla 1 mb torowiska dwutorowego, w tym przypadku jest to 8 wypełnień na 1 mb. Pozycja przedmiarowa pozostaje bez zmian.

Pytanie 92

Poz 5.10 przedmiaru torowy - proszę o potwierdzenie, że w tej pozycji należy wycenić szczeliny 14x2 cm i wyjaśnienie gdzie takie szczeliny się znajdują.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycja 5.10 KNR 231/315/5/analogia należy wycenić wypełnienie masą zalewową dla 1 mb torowiska dwutorowego, w tym przypadku jest to 8 wypełnień na 1 mb. Pozycja przedmiarowa pozostaje bez zmian.

Pytanie 93

Proszę o określenie rodzaju betonu jaki należy wycenić w poz. 5.13 przedmiaru robót. Czy ma to być beton zbrojony? Jeśli tak proszę o określenie rodzaju i ilości zbrojenia.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że klasa betonu dla płyt wylewanych na mokro ma być taka sama jak klasa betonu zastosowanych płyt.

Pytanie 94

Proszę o określenie rodzaju betonu jaki należy wycenić w poz. 9.1 przedmiaru robót. Czy ma to być beton zbrojony? Jeśli tak proszę o określenie rodzaju i ilości zbrojenia.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 95

Czy Wykonawca będzie ponosił koszty wyłączenia torowiska z ruchu tramwajowego na czas montażu/przekładki/demontażu rozjazdów tymczasowych? Jeżeli tak proszę o jednoznaczne określenie wysokości tych kosztów.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt wyłączenia ruchu tramwajowego ponosi Zamawiający.

Pytanie 96

Proszę o przekazanie wykonawcom przedmiarów robót wersji MS Excel. W sposób istotny usprawni to proces tworzenia przez Wykonawców oraz sprawdzania przez Zamawiających złożonych wraz z ofertą kosztorysów.

Odpowiedź

Zamawiający nie jest w posiadaniu przedmiarów robót w wersji MS Excel. Przedmiar został przygotowany w wersji PDF oraz Word.

Pytanie 97

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający nie zezwoli na mocowanie szyny oraz wypełnienie szczelin masą między płytami zawierającą wypełniacz (np. korek).

Odpowiedź

Zamawiający określił w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych dokładnie wymagane parametry masy zalewowej na bazie poliuretanu do mocowania szyny oraz wypełnienia szczelin pomiędzy płytami. Zamawiający podtrzymuje zapisy STWiORB.

Pytanie 98

Czy Zamawiający zezwoli na wykonanie płyt torowych i międzytorowych na mokro?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zgodnie z STWiORB. Zamawiający przewidział wykonanie nawierzchni torowiska tramwajowego z płyt prefabrykowanych zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej. Ma to na celu usprawnienie wykonania robót. Zamawiający podtrzymuje zapisy STWiORB.

Pytanie 99

Proszę o wskazanie w której pozycji należy ująć koszty tymczasowej organizacji ruchu drogowego?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszty należy uwzględnić w pozycji 23.1 - przedmiar roboty torowo-drogowe.

Pytanie 100

Proszę o doprecyzowanie wymagań wobec wiat przystankowych. Z uwagi na różnice rzędu kilkunastu tysięcy złotych na jednej szt. w zależności od wyposażenia Zamawiający nie może przetrzucać kwestii uzgadniania typu wiaty na etap realizacji? Informacje znajdujące się w dokumentacji są zbyt ogólne.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że rysunek poglądowy wraz z wymiarami zawarty jest w PW (str. 16) oraz w PB (str. 17) . Wiata typ stosowany na terenie gminy Sosnowiec.

Pytanie 101

Z uwagi na brak robót z zakresie telekomunikacji a jedynie podejrzenie iż na trasie przebudowy mogą wystąpić kolizje z urządzeniami wykonawca wnosi o usunięcie z warunków udziału wymagań wobec kierownika a pozostawienie jedynie zapisu pkt. 8.25.OPZ, iż w przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji osoba ze wskazanymi uprawnieniami ma być zabezpieczona przez Wykonawcę. Proszę o pozytywne ustosunkowanie się do naszej prośby.

Odpowiedź

Zamawiający modyfikuje treść SIWZ w zakresie Rozdziału V pkt II ppkt 2 lit. b tiret 4 - usuwając z warunków udziału wymagania dotyczące dysponowania kierownikiem w specjalności telekomunikacyjnej bez ograniczeń, a pozostawienie jedynie zapisu pkt. 8.25. OPZ „W przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji z urządzeniami telekomunikacyjnymi Wykonawca, oprócz osób wskazanych w Rozdziale V pkt II.2,

będzie musiał dysponować osobą do kierowania robotami budowlanymi w specjalności telekomunikacyjnej bez ograniczeń”.

Pytanie 102

Proszę o potwierdzenie, iż Zamawiający będzie wymagał dwukrotnego szlifowania torów po przebudowie? Pierwszy raz przed odbiorem oraz drugi w okresie gwarancyjnym i należy to uwzględnić w ofercie?

Odpowiedź

Zamawiający potwierdza iż będzie wymagał dwukrotnego szlifowania torów po przebudowie i w okresie gwarancyjnym.

Pytanie 103

OPZ pkt. 1 Proszę o doprecyzowanie jaki zakres robót ma zostać uwzględniony przez wykonawców w ramach projektu organizacji ruchu tramwajowego na czas robót?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że organizacja ruchu tramwajowego powinna zawierać min. zabudowę i demontaż rozjazdów technologicznych, perony tymczasowe, sygnalizację mijankową.

Pytanie 104

SIWZ Rozdział XIII pkt. 7 i.j. Z uwagi na fakt, iż Zamawiający wraz z innymi służbami opiniuje projekt tymczasowej organizacji ruchu prosimy o odstąpienie od wskazanych punktów. Przerzucanie na wykonawcę zarówno kosztów utrzymania objazdów jak również kosztów przywrócenia do stanu pierwotnego terenów przyległych po zakończeniu robót ma się nijak do rzeczywistości która pokazuje, że na stan objazdów jak również terenów przyległych do inwestycji ma wpływ nie tylko ruch wynikający z budowy, ale również szereg innych czynników, których oddziaływanie jedynie pokrywa się w czasie z realizacją budowy. Ponadto proszę o doprecyzowanie określenia „tereny przyległe”?

Odpowiedź

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów w SIWZ.

