



Szczecin 2018-03-29

**Wykonawcy  
uczestniczący w postępowaniu**

**Nasz znak: BZP-S.271.180.16.2017.MW**  
**Znak sprawy: BZP/125/17**

**Dotyczy:** postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „**Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie**”

Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 ze zm.) Zamawiający przekazuje Wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami:

**Pytanie nr 1.** Ze względu na złożony charakter prac do wykonania oraz konieczność wielobranżowej koordynacji robót zdaniem Wykonawcy termin wykonania zamówienia w wymiarze 24 miesiące od dnia podpisania umowy nie jest wystarczający. Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu wykonania zamówienia do 36 miesięcy od dnia podpisania umowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ w powyższym zakresie bez zmian.

**Pytanie nr 2.** Wykonawca wnosi o wykreślenie z katalogu kar umownych kary, o której mowa w Warunkach Kontraktu Subklauzuli 8.7 lit. q. która ma wynosić 10% wartości zaakceptowanej kwoty Kontraktowej za każdą zmianę(!). W opinii Wykonawcy powyższa kara jest bardzo wysoka i niewspółmierna do wysokości pozostałych kar określonych w wzorze umowy i zdecydowanie odbiega od poziomu kar w podobnych postępowaniach przetargowych. O ile samo ograniczenie konkurencji poprzez stosowanie poza cenowych kryteriów oceny oferty jest zasadne to ustanawianie kary Wykonawcy w takiej wysokości jak w tym przypadku jest nadużyciem pozycji Zamawiającego i nie ma odzwierciedlenia w szkodzie, jakiej doznał Zamawiający. Kontrakt przewiduje narzędzia (Subklauzula 6.8) pozwalające na odmowę akceptacji kierownika niespełniającego wymagania SIWZ.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wskazuje, że zgodnie z Subklauzulą 8.7 lit. q Warunków Kontraktu Zamawiający jest uprawniony do naliczenia kary umownej w przypadku dokonania zmiany Kierownika Robót Kolejowych z naruszeniem postanowień Subklauzuli 6.8 [Kierownictwo Wykonawcy] w przypadku gdy Wykonawca otrzymał 10 pkt za spełnienie kryterium „Doświadczenie Kierownika Robot Kolejowych”.

Zgodnie z Subklauzulą 6.8 Warunków Kontraktu odmowa akceptacji zmiany może nastąpić w szczególności w przypadku przedstawienia osoby niespełniającej wymagań w SIWZ lub

1

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



kryterium, za które Wykonawca otrzymał dodatkowe punkty i wymaga pisemnego uzasadnienia.

Zamawiający pozostawia zapisy SIWZ bez zmian.

**Pytanie nr 3.** Wykonawca wnosi o wykreślenie z katalogu kar umownych obciążania za „Nieobecność wymaganego personelu, dla którego stawiano warunki udziału w postępowaniu w okresie realizacji robót” w wysokości 5.000,00 zł za każdy dzień nieobecności dla każdej nieobecnej osoby. Roboty poszczególnych branż np. SRK, kolizji sieci teletechnicznych, energetycznych i sanitarnych itp. mają charakter okresowy i nie wymagają prowadzenia prac, a tym samym nadzoru przez cały okres trwania kontraktu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia postanowienia Warunków Kontraktu w powyższym zakresie bez zmian.

Warunki Kontraktu zawierają postanowienia dotyczące Personelu Wykonawcy, w tym postanowienia dotyczące zapewnienia personelu, dla którego stawiano warunki udziału w postępowaniu w okresie realizacji Robót. Zamawiający informuje, że ww. postanowienia zostały uregulowane w szczególności w Subklauzuli 4.3 [Przedstawiciel Wykonawcy] oraz Klauzuli 6 [Personel kierowniczy i siła robocza].

**Pytanie nr 4.** Sformułowania użyte w Warunkach Kontraktu Subklauzula 8.7 lit. e. dają możliwość naliczania kar przez Zamawiającego również za każdy dzień nieobecności, kadry spowodowany urlopem bądź chorobą. Proszę o wykreślenie kary.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia postanowienia Warunków Kontraktu w powyższym zakresie bez zmian.

Warunki Kontraktu zawierają postanowienia dotyczące Personelu Wykonawcy, w tym postanowienia dotyczące zapewnienia personelu, dla którego stawiano warunki udziału w postępowaniu w okresie realizacji Robót. Zamawiający informuje, że ww. postanowienia zostały uregulowane w szczególności w Subklauzuli 4.3 [Przedstawiciel Wykonawcy] oraz Klauzuli 6 [Personel kierowniczy i siła robocza].

