



Szczecin, dnia 18.01.2019 r.

**Wykonawcy uczestniczący  
w postępowaniu**

Nasz znak: BZP-S.271.176.25.2018.MK

Znak sprawy: BZP/126/18

Dotyczy: Postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: **„Budowę torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH Ster) w Szczecinie”**

Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2018 poz. 1986 ze zm.), zamawiający przekazuje wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami:

**Pytanie 1**

Dotyczy: Branża torowa – Czy Zamawiający przewiduje możliwość zabudowy maty wibroizolacyjnej grubości 2 cm w zamian za matę gr. 2,5cm. SST p 2.1.14 dopuszcza zastosowanie mat grubości 2-2,5cm, przedmiar robót poz. 24 wskazuje na matę gr 2,5cm natomiast opis techniczny nic nie wspomina o wymiarach mat jakie należy zbudować w torze.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza się zabudowę maty wibroizolacyjnej grubości od 2,0 cm do 2,5 cm zgodnie z zapisem w STWiORB 1. Układ torowy Część T-01-A pkt 2.1.14 *Mata antywibracyjna*.

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez zmianę treści kolumny 3 pozycji 24.

**Pytanie 2**

W nawiązaniu do STWiORB (branża torowa) p. 5.6, str. 15 wnosimy o wprowadzenie pozycji TER dotyczącej wykonania robót dla połączenia projektowanego zakresu ze starym torowiskiem. Prosimy o odpowiedź czy w ramach wspomnianych robót należy wykonać częściową lub całkowitą wymianę elementów konstrukcji torowiska – jaki zakres prac wymagany jest przez TS Sp. z o.o.?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z STWiORB 1. Układ torowy Część T-01-A pkt 5.6 (strona 15/16) i warunkami terenowymi należy założyć wykonanie 2 metrowych napawań główki szyny w celu zniwelowania zużycia eksploatacyjnego istniejących szyn, oraz 10 metrową regulację toru w celu łagodnego dowiązania geometrycznego nowego toru ze starym. Wykonawca zobowiązany jest do wymiany elementów konstrukcji torowiska m. in. elementów stalowych, podkładów, tłuczni w chwili kiedy jego działanie doprowadzi do zniszczenia tych elementów.

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez dodanie nowej pozycji 24b.

**Pytanie 3**

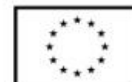
Dotyczy: STWiORB (branża torowa) p. 5.6, str. 15 - Czy przy połączeniu projektowanego ze starym torowiskiem występują szyny o różnym profilu, a tym samym należy zbudować 3,0m szyny przejściowe? Jeżeli tak, to w jakiej ilości? Wnosimy o wprowadzenie dodatkowej pozycji TER w przypadku wystąpienia takiej sytuacji.

**Odpowiedź:**

Na odcinkach dowiązania nie występują szyny o różnym profilu.

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A pkt 5.6. *Połączenie projektowanego zakresu ze starym torowiskiem*.

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie  
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



#### **Pytanie 4**

Dotyczy: STWiORB (branża torowa) p. 5.6, str. 15 – „[...] w przypadku wejścia w zakres dylatacji obiektu mostowego należy uzgodnić z ZDiTM zakres remontu urządzenia”. Prosimy o informację o jaki obiekt mostowy chodzi i jaki zakres prac należy wykonać? W przypadku konieczności wykonania wspomnianych prac prosimy o wprowadzenie odpowiedniej pozycji TER.

#### **Odpowiedź:**

Na odcinkach dowiązania nie występują obiekty mostowe.

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A pkt 5.6. *Połączenie projektowanego zakresu ze starym torowiskiem.*

#### **Pytanie 5**

Dotyczy: STWiORB (branża torowa) p. 5.3 Szlifowanie szyn, str. 15 – Wnosimy o wprowadzenie pozycji TER dotyczącej wykonania szlifowania korekcyjnego szyn przed wznowieniem ruchu tramwajowego.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez dodanie nowej pozycji 24c.

#### **Pytanie 7**

Dotyczy: STWiORB (branża torowa) p. 5.5, str. 15 Montaż elementów z mat antywibracyjnych w miejscach, gdzie nie jest możliwe wklejenie profili przyszynowych. Prosimy o podanie parametrów technicznych oraz grubości mat jakie należy zastosować w zastępstwie profili przyszynowych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza stosowania mat antywibracyjnych w zastępstwie systemu otulin stosowanych na rozjazdach. Należy stosować profile zgodne ze zmodyfikowanymi punktami 2.1.13 i 5.5 STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A.

Zamawiający modyfikacją nr 8 wprowadził zmianę w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A punktów 2.1.13 *Gumowe profile wibroizolacyjne* i 5.5 *Montaż elementów z mat antywibracyjnych w miejscach gdzie nie jest możliwe wklejenie profili przyszynowych.*

#### **Pytanie 8**

Zgodnie z opisem technicznym p. 5.3, p. 5.4 oraz przekrojami konstrukcyjnymi należy zabudować płytę torową żelbetową z betonu klasy C 30/37 zbrojoną włóknami polimerowymi (STWiORB podaje polipropylenowymi). Prosimy o informację czy płyty torowe mają być zbrojone jedynie włóknami polipropylenowymi w ilości 4,5 kg/m<sup>3</sup> czy także zbrojeniem przestrzennym z prętów żebrowanych? W przypadku konieczności wykonania zbrojenia prętami stalowymi prosimy o przedstawienie projektu zbrojenia płyty torowej oraz przekazania tabelarycznego zestawienia ilości potrzebnej stali.

#### **Odpowiedź:**

Płyty torowe mają być zbrojone jedynie włóknami polimerowymi w ilości 4,5 kg na 1m<sup>3</sup> - parametr jest określony w STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-B pkt 2.10 *Materiał na podbudowę z betonu.*

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-B pkt 2.9 *Włókna polipropylenowe* i 2.10 *Materiał na podbudowę z betonu* zastępując zapis „włókna polipropylenowe” zapisem „włókna polimerowe”.

#### **Pytanie 9**

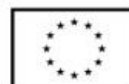
Dotyczy poz. 30 i poz. 31 TER – Prosimy o informację w jakim rozstawie należy wykonać szczeliny pełne i pozorne oraz jakim materiałem należy je wypełnić. STWiORB i Projekt nie podają informacji w tym temacie.

#### **Odpowiedź:**

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie  
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska  
Fundusz Spójności



Zamawiający dokona modyfikacji zapisów STWiORB 1. Układ torowy. Część T T-01-B pkt 5.2.  
*Układanie mieszanki betonowej (betonowanie) poprzez dodanie wymagań dotyczących szczelin pełnych i pozornych.*

#### **Pytanie 10**

Dotyczy poz. 9 i poz. 10 TER – Wnosimy o uzupełnienie opisów pozycji o zakres prac związanych z transportem i utylizacją materiałów z rozbiórki.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy TER w powyższym zakresie bez zmian. Zakres prac podczas prowadzenia rozbiórki jest określony w STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-D pkt. 5.1. *Rozbiórka nawierzchni torów.*

#### **Pytanie 11**

Dotyczy poz. 26 TER (torowisko klasyczne) – Wnosimy o rozbięcie pozycji lub wprowadzenie pełnych opisów zakresów prac, które należy wycenić w ramach pozycji. Zwracamy uwagę, iż pozwoli to na rzetelną wycenę i uczciwą konkurencję między podmiotami uczestniczącymi w postępowaniu. Lakoniczny opis pozycji przedmiarowej powoduje możliwość popełnienia błędu i pominięcia w wycenie prac wymaganych przez STWiORB i projekt. Dodatkowo pytamy: czy w pozycji należy wycenić wypełnienie komór szynowych profilami przy-szynowymi jak to pokazano w przekrojach konstrukcyjnych?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy TER w powyższym zakresie bez zmian ponieważ szczegółowy opis technologii czy kolejność wykonywania prac może wskazywać na system oferowany przez jednego producenta czy dostawcę. Ponadto w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A pkt. 5. opisano wymagania i zakres prac przy układaniu toru podsypkowego (klasycznego).

#### **Pytanie 12**

Dotyczy poz. 28 TER oraz poz. 29 TER (torowisko- nawierzchnia bezpodsypkowa) – Wnosimy o rozbięcie pozycji lub wprowadzenie pełnych opisów zakresów prac, które należy wycenić w ramach pozycji. Zwracamy uwagę, iż pozwoli to na rzetelną wycenę i uczciwą konkurencję między podmiotami uczestniczącymi w postępowaniu. Lakoniczny opis pozycji przedmiarowej powoduje możliwość popełnienia błędu i pominięcia w wycenie prac wymaganych przez STWiORB i projekt. Dodatkowo pytamy: czy w pozycji 30 TER należy wycenić wypełnienie komór szynowych profilami przy-szynowymi lub matami wibroizolacyjnymi jak to pokazano w przekrojach konstrukcyjnych i opisano w STWiORB?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy TER w powyższym zakresie bez zmian. Opis koniecznych do wykonania prac został zawarty w STWiORB 1. *Układ torowy Część T T-01-A pkt. 5.2.2 Roboty przygotowawcze.* Montaż systemu otulin szynowych i rozjazdów należy wycenić odpowiednio w pozycjach TER 28 i 29.

#### **Pytanie 13**

Prosimy o informację czy rozjazdy mają być dodatkowo kotwione za pomocą kotew stalowych do podbudowy betonowej? W przypadku pozytywnej odpowiedzi prosimy o podanie rozstawu węzłów kotwiących.

#### **Odpowiedź:**

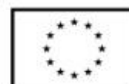
Dodatkowe kotwienie czy inny rodzaj montażu wynika z przyjętej technologii wykonywania oraz zastosowanego systemu otulin. Zamawiający nie wymaga stosowania kotew stalowych.

#### **Pytanie 14**

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie  
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska  
Fundusz Spójności



Prosimy o potwierdzenie, że na całym zakresie należy zbudować szyny rowkowe 60R2 R260 niezależnie od zaprojektowanych promieni łuków poziomych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga stosowania szyn o twardości wskazanej w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A w pkt. 2.1.1. *Szyny rowkowe* tj. R 260 HB.

**Pytanie 15**

Wnosimy o uzupełnienie TER o pozycje przedmiarowe związane z gięciem szyn rowkowych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez dodanie nowej pozycji 24d.

**Pytanie 16**

Wnosimy o wprowadzenie w TER pozycji przedmiarowych dotyczących wykonania dielektrycznego zabezpieczenia szyn.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy TER w powyższym zakresie bez zmian. Wycenę wykonania dielektrycznego zabezpieczenia szyn należy wycenić w poz. 26 TER. Szczegółowy zakres prac dotyczący wykonania dielektrycznego zabezpieczenia szyn opisano w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A pkt. 5.1.2. *Przygotowanie szyn.*

**Pytanie 17**

Wzór umowy: p.5, ppkt 4 brzmi: materiały pochodzące z rozbiórki torowiska tramwajowego w ul. Ku Słońcu np. podkłady żelbetowe, podkłady drewniane, szyny, złączki, wygradzenia, tłuczeń odzyskany z przebudowy torowisk, po uprzednim oczyszczeniu (przesianiu) – należy odtransportować do magazynu spółki Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. w Szczecinie przy ul. Klonowica 5. W nawiązaniu do powyższego wnosimy o uzupełnienie TER o roboty związane z oczyszczeniem podsypki tłuczniowej i odwozem do magazynu Spółki Tramwaje Szczecińskie Sp. z o.o. w Szczecinie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy TER w powyższym zakresie bez zmian. Pozycje należy wycenić w oparciu o wizję w terenie, zapisy umowy oraz dokumentację przetargową.

**Pytanie 18**

W pozycji 18. TER ilość odwodnienia z rowków szyn określono na 380 szt. natomiast na planie sytuacyjnym zaznaczono go tylko w ilości około 68 szt.

Prosimy o wyjaśnienie tak dużej rozbieżności pomiędzy projektem a pozycją TER i jednoznaczne wskazanie jaką ilość odwodnienia z rowków szyn należy wycenić w pozycji 18 TER?

**Odpowiedź:**

Pozycja 18 TER odnosi się do wykonania wierconych otworów w rowku szyny. W konstrukcji podsypkowej nie stosuje się skrzynek odwadniających, natomiast odprowadzenie wody z rowków szyn w konstrukcji bezpodsypkowej odbywa się poprzez nawiert i odwodnienie liniowe.

Zamawiający modyfikacją nr 9 dokonał zmiany treści i ilości poz.18 TER.

**Pytanie 19**

W pozycji 21. TER ilość odwodnienia liniowego określono na 222,66 m natomiast na planie sytuacyjnym zaznaczone jest tylko około 156 m odwodnienia liniowego.

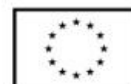
Prosimy o wyjaśnienie tak dużej rozbieżności pomiędzy projektem a pozycją TER i jednoznaczne wskazanie jaką ilość odwodnienia liniowego należy wycenić w pozycji 18 TER?

**Odpowiedź:**

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie  
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska  
Fundusz Spójności



Zamawiający modyfikacją nr 9 dokonał zmiany ilości poz.21 TER.  
Zamawiający modyfikacją nr 9 dokonał zmiany treści i ilości poz.18 TER.

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie  
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



**Unia Europejska**  
Fundusz Spójności