Pytanie 105

Proszę o potwierdzenie, że po stronie wykonawcy są koszty funkcjonowania objazdów komunikacji zastępczej autobusowej wynikające ze zmiany tras autobusów na czas robót. Szacowane koszty funkcjonowania w/w komunikacji to kwota sześciocyfrowa a więc mająca istotny wpływ na wartość oferty . Mając na uwadze powyższe konieczne jest jednoznaczne określenie się Zamawiającego w w/w kwestii. Proszę o jednoznaczne wytyczne w tym zakresie?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszty wynikające ze zmiany tras leżą po stronie Wykonawcy zgodnie z projektem umowy.

Pytanie 106

Z uwagi na fakt, iż tylko jeden producent dysponuje płytami torowymi o nawierzchni opisanej w SST (płyty granitowe z powierzchnią górną płomieniowaną) a co za tym idzie w sposób oczywisty zostaje zakłócona konkurencja pomiędzy wykonawcami co więcej jeden z wykonawców jest faworyzowany wobec innych przy aktualnych zapisach specyfikacji zwracamy się z prośbą o odstąpienie od obecnych zapisów i zastąpienie ich wymaganiami standardowymi (czyli powierzchni szorstka lub o fakturze kostki brukowej) . Mając na uwadze powyższe proszę o pozytywne ustosunkowanie się do naszej prośby.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zmianie ulega jeden z zapisów w STWiORB, pkt. 2.3.1. wyszczególniający elementy systemu prefabrykowanej nawierzchni torowo-drogowej, tzn.: „(...)prefabrykowanych płyt żelbetowych typu np. Tines LC-L lub równoważnych z nawierzchnią z kostki granitowej z powierzchnią górną płomieniowaną dla szyny 60R2 (Ri60N)” na zapis: „(...)prefabrykowanych płyt żelbetowych.

Zapis w pkt. 2.3.3. STWiORB o treści: „Prefabrykowana płyta żelbetowa ma posiadać nawierzchnię z płyt granitowych z powierzchnią górną płomieniowaną mocowanych na etapie prefabrykacji na górnej powierzchni.” zostaje usunięty ze STWiORB.

Pytanie 107

Proszę o potwierdzenie, że destrukcja z robót rozbiórkowych jest własnością wykonawcy.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zgodnie z SIWZ OPZ pkt 6.

Pytanie 108

Czy Zamawiający wyraża zgodę na równoległe wykonywanie obydwu etapów prac (tj Sobieskiego – Kierocińska oraz Kierocińska – S86)?

Odpowiedź

Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie 109

Proszę o potwierdzenie, że w załączniku nr 6 wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia należy wskazać wszystkich kierowników wymaganych SIWZ wraz z opisem ich doświadczenia koniecznym do spełnienia warunków podstawowych zgodnie z Rozdziałem V pkt. 2.2 b SIWZ natomiast w formularzu ofertowym(załącznik nr 3) należy wskazać budowy ponad wymagane dwie zgodnie z Rozdziałem XIII pkt. 5.3 b SIWZ kierowników drogowego i elektrycznego podlegające dodatkowej punktacji.?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że w załączniku nr 6 należy wskazać wszystkich kierowników, natomiast w załączniku nr 3 formularz ofertowy należy wskazać nazwę budowy (zadania) ponad wymagane dwie zgodnie z Rozdziałem XIV pkt. 5.3 b SIWZ wraz z podaniem imienia i nazwiska.

Pytanie 110

Kto ponosi koszty wyłączenia sygnalizacji drogowo – torowej?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszt wyłączenia sygnalizacji drogowo – torowej ponosi wykonawca. Koszty należy przyjąć w pozycji 23.1 przedmiaru torowo-drogowego.

Pytanie 111

Ze względu na występujące na rynku różnice jakościowe i cenowe w materiałach poliuretanowych służących do elastycznego, ciągłego mocowania szyn prosimy o określenie minimalnych wymagań dla materiałów, istotnych z punktu widzenia zamawiającego, w kontekście trwałości, zdolności do przenoszenia obciążeń w krótkim i długim okresie czasu, wpływu efektów termicznych i zmęczeniowych na długoletnie użytkowanie materiału, efektywności tłumienia drgań.

Odpowiedź

Zamawiający dokładnie określił istotne z punktu widzenia Zamawiającego, zważywszy na jakość materiału, parametry masy zalewowej na bazie poliuretanu mocującej szyny w kanałach szynowych prefabrykowanych płyt torowych. Parametry opisane zostały w STWiORB, rozdz. „D-Budowa zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej”, pkt. 2.3.3. „Elementy systemu prefabrykowanej nawierzchni torowo-drogowej”. Zamawiający podkreśla, że masa zalewowa na bazie poliuretanu mocująca szynę w kanałach szynowych powinna posiadać Aprobataę Techniczną IBDiM.

Pytanie 112

Prosimy o informację czy zamawiający dopuści zastosowanie tańszych zamienników w postaci mat wykonanych z gumy, wełny kamiennej lub innych niespełniających minimalnych wymagań ?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w STWiORB. Zamawiający dopuszcza zastosowanie materiałów równoważnych pod warunkiem wykazania przez Wykonawcę spełnienia ich równoważności, tzn. przedstawienia parametrów lepszych bądź równych wymaganych przez zapisy STWiORB.

Pytanie 113

Prosimy o dopuszczenie do zastosowania płyt prefabrykowanych z fakturą betonu płukanego z odsłoniętym kruszywem granitowym lub prosimy o wskazanie przynajmniej dwóch producentów płyt z powierzchnią górną płomieniowaną ?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że zgodnie z odpowiedzią nr 106.

Pytanie 114

Prosimy o informację czy zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie maty wykonanej z poliuretanu o gr. 25 mm której praca w projektowanej konstrukcji torowej pozwoli uzyskać efekt tłumienia wibracji w torowisku nie gorszy niż Trackelast STM RPU Blue firmy EDILON SEDRA ?

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązań równoważnych pod warunkiem wykazania spełnienia kryteriów równoważności i wykazania parametrów równych bądź lepszych od wymaganych w dokumentacji projektowej. Zamawiający określił w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych dokładnie wymagane parametry maty wibroizolacyjnej. Zamawiający podtrzymuje zapisy STWiORB.

Pytanie 115

Proszę przekazać rysunek PZT na którym naniesione będą lokalizacje poszczególnych przekrojów konstrukcyjnych (5.1 – 5.5)

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że rys. nr 1 PZT wskazuje lokalizację poszczególnych przekrojów.