**Pytanie nr 5.** Czy Zamawiający zawarł porozumienie z PKP PLK S.A. dotyczące realizacji robót przebudowy torowiska? Jeżeli tak to proszę o jego opublikowanie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający jest w trakcie procedowania zawarcia porozumienia z PKP PLK S.A. dotyczącego realizacji robót przebudowy torowiska.

**Pytanie nr 6.** Proszę o informację czy i na jakich warunkach jest możliwość ograniczenia ruchu kolejowego?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z warunkami kontraktu, Subklauzula 4.1. pkt. 23) Wykonawca obowiązany jest do organizacji pracy w taki sposób aby utrzymać ruch kolejowy na linii kolejowej znajdującej się na terenie budowy.

Z uwagi na znaczenie linii kolejowej nr 406 dla przewozów towarowych należy prowadzić roboty uwzględniając ruch jednotorowy / dwukierunkowy tj. przy zamkniętym jednym torze. Zamknięcia całkowite linii powodujące przerwę w ruchu pociągów wymagają wcześniejszego uzgodnienia z odbiorcami usług przewozowych (np. ZCH Police).

**Pytanie nr 7.** Proszę o potwierdzenie, że koszty ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów, wyłączeń, zamknięć linii kolejowej oraz wyłączeń i rozpięć sieci trakcyjnej nie obciążą Wykonawcy.

**Odpowiedź:**

Wykonawca powinien uwzględnić w ofercie koszty ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów, wyłączeń, zamknięć linii kolejowej oraz wyłączeń i rozpięć sieci trakcyjnej.

Na podstawie informacji uzyskanej od PKP stawki są następujące:

- 1) opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu – 160 zł za godzinę pracy pracownika uczestniczącego w opracowaniu regulamin (praktycznie uczestniczy 4 – 6 osób)
- 2) nadzory doraźne na miejscu robót, uzgadnianie dokumentacji, wdrażanie i odwoływanie zamknięć torowych, udział w pracach komisji zwołanych na wniosek inwestora tj. odbiory, kwalifikacje materiałów itp. (potwierdzone przez wykonawcę robót / inwestora) 160 zł / h
- 3) Zamknięcie torów :
  - szlakowe na liniach wielotorowych 173 zł/h
  - tory szlakowe zamknięte w wyniku niedotrzymania terminu planowanych zamknięć - 1000 zł/h
- 4) wyłączenia i rozpięcia sieci trakcyjnej:
  - Za każdą godzinę nadzoru pełnionego nad pracami wykonywanymi przez wykonawców niezależnych od Operatora w pobliżu lub na urządzeniach elektroenergetycznych będących własnością Operatora. – 52,22 zł.
  - Wyłączenie napięcia, przygotowanie miejsca pracy dla wykonawców, o których mowa w pkt. 6 oraz likwidacja miejsca pracy wraz z ponownym załączeniem urządzeń do sieci operatora:
    - w sieci nN – 229,76 zł
    - w sieci SN – 334,20 zł

W/w kwoty są kwotami netto.

Zgodnie z zapisami Subklauzuli 4.1. Ogólne zobowiązania Wykonawcy pkt) 23 Wykonawca zobowiązany jest do organizacji pracy w taki sposób aby utrzymać ruch kolejowy na linii kolejowej znajdującej się na terenie budowy.

Zamawiający dokona modyfikacji w Warunkach Kontraktu, w Subklauzuli 4.1. Ogólne zobowiązania Wykonawcy pkt) 40, który otrzyma brzmienie:

„40)zawiadamiania, przed każdorazowym przystąpieniem do robót polegających w szczególności na wyłączeniu, przyłączeniu, demontażu jakiegokolwiek infrastruktury podziemnej lub nadziemnej, poszczególnych użytkowników infrastruktury podziemnej lub

3

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknó wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



nadziemnej o terminie rozpoczęcia i zakończenia robót i potrzebie zabezpieczenia nadzoru z ich strony na czas prowadzenia robót wraz z pokryciem **kosztów wyłączenia, przyłączenia, demontażu jakiegokolwiek infrastruktury podziemnej lub nadziemnej oraz** kosztów nadzorów, uzgodnień i odbiorów”.

**Pytanie nr 8.** Z wiedzy Wykonawcy wynika, że w obecnie PKP PLK S.A. prowadzi postępowanie przetargowe pn. Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 - zadanie A pn. Modernizacja linii kolejowej nr 406 na odcinku Szczecin Główny – Police. Proszę o informację:

- a. Kto jest Wykonawcą w ww. przetargu?
- b. Jakie jest zakres prac przebudowy infrastruktury kolejowej w kontrakcie prowadzonym przez PKP w szczególności branży trakcji kolejowej, SRK, elektroenergetyki i telekomunikacji kolejowej?
- c. W jaki sposób będą koordynowane prace na styku obu kontraktów?

