

Chorzów, dnia 12.09.2017r.

DF/FZ/1180/2017

### **Wg rozdzielnika**

Dotyczy: postępowania o zamówienie publiczne pn.: „**Przebudowa torowiska tramwajowego w Bytomiu w ul. Katowickiej na odcinku od Pl. Sikorskiego do ul. Siemianowickiej (dobudowa drugiego toru)**” – zad. nr 7.2 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/387/2017.**

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

#### **Pytanie nr 1**

W dokumentacji projektowej brakuje informacji dotyczących odwodnienia torowiska. Prosimy o uzupełnienie informacji w jaki sposób ma być wykonane odwodnienie wgłębne i powierzchniowe.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że odwodnienie wgłębne powinno zostać zrealizowane zgodnie z załączonym szkicem stanowiącym zał.nr 1 do odpowiedzi na pytanie, natomiast odwodnienie powierzchniowe powinno zostać zabudowane w postaci skrzynek odwadniających z odprowadzeniem wód do istniejącej kanalizacji.

#### **Pytanie nr 2**

W dokumentacji projektowej brakuje informacji kto ponosi koszty związane z wdrożeniem czasowej i docelowej organizacji ruchu. Prosimy o uzupełnienie tych informacji.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że koszty związane z wdrożeniem czasowej i docelowej organizacji ruchu leżą po stronie Wykonawcy. Koszty te należy ująć w cenie oferty zgodnie z załączonym przedmiarem.

#### **Pytanie nr 3**

Zgodnie z STWiORB, Zamawiający wymaga użycia materiału zwiększającego czepność pomiędzy masą zalewową do mocowania szyny a powierzchnią zagruntowaną. Czy Zamawiający odstąpi od tego wymagania w przypadku, gdy producent materiału do mocowania szyny nie wymaga użycia takiego materiału?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że odstąpi od wymagania zastosowania materiału zwiększającego

szepność pomiędzy masą zalewową do mocowania szyny a powierzchnią zagruntowaną, w przypadku, gdy producent materiału do mocowania szyny nie wymaga jego użycia, pod warunkiem, że brak konieczności jego użycia wynika bezpośrednio z Kart Technicznych materiału/systemu mocowania szyny.

#### **Pytanie nr 4**

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania materiału „Klej do wklejania przekładki podszynowej” o innych parametrach niż wymienione w STWiORB lecz dostarczany i sugerowany do zastosowania przez producenta przekładki podszynowej, posiadający aktualną aprobatę techniczną IBDiM?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że dopuści do zastosowania materiału do wklejania ciągłej przekładki podszynowej dedykowany do takiego przeznaczenia i dostarczany przez producenta ciągłej przekładki podszynowej, posiadający Aprobatę Techniczną IBDiM o parametrach nie gorszych niż zawarte w STWiORB. Parametry materiału zawarte w Specyfikacji Technicznej dotyczące materiały do wklejania ciągłej przekładki podszynowej zostały podane jako przykładowe.

#### **Pytanie nr 5**

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania wkładki komorowe z granulatu gumowego, których kształt dostosowany jest do komór łukowych szyn 60R2 zamiennie do wymienionych w STWiORB wkładek komorowych ze spienionego poliuretanu?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że dopuści do zastosowania wkładki komorowe jedynie z materiałów wibroizolacyjnych, jak np. podany w dokumentacji spieniony poliuretan, czy granulatu gumowy wskazany w pytaniu. Istotnym jest, aby kształt profili dostosowany był do kształtu komór łukowych szyn a ich funkcja nie sprowadzała się jedynie do zmniejszenia zużycia masy mocującej szyny, jak w przypadku bloczków betonowych.