Pytanie 116

Proszę o wskazanie na których odcinkach zadania (wskazać początkowy i końcowy km) znajdują się odcinki o przekroju 1A-1A (rys 5.1)?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że odcinek o przekroju 1A-1A znajdują w Km 0+100 przekrój rysunku 5.1

Pytanie 117

Proszę o potwierdzenie, że na wykonawcy będzie ciążył koszt zajęcia pasa drogowego na czas robót wymagających takiego zajęcia? W przypadku pozytywnej odpowiedzi proszę o podanie kosztów zajęcia pasa na terenie Sosnowca?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszty należy uwzględnić w pozycji 23.1 - przedmiar roboty torowo-drogowe.

Pytanie 118

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający będzie wymagał wypełnienia szczelin między płytami tą samą masą, którą wykonane ma być mocowanie szyny w korycie płyty?

Odpowiedź

Zgodnie z zapisem STWiORB: „Wszystkie szczeliny pomiędzy płytami prefabrykowanymi, zarówno torowymi jak i międzytorowymi oraz połączenie pomiędzy płytami torowymi a zabudową nawierzchni drogowej z kostki powinny zostać wypełnione elastyczną masą zalewową na bazie poliuretanów (tą samą masą, którą zostaną zamocowane szyny w kanałach szynowych płyt)”.

Pytanie 119

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający zezwoli na alternatywne wykonanie pełnego zalewu szyny w korycie płyty bez stosowania ciągłej przekładki podszynowej?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy STWiORB, tzn. wymaga zastosowania ciągłej sprężystej przekładki podszynowej w kanale szynowym prefabrykowanej płyty torowo-drogowej w systemie ciągłego, sprężystego mocowania szyny. Wymagane minimalne parametry ciągłej, sprężystej przekładki podszynowej z elastomeru na bazie poliuretanu opisano szczegółowo w STWiORB.

Pytanie 120

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający będzie wymagał wypełnienia szczelin między płytami na pełną wysokość masą zalewową do mocowania szyn w korycie płyty?

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy STWiORB, tzn: „Połączenia pomiędzy płytami prefabrykowanymi należy wykonać na wysokość równą wysokości płyt prefabrykowanych, natomiast połączenie pomiędzy płytami torowymi a zabudową nawierzchni drogowej z kostki należy wykonać w formie szczeliny o szerokości 2 cm i głębokości 8 cm”.

Pytanie 121

Proszę o potwierdzenie, że do ustawienia szyny można wykorzystać podkładki regulacyjne drewniane? Przekładki te są jedynie elementem pomocniczym przy montażu więc nie powinno mieć dla Zamawiającego znaczenia z jakiego będą materiału...

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy STWiORB. Do regulacji położenia szyny należy użyć podkładek regulacyjnych o grubościach od 1 mm do 10 mm umożliwiających regulację położenia toków szynowych z dokładnością do 1 mm.

Pytanie 122

Proszę o doprecyzowanie zapisów SST torowej pkt. 2.2 materiały równoważne: „(...) proponowane równoważne materiały i rozwiązania należy wskazać w ofercie z nazwy i dołączyć do oferty ich opis (...)”?

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie materiałów równoważnych pod warunkiem wykazania przez Wykonawcę spełnienia przez nie wymaganych w STWiORB parametrów. W przypadku oferowania przez Wykonawcę rozwiązania równoważnego do zaprojektowanego, należy w ofercie przedstawić nazwę oferowanego rozwiązania wraz z wykazem spełnianych przez nie parametrów.

Pytanie 123

Kto ponosi koszty wyłączenia z ruchu torowiska i koszty tymczasowej komunikacji zastępczej na czas robót?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że koszty wyłączenia ruchu ponosi Wykonawca.

Pytanie 124

W PW na stronie 19 w wyszczególnieniu warstw „Konstrukcji nośnej torowiska” podana jest warstwa 27,5 cm z tłucznią 31-63 mm, natomiast w opisie pod tym wyszczególnieniem jest podana warstwa 27,5 cm z tłucznią 31,5/50 mm. Z tłuczni o jakiej frakcji ma być wykonana warstwa dolna o grubości 27,5 cm?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że warstwa dolna powinna być wykonana z tłuczni o frakcji 31 – 63 mm.

Pytanie 125

Czy w kosztorysach załączonych do oferty, sporządzonych według przedmiarów „kabel zasilający”, „odwodnienie torowiska”, „oświetlenie uliczne”, „sieć trakcyjna” muszą być wyszczególnione osobne kolumny „krotność” (tak jak jest w zamieszczonych przedmiarach), czy wystarczy żerotność będzie ujęta w opisach pozycji?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że kosztorysy muszą zawieraćrotność, tak jak jest w zamieszczonych przedmiarach.

Pytanie 126

W projekcie oraz przedmiarach jest wykazane wykonanie stabilizacji gruntu spoiwem hydraulicznym $R_m=2,5$ MPa. Wśród załączonych specyfikacji jest m.in. „D-04.05.01A Podbudowa i podłoże ulepszone z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem”. W ostatnim zdaniu punktu 1.3 tej specyfikacji jest: „Niniejsza specyfikacja techniczna dotyczy tylko mieszanek kruszyw związanych cementem, nie dotyczy gruntów ulepszonych cementem”. Proszę o zamieszczenie specyfikacji opisującej stabilizację gruntu spoiwem hydraulicznym $R_m 2,5$ Mpa.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że SST zamieszczono na stronie internetowej.

Pytanie 127

W PW przy budowie nawierzchni stalowej toru jest zapis „Przy budowie torów należy wykonać łączniki międzyszynowe (co 100m) i międzytorowe (co 200m) z linki miedzianej izolowanej 070mm².” W jaki sposób należy zabudować te linki miedziane w płytach torowych i międzytorowych? czy Zamawiający przewiduje zastosowanie specjalnych płyt torowych i międzytorowych? Jeśli tak, proszę o ich specyfikację.

Odpowiedź

Zamawiający przewiduje zastosowanie specjalnych płyt z rowkiem/kanalem umożliwiającą zabudowę łącznika elektrycznego między szynami.

Pytanie 128

W jakich pozycjach kosztorysu należy wycenić wykonanie sprężystej otuliny szyn materiałem zalewowym?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 129

Jakiej szerokości, głębokości szczeliny oraz ile tych szczelin w przekroju poprzecznym torowiska dwutorowego należy zalać materiałem zalewowym i ująć w pozycji 5.11 Przedmiaru dla robót torowo-drogowych?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pozycja 5.11 jest to spawanie termitowe szyn. Połączenia pomiędzy płytami prefabrykowanymi należy wykonać na wysokość równą wysokości płyt prefabrykowanych, natomiast połączenie pomiędzy płytami torowymi a zabudową nawierzchni drogowej z kostki należy wykonać w formie szczeliny o szerokości 2 cm i głębokości 8 cm. Długość torowiska dwutorowego 1280m. Należy ująć w poz. 5.10.