**Odpowiedź:**

a. Na podstawie ogólnie dostępnej wiedzy (informacje ze strony internetowej [https://zamowienia.plk-sa.pl/servlet/HomeServlet?MP\\_module=main&MP\\_action=noticeDetails&demandIdentity=213473&noticeIdentity=10106&expired=1](https://zamowienia.plk-sa.pl/servlet/HomeServlet?MP_module=main&MP_action=noticeDetails&demandIdentity=213473&noticeIdentity=10106&expired=1)) postępowanie przetargowe dotyczące wyłonienia Wykonawcy zadania realizowanego przez PKP PLK S.A. nie zostało zakończone.

b. Zakres prac przebudowy infrastruktury kolejowej w ramach przetargu ogłoszonego PKP PLK S.A. określony jest w dokumentach przetargowych: [https://zamowienia.plk-sa.pl/servlet/HomeServlet?MP\\_module=main&MP\\_action=noticeDetails&demandIdentity=213473&noticeIdentity=10106&expired=1](https://zamowienia.plk-sa.pl/servlet/HomeServlet?MP_module=main&MP_action=noticeDetails&demandIdentity=213473&noticeIdentity=10106&expired=1)

c. Koordynacja działań zgodnie z zapisami Subklauzuli 4.6. Współdziałanie.

Zamawiający dokona modyfikacji poprzez dodanie zapisów w Subklauzuli 4.6. Współdziałanie :

„Wykonawca zobowiązany jest do uzgodnienia warunków korzystania z Terenu Budowy przez wykonawcę innych inwestycji realizowanych zarówno w obszarze jak i na granicy placu budowy. W szczególności dotyczy to działań wynikających z Projektu pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych Nr 406, 273, 351”. Liderem projektu jest Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”.

**Pytanie nr 9.** Dotyczy D.05.03.13a. w pkt.1.3 wskazano wykonanie warstwy ścieralnej dróg rowerowych z SMA5. Czy mając na uwadze charakter robót, Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie bardziej urabialnej mieszanki typu AC5S? Warto też zaznaczyć, że mieszanka SMA nie jest zalecana dla KR1-2 ze względu na wysokie koszty produkcji i wbudowania.

**Odpowiedź:**

Przedmiot zamówienia został opisany w dokumentacji projektowej.

**Pytanie nr 10.** Dotyczy D.05.03.13a, tab. 12. Jednym z wymaganych parametrów mieszanki SMA, KR5-7 jest współczynnik luminancji. Zgodnie z dokumentem przywołanym w pkt.10.2.69 tj. "WT2-2016-część II" ograniczono zastosowanie tego parametru do tuneli oraz obiektów inżynierskich w ciągu głównym dróg krajowych i autostrad o nawierzchni betonowej. Przedmiotowy zakres robót nie kwalifikuje się do powyższych wymagań w zakresie jasności nawierzchni. W związku z powyższym prosimy o wykreślenie zapisu dotyczącego współczynnika luminancji.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji w Specyfikacji Technicznej D-05.03.13a „Nawierzchnie z mieszanki mastyksowo – grysowej (SMA)”, w tab.12.

**Pytanie nr 11.** Dotyczy przedmiaru robót branży drogowej, poz. nr 4

Zgodnie z w/w pozycją należy rozebrać istniejącą nawierzchnię bitumiczną al. Wojska Polskiego o gr. 16cm wraz z podbudową. Natomiast według planu rozbiórek (rys. nr 9.1) należy wykonać rozbiórkę nawierzchni bitumicznej al. Wojska Polskiego o gr.22cm wraz z podbudową.

Prosimy o doprecyzowanie, jaką grubość rozbiórki istniejącej nawierzchni bitumicznej należy wycenić. Ponadto prosimy o zamieszczenie odwiertów z istniejącej konstrukcji wszystkich jezdni objętych zakresem przebudowy, na podstawie, których sporządzono przedmiar robót.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji TER nr 1 w poz. nr: 4.

**Pytanie nr 12.** Dotyczy STWiOR D-08.01.01., pkt 1.3.

Zgodnie z przedmiotową ST należy ustawić krawężnik betonowy najazdowych 15x22cm i 20x22cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm i ławie betonowej C16/20 z oporem gr. 15cm. Natomiast wg przedmiaru robót branży drogowej (pkt.66 i 67) należy ustawić krawężnik betonowy najazdowy 15x22 i 20x22 na ławie z betonu B15 (czyli C12/15).

Proszę o jednoznaczne wskazanie rodzaju betonu jaki należy przyjąć do wyceny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy STWiOR D-08.01.01. bez zmian. Przedmiary stanowią dokument pomocniczy.

**Pytanie nr 13.** Dotyczy STWiOR D-08.03.01.,pkt 1.3.

Zgodnie z przedmiotową ST należy ustawić opornik betonowy 10x25cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm i ławie betonowej C16/20 z oporem gr. 15cm, z wypełnieniem spoin zaprawą cementową.

Natomiast wg przedmiaru robót branży drogowej (pkt.78) należy ustawić opornik betonowy 10x25cm na ławie betonowej z oporem C12/15 gr. 10cm.

Proszę o jednoznaczne wskazanie rodzaju betonu oraz grubość oporu jakie należy przyjąć do wyceny.

**Odpowiedź:**

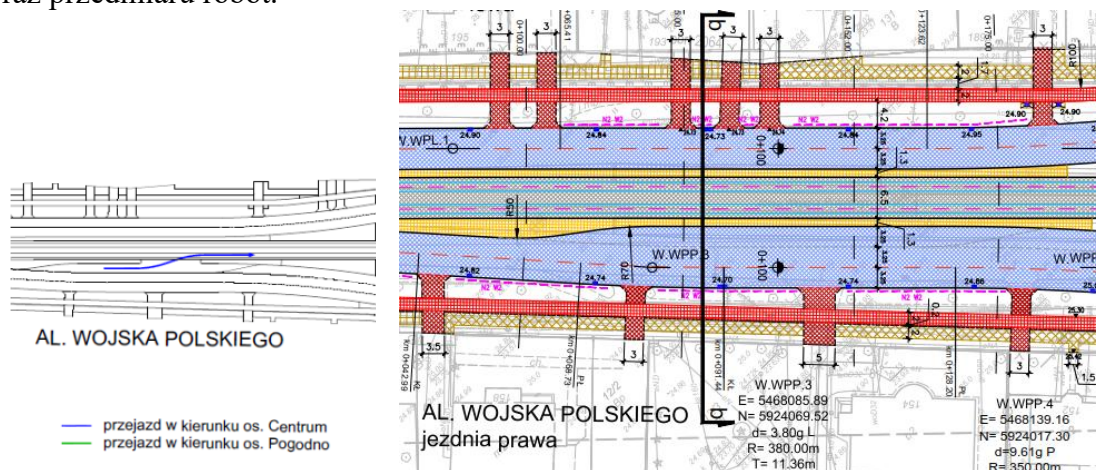
Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D-08.03.01. „Betonowe obrzeża chodnikowe”.

**Pytanie nr 14.** Dotyczy projektu wykonawczego dla branży drogowej (opis techniczny, dział II TABELE ROBÓT ZIEMNYCH). Zgodnie z załączonymi tabelami należy wykonać plantowanie skarp wykopu (Lw) w ilości 12 537,80m<sup>2</sup> i nasypu (Ln) w ilości 9 232,50m<sup>2</sup> dla Obwodnicy Śródmieścia Szczecina, Al. Wojska Polskiego, ul. Jasienicy, ul. Kochanowskiego, ul. Traugutta, ul. Zaleskiego oraz Parking i Zjazd 1. Proszę o jednoznaczne wskazanie, w których pozycjach TER należy ująć przedmiotowy zakres robót tj. plantowanie skarp wykopu oraz nasypu.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z ST D-02.00.00 Roboty ziemne plantowanie należy ująć odpowiednio w pozycjach TER dotyczących wykopów (poz. 26 i 27) i nasypów (poz.28 i 29).

**Pytanie nr 15.** Zgodnie ze schematem poruszania się autobusów w obrębie modernizowanego węzła zaprojektowano wjazd z ul. Wojska Polskiego na PAT (kierunek centrum). Jednakże na planie sytuacyjnym projektu wykonawczego (rys. 1.2) brak jest przedmiotowego wjazdu. Proszę o wyjaśnienie rozbieżności oraz ewentualną korektę rysunku oraz przedmiaru robót.



**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji schematu wjazdu autobusów na PAT projektu docelowej organizacji ruchu oraz Opisu Technicznego D.1.1. Projektu Wykonawczego w pkt. 5.2.2. Aleja Wojska Polskiego. Przedmiary stanowią dokument pomocniczy.

**Pytanie nr 16.** Dotyczy – nawierzchnia peronu kolejowego – płyty peronowe. Zgodnie z:

- dokumentacją projektową (branża kolejowa, projekt wykonawczy peronów kolejowych – konstrukcja, rys. nr 3),
- Instrukcją Id-22 (Warunki techniczne budowy i odbioru peronów pasażerskich)

6

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



c) Tabelą elementów rozliczeniowych dla przedmiotowej branży, płyty peronowe należy ułożyć na warstwie chudego betonu C8/10 gr. 15 cm. W STWiOR (TOM IV – Roboty kolejowe) widnieje zapis:

*Płyty peronowe*

*Na wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu gruntu wypełniającego przestrzeń między ściankami krawędzi peronowych wykonać podbudowę z kruszywa naturalnego 0-31,5mm o grubości warstwy po zagęszczeniu 30cm. Proszę o wyjaśnienie rozbieżności i jednoznaczne wskazanie rodzaju i grubości podbudowy dla nawierzchni peronów kolejowych. Proszę o wyjaśnienie rozbieżności.*

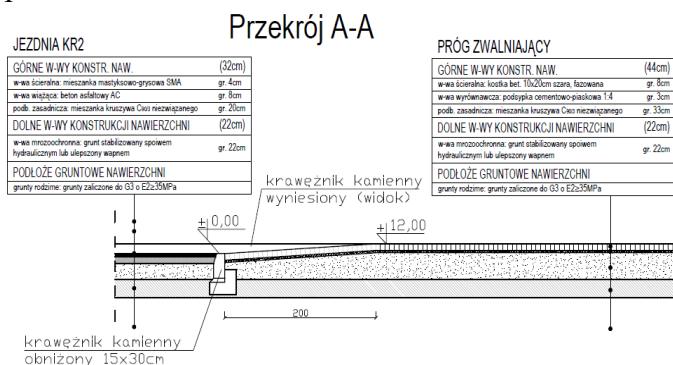
**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej T-06.01.01. „Konstrukcja ścianki peronowej”, w pkt. 5.2. Wymagania szczegółowe.

**Pytanie nr 17.** Dotyczy: projekt wykonawczy dla branży drogowej (szczegóły konstrukcyjne, rys. nr 5).

Zgodnie z załączonym rysunkiem (przekrój poprzeczny A-A) dla progu zwalniającego płytowego na ul. Jasionicy zaprojektowano podbudowę zasadniczą z mieszanki kruszywa niezwiązanego C90/3 gr. 33cm. Brak jest takiej pozycji w przedmiarze robót drogowych oraz STWiOR.

Proszę o wyjaśnienie oraz ewentualne uzupełnienie dokumentacji projektowej, STWiOR oraz przedmiaru robót.



**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji TER nr 1 poprzez dodanie pozycji nr 39a oraz w Specyfikacji Technicznej D-04.04.02 „Podbudowa i warstwa mrozochronna z mieszanki kruszywa niezwiązanego” w pkt 1.3 Zakres robót objętych ST.

**Pytanie nr 18.** Proszę o wskazanie jakiego zakresu robót dotyczy wykonanie podbudowy zasadniczej KR1 ( podbudowa z mieszanki kruszywa C90/3 niezwiązanego grubości 20cm) w ilości 1980,00m2 (przedmiar robót drogowych - poz.41, STWiOR D-04.04.02.).

Według opisu technicznego branży drogowej (pkt.5.6.6) dla KR1 podano następujący zakres prac: miejsca postojowe, jezdnie manewrowe i parkingi rowerowe. Dla w/w zakresu robót należy wykonać podbudowę zasadniczą z mieszanki kruszywa C90/3 niezwiązanej, gr. 25cm.

41	D-04.04.02	Wykonanie podbudowy zasadniczej KR1 - podbudowa z mieszanki kruszywa C90/3 niezwiązanej grubości 20cm	m2	1980,00
----	------------	---	----	---------

**Odpowiedź:**

Wykonanie podbudowy zasadniczej KR1 ( podbudowa z mieszanki kruszywa C90/3 niezwiązanej grubości 20cm) w ilości 1980,00m2 (przedmiar robót drogowych - poz.41, STWiOR D-04.04.02.) zgodnie z rys. 4 Przekroje konstrukcyjne oraz pkt. 5.6.10 dotyczy dróg gruntowych.

**Pytanie nr 19.** SSTD. 04.06.01 Podbudowa z betonu cementowego

W pkt. 1.3. "Zakres wykonania robót obejmuje wykonanie podbudowy z CBGM pod zatoki autobusowe C16/20 gr. 25cm" w pkt. 5.2.1 podano klasę betonu C12/15, która jest wiążąca?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D-04.06.01. „Podbudowa z betonu cementowego”, w pkt 5.2. Właściwości mieszanek związanych spoiwem hydraulicznym.

**Pytanie nr 20.** SSTD. 08.01.01 Krawężniki betonowe.

W tablicy Wymagania techniczne stawiane krawężnikom peronowym określa PN-EN 1340 w sposób przedstawiony w tablicy 1. pkt. 2.2.b Klasa ekspozycji.

Klasę ekspozycji zakłada się ze względu na warunki użytkowania przedstawione w normie PN-EN 206, norma podaje szereg czynników dzięki którym element może z powodzeniem pracować w danej klasie ekspozycji np.: W/C minimalną klasę wytrzymałości, minimalną wielkość napowietrzenia mieszanki betonowej, czy minimalną zawartość cementu. Prosimy o wykreślenie sformułowanie "potwierdzona badaniami"

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTD. 08.01.01 „Krawężniki betonowe” bez zmian.

**Pytanie nr 21.** SSTD. 08.02.01 Chodniki z płyt betonowych. Pkt. 2.2.2

Norma europejska na płyty chodnikowe PN-EN 1339 "Betonowe płyty brukowe - Wymagania i metody badań "wymaga wytrzymałości na zginanie a nie zastosowania odpowiedniej klasy betonu na poszczególne warstwy w płycie chodnikowej. Prosimy o wykreślenie zapisów dotyczących klas betonu na poszczególne warstwy i zastąpienie nieaktualnych norm na nowo obowiązujące normy europejskie.



**Pytanie nr 22.** SSTD. 08.02.01 Chodniki z płyt betonowych. Pkt. 2.2.3 wymagania wg nieobowiązujących norm, prosimy o zastąpienie na nowo obowiązujące PN-EN 1339 "Betonowe płyty brukowe - Wymagania i metody badań"

**Pytanie nr 23.** SSTD. 08.02.01 Chodniki z płyt betonowych. Pkt. 2.2.5.3 tablica 4 pkt. 1.3. Prosimy o wykreślenie tego punktu. Ponieważ norma PN-EN 1339 nie wymaga klasy wytrzymałości betonu a jedynie wytrzymałość na zginanie.

**Pytanie nr 24.** SSTD. 08.02.01 Chodniki z płyt betonowych. Pkt. 2.2.5.3 tablica 4 pkt. 1.3.a Klasę ekspozycji zakłada się ze względu na warunki użytkowania przedstawione w normie PN-EN 206, norma podaje szereg czynników dzięki którym element może z powodzeniem pracować w danej klasie ekspozycji np W/C minimalną klasę wytrzymałości, minimalną wielkość napowietrzenia mieszanki betonowej, czy minimalną zawartość cementu. Prosimy o wykreślenie sformułowanie "potwierdzona badaniami"

**Pytanie nr 25.** SSTD. 08.02.01 Chodniki z płyt betonowych pkt. 6.2.1 badania wg nieaktualnych norm prosimy o zastąpienie na nowo obowiązujące PN-EN 1339 "Betonowe płyty brukowe - Wymagania i metody badań".

**Odpowiedź 21, 22, 23, 24, 25:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D- 08.02.01. „Chodniki z płyt betonowych”.

**Pytanie nr 26.** SSTD. 08.03.01 Betonowe obrzeża chodnikowe. pkt. 2.2. Wymagania wg nie obowiązujących norm, prosimy o zmianę na nowo obowiązujące: PN-EN 1340 "Krawężniki betonowe - Wymagania i metody badań ", dodatkowo Producenci elementów zobowiązani są deklarować cechy użytkowe zgodnie z tą normą.

**Pytanie nr 27.** SSTD. 08.05.01 Betonowe obrzeża chodnikowe. pkt. 2.3 Wymagania wg nie obowiązujących norm, prosimy o zmianę na nowo obowiązujące: PN-EN 1340 "Krawężniki betonowe - Wymagania i metody badań ", ponieważ znaczna liczba Producentów takich elementów deklaruje cechy użytkowe zgodnie z normą PN-EN 1340.

**Pytanie nr 28.** SSTD. 08.05.01 Betonowe obrzeża chodnikowe. pkt. 2.3 Prosimy o wykreślenie zapisu "nasiąkliwość elementów nie powinna przekraczać 4%", dla elementów wibroprasowanych jest wysoce trudna do osiągnięcia.

**Odpowiedź 26, 27, 28:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D- 08.03.01 „Betonowe obrzeża chodnikowe”.

**Pytanie nr 29.** SSTM. 07.08.05 Ekran akustyczny pkt. 2.4., 2.4.1 Prosimy o zastąpienie normy na nowo obowiązującą. tj. PN-EN 206+A1:2016-12.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 07.08.05 „Ekran akustyczny” w pkt. 2.4. Beton podwalin.

**Pytanie nr 30.** SSTM. 07.08.05 Ekran akustyczny pkt. 2.4.2 .Została podana wodoszczelność betonu zgodnie z nieobowiązującą normą PN-EN 206. Prosimy o zastąpienie wodoszczelności betonu na badanie głębokości penetracji wody pod ciśnieniem zgodnie z normy PN-EN 12390-8 "Badania betonu Część 8: Głębokość penetracji wody pod ciśnieniem " a wymagania zgodne dla zakładanej klasy ekspozycji wg OST Beton konstrukcyjny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM. 07.08.05 „Ekran akustyczny” bez zmian.

**Pytanie nr 31.** SSTM. 11.03.00 Pale fundamentowe wiercone-wymagania ogólne. pkt. 5.5 "Konsystencja mieszanek nie rzadsza od półciekłej, sprawdzana aparatem Ve-Be"

Dla pali zbrojonych niewibrowanych nie zaleca się tej klasy konsystencji - problemy z właściwym zagęszczeniem mieszanki betonowej w palu przez co problemy z ciągłością pala. Ponadto dla konsystencji półciekłej nie zaleca się metody Ve-Be a metodę opadu stożkiem. Prosimy o zmianę zapisu na: konsystencji na S4 (160-210mm) wg normy PN-EN 12350-2 "Badania mieszanki betonowej Część 2 :Badanie konsystencji metodą opadu stożka".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.11.03.00. „Pale fundamentowe wiercone – wymagania ogólne”, w pkt. 5.5. Betonowanie pala.

**Pytanie nr 32.** SSTM. 11.03.00 Pale fundamentowe wiercone - wymagania ogólne. pkt. 6.2.7. Prosimy o zastąpienie wodoszczelności betonu na badanie głębokości penetracji wody pod ciśnieniem zgodnie z normą PN-EN 12390-8 "Badania betonu Część 8:Głębokość penetracji wody pod ciśnieniem " a wymagania zgodne dla zakładanej klasy ekspozycji wg OST Beton konstrukcyjny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM. 11.03.00 „Pale fundamentowe wiercone - wymagania ogólne bez zmian”.

**Pytanie nr 33.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 1.4.1. Stare oznaczenie klasy betonu B25, prosimy na zmianę na C25/30.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 1.4. Określenia podstawowe.

**Pytanie nr 34.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 1.4.7 Prosimy o zastąpienie wodoszczelności betonu na badanie głębokości penetracji wody pod ciśnieniem zgodnie z normą PN-EN 12390-8 "Badania betonu Część 8: Głębokość penetracji wody pod ciśnieniem " a wymagania zgodne dla zakładanej klasy ekspozycji wg OST Beton konstrukcyjny.

**Odpowiedź:**

10

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



Zamawiający pozostawia zapisy SSTM 13.01.00 „Beton konstrukcyjny” bez zmian.

**Pytanie nr 35.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 2.1, Betony o klasie C35/45 i wyższe można uzyskać z cementu klasy 42,5, stosowanie cementu klasy 52,5 doprowadzi do bardzo szybkich przyrostów wytrzymałości, co bezpośrednio doprowadzi do pojawienia się spękań w konstrukcji, ponadto cementy klasy 52,5 wykazują bardzo wysokie ciepło hydratacji w związku z czym powodują przekroczenia maksymalnych gradientów temperatur i stwarzają zagrożenie dla prawidłowego przebiegu procesu hydratacji mieszanki betonowej w konstrukcji. Prosimy o wykreślenie zapisu cement klasy 52,5.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM 13.01.00 „Beton konstrukcyjny” bez zmian.

**Pytanie nr 36.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 5.1. Dozowanie wg normy PN-EN 206 cement, woda, kruszywo 3% wymaganej ilości, domieszki i dodatki poniżej <5% wagowo cementu 5% wymaganej ilości. Na takie wartości są certyfikowane wytwornie mieszanki betonowej. Prosimy o zmianę zapisu zgodnie z normą PN-EN 206 "Beton - Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność"

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 5.1. Wytwarzanie betonu.

**Pytanie nr 37.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.1.1. Wymagania i badania wg nie obowiązujących norm, prosimy o zmianę na nowo obowiązujące: PN-EN 206 "Beton - Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność", badanie wytrzymałości wg PN-EN 12390-3 "Badania betonu - Część 3: Wytrzymałość na ściskanie próbek do badania ", przechowywane próbek wg PN-EN 12390-2 "Badania betonu Część 2 :Wykonywanie i pielęgnacja próbek do badań wytrzymałościowych".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny- wymagania ogólne”, w pkt. 6.1. Wymagane właściwości betonu.

**Pytanie nr 38.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.2.3 Badania wg nie obowiązujących norm, prosimy o zmianę na nowo obowiązujące: PN-EN 12350-7 Badania betonu Część 7: Gęstość betonu".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny- wymagania ogólne”, w pkt. 6.2. Kontrola jakości mieszanki betonowej i betonu.

**Pytanie nr 39.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.2.4 Wymagania i badania wg nie obowiązujących norm, prosimy o zmianę na nowo obowiązujące: wymagania wg PN-EN 206+A1:2016-12, pobieranie próbek zgodnie z PN-EN 12350-1 Badania mieszanki betonowej Część 1: Pobieranie próbek, formowanie przechowanie zgodnie z PN-EN 12390-2

11

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



Badania betonu Część 2: Wykonywanie i pielęgnacja próbek do badań wytrzymałościowych , badania wytrzymałości na ściskanie zgodnie z PN-EN 12390-3 "Badania betonu - Część 3: Wytrzymałość na ściskanie próbek do badania".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny-wymagania ogólne”, w pkt. 6.2. Kontrola jakości mieszanki betonowej i betonu.

**Pytanie nr 40.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.2.7 Opisane jest badanie wg normy PN-B-06250:1988 według przytoczonej normy PN-EN 12390-8 badanie przeprowadza się przy stałym ciśnieniu wody 0,5MPa przez 72h następną próbkę przelupuje się i sprawdza jak głęboko wsiąkła woda. Prosimy o zmianę zapisów na zgodne z normą PN-EN 12390-8 "Badania betonu Część 8: Głębokość penetracji wody pod ciśnieniem".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny-wymagania ogólne”, w pkt. 6.2. Kontrola jakości mieszanki betonowej i betonu.

**Pytanie nr 41.** SSTM 13.02.00 Beton konstrukcyjny bez deskowania pkt. 2 Powołanie się na nie obowiązujące normy prosimy o zmianę na nowo obowiązujące tj. PN-EN 206+A1:2016-12 "Beton - Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.02.01. „Beton podkładowy i ochronny”, w pkt. 2. Materiały.

**Pytanie nr 42.** SSTM. 11.03.00 Pale fundamentowe wiercone-wymagania ogólne. pkt. 6.2.5 W związku z tym, że w przytoczonych normach nie ma informacji o przygotowaniu, przechowywaniu i pobieraniu próbek proponujemy zastąpić zapisem: "pobrać wg PN-EN 12350-1, przygotować wg PN-EN 12390-2 oraz badać wg PN-EN 12390-3"

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 11.03.00. „Pale fundamentowe wiercone- wymagania ogólne”, w pkt. 6.2. Opis badań.

**Pytanie nr 43.** SSTM. 11.03.00 Pale fundamentowe wiercone-wymagania ogólne. pkt. 6.2.7. Podano niewłaściwe zakresy konsystencji, konsystencja metodą Ve-Be na poziomie 5-8sek jest niezgodna z zapisem w pkt. 5.5.1 gdzie przytoczono konsystencję półciekłą i nie jest to zdecydowanie to samo co konsystencja badana metodą opadu stożka na poziomie 21-22cm. W związku z powyższym proponujemy zastąpić zapisem: "konsystencja mieszanki betonowej metodą opadu stożka wg PN-EN 12350-2 - S4 - 160-210mm"

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 11.03.00. „Pale fundamentowe wiercone – wymagania ogólne”, w pkt. 6.2. Opis badań.

**Pytanie nr 44.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 1 Wszystkie przytoczone normy zostały zastąpione jedną normą PN-EN 206+A1:2016 w związku z czym proponujemy zastąpić zapisem: "....z normą PN-EN 206+A1:2016"

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 1. Wstęp.

**Pytanie nr 45.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt.1.4 Definicja klasy wytrzymałości betonu niezgodna z normą PN-EN 206, ponadto występuje w niej również wtrącenie starej normy PN-B-06250:1988, sytuacja taka jest niedopuszczalna ze względu na różnice w ocenie klasy betonu wg tych dwóch norm, proponujemy zmienić definicje na właściwą: "Klasa wytrzymałości betonu na ściskanie - to klasyfikacja obejmująca rodzaj betonu, minimalną wytrzymałość charakterystyczną oznaczaną na próbkach walcowych (o średnicy 150mm i wysokości 30mm) oraz minimalną wytrzymałość charakterystyczną oznaczoną na próbkach sześciennych (o boku 150mm). Przykładowe oznaczenie C25/30 - oznacza C - beton zwykły lub ciężki, 25 - minimalną wytrzymałość charakterystