



Szczecin, dn. 08.04.2013 r.

**Wykonawcy
uczestniczący w postępowaniu**

Nasz znak: BZP-S.271.59/9.2013.JZ

Znak sprawy: BZP/9/13

Dotyczy: Postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Przebudowę ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie”.

Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010r. nr 113, poz. 759 z późn. zm.), Zamawiający przekazuje Wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytanie nr 1

Stosownie do par. 45 wzoru umowy, w przypadku naliczenia wykonawcy przez zamawiającego kar umownych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków przewidzianych Kontraktem, zamawiający uprawniony będzie do powiadomienia wykonawcy o wymierzeniu kary z podaniem jej wysokości, potrącenia, w formie pisma zawierającego stosowne oświadczenie woli, należnych zamawiającemu kar umownych z pierwszej płatności dokonywanej na rzecz wykonawcy, jaka będzie miała miejsce po przekazaniu powiadomienia o wymierzeniu kary. W przypadku, kiedy należność z tytułu kar umownych przekroczy wysokość pozostałych do wykonania na rzecz wykonawcy płatności, zamawiający uprawniony będzie do potrącenia ich wysokości ze środków zgromadzonych, jako zabezpieczenie wykonania umowy.

W związku z powyższym wnosimy o potwierdzenie iż wszelkie należne zamawiającemu kary umowne potrącone będą dopiero z faktury wystawionej zgodnie z umową po zrealizowaniu Projektu. Jeżeli nie to w taki razie czy będą pomniejszać kwoty ujęte w Przejściowych Świadczeniach płatności, w takiej sytuacji konieczna byłaby modyfikacja treści par. 45 wzoru umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 1

Zamawiający potwierdza, iż należne zamawiającemu kary umowne potrącone będą z faktury zgodnie z umową po zrealizowaniu Projektu.

Pytanie nr 2

Dotyczy SST dla podbudów i nawierzchni z mieszanek AC/SMA/GA.

Prosimy o podanie kategorii ruchu na ulicach podlegających modernizacji oraz o ujednoczenie zapisów SST w tym zakresie.

Odpowiedź na pytanie nr 2

Kategorie ruchu na ulicach wchodzących w zakres inwestycji określono w Opisie techniczny Projektu Wykonawczego Drogowego w punkcie 4.2. *Komunikacja*. W zaktualizowanych Specyfikacjach Technicznych ujednoczono zapisy dotyczące kategorii ruchu poszczególnych ulic.

Pytanie nr 3

Wymagania zawarte w SST (podbudowa MMA, w-wa wiążąca, wyrównawcza i ściernalna SMA) SA zgodne z dokumentem WT-2 2008.

Dokument ten zawierał liczne błędy, mieszanki mineralno- asfaltowe zaprojektowane zgodnie z tymi wymaganiami SA podatne na spękania zmęczeniowe i niskotemperaturowe.

W 2010 został opracowany (oraz zatwierdzony przez GDDIA) dokument, w którym wspomniane wyżej błędy zostały wyeliminowane.

2.1 mając na uwadze powyższe prosimy o zmianę wymagań dotyczących MMA na zgodne z dokumentem WT 2 2010.

2.2 Analogicznie prosimy o zmianę wymagań na kruszywa do MMA na zgodne z WT 1 2010.

Odpowiedź na pytanie nr 3

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 4

Z uwagi na proponowaną zmianę wymagań dla MMA proponujemy również zmianę wymagań w stosunku do zawartości wolnych przestrzeni w zagęszczonej warstwie.

- AC 16 W 35/50 oraz AC 22 P 35/50 – od 3 do 8 %;
- SMA 8 PMB 45/80-55 – od 1,0 do 5,0%.

Odpowiedź na pytanie nr 4

W zaktualizowanych Specyfikacjach Technicznych dotyczących MMA wprowadzono wymagania zawartości wolnych przestrzeni w zagęszczonej warstwie odpowiednio:

- AC 16 W 35/50 oraz AC22 P35/50 – od 3 do 8 %;
- SMA 8 PMB 45/80-55 – od 1,0 do 5,0 %.

Pytanie nr 5

Projekt Zieleni Drogowej obejmuje swoim zakresem drzewa do przesadzenia w ilości 7 sztuk, prosimy o wskazanie pozycji, w której należy wycenić prace z tym związane.

Odpowiedź na pytanie nr 5

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

W przedmiarze oraz w TER zmodyfikuje się treść SIWZ poprzez dodanie nowej pozycji dotyczącej przesadzenia drzew.

Pytanie nr 6

Projekt Zieleni Drogowej obejmuje roczną pielęgnację zieleni. Pojęcie pielęgnacji nie może się Zamawiającemu mylić z roczną ochroną zielni przed ewentualną kradzieżą i wandalizmem. Prosimy o wprowadzeniu zmian w zapisach ST.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający wprowadził modyfikację w zapisach kontraktu w zakresie rezygnacji z pielęgnacji zieleni.

Pytanie nr 7

Projekt Drogowy - Nawierzchnia chodnika z płyt kamiennych Specyfikacja Techniczna S.T.08.02.03 - odnosi się do nawierzchni z nowych płyt kamiennych, z uwagi na zastosowanie płyt kamiennych z rozbiórki prosimy o wykreślenie ze ST pkt.2.2.1 oraz pkt.6.2 a) i b) i dostosowanie S.T. do nawierzchni z płyt kamiennych z rozbiórki.

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 8

Dot. Projektu Drogowego – Nawierzchnia chodnika z płyt kamiennych, prosimy o podanie Specyfikacji Technicznej dla wykonania uszorstkowania nawierzchni z płyt kamiennych z rozbiórki.

Odpowiedź na pytanie nr 8

Uszorstnienie nawierzchni z płyt kamiennych z odzysku należy wykonać zgodnie z Dokumentacją Projektową - metodą piaskowania, zgodnie z przedmiarem robót branży drogowej poz. 73 d.18 .

Pytanie nr 9

Projekt drogowy – Nawierzchnia z płyt kamiennych – z uwagi na zastosowany wzór (płyta kamienna + kostka kamienna gr. 10cm) ułożenia nawierzchni prosimy o podanie udziału procentowego kostki kamiennej w stosunku do powierzchni płyt kamiennych na met kwadratowy lub dopisanie pozycji TER wraz z obmiarem dla nawierzchni z kostki kamiennej gr 10cm.