Pytanie 130

Co to są wstęgi boczne wskazane w pozycji 5.9 przedmiaru drogowo – torowego „Kalkulacja indywidualna – Rozłożenie taśmy podszynowej i mocowanie szyn wstęgami bocznymi”?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 131

Czy podłoże z gruntu stabilizowanego hydraulicznie Rm 2,5 MPa ma to być grunt istniejący stabilizowany, czy grunt dowieziony stabilizowany? W przedmiarach jako analogia jest podana norma dla podbudowy z pospółki.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że w projekcie przewidziano stabilizację dowożoną Rm=2,5 MPa.

Pytanie 132

Czy wypełnienie masą zalewową szczelin (pozycja 5.11 Przedmiaru torowo-drogowego) należy wykonać pomiędzy płytami torowymi a międzytorowymi na głębokość równą grubości zabudowanych płyt (40 cm) i szerokości 3 cm?

Odpowiedź

Głębokość wypełnienia szczelin pomiędzy płytami torowymi powinna być równa grubości zabudowanej płyty (40 cm).

Pytanie 133

Na rysunkach 5.2, 5.3, 5.5 są podane szczeliny pomiędzy płytami torowymi a międzytorowymi szerokości 30 mm, natomiast na rysunku 5.4 dotyczących toru nad przejściami dla pieszych te szczeliny mają szerokość 20 mm. Czy Zamawiający potwierdza, że ta szerokość ma być inna nad przejściami dla pieszych niż na pozostałych odcinkach?

Odpowiedź

Szczeliny między płytami należy wykonać zgodnie z rysunkami.

Pytanie 134

Z jakiego betonu ma być wykonana płyta wylewana na mokro jako uzupełnienie szczeliny torowiska od strony jezdni?

Odpowiedź

Płyta wylewana na mokro powinna być wykonana z betonu tej samej jakości co płyta prefabrykowana.

Pytanie 135

Czy płyta wylewana na mokro jako uzupełnienie szczeliny torowiska od strony jezdni ma być zbrojona? Jeśli tak, proszę o uzupełnienie materiałów przetargowych o rysunki i opis zbrojenia.

Odpowiedź

Płyta wylewana na mokro, jako uzupełnienie szczeliny torowiska od strony jezdni ma być płytą niezbrojoną.

Pytanie 136

Czy ujęte w pozycji 18.2 Przedmiaru torowo-drogowego „bariery ochronne żelbetowe, zakopiańskie lekkie – słupki zabezpieczające – analogia” w ilości 21 m to bariery energochłonne typu nie gorszego niż N2W2 które są opisane w projekcie docelowej organizacji ruchu?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że są ujęte . Bariery ochronne żelbetowe, zakopiańskie lekkie - słupki zabezpieczające – analogia m 21 - zamienić na bariery energochłonne typu nie gorszego niż N2W2 zgodnie z projektem organizacji ruchu docelowego. Jednostka miary m, obmiar 285.

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 137

W jakich lokalizacjach ma zostać zabudowane ogrodzenie z siatki na słupkach stalowych ujęte w pozycji 17.1 Przedmiaru torowo-drogowego? Nie można go zlokalizować na zamieszczonych rysunkach, ani w opisie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 138

W projekcie PW branży torowej na stronie 16 podana jest pogładowa wiata jaka ma być zabudowana na peronach. Wiata na zdjęciu na tej stronie różni się od wiaty na rysunkach na tej samej stronie. Wiata na zdjęciu składa się z czterech „segmentów” a na rysunkach tylko z trzech. Na zdjęciu ławka jest na $\frac{3}{4}$ długości, a na rysunkach na całej długości wiaty. Na zdjęciu jest zamontowany kosz a na rysunkach go nie ma, w końcu na rysunkach jest zaznaczona gablota, a na zdjęciu jej nie ma. Proszę o jednoznaczne określenie wymagań dla wiat. Jaka ma być długość, jaka szerokość, wysokość? Czy ławka na całej długości? Czy ławka drewniana, czy metalowa? Czy ma być zabudowana gablota, a jeśli tak to jaka i na której ścianie? Czy zamontowany ma być kosz na śmieci?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że wymiary wiaty podane w projekcie PW i PB punkt - parametry techniczne wiaty przystankowej. Rodzaj ławek nie ma znaczenia do zabudowy na całej długości. Jednostronna gablota do ustalenia, po której stronie podczas wykonawstwa. Przewidzieć kosz na śmieci.

Pytanie 139

Czy wiaty zabudowane na przystankach mają mieć konstrukcję stalową, ocynkowaną czy aluminiową?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że wiaty zabudowane na przystankach mają mieć konstrukcję stalową ocynkowaną lakierowaną.

Pytanie 140

W jakich pozycjach Przedmiaru ujęta jest zabudowa nawierzchni przedstawiona na rysunku 5.1 (przekrój A-A) projektu wykonawczego branży torowo-drogowej, gdzie do zabudowy jest m.in. warstwa z betonu C30/37 gr. 50 cm?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki załącznik nr 2.

Pytanie 141

W Przedmiarze torowo-drogowym w pozycji 8.4 ujęta jest „Studzienka odpływowa do korytek” – 1 szt. Jakiego rodzaju ma to być studzienka? Z jakiego materiału, jakiej średnicy, głębokości itd.?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 142

W Przedmiarze torowo-drogowym jest dział 8 „Odwodnienie korpusu torowego” zawierający pozycje od 8.1 do 8.4. a w nich m.in. zabudowę rur PVC fi 160 mm dł. 2 m, zabudowę 6 kształtek PVC 160 mm oraz zabudowę 1 szt. studzienki odpływowej do korytek. W jakiej lokalizacji mają być zabudowane elementy ujęte w dziale 8 Przedmiaru torowo-drogowego? Proszę o podanie kilometra linii tramwajowej lub innego charakterystycznego punktu pozwalającego jednoznacznie określić tą lokalizację.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 143

W jakich lokalizacjach należy wykonać podbudowę ujętą w dziale 9 Przedmiaru torowodrogowego „Podbudowa z betonu cementowego - warstwa grubości 26 cm”

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 144

Z jakiego betonu należy wykonać podbudowę ujętą w dziale 9 Przedmiaru torowodrogowego „Podbudowa z betonu cementowego - warstwa grubości 26 cm”

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 145

Proszę o podanie specyfikacji materiałów i wykonania robót dla wzmocnienia styków nawierzchni (pozycja 10.1 Przedmiaru torowodrogowego).