#### **Pytanie nr 6**

Czy Zamawiający przewiduje ułożenie pod prefabrykowaną płytą torową warstwy wyrównawczej?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że przy sporządzaniu oferty cenowej należy wziąć pod uwagę ułożenie warstwy wyrównawczej z suchego betonu klasy C 12/15 pod prefabrykowanymi płytami torowymi i międzytorowymi. Grubość warstwy powinna wynosić minimum 3 cm i maksimum 5 cm. Grubość wszystkich warstw konstrukcyjnych podbudowy nie ulega zmianie, a jedynie głębokość wykopu należy zwiększyć o grubość warstwy wyrównawczej oraz grubość maty wibroizolacyjnej.

### Pytanie nr 7

Czy Zamawiający dopuści ułożenie mat wibroizolacyjnych pod warstwą wyrównawczą pod żelbetowe płyty zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej?

### Odpowiedź

Zamawiający informuje, że dopuści ułożenie mat wibroizolacyjnych pod warstwą wyrównawczą pod płyty torowe i międzytorowe, jeżeli jest to zgodne z Instrukcjami montażu producenta.

### Pytanie nr 8

Na przekrojach poprzecznych przez torowisko zaznaczono prefabrykowaną żelbetową płytę torowo-drogową z betonu C30/37, natomiast w STWiORB Zamawiający wymaga, aby płyta torowo-drogowa wykonana została z betonu o wytrzymałości na ściskanie >55 MPa (wg PN-EN 12390-3). Prosimy o sprecyzowanie wymagań dot. betonu prefabrykowanych płyt zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej.

### Odpowiedź

Zamawiający informuje, że w opisie przekrojów poprzecznych wpisano omyłkowo klasę betonu C30/37. Wymagania wiążące Wykonawcę co do wielkości parametrów charakteryzujących prefabrykowane płyty torowe i międzytorowe podano w STWiORB (dla betonu klasy C45/55).

### Pytanie nr 9

Prosimy o doprecyzowanie wymagań dotyczących wibroizolacyjnych mat podtorowych. Na rysunkach zaznaczono jedynie grubość maty.

### Odpowiedź

Zamawiający informuje, że grubość maty wibroizolacyjnej została zaznaczona w Przedmiarze Robót (nie na rysunkach) i została ona podana przykładowo. Mata wibroizolacyjna powinna być wykonana z materiału poliuretanowego, posiadać aktualną Aprobatację Techniczną IBDiM i charakteryzować się parametrami przedstawionymi w tabeli poniżej:

Parametr	Zakres dopuszczalny parametru	Metoda badania parametru wg normy
Sztywność statyczna 23°C (0,02 MPa – 0,07 MPa)	0,020 ÷ 0,030 N/mm <sup>3</sup>	DIN 45673-7
Sztywność dynamiczna 23°C (10 Hz, 0,02 MPa – 0,07 MPa)	0,062 ÷ 0,072 N/mm <sup>3</sup>	DIN 45673-7

Odkształcenie trwałe po ściskaniu 23°C (7 dni, przy odkształceniu 50%)	$\leq 5\%$	PN-EN ISO 1856
Wydłużenie przy zerwaniu	$\geq 50\%$	PN-EN ISO 1798

### Pytanie nr 10

Zgodnie z przekrojami poprzecznymi wypełnienie pomiędzy prefabrykowanymi płytami torowymi a płytami międzytorza wykonane jest z masy bitumicznej, natomiast wg STWiORB: „Po zabudowie płyt, szczeliny (~20 mm) pomiędzy prefabrykowanymi płytami należy wypełnić piaskiem lub zasypką cementowo-piaskową do wysokości około 8 cm od górnej powierzchni płyty. Następnie powierzchnie boczne płyt w szczelinie, na wysokości niewypełnionej piaskiem lub zasypką cementowo-piaskową, należy zagruntować materiałem zwiększającym przyczepność masy zalewowej do betonu. Po ich zagruntowaniu szczelinę należy wypełnić poliuretanową masą zalewową.” Prosimy o doprecyzowanie, jaka masa ma zostać zastosowana pomiędzy prefabrykowanymi płytami torowymi a międzytorowymi a także między płytami torowymi a kostką granitową.

### Odpowiedź

Zamawiający informuje, że wypełnienie pomiędzy prefabrykowanymi płytami torowymi a międzytorowymi i torowymi a kostką granitową należy wykonać zgodnie z STWiORB - na bazie poliuretanu w sposób opisany w STWiORB.

### Pytanie nr 11

Prosimy o doprecyzowanie zakresu zastosowania maty wibroizolacyjnej. Czy ma być ona ułożona jedynie pod płytami torowymi, czy na całym przekroju torowiska-również pod płytami międzytorowymi oraz czy matę należy ułożyć również na ścianach bocznych płyt torowych?

### Odpowiedź

Zamawiający informuje, że matę wibroizolacyjną należy umieścić na całym przekroju torowiska także pod płytami międzytorowymi oraz matę należy ułożyć również na ścianach bocznych płyt torowych.

### Pytanie nr 12

Prosimy o potwierdzenie, że obszar międzytorza ma zostać zabudowany za pomocą prefabrykowanych płyt międzytorowych?

### Odpowiedź

Zamawiający informuje, że obszar międzytorza ma zostać zabudowany za pomocą prefabrykowanych płyt międzytorowych.

**Pytanie nr 13**

Czy zamawiający dopuszcza nawierzchnię płyt torowych o innej fakturze niż projektowana kostka granitowa?

**Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza innej nawierzchni niż kostka granitowa płomieniowana, co uzgodniono z Urzędem Miasta i Miejskim Konserwatorem Zabytków.

**Pytanie nr 14**

Kto ponosi koszty wyłączenia torowiska z ruchu na czas robót i jakiej wielkości są to koszty?

**Odpowiedź**

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

**Pytanie nr 15**

Czy Zamawiający jest pewny, że jest możliwość dobudowy drugiego toru przy czynnym ruchu na torze istniejącym?

**Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że dobudowa drugiego toru przy czynnym torze wyniknie z tymczasowej organizacji ruchu tramwajowego oraz etapowania robót.

**Pytanie nr 16**

W projekcie występują słupy trakcyjne KR-15, natomiast w innej części projektu przewidziany jest na nich montaż oświetlenia. Czy do oferty należy przyjąć słupy trakcyjno-oświetleniowe. Prosimy o odpowiedź i ewentualne skorygowanie obmiarów?

**Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że do oferty należy przyjąć słupy trakcyjno-oświetleniowe.

**Pytanie nr 17**

Czy w Formularzu Oferty (Załącznik nr 3 do SIWZ) w pkt 3 Zamawiający wymaga podania imienia i nazwiska wraz z opisem doświadczenia czy tylko nazw inwestycji przy której zdobył doświadczenie?

**Odpowiedź nr 17**

Zamawiający informuje, że w Formularzu ofertowym (załącznik nr 3) należy wskazać tylko budowy (nazwy inwestycji) ponad wymagane doświadczenie niezbędne do potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu. Pozostałe informacje należy zamieścić w oświadczeniu JEDZ zgodnie z zapisami Uwagi 5 Rozdziału V pkt II ppkt 2b) oraz w załączniku nr 6.

### **Pytanie nr 18**

Zamawiający postawił wymaganie co do osoby kierującej robotami:  
- osobę posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności inżynierskiej drogowej w co najmniej ograniczonym zakresie, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert kierował robotą budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie drogi klasy co najmniej L obejmującej wymianę nawierzchni z elementów drobnowymiarowych o powierzchni nie mniejszej niż 5000m<sup>2</sup>, przy czym wymiana nawierzchni z kostki kamiennej winna wynieść łącznie nie mniej niż 800m<sup>2</sup>. W związku z tym iż dotychczas zlecane odcinki były zwykle mniejsze od wymaganego, Wykonawca zwraca się o zmniejszenie wielkości odcinka stanowiącego kryterium.

### **Odpowiedź**

Zamawiający informuje, że warunek dotyczący doświadczenia wymaganego od kierownika robót w specjalności inżynierskiej drogowej jest proporcjonalny do przedmiotu zamówienia i tym samym pozostaje on bez zmian.