Odpowiedź na pytanie nr 9

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 10

Projekt Drogowy – Nawierzchnia chodnika z płyt kamiennych prosimy o uzupełnienie S.T. o specyfikację dla kostki kamiennej gr. 10cm.

Odpowiedź na pytanie nr 10

Wymagania dla kostki kamiennej zostały zwarte w Specyfikacji Technicznej ST-05.03.01..

Pytanie nr 11

Projekt Drogowy - Nawierzchnia z kostki kamiennej Specyfikacja Techniczna S.T.05.03.01 - odnosi się do nawierzchni z nowej kostki kamiennej z uwagi na zastosowanie kostki z rozbiórki prosimy o wykreślenie ze ST pkt.2.2.2 oraz pkt.6.2.

Odpowiedź na pytanie nr 11

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 12

Prosimy o doprecyzowanie S.T.05.03.01 Nawierzchnia z kostki kamiennej pkt. 5.2.6 Wypełnienie Spoin, ponieważ ST odnosi się w do pkt. 2.7; 2.5, których brak w S.T. Prosimy o doprecyzowanie samego sposobu wypełnienia spoin.

Odpowiedź na pytanie nr 12

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 13

Prosimy o zmianę zapisu S.T.05.03.01 Nawierzchnia z kostki kamiennej pkt. 5.2.1 Układanie kostki, ujednoczenie zarówno samego wzoru dla nawierzchni ze względu na nakład pracy dla poszczególnych deseni i braku możliwości zachowania uczciwej konkurencji pomiędzy wykonawcami.

Odpowiedź na pytanie nr 13

Zamawiający pozostawia zapisy Specyfikacji Technicznej bez zmian: S.T.05.03.01 Nawierzchnia z kostki kamiennej w pkt. 5.2.1 Układanie kostki nieregularnej.

Pytanie nr 14

Prosimy o zmianę zapisu S.T.05.03.01 Nawierzchnia z kostki kamiennej pkt. 5.2.1 „szerokość spoin między kostkami nie powinna przekraczać 12mm” na zapis „szerokość spoin między kostkami nie powinna przekraczać 25mm” z uwagi na zastosowanie materiału z rozbiórki nie możliwe będzie nawet przy dużych staraniach wykonawczych uzyskanie max. tej szerokości spoiny.

Odpowiedź na pytanie nr 14

Zamawiający pozostawia zapisy Specyfikacji Technicznej bez zmian: S.T.05.03.01 Nawierzchnia z kostki kamiennej w pkt. 5.2.1 Układanie kostki nieregularnej.

Pytanie nr 15

Na rysunkach nr 10 i nr 17 Projektu Drogowego przedstawiony został próg zwalniający wraz z schematem ułożenia kostki na przejściu dla pieszych. W związku z powyższym prosimy o lokalizację progów zwalniających wraz z przejściem dla pieszych oraz podanie powierzchni kostki koloru białego i czarnego wraz ze wskazaniem pozycji TER w celu obliczenia ceny m² przejścia dla pieszych na rampie.

Odpowiedź na pytanie nr 15

Dokumentacja projektowa przedstawia lokalizację progu zwalniającego: rysunki nr 10 i nr 17 Projektu Wykonawczego TOM 01 Projekt drogowy oraz Projekt Wykonawczy TOM 12 Stała organizacja ruchu, Rys. nr 3 – Plan sytuacyjny.

Wykonanie nawierzchni progu zwalniającego z kostki betonowej należy rozliczyć zgodnie z poz. 173 TER.

Pytanie nr 16

Dotyczy S.T. - D.04.07.01, D.05.03.05, D.05.03.13. Prosimy o uaktualnienie treści ST lub wyrażenie pisemnej zgody na zastosowanie zapisów z zakresu wymagań jakościowych zawartych w WT1, WT2, WT4, WT5 z 2010. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniem nr 102 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn.19.11.2010. Zastosowanie w przedmiotowych SST wymagań zawartych w WT1 oraz WT2 z 2008 powoduje świadome przeniesienie na omawiany kontrakt błędów i niejasności zawartych w tych dokumentach.

Odpowiedź na pytanie nr 16

Zaktualizowano Specyfikację Techniczną ST 04.07.01 Podbudowa z betonu asfaltowego oraz ST 05.03.13. Nawierzchnia z mieszanki mastyksowo-grysowej (SMA).

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 17

W poz. TER 342 mamy w-wę wiążącą z asfaltu lanego i przywołaną specyfikację D.05.03.13, która dotyczy jedynie SMA. Prosimy o uzupełnienie ST. dla asfaltu lanego.

Odpowiedź na pytanie nr 17

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 18

Prosimy o wyjaśnienie uziarnienia podbudowy z betonu asfaltowego. W przekrojach konstrukcyjnych na rys. 5 -9 Projektu Drogowego jest: AC16P, 50/70, grubość 11cm., W S.T. - D.04.07.01 natomiast różni się uziarnienie w zależności od grubości warstwy: AC22P, 35/50 - 11cm, AC16P, 35/50 - 9cm. Prosimy o uściślenie zapisów S.T.

Odpowiedź na pytanie nr 18

Zmodyfikowana Specyfikacja Techniczna ST 05.03.05. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego jest spójna z Dokumentacją Projektową (w załączeniu).

Pytanie nr 19

ST 04.06.01 – Podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem pkt. 2.6 pojawiają się konkretne nazwy domieszek do betonu: „Viscocrete”, co za tym idzie następuje wskazanie konkretnych Producentów: Ten zapis nie jest zgodny z przepisami o uczciwej konkurencji na wolnym rynku oraz swobodnym przepływie towarów i usług. Prosimy o zmiany zapisów S.T.

Odpowiedź na pytanie nr 19

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 20

ST 05.03.027 – Wzmocnienie nawierzchni drogowej siatką stalową pkt. 2.2.1 pojawia się konkretna nazwa towaru "siatka stalowa heksagonalna Road Mesh". Zapis nie jest zgodny z przepisami o uczciwej konkurencji na wolnym rynku oraz swobodnym przepływie towarów i usług. Prosimy o zmiany zapisów S.T.

Odpowiedź na pytanie nr 20

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 21

ST 04.06.01b – Podbudowa dla betonu szybkosprawnego B35; prosimy o zmianę nazewnictwa i dostosowanie ST do obowiązujących norm PN-EN 206-1. Obecnie jest produkowany beton przez wytwórnię o nazwie C30/37.

Odpowiedź na pytanie nr 21

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 22

ST 04.06.01b – Podbudowa dla betonu szybkosprawnego B35. Zamieszczenie w Tablicy 8 i w pkt. 6.3.8 różnych norm badawczych dla betonu B30 i B50 powoduje brak możliwości porównania ich ze sobą gdyż procedury badawcze w obu tych normach są nieporównywalne. Prosimy o ujednoczenie treści ST i zastosowanie obowiązującej normy PN-EN.

Odpowiedź na pytanie nr 22

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 23

ST 04.06.02 – Podbudowa dla betonu cementowego pkt. 6.2.1 w treści punktu wskazane jest oznaczenie klasy betonu, która jest niezgodna z wymaganiami normy PN-EN 206-1. Prosimy o sprowadzenie treści pkt'u 6.2.1 do wymagań normy.

Odpowiedź na pytanie nr 23

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 24

ST. 08.02.02 – Chodniki z brukowej kostki betonowej pkt. 2.2.4. Na dzień dzisiejszy i w świetle obowiązującego prawa producenci wystawiają certyfikat CE na kartach wyrobu. Zobligowani są oni do badań wg obowiązującej norm na wyroby w tym przypadku na badania wg. PN-EN 1338 dla kostki brukowej, PN-EN 1340 dla krawężników. Nie można porównywać cech badań wg starych i nowych norm gdyż są to inne procedury badań. Prosimy o zmiany w ST w oparciu o obowiązujące normy.

Odpowiedź na pytanie nr 24

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 25

W związku z przygotowaniem do złożenia oferty zwracamy się z prośbą o udostępnienie projektu umowy z inżynierem kontraktu.

Odpowiedź na pytanie nr 25

Zamawiający informuje, że projekt umowy z inżynierem kontraktu znajduje się w Biuletynie Informacji Publicznej UM Szczecin, Postępowanie Urzędu Miasta Szczecin, Pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu przy realizacji zadania inwestycyjnego pn.: "Przebudowa ulic: Potulicka, Narutowicza w Szczecinie" link:

http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinBIP/chapter_11710.asp?soid=4EAB1FDCE56B4B0B8F3671847741321C

Pytanie nr 26

W dziale X SIWZ p.9 , ppkt s) zamawiający wskazał, że w cenie ofertowej należy uwzględnić przy odbiorze i przekazaniu do eksploatacji koszty opracowań wymaganych przez właściwe podmioty zarządzające elementami projektu, w szczególności Tramwaje Szczecińskie, ZDiTM, zarządców infrastruktury podziemnej. Prosimy o wyjaśnienie i uzupełnienie, jakie dodatkowe warunki i wymagania nakładają wspomniane wyżej instytucje poza tymi, które zostały już ujęte w uzgodnieniach i innych dokumentach stanowiących dokumentację przetargową.

Odpowiedź na pytanie nr 26

Zgodnie z zapisami SIWZ Rozdział X pkt 9 lit. s) „koszty opracowań wymaganych przy odbiorze i przekazaniu do eksploatacji przez właściwe podmioty zarządzające elementami Projektu, w szczególności Tramwaje Szczecińskie, ZDiTM, zarządców infrastruktury podziemnej zgodnie z uzgodnieniami zawartymi w dokumentacji oraz obowiązującym stanem prawnym.

Pytanie nr 27

Przedmiar robót torowych:

Poz. 12.1 – czy w tej pozycji należy wycenić ułożenie toru na podkładach strunobetonowych wraz z przytwierdzeniem szyn do podkładów? Jeśli tak, to w jakiej ilości? Z projektu wynika ok. 392 mtp , czyli 586 szt. podkładów?

Odpowiedź na pytanie nr 27

Pozycja 12.1 w przedmiarze robót branży torowej zawiera również układanie torów szer. 1435 mm z szyn tramwajowych z przymocowaniem pośrednim do podkładów żelbetowych: Obmiar robót układania torów z szyn tramwajowych z przymocowaniem pośrednim do podkładów żelbetowych wynosi 0.38 km , 573 szt. podkładów strunobetonowych.

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 28

Przedmiar robót torowych:

Poz. 17.1 – jakim materiałem należy wypełnić szczeliny między płytami EPT oraz między płytą i szyną?

Odpowiedź na pytanie nr 28

Szczeliny należy wypełnić "borfugą" lub innym materiałem zachowującym plastyczność w temperaturach ujemnych i dodatnich np. "sika".

Pytanie nr 29

Przedmiar robót torowych:

Poz. 18.1 i 22.1 – czy w tych pozycjach ma być wyceniona kostka kamienna czy tylko robocizna?

Odpowiedź na pytanie nr 29

Kostka kamienna w przedmiarze robót branży torowej w poz. 18.1 oraz poz. 22.1 jest materiałem pozyskanym z rozbiórki.

Pytanie nr 30

Przedmiar robót torowych:

Poz. 18.1 i 22.1 – czy szczeliny w kostce kamiennej mają być wypełnione masą zalewową na gorąco na pełną wysokość kostki?

Odpowiedź na pytanie nr 30

Szczeliny w kostce kamiennej mają być wypełnione masą zalewową na wysokości 4 do 5 cm od góry kostki kamiennej.

Pytanie nr 31

Przedmiar robót torowych:

Poz. 18.1 i 22.1 – czy kostka znajduje się na podsypce cementowo – piaskowej (przedmiar) czy na podbudowie z betonu gr. 3 cm (projekt str. 12)?

Odpowiedź na pytanie nr 31

Kostka kamienna ułożona jest na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3 cm.

Pytanie nr 32

Przedmiar robót torowych:

Poz. 20.2 – czy Zamawiający ma na myśli płytki chodnikowe betonowe typu „focus” (wg projektu) czy płyty kamienne (wg ST.)?

Odpowiedź na pytanie nr 32

Zgodnie z opisem technicznym w Projekcie Wykonawczym TOM 2 Torowisko tramwajowe w punkcie 5.16. Przystanki tramwajowe oraz z przedmiarem robót branży torowej w poz. 20.2 na całej długości przystanku wzdłuż krawężnika przystankowego tramwajowego należy ułożyć rząd kostki betonowej koloru czarnego (antracyt) a za nim rząd płytek o specjalnej fakturze (np. typu FOCUS).

Pytanie nr 33

Dotyczy TER – poz. 171.

Prosimy o zmianę opisu nazwy mieszanki w pozycji 171

z: AG 16W D35/50 mm

na: **AC 16 W 35/50 (KR4)**

Odpowiedź na pytanie nr 33

W pozycji 171 TER, Zamawiający zmodyfikuje opis nazwy mieszanki z AG 16 W D35/50mm na AC 16 W 35/50.

Kategorie ruchu na ulicach wchodzących w zakres inwestycji określono w Opisie techniczny Projektu Wykonawczego Drogowego w punkcie 4.2. *Komunikacja*. W zaktualizowanych Specyfikacjach Technicznych ujednolicono zapisy dotyczące kategorii ruchu poszczególnych ulic.

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 34

Dotyczy TER – poz. 342 i 348 TER

Podana w pozycjach 342 i 348 ST 05.03.05 jest niepoprawna, ponieważ dotyczy ona warstwy wiążącej z AC16W a nie z asfaltu twardo lanego.

- Prosimy o zmianę opisu numeru SST w przywołanych pozycjach na poprawny
- Przekazanie ST dedykowanej dla warstwy wiążącej z asfaltu twardo lanego.

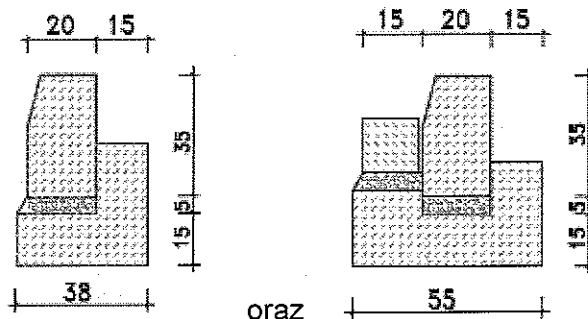
Odpowiedź na pytanie nr 34

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 35

Dotyczy pozycji **266 TER** - Ustawienie krawężnika kamiennego o wym. min. 20x30cm na podsypce cementowo-piaskowej, na ławie betonowej z oporem

Prosimy o rozbić pozycji 266 na dwie osobne pozycje, tak aby można było w nich oddzielnie wycenić dwa różne szczegóły:



Jak widać, w pierwszym z nich jest tylko krawężnik i mniejsza ława, natomiast w drugim przypadku ława jest dużo większa i dodatkowo jest do ułożenia rolka z kostki kamiennej.

Takie rozbić uczyni wycenę przejrzystą i nie budzącą wątpliwości co do interpretacji, co należy w niej wycenić.

Odpowiedź na pytanie nr 35

Zamawiający nie zmienia pozycji 266 TER. W pozycji 266 TER - *Ustawienie krawężnika kamiennego o wym. min. 20x30cm na podsypce cementowo-piaskowej, na ławie betonowej z oporem* należy uwzględnić wszystkie rodzaje krawężników zgodnie z dokumentacją projektową.

Pytanie nr 36

Dotyczy TER – poz. 342 i 348 TER

Podana w pozycjach 342 i 348 ST 05.03.05 jest niepoprawna, ponieważ dotyczy ona warstwy wiążącej z AC16W a nie z asfaltu twardo lanego.

- Prosimy o zmianę opisu numeru SST w przywołanych pozycjach na poprawny
- Przekazanie ST dedykowanej dla warstwy wiążącej z asfaltu twardo lanego.

Odpowiedź na pytanie nr 36

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 37

Dotyczy pozycji **266 TER** - Ustawienie krawężnika kamiennego o wym. min. 20x30cm na podsypce cementowo-piaskowej, na ławie betonowej z oporem
Prosimy o podanie zestawienia krawężników łukowych jakie należy wycenić w tej pozycji.

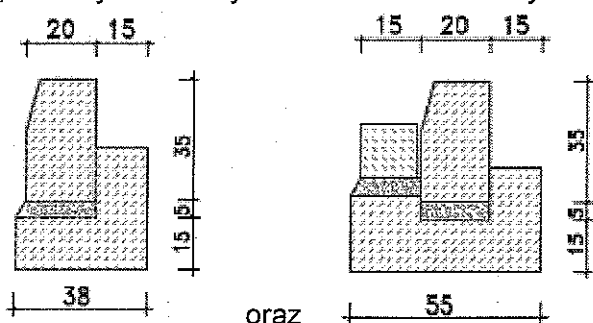
Odpowiedź na pytanie nr 37

W pozycji 266 TER należy uwzględnić wycenę krawężników łukowych zgodnie z dokumentacją projektową: plan sytuacyjno-wysokościowy projektu drogowego.

Pytanie nr 38

Dotyczy pozycji **357 TER** - Krawężniki kamienne z wykonaniem ław betonowych

Prosimy o rozbić pozycji 357 na dwie osobne pozycje wraz z podaniem ilości dla każdego z rozwiązań, tak aby można było w nich oddzielnie wycenić dwa różne szczegóły:



oraz

Jak widać, w pierwszym z nich jest tylko krawężnik i mniejsza ława, natomiast w drugim przypadku ława jest dużo większa i dodatkowo jest dołożenie rolka z kostki kamiennej.

Rozbicie o jakie prosi Wykonawca uczyni wycenę dla tych elementów przejrzystą i nie budzącą wątpliwości co do interpretacji, co należy w niej wycenić.

Odpowiedź na pytanie nr 38

Zamawiający nie zmienia pozycji 357 TER. W pozycji 357 TER - *Krawężniki kamienne z wykonaniem ław betonowych* należy uwzględnić wszystkie rodzaje krawężników zgodnie z dokumentacją projektową.

Pytanie nr 39

Dotyczy pozycji **357 TER** - Krawężniki kamienne z wykonaniem ław betonowych

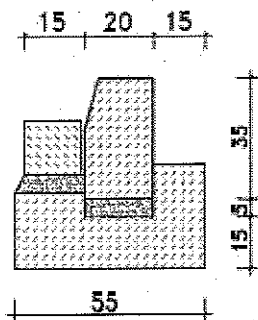
Prosimy o podanie zestawienia krawężników łukowych jakie należy wycenić w tej pozycji.

Odpowiedź na pytanie nr 39

W pozycji 357 TER należy uwzględnić wycenę krawężników łukowych zgodnie z dokumentacją projektową: plan sytuacyjno-wysokościowy projektu torowiska tramwajowego.

Pytanie nr 40

Dotyczy wyceny szczegółu:



Tylko w jednym miejscu w materiałach przetargowych wykonawca doszukała się informacji na temat wykonania rolki z kostki kamiennej (ścieku), a mianowicie na stronie 11 opisu technicznego do PW Drogi:

5.11. Ścieki uliczne

Przy krawężnikach usytuowanych przy jezdni zaprojektowano ścieki uliczne (opaski) szerokości 15 cm wykonane z kostki kamiennej uzyskanej z rozbiórki. Minimalne pochylenie ścieku wynosi $i = 0,004$ (0,4 %).

Wobec powyższego prosimy o:

- Potwierdzenie, że rolkę z kostki kamiennej (ściek) należy wykonać z materiału z rozbiórki

Odpowiedź na pytanie nr 40

Ściek z kostki kamiennej należy wykonać z materiału z rozbiórki.

Pytanie nr 41

Dotyczy wyceny podbudów z kruszywa łamanego, według ST 04.04.02.

ST-04.04.02 nie podaje uziarnienia kruszywa łamanego.

Według opisu technicznego i przekrojów konstrukcyjnych ma to być kruszywo o uziarnieniu 0/63.

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie tych podbudów z kruszywa o uziarnieniu 0/31,5mm?

Odpowiedź na pytanie nr 41

Podbudowę z kruszywa łamanego należy wykonać o uziarnieniu 0/63 mm, zgodnie z dokumentacją projektową.

Pytanie nr 42

Dotyczy wykonania podbudów z $R_m = 1,5 \text{ MPa}$ pod chodniki z kostki, płyt kamiennych

W pozycjach 165, 166, 319 błędnie wpisano oznaczenie mieszanki cementowo-piaskowej.

Jest: 2,5MPa.

Powinno być: 1,5MPa

Prosimy o modyfikację opisu przywołanych pozycji.

Odpowiedź na pytanie nr 42

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 43

Dotyczy pozycji 175 - Chodniki z płyt kamiennych z rozbiórki na podsypce cementowo piaskowej wraz piaskowaniem płyt kamiennych

W ST-08.02.03. nie ma żadnych informacji na temat „piaskowania” płyt kamiennych.

- Prosimy o zmodyfikowanie ST, tak aby czynność piaskowania została w nich dokładnie opisana.
- Jeżeli zaś płyty z rozbiórki nie mają być piaskowane, to prosimy o usunięcie z opisu pozycji 175 wyrazów „wraz piaskowaniem płyt kamiennych”.

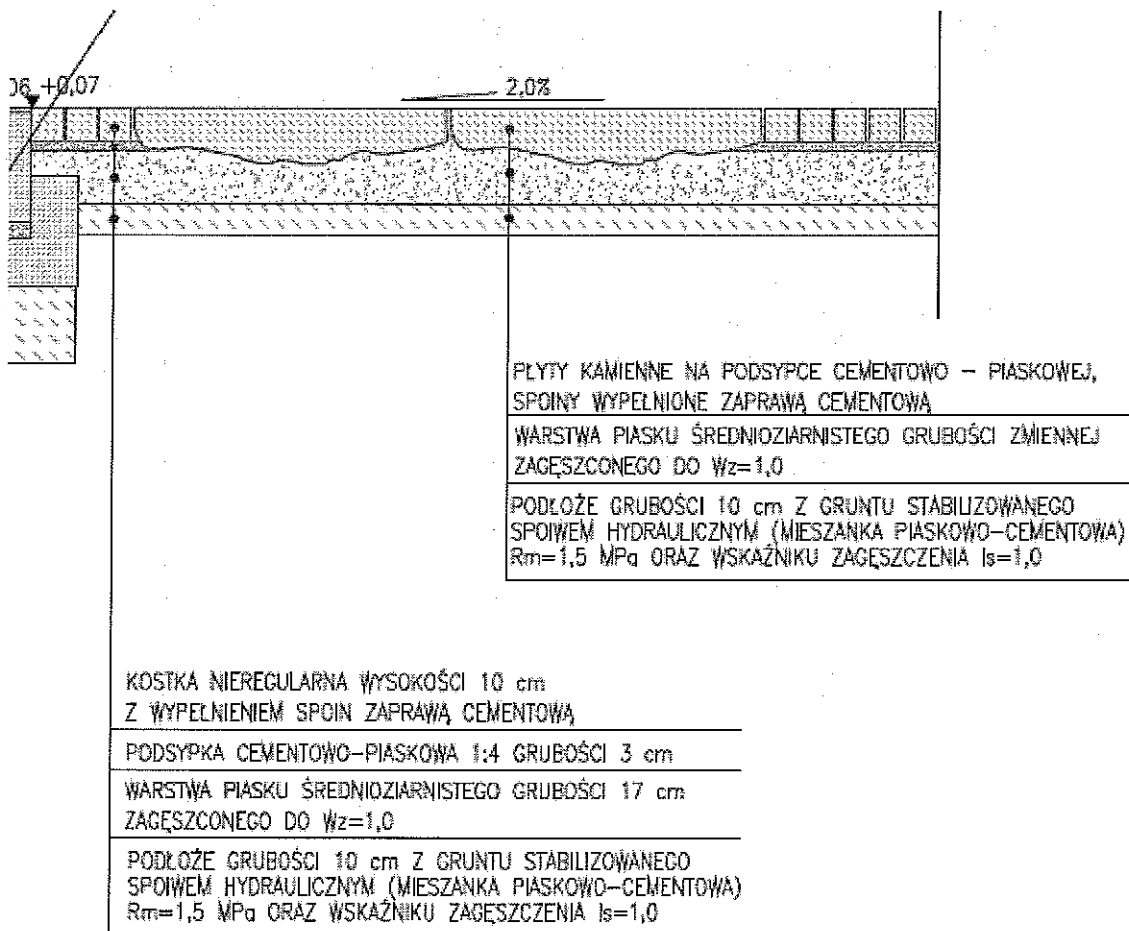
Odpowiedź na pytanie nr 43

Fakturę płyt kamiennych rozbiórkowych należy zmienić z gładkiej na szorstką w celu poprawienia bezpieczeństwa ruchu zgodnie z dokumentacją projektową i przedmiarem robót.

Pytanie nr 44

Dotyczy pozycji 175 - Chodniki z płyt kamiennych z rozbiórki na podsypce cementowo piaskowej wraz piaskowaniem płyt kamiennych

Na przekrojach konstrukcyjnych powierzchni z płyt kamiennych wyrysowano w następujący sposób:



W opisie technicznym ich opis brzmi:

5.8. Konstrukcja nawierzchni chodników - typ I I

- płyty kamienne uzyskane z rozbiórki z uzupełnieniem kostką nieregularną 9/11
- podsypka cementowo-piaskowa (1 : 4) grubości 3 cm
- warstwa grubości zmiennej z piasku średnioziarnistego zagęszczonego do $W_z = 1,0$
- podłoże grubości 10 cm z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym (mieszanka piaskowo - cementowa) o $R_m = 1,5$ MPa oraz wskaźniku zagęszczenia $I_s = 1,00$ zgodnie z PN-S-96012

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni chodników typu II wynosi 40 cm.

Uwaga : W celu zachowania istniejących fragmentów historycznych nawierzchni chodnikowych z płyt granitowych należy uwzględnić układanie ich na styk, oraz zmienić fakturę z gładkiej na szorstką dla poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Nigdzie nie ma natomiast informacji na temat proporcji ilościowych płyt kamiennych z odzysku do nowej kostki kamiennej 9/11.

Wobec powyższego prosimy o jednoznaczne podanie:

- Jaką ilość m² z 3.893 stanowią płyty kamienne z rozbiórki
- A jaką uzupełnienia z nowej kostki kamiennej 9/11?

Odpowiedź na pytanie nr 44

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 45

Dotyczy pozycji: 177, 347, 354

Prosimy o potwierdzenie, że w przywołanych pozycjach należy wycenić ułożenie kostki kamiennej pochodzącej z wcześniejszej rozbiórki.

Odpowiedź na pytanie nr 45

Nawierzchnię z kostki kamiennej wyszczególnioną w pozycjach 177, 347, 354 w Tabeli Elementów Rozliczeniowych należy wykonać z materiału z rozbiórki.

Pytanie nr 46

Dotyczy pozycji 350 – Perony przystankowe z kostki betonowej gr. 8 cm

W materiałach przetargowych brak jest informacji na temat rodzaju i koloru kostki na perony przystankowe.

Czy ma to być kostka Polbruk 10*20 gr. 8cm koloru szarego?

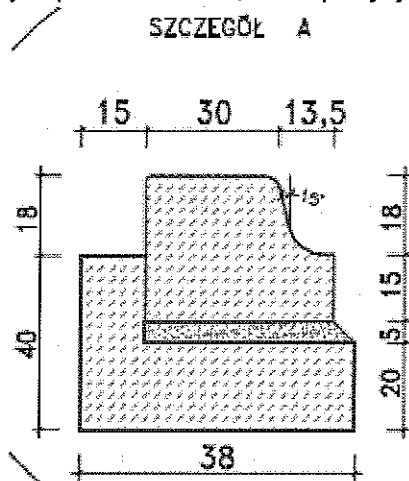
Odpowiedź na pytanie nr 46

Zgodnie z opisem technicznym w Projekcie Wykonawczym TOM 2 Torowisko tramwajowe punkcie 5.16. *Przystanki tramwajowe* na przystankach tramwajowych zaprojektowano nawierzchnię z kostki betonowej koloru szarego grubości 8 cm.

Pytanie nr 47

Dotyczy pozycji: 358 – Krawężnik peronowy

Prosimy o potwierdzenie, że w pozycji tej należy wycenić krawężnik kamienny o przekroju:



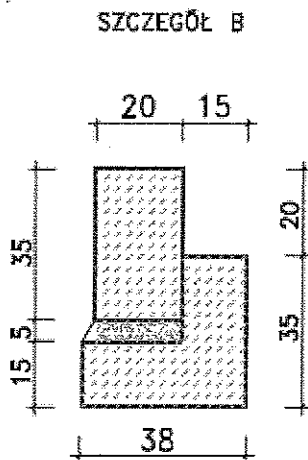
Odpowiedź na pytanie nr 47

W pozycji 358 TER należy uwzględnić wycenę krawężnika kamiennego o przekroju jak w szczególe powyżej.

Pytanie nr 48

Dotyczy pozycji: 359 – Krawężnik peronowy prostokątny

Prosimy o potwierdzenie, że w pozycji tej należy wycenić krawężnik kamienny o przekroju:



Odpowiedź na pytanie nr 48

W pozycji 359 TER należy uwzględnić wycenę krawężnika kamiennego o przekroju jak wyżej a także krawężnika kamiennego zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym G-G, jak w szczególe B.

Pytanie nr 49

Dotyczy pozycji: 360 – Ustawienie wiat przystankowych wraz z dostosowaniem ich wyglądu zewnętrznego do Systemu Informacji Miejskiej i Systemu Wizualizacji

ST 07.06.02, do której odwołuje się pozycja 360, nic nie mówi na temat wiat autobusowych.

W związku z tym prosimy o przekazanie zmodyfikowanej ST, która będzie jasno opisywała parametry wiat i będzie zawierała ich schemat graficzny.

Odpowiedź na pytanie nr 49

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 50

Z opisu części elektrycznej sygnalizacji świetlnej wynika, że na przedmiotowe skrzyżowanie zaprojektowano sterownik ASTER-40/20, wyposażony w detektory pojazdów DP-12. Ten typ sterownika nie jest produkowany od kilku lat. Producent jako sterownik równoważny proponuje sterownik ASTER-it. Ponadto przyjęto, że sterowniki montowane obecnie na skrzyżowaniach w Szczecinie powinny być wyposażone w moduły we/wy dla przycisków dla pieszych, modem komunikacyjny GSM, zespół zasilania buforowego dla podtrzymania pracy elektroniki sterownika i modemu GSM. Prosimy o określenie, jakie parametry powinien spełniać sterownik.

Odpowiedź na pytanie nr 50

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ, w Załączniku nr 14 - Projekt budowlany oraz w Załączniku nr 10 – Projekt wykonawczy, w opisie w punkcie 8 poprzez zmianę nazwy „sterownik Aster-40”, na nazwę „sterownik typu Aster-it”.

Sterownik typu Aster-it należy wyposażać w moduły wyjścia dla 18-tu grup sygnalizacyjnych, moduły wejścia dla 6 grup przycisków, 6 grup detektorów mikrofalowych i detektory pojazdów DP-8 dla przyłączenia 27 pętli indukcyjnych. Ponadto sterownik należy wyposażać w modem komunikacyjny GSM i zespół zasilania buforowego.

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 51

Według rysunku nr 1 w części drogowej projektu dotyczącego sygnalizacji świetlnej oraz stałej organizacji ruchu, na słupie G9 przewidziano montaż 3 sygnalizatorów kierunkowych (K4ap, K4bp2 i K4bp3). Natomiast z części elektrycznej wynika, że na przedmiotowym słupie należy zamontować 2 sygnalizatory - 1 kierunkowy (K4ap) oraz 1 ogólny (K4bp2). Prosimy o sprecyzowanie, która wersja projektu jest wiążąca. Jeśli wiążąca jest część drogowa, prosimy skorygowanie schematów połączeń, zestawienia osprzętu oraz TER.

Odpowiedź na pytanie nr 51

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 52

Według rysunku nr 1 w części drogowej projektu dotyczącego sygnalizacji świetlnej oraz stałej organizacji ruchu na maszcie G10 przewidziano montaż 2 sygnalizatorów kierunkowych (K4a, K4b). Natomiast z części elektrycznej wynika, że na przedmiotowym maszcie należy zamontować 2 sygnalizatory - 1 kierunkowy (K4a) oraz 1 ogólny (K4b). Prosimy o sprecyzowanie, która wersja projektu jest wiążąca. Jeśli wiążąca jest część drogowa, prosimy skorygowanie schematów połączeń, zestawienia osprzętu oraz TER.

Odpowiedź na pytanie nr 52

W kalkulacji robót należy uwzględnić, że oba sygnalizatory K4a i K4b są kierunkowe.

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 53

Z części elektrycznej wynika, że na słupach G3 i G6 należy zamontować 2 sygnalizatory jednokomorowe - strzałka jazdy warunkowej (KS2p, KS3p). Projekt drogowy nie przewiduje montażu powyższych sygnalizatorów. Jeśli, zgodnie z częścią elektryczną, na wysięgnikach słupów G3 i G6 należy zamontować sygnalizatory jednokomorowe- prosimy o **rozszerzenie TER o pozycję „Montaż latarni „strzałka” 1-kom. fi=200 mm z piktogramem, ekranem kontrastowym, i wspornikiem mocującym na wysięgniku i podłączeniem” oraz jednocześnie skorygowanie pozycji 208 TER.**

Odpowiedź na pytanie nr 53

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 54

Zgodnie z planem kanalizacji kablowej (rysunek nr 3), zawartym w części elektrycznej projektu sygnalizacji świetlnej, wynika, że do masztu G7 doprowadzono rurę fi 50 mm ze studni S13. Natomiast z Planu połączeń wyrównawczych (rysunek nr 4- numeracja studni jest rozbieżna z numeracją zawartą w pozostałych rysunkach) wynika, że do przedmiotowego masztu należy doprowadzić kanalizację ze studni S16. Prosimy o sprecyzowanie, według którego planu należy wybudować kanalizację oraz jednoczesne ujednoczenie numeracji studni.

Odpowiedź na Pytanie nr 54

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 55

Z planu kanalizacji kablowej wynika, że do słupów wysięgnikowych należy doprowadzić kanalizację z rur o średnicy 50 mm. Ze względu na to, że każdy sygnalizator, przycisk, oraz detektor ma być zasilany indywidualnym kablem, średnica rury 50 mm może się okazać niewystarczająca dla doprowadzenia kabli do słupa. Z naszych doświadczeń wynika, że wystarczająca średnica rury dla wprowadzenia kabli do słupa to 110 mm. Prosimy zatem o skorygowanie w przedmiarze i TER długości kanalizacji fi 50 o odcinki S6-G15, S10-G3, S13-G6 i S16-G9 **oraz dodanie do TER i przedmiaru pozycji „Budowa kanalizacji kablowej 1-otw, z rur HDPE fi=110 mm” o odpowiedniej długości.**

Odpowiedź na pytanie nr 55

W kalkulacji robót należy uwzględnić średnicę rur do słupów $\phi=110\text{mm}$ zamiast $\phi=50\text{mm}$. Dotyczy to słupów G3, G6, G9 i G15. Łączna długość rur wynosi 8,0 m.

Kanalizację wokół skrzyżowania zmienia się na 4-otworową.

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 56

Prosimy o podanie wymiarów i parametrów pętli indukcyjnych.

Odpowiedź na pytanie nr 56

Pętle indukcyjne:

- a). Pętla skośna ma wymiary 2,82x1,0m skoszona o 45° . Posiada 8 zwoi z przewodu LgYd2,5
- b). Pętla krótka ma wymiary 2,0x1,0m. Posiada 7 zwoi z przewodu LgYd2,5
- c). Pętla długa ma wymiary 12,0x1,0m. Posiada 2 zwoje z przewodu LgYd2,5
- d). Pętla tramwajowa ma wymiary 6,0x1,0m. Posiada 6 zwoi z przewodu LgYd2,5.

Pytanie nr 57

Prosimy o podanie numerów pętli indukcyjnych, które mają zostać wykonane w warstwie ścieralnej, a które w warstwie wiążącej.

Odpowiedź na pytanie nr 57

W TER ujęto wykonanie pętli w warstwie ścieralnej i warstwie wiążącej. Pętle wykonywane w warstwie ścieralnej: D1-a1, D1-a2, D1-a3, D1-b1, D1-b2, D1-b3, D4-a2, D4-a3, D4-b2, D4-b3, D4-c2, D4-c3 ujęto w poz. 222 ÷ 224 TER.

Pozostałe pętle zaprojektowano do ułożenia w warstwie wiążącej i ujęto w poz. 225 ÷ 228 TER.

Pytanie nr 58

Prosimy o określenie, w jakiej technologii mają zostać wykonane pętle indukcyjne umieszczone w torowisku.

Odpowiedź na pytanie nr 58

W torowisku pętle wykonać w rurkach osłonowych.

Pytanie nr 59

Z opisu wynika, że na przedmiotowym skrzyżowaniu zaprojektowano detektory mikrofalowe typu FALCON. W zestawieniu materiałów zawartym w przedmiarze robót, wynika natomiast, że należy zamontować detektory mikrofalowe typu MDFR-6 (24V). Prosimy o określenie jaki typ detektorów mikrofalowych należy zamontować na przedmiotowym skrzyżowaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 59

Na przedmiotowym skrzyżowaniu należy zamontować detektory typu MDFR-6.

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 60

Z zestawienia materiałów zawartym w przedmiarze robót, wynika, że należy zamontować sygnalizatory akustyczne SA-3-K. Sygnalizatory te mogą być zasilane napięciem 230V, 42V i 24V.

Obecnie ZDiTM zaleca, aby stosować sygnalizatory akustyczne zasilane napięciem 24V. Prosimy o określenie jakim napięciem mają być zasilany sygnalizatory akustyczne.

Odpowiedź na pytanie nr 60

Sygnalizatory akustyczne typu SA-3-K zasilane są napięciem 24V.

Pytanie nr 61

W pozycji 216 TER ujęto „Wciąganie kabla YKSY 7x1,5 mm² do kanalizacji kablowej”. W schematach połączeń głowic, zawartych w Projekcie wykonawczym, nie przewidziano użycia powyższego przewodu. Prosimy o określenie, jakie elementy osprzętu mają być zasilane przedmiotowym przewodem oraz ewentualne uaktualnienie schematów połączeń głowic.

Odpowiedź na pytanie nr 61

Ujęte w poz. 216 TER kable zasilają przyciski sygnalizacyjne od sterownika do głowicy masztu.
Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 62

W pozycji 221 TER ujęto „Przewody kabelkowe YSLY 7x0,5 mm² wciągane do rur”. W schematach połączeń głowic, zawartych w Projekcie wykonawczym, nie przewidziano użycia powyższego przewodu. Prosimy o określenie, jakie elementy osprzętu mają być zasilane przedmiotowym przewodem oraz ewentualne uaktualnienie schematów połączeń głowic.

Odpowiedź na pytanie nr 62

Ujęte w poz. 221 TER przewody YSLY 7x0,5 mm² łączą przyciski sygnalizacyjne z głowicą masztu.
Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 63

Słupy G6, G9, G15 zaprojektowano w miejscach słupów trakcyjnych. Z opisu części elektrycznej oraz TER wynika, że należy zastosować osobne słupy sygnalizacyjne. Prosimy o określenie, czy należy zastosować osobne słupy sygnalizacyjne, czy mają one być wspólne z trakcyjnymi.

Odpowiedź na pytanie nr 63

Słupy G3, G6, G9 i G15 zamienia się na słupy trakcyjno-sygnalizacyjne
Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 64

Prosimy o dostosowanie schematów połączeń głowic do zastosowanego osprzętu, ponieważ nie odzwierciedlają one rozwiązań zawartych w projekcie.

Odpowiedź na pytanie nr 64

Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie.

Pytanie nr 65

W związku z kolizjami tras kanalizacji kablowej, lokalizacji słupów i masztów, wycena prac związanych z budową sygnalizacji świetlnej nie odzwierciedla faktycznych kosztów, jakie należy

ponieść na wykonanie zadania, ponieważ niemożliwe jest wykonanie założeń projektowych w obecnej formie. Z naszych doświadczeń wynika, że koszt wdrożenia zmian projektowych w tak istotnych sprawach może być znacznie wyższy, niż początkowo zakładano. Prosimy Zamawiającego o wpłynięcie na projektanta w celu przedstawienia rozwiązania poniższych kolizji:

- Studnie kablowe S1, S9, S10 umiejscowiono w kolizji z linią telefoniczną.
- Usytuowanie studni kablowej S6 pomiędzy fundamentem słupa G15 a ciepłociągiem i linią telefoniczną nie pozwala na jej zabudowanie z powodu braku miejsca.
- Usytuowanie studni kablowej S6 pomiędzy fundamentem słupa G9 a gazociągiem nie pozwala na jej zabudowanie z powodu braku miejsca.
- Studnię kablową S18 umiejscowiono w kolizji z linią wN.
- Studnię kablową S23 umiejscowiono w kolizji z wodociągiem.
- Odcinek kanalizacji kablowej pomiędzy studniami S13 + S26 koliduje ze studnią telekomunikacyjną.
- Studnia S1 oraz odcinki kanalizacji S1 + S17 i S1 + G10 znajdują się w osi słupków przeszkodowych.
- Maszty G1, G5 zaprojektowano bez zachowania skrajni.
- Maszt G2 zaprojektowano w kolizji z linią telefoniczną.
- Wysięgnik słupa G3 koliduje z trakcją tramwajową. Fundament słupa G3 koliduje z wodociągiem.
- Wysięgnik słupa G6 koliduje z trakcją tramwajową.
- Fundament słupa G15 koliduje z ciepłociągiem.

Wyjaśnienie podniesionych przez nas powyżej niejasności stanowi niezbędny element do retelnego przygotowania oferty oraz stanowi gwarancję na złożenie porównywalnych ofert zgodnie z art. 29 pkt 1 PPZP. Dlatego też prosimy o szybkie i wyczerpujące udzielenie odpowiedzi na pytania.

Odpowiedź na pytanie nr 65


Zamawiający dokona modyfikacji treści SIWZ w odpowiednim zakresie

W zmodyfikowanej wersji:

- 1) Na rys. nr 1z przedstawiono przyłączenie słupów G15 i G9 bezpośrednio ze studni S5 i S15. Zrezygnowano z wybudowania studni S6 i S16.
- 2) Na rys. nr 1z wprowadzono korektę do lokalizacji masztów G1 i G5 oraz słupa oświetleniowego zaprojektowanego w sąsiedztwie masztu G1.
- 3) Na rys. nr 1z przedstawiono usytuowanie wysięgników słupów G3 i G6 skośne do osi drogi dla zwiększenia dystansu do sieci trakcyjnej.

Z poważaniem

Z-ca DYREKTORA BIURA


Bartłomiej Matusz