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 146

W jakich lokalizacjach należy wykonać wzmocnienie styków nawierzchni geosiatką (pozycja 10.1 Przedmiaru torowodrogowego)?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 147

Jaką geosiatkę należy zastosować dla robót ujętych w pozycji 10.1 Przedmiaru torowodrogowego „Warstwa przeciwspekaniowa pod warstwy bitumiczne”? jakie parametry geosiatki, jaka szerokość itd.?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 148

Czy dla robót ujętych w dziale 8 Przedmiaru torowodrogowego „Odwodnienie korpusu torowego” nie należy wykonać wykopów? Nie ma takiej pozycji w Przedmiarze.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 149

Czy Zamawiający potwierdza, że roboty ujęte w dziale 8 Przedmiaru torowodrogowego „Odwodnienie korpusu torowego” nie dublują się z robotami ujętymi w przedmiarze „odwodnienie torowiska”?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 150

Czy ilość piasku w pozycji 1.12 kosztorysu „odwodnienie torowiska” – 996,25 m³ to ilość w stanie zagęszczonym, czy w stanie luźnym? Czy przy zakupie piasku należy ilość podaną w przedmiarze pomnożyć przez współczynnik zagęszczenia piasku.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że ilość piasku w poz.1.12 dotyczy stanu zagęszczonego.

Pytanie 151

W PW występują trzy rodzaje murów oporowych 90x50; 65x40; 50x50, prosimy o informację w których pozycjach przedmiaru należy uwzględnić wycenę tych elementów.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki załącznik nr 2.

Pytanie 152

Przedmiar drogowo-torowy. W pozycji 9.1 występuje podbudowa betonowa gr. 26 cm, natomiast w PW nie na takiej warstwy. Prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 153

W PW rysunek 5.1 przekrój 1A-1A przedstawia konstrukcje drogi o przekroju gr. 95 cm. Prosimy o wskazanie, w których pozycjach przedmiaru należy uwzględnić cenę tej drogi

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki załącznik nr 2.

Pytanie 154

W SIWZ dość niejasno jest sprecyzowane zagadnienie dotyczące pomiarów, jeżeli chodzi o pomiar hałasu informacja jest o minimum dwóch punktach pomiarowych, czy punkty pomiarowe oraz ilość punktów ponad te dwa wymienione ustala laboratorium wybrane przez wykonawcę po wizji lokalnej czy jest to narzucone przez Zamawiającego gdzie i w jakiej ilości trzeba pomiar wykonać?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że pomiary należy wykonać zgodnie z OPZ pkt 3. Dokładne określenie punktów pomiarowych powinno ustalić laboratorium wykonujące pomiary.

Pytanie 155

W SIWZ nie ma żadnej informacji czego konkretnie dotyczy pomiar drgań, prosimy o sprecyzowanie tej informacji, czy wchodzi w grę pomiar drgań budynków czy terenu, czy pomiary drgań miejscowych oraz ogólnych oddziałujących na organizm ludzki.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że badania dotyczące drgań mają dotyczyć wykonanego torowiska.

Pytanie 156

Przedmiar robót – sieć trakcyjna, Dział 5 Dostosowanie sieci trakcyjnej do potrzeb prowadzonej budowy poz. 5.1.2. Budowa sygnalizacji mijankowej – kalkulacja własna – kpl 1.

Czy ze względu na tymczasowy charakter sygnalizacji mijankowej (tylko na czas prowadzenia robót) urządzenia do wykonania wspomnianej sygnalizacji (sterowniki, sygnalizatory, urządzenia detekcji tramwajów itp.) zostaną udostępnione przez Zamawiającego, czy wykonawca ma te urządzenia dostarczyć (i zabudować) we własnym zakresie?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że Wykonawca ma te urządzenia dostarczyć (i zabudować) we własnym zakresie.

Pytanie 157

Projekt wykonawczy, tom 3. Trakcja tramwajowa, pkt 1.5.1 Założenia

W w/w punkcie znajduje się zapis, że należy zabudować urządzenia kompensacyjne, zapewniające stały naciąg przewodu jezdny i liny. Prosimy o informację jakiego rodzaju należy zastosować urządzenia kompensacyjne, tzn. czy mają to być tradycyjne urządzenia na bazie ciężarów (bloków) naprężających, czy mają być to nowoczesne bezciężarowe (sprężynowe) urządzenia naprężające?

Odpowiedź

Urządzenia mają kompensować sieć tj. przewód jezdny oraz linę. Mają posiadać atesty oraz być dopuszczone do użytku w TS.

Pytanie 158

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie zakresów pomiarów hałasu i wibracji, o których mowa w pkt 3 Opisu przedmiotu zamówienia (zał.nr 2 do SIWZ). Nie ma żadnej informacji czego konkretnie dotyczy pomiar drgań. Prosimy o sprecyzowanie czy wchodzi w grę pomiar drgań budynków czy terenu? Czy mają być pomiary drgań miejscowych czy ogólnych oddziałujących na organizm ludzki?

Odpowiedź

Zgodnie z odpowiedzią nr 155.

Pytanie 159

Prosimy o zamieszczenie na stronie Zamawiającego STWiOR dla podbudowy, warstwy wiążącej oraz ścieralnej mieszanek mineralno asfaltowych.

Odpowiedź

Zamawiający przekazuje w załączeniu SST dla MMA.

Pytanie 160

Prosimy o podanie kategorii ruchu oraz rodzaju lepiszcza dla poszczególnych warstw mieszanek mineralno asfaltowych.

Odpowiedź

Zamawiający przekazuje w załączeniu SST dla MMA.

Pytanie 161

Przedmiar drogowo-torowy przewiduje w pozycji nr 16.1 i 16.2 montaż tymczasowego oznakowania na okres 6 miesięcy. Prosimy o wyjaśnienie czy są to elementy tymczasowej organizacji ruchu, którą należy uwzględnić w pozycji nr 1.1 przedmiaru.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że roboty należy wycenić zgodnie z zaktualizowanym przedmiarem robót opublikowanym na stronie internetowej Spółki.

Pytanie 162

Zwracamy się zapytaniem czy możliwe jest wypożyczenie za opłatą rozjazdów nakładkowych dla wykonania fazowania robót?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nie posiada rozjazdów nakładkowych.

Pytanie 163

Prosimy o odpowiedź czy w przypadku zakupu rozjazdów nakładkowych dla wykonania robót Zamawiający przyjmie je na własność po zakończeniu umowy?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nie ma możliwości przejęcia rozjazdów nakładkowych po zakończeniu umowy.

Pytanie 164

Prosimy o odpowiedź czy byłoby możliwe wykonywanie robót budowlanych przy wyłączeniu ruchu w obu kierunkach na torowisku i wprowadzeniu komunikacji zastępczej autobusowej lub przy zamknięciu jednego z odcinków torowiska przewidzianego do przebudowy wprowadzenie ruchu wahadłowego tramwajów? Rozwiązanie takie przyspieszyłoby możliwość wykonywania robót budowlanych i wpłynęłoby na obniżenie kosztów inwestycji.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, że nie przewiduje całkowitego wyłączenia ruchu tramwajowego.

Jednocześnie Zamawiający modyfikuje Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia:

a) Zmienia się postanowienie Rozdziału V pkt II ppkt 2 lit. b SIWZ poprzez wykreślenie tiret 4:

Jest: dysponuje osobami, odpowiedzialnymi za kierowanie robotami budowlanymi posiadającymi niżej określone kwalifikacje zawodowe, uprawnienia oraz doświadczenie niezbędne do wykonania zamówienia publicznego tj.:

- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń, która w okresie ostatnich 7 lat przed upływem terminu składania ofert kierowała co najmniej dwoma robotami budowlanymi polegającymi na przebudowie

lub budowie torowiska tramwajowego w technologii bezpodсыpkowej na odcinku o długości min. 1.000 mtp dla każdej roboty budowlanej,

- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi, posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych bez ograniczeń, która w okresie ostatnich 7 lat przed upływem terminu składania ofert kierowała co najmniej dwoma robotami budowlanymi polegającymi na przebudowie lub budowie sieci trakcyjnej o długości każdego odcinka min. 1.000 m, (przez długość odcinka Zamawiający rozumie torowisko jedno lub dwutorowe).
- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi, posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych bez ograniczeń,
- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi, posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności telekomunikacyjnej bez ograniczeń w zakresie telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą telekomunikacyjną.

Winno być: dysponuje osobami, odpowiedzialnymi za kierowanie robotami budowlanymi posiadającymi niżej określone kwalifikacje zawodowe, uprawnienia oraz doświadczenie niezbędne do wykonania zamówienia publicznego tj.:

- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń, która w okresie ostatnich 7 lat przed upływem terminu składania ofert kierowała co najmniej dwoma robotami budowlanymi polegającymi na przebudowie lub budowie torowiska tramwajowego w technologii bezpodсыpkowej na odcinku o długości min. 1.000 mtp dla każdej roboty budowlanej,
- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi, posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych bez ograniczeń, która w okresie ostatnich 7 lat przed upływem terminu składania ofert kierowała co najmniej dwoma robotami budowlanymi polegającymi na przebudowie lub budowie sieci trakcyjnej o długości każdego odcinka min. 1.000 m, (przez długość odcinka Zamawiający rozumie torowisko jedno lub dwutorowe).
- co najmniej jedną osobą do kierowania robotami budowlanymi, posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych bez ograniczeń,

b) *Zmieniają się postanowienia wzoru umowy:*

- w § 2 ust. 4 Umowy - „załącznik nr 3” na „załącznik nr 1”:

Jest: Wykonawca zobowiązany jest do opracowania i przedłożenia Zamawiającemu i Inżynierowi Kontraktu w terminie do 14 dni od daty podpisania Umowy szczegółowego harmonogramu rzeczowo - finansowego wraz ze wskazaniem szacunkowych terminów wystawienia faktur za wykonanie danej części Przedmiotu Umowy i ich szacunkowej wartości. Wskazane w harmonogramie rzeczowo-finansowym szacunkowe terminy wystawienia faktur i ich wartości nie mają wpływu na

podstawy wystawiania faktur określone w § 9 Umowy.

Harmonogram rzeczowo-finansowy podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego i będzie stanowił załącznik nr 3 do Umowy”.

Winno być: Wykonawca zobowiązany jest do opracowania i przedłożenia Zamawiającemu i Inżynierowi Kontraktu w terminie do 14 dni od daty podpisania Umowy szczegółowego harmonogramu rzeczowo - finansowego wraz ze wskazaniem szacunkowych terminów wystawienia faktur za wykonanie danej części Przedmiotu Umowy i ich szacunkowej wartości. Wskazane w harmonogramie rzeczowo-finansowym szacunkowe terminy wystawienia faktur i ich wartości nie mają wpływu na podstawy wystawiania faktur określone w § 9 Umowy. Harmonogram rzeczowo-finansowy podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego i będzie stanowił załącznik nr 1 do Umowy”.

- w § 5 ust. 1 Umowy - „o którym mowa w § 2 ust. 6” na „o którym mowa w § 2 ust. 5”:

Jest: Zamawiający zobowiązuje się w terminie do 21 dni od dnia podpisania Umowy przekazać Wykonawcy teren budowy dla Inwestycji wraz z jednym kompletem dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych. Termin przekazania placu budowy może ulec przedłużeniu w przypadku nieprzedłożenia przez Wykonawcę projektu czasowej organizacji ruchu, o którym mowa w § 2 ust 6. Z czynności przekazania terenu budowy oraz dokumentacji, o której mowa powyżej Strony sporządzają stosowny protokół.

Winno być: Zamawiający zobowiązuje się w terminie do 21 dni od dnia podpisania Umowy przekazać Wykonawcy teren budowy dla Inwestycji wraz z jednym kompletem dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych. Termin przekazania placu budowy może ulec przedłużeniu w przypadku nieprzedłożenia przez Wykonawcę projektu czasowej organizacji ruchu, o którym mowa w § 2 ust 5. Z czynności przekazania terenu budowy oraz dokumentacji, o której mowa powyżej Strony sporządzają stosowny protokół.

- w § 6 ust. 1 Umowy - „załącznik nr 4” na „załącznik nr 3:

Jest: Wykonawca może zlecić wykonanie poszczególnych robót Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom. Zakres robót powierzonych Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom określa załącznik nr 4 do Umowy.

Winno być: Wykonawca może zlecić wykonanie poszczególnych robót Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom. Zakres robót powierzonych Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom określa załącznik nr 3 do Umowy.

- w § 6 ust. 9b) Umowy - „załącznik nr 5” na „załącznik nr 4”:

Jest: postanowienie zobowiązujące Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców do dostarczenia Wykonawcy w ciągu 7 dni od otrzymania od niego koniecznych płatności, Oświadczenia Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy o uregulowaniu przez Wykonawcę wobec niego wszelkich wymagalnych na dzień podpisania przedmiotowego oświadczenia zobowiązań i płatności oraz o zrzeczeniu się jakichkolwiek roszczeń Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy w stosunku do Zamawiającego, podpisanego przez osobę upoważnioną (według wzoru stanowiącego załącznik nr 5 do Umowy);

Winno być: postanowienie zobowiązujące Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców do dostarczenia Wykonawcy w ciągu 7 dni od otrzymania od niego koniecznych płatności, Oświadczenia Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy o uregulowaniu przez Wykonawcę wobec niego wszelkich wymagalnych na dzień podpisania przedmiotowego oświadczenia zobowiązań i płatności oraz o zrzeczeniu się jakichkolwiek roszczeń Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy w stosunku do Zamawiającego, podpisanego przez osobę upoważnioną (według wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do Umowy);

- w § 6 ust. 13 Umowy - „załącznik nr 5” na „załącznik nr 4”:

Jest: Przed dokonaniem zapłaty przez Zamawiającego za wykonane roboty Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć Zamawiającemu pisemne Oświadczenia Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców (według wzoru stanowiącego załącznik nr 5) podpisane przez upoważnioną osobę, o uregulowaniu przez Wykonawcę wobec Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców, wszelkich wymagalnych na dzień podpisania przedmiotowego oświadczenia zobowiązań i płatności oraz o zrzeczeniu się jakichkolwiek roszczeń Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców w stosunku do Zamawiającego. Zamawiający jest uprawniony do wstrzymania zapłaty wynagrodzenia na rzecz Wykonawcy do czasu przedłożenia Oświadczenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym. W takim wypadku Wykonawca nie jest uprawniony do naliczania Zamawiającemu odsetek ustawowych od wstrzymanej płatności.

Winno być: Przed dokonaniem zapłaty przez Zamawiającego za wykonane roboty Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć Zamawiającemu pisemne Oświadczenia Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców (według wzoru stanowiącego załącznik nr 4) podpisane przez upoważnioną osobę, o uregulowaniu przez Wykonawcę wobec Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców, wszelkich wymagalnych na dzień podpisania przedmiotowego oświadczenia zobowiązań i płatności oraz o zrzeczeniu się jakichkolwiek roszczeń Podwykonawców lub dalszych Podwykonawców w stosunku do Zamawiającego. Zamawiający jest uprawniony do wstrzymania zapłaty wynagrodzenia na rzecz Wykonawcy do czasu przedłożenia Oświadczenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym. W takim wypadku Wykonawca nie jest uprawniony do naliczania Zamawiającemu odsetek ustawowych od wstrzymanej płatności.

- w § 9 ust. 1 Umowy - „załącznik nr 6” na „załącznik nr 2”:

Jest: Za wykonanie Przedmiotu Umowy Wykonawca otrzyma łączne wynagrodzenie kosztorysowe określone w formularzu oferty, stanowiącym załącznik nr 6 Umowy, ustalone na kwotę brutto nie wyższą niżzł (słownie: zł 00/100), obejmujące wynagrodzenie netto w kwocie zł (słownie: zł 00/100) oraz podatek VAT w kwociezł (słownie: zł 00/100) z zastrzeżeniem poniższych ustępów.

Winno być: Za wykonanie Przedmiotu Umowy Wykonawca otrzyma łączne wynagrodzenie kosztorysowe określone w formularzu oferty, stanowiącym załącznik nr 2 Umowy, ustalone na kwotę brutto nie wyższą niżzł (słownie: zł 00/100), obejmujące wynagrodzenie netto w kwocie zł (słownie:

..... zł 00/100) oraz podatek VAT w kwocie
.....zł (słownie: zł
00/100) z zastrzeżeniem poniższych ustępów.

- w § 9 ust. 2 Umowy - „załącznik nr 7” na „załącznik nr 2”:

Jest: Ostateczna wysokość wynagrodzenia ustalona zostanie na podstawie kosztorysu powykonawczego opracowanego przez Wykonawcę i zatwierdzonego przez Zamawiającego po uprzedniej weryfikacji przez Inżyniera Kontraktu, z zastosowaniem cen określonych w kosztorysie ofertowym Wykonawcy, stanowiącym załącznik nr 7 do Umowy, zgodnie z rzeczywiście wykonanymi i odebranymi ilościami robót.

Winno być: Ostateczna wysokość wynagrodzenia ustalona zostanie na podstawie kosztorysu powykonawczego opracowanego przez Wykonawcę i zatwierdzonego przez Zamawiającego po uprzedniej weryfikacji przez Inżyniera Kontraktu, z zastosowaniem cen określonych w kosztorysie ofertowym Wykonawcy, stanowiącym załącznik nr 2 do Umowy, zgodnie z rzeczywiście wykonanymi i odebranymi ilościami robót.

- w § 9 ust. 5 Umowy - „załącznik nr 7” na „załącznik nr 2”:

Jest: Rozliczenie wykonanych robót będzie następowało etapami, zgodnie z podziałem w tabeli elementów kosztorysu ofertowego stanowiącego załącznik nr 7 do Umowy w okresach kwartalnych. Dopuszcza się również możliwość fakturowania miesięcznego na wniosek Zamawiającego, na podstawie faktur częściowych, do limitu 90 % wynagrodzenia netto określonego odpowiednio w ust. 1, dostarczonych Zamawiającemu wraz z kompletem dokumentów rozliczeniowych, w tym m. in. protokołami odbioru robót częściowych, obmiarami i kosztorysami z każdego etapu robót, potwierdzonymi i zaakceptowanymi przez Inżyniera Kontraktu. Faktura końcowa może zostać wystawiona po dokonaniu odbioru końcowego i będzie wynosiła różnicę pomiędzy wypłaconym dotychczas wynagrodzeniem, a ostatecznym wynagrodzeniem ustalonym zgodnie z zapisami ust. 2.

Winno być: Rozliczenie wykonanych robót będzie następowało etapami, zgodnie z podziałem w tabeli elementów kosztorysu ofertowego stanowiącego załącznik nr 2 do Umowy w okresach kwartalnych. Dopuszcza się również możliwość fakturowania miesięcznego na wniosek Zamawiającego, na podstawie faktur częściowych, do limitu 90 % wynagrodzenia netto określonego odpowiednio w ust. 1, dostarczonych Zamawiającemu wraz z kompletem dokumentów rozliczeniowych, w tym m. in. protokołami odbioru robót częściowych, obmiarami i kosztorysami z każdego etapu robót, potwierdzonymi i zaakceptowanymi przez Inżyniera Kontraktu. Faktura końcowa może zostać wystawiona po dokonaniu odbioru końcowego i będzie wynosiła różnicę pomiędzy wypłaconym dotychczas wynagrodzeniem, a ostatecznym wynagrodzeniem ustalonym zgodnie z zapisami ust. 2.

- w § 9 ust. 8 Umowy - „załączniku nr 5” na „załącznik nr 4”:

Jest: Zamawiający reguluje należność na podstawie faktur Wykonawcy, przelewem na rachunek bankowy w o nr, w terminie do 30 dni od daty doręczenia prawidłowo wystawionej pod względem formalnym, merytorycznym i rachunkowym faktury wraz z dokumentami rozliczeniowymi oraz Oświadczeniem Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy według wzoru określonego w załączniku nr 5. W przypadku gdy termin zapłaty należności przypada

na sobotę lub dzień ustawowo wolny od pracy za ostatni dzień terminu uważa się następny dzień po dniu lub dniach wolnych od pracy, o których mowa powyżej.

Winno być: Zamawiający reguluje należność na podstawie faktur Wykonawcy, przelewem na rachunek bankowy w o nr, w terminie do 30 dni od daty doręczenia prawidłowo wystawionej pod względem formalnym, merytorycznym

i rachunkowym faktury wraz z dokumentami rozliczeniowymi oraz Oświadczeniem Podwykonawcy lub dalszego Podwykonawcy według wzoru określonego w załączniku nr 4. W przypadku gdy termin zapłaty należności przypada na sobotę lub dzień ustawowo wolny od pracy za ostatni dzień terminu uważa się następny dzień po dniu lub dniach wolnych od pracy, o których mowa powyżej.

- w § 13 ust. 1b) Umowy - „terminu określonego w § 5 ust. 3” na „terminu określonego w § 5 ust. 5”:

Jest: za opóźnienie w wykonaniu całości Przedmiotu Umowy - w wysokości 0,3 % wynagrodzenia brutto określonego w § 9 ust. 1, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, po upływie terminu określonego w § 5 ust. 3;

Winno być: za opóźnienie w wykonaniu całości Przedmiotu Umowy - w wysokości 0,3 % wynagrodzenia brutto określonego w § 9 ust. 1, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, po upływie terminu określonego w § 5 ust. 5;

- w § 13 ust. 1c) Umowy - „załącznik nr 3” na „załącznik nr 1”:

Jest: za opóźnienie w wykonaniu danego etapu robót w stosunku do terminu realizacji określonego w harmonogramie stanowiącym Załącznik nr 3 do Umowy - w wysokości 0,3 % wynagrodzenia brutto określonego odpowiednio w § 9 ust. 1, za tę część robót, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, po upływie terminu określonego w harmonogramie, z zastrzeżeniem § 15 ust. 13 pkt 3 i ust. 15 Umowy;

Winno być: za opóźnienie w wykonaniu danego etapu robót w stosunku do terminu realizacji określonego w harmonogramie stanowiącym Załącznik nr 1 do Umowy - w wysokości 0,3 % wynagrodzenia brutto określonego odpowiednio w § 9 ust. 1, za tę część robót, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, po upływie terminu określonego w harmonogramie, z zastrzeżeniem § 15 ust. 13 pkt 3 i ust. 15 Umowy;

- w § 13 ust. 2a) Umowy - „o których mowa w § 4 ust. 6 i 7” na „o których mowa w § 4 ust. 3 i 4”;

Jest: w przypadku, gdy tablice, o których mowa w § 4 ust. 6 i 7 nie spełniają wymagań określonych w „Zasadach promocji projektów dla beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” wydanych przez Ministerstwo Rozwoju czerwiec 2016 lub nowszych, jeżeli takie zostaną opublikowane w trakcie wykonywania niniejszej Umowy - w wysokości 5 000 złotych za każdy przypadek;

Winno być: w przypadku, gdy tablice, o których mowa w § 4 ust. 3 i 4 nie spełniają wymagań określonych w „Zasadach promocji projektów dla beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” wydanych przez Ministerstwo Rozwoju czerwiec 2016 lub nowszych, jeżeli takie zostaną opublikowane w trakcie wykonywania niniejszej Umowy - w wysokości 5 000 złotych za każdy przypadek;

- w § 13 ust. 2b) Umowy - „tablic, o których mowa w § 4 ust. 6 i 7”, „terminu określonego w § 4 ust. 6 i 7” na „tablic, o których mowa w § 4 ust. 3 i 4”, „terminu określonego w § 4 ust. 3 i 4”:

Jest: za opóźnienie w umieszczeniu tablic, o których mowa w § 4 ust. 6 i 7 - w wysokości 50 złotych, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, po upływie terminu określonego w § 4 ust. 6 i 7.

Winno być: za opóźnienie w umieszczeniu tablic, o których mowa w § 4 ust. 3 i 4 - w wysokości 50 złotych, za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia, po upływie terminu określonego w § 4 ust. 3 i 4.

- w § 12 ust. 1 lit. d:

Jest: Umowa ubezpieczenia winna obejmować szkody w postaci szkód osobowych i rzeczowych, a także czyste straty finansowe (dopuszcza się wprowadzenie podlimitu odpowiedzialności w wysokości co najmniej 50% sumy gwarancyjnej).

Winno być: Umowa ubezpieczenia winna obejmować szkody w postaci szkód osobowych i rzeczowych, a także czyste straty finansowe (dopuszcza się wprowadzenie dla szkód w postaci szkód osobowych i rzeczowych podlimitu odpowiedzialności w wysokości co najmniej 50% sumy gwarancyjnej).

c) Zmieniają się postanowienia SIWZ w zakresie Rozdziału XI pkt 8 i Rozdziału XII pkt 2 i pkt 4 tj.:

Ustala się następujące terminy:

Wymagane jest zamieszczenie oferty w zamkniętej kopercie zaadresowanej na Zamawiającego: Tramwaje Śląskie S.A. 41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5 i oznaczonej PRZETARG NIEOGRANICZONY, NR SPRAWY UE/JRP/B/237/2017. NIE OTWIERAĆ PRZED 03.08.2017 r GODZ. 11:30. Poza oznaczeniami podanymi powyżej koperta może zawierać tylko nazwę i adres Wykonawcy

Termin składania ofert upływa dnia 03.08.2017r. o godz. 11:15.

Otwarcie ofert odbędzie się dnia 03.08.2017r. o godz. 11:30 w Tramwajach Śląskich S.A., ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów, sala konferencyjna.