### **Pytanie nr 19**

Prosimy o zmianę warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności zawodowej osoby posiadającej uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej- ograniczony zakres; która kierowała co najmniej jedną robotą budowlaną polegającą na budowa/przebudowa drogi klasy co najmniej L obejmująca wymianę nawierzchni z elementów drobnowymiarowych o powierzchni nie mniejszej niż 5000m<sup>2</sup>, przy czym wymiana nawierzchni z kostki kamiennej winna wynieść łącznie nie mniej niż 800 m<sup>2</sup> wraz z odwodnieniem powierzchniowym- zamiast w okresie ostatnich 5 lat na w okresie ostatnich 10 lat.

### **Odpowiedź**

Zamawiający wyraża zgodę na zwiększenie z 5 do 10 lat doświadczenia wymaganego od kierownika w specjalności inżynierskiej drogowej.

### **Pytanie nr 20**

Czy Zamawiający dopuszcza zrezygnowanie z zał. nr 7 do SIWZ tj. we wzorze istotnych postanowień gwarancji lub poręczenia dla należytego wykonania umowy z brzmienia: „... w tym z tytułu odpowiedzialności solidarnej beneficjenta i zobowiązanego względem Podwykonawców i dalszych Podwykonawców zgodnie z art. 6471 k.c.” z uwagi na fakt, że Towarzystwa ubezpieczeniowe 9 (do których zwracał się Wykonawca celem przygotowania ewentualnego zabezpieczenia należytego wykonania umowy w przypadku przedłożenia przez Wykonawcę najkorzystniejszej oferty przetargowej) podnoszą, że cytowane powyżej brzmienie implikuje nadmiernie szeroką odpowiedzialność dla zobowiązanego z tytułu solidarnej odpowiedzialności względem Podwykonawców i dalszych Podwykonawców i odmawiają przygotowania zabezpieczenia należytego wykonania umowy Wykonawcy. Zwracamy, że Zamawiającego chronią w tym względzie przepisy ustawy Prawo Zamówień Publicznych w szczególności:

a. Zamawiający ponosi solidarną odpowiedzialność za zapłatę wynagrodzenia za roboty budowlane wykonane poprzez Podwykonawcę i dalszego Podwykonawcę, pod warunkiem wyrażenia przez Zamawiającego pisemnej zgody na zawarcie dalszej umowy o roboty budowlane między Wykonawcą, a Podwykonawcą czy umowy z dalszym Podwykonawcą. Wszelkie zmiany umów z Podwykonawcami lub dalszymi Podwykonawcami wymagają uprzedniej pisemnej zgody zamawiającego pod rygorem nieważności.

b. Bezwzględnie wiążące przepisy ustawy o terminach zapłaty, wymuszają na Wykonawcy zapłatę wynagrodzenie Podwykonawcy czy dalszemu Podwykonawcy najpóźniej w ciągu 30 dni od doręczenia faktury pod rygorem odsetek za spóźnienie. Zamawiający nalicza Wykonawcy z tytułu opóźnienia w płatnościach względem Podwykonawców i dalszych Podwykonawców surowe kary umowne.

c. Nadto wzór umowy stanowiący załącznik nr 8 do SIWZ zawiera klauzulę obciążającą Wykonawcę robót budowlanych obowiązkiem wcześniejszego rozliczenia się z Podwykonawcą i dalszym Podwykonawcą z tytułu zrealizowanych przez nich robót, jeszcze przed przedstawieniem Zamawiającemu swoich faktur (częściowych czy faktury końcowej). Warunkiem zapłaty przez Zamawiającego drugiej i następnej części należnego Wykonawcy wynagrodzenia za odebrane roboty budowlane jest przedstawienie wszystkich dowodów zapłaty wymagalnego wynagrodzenia Podwykonawcom i dalszym Podwykonawcom.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe postanowienia SIWZ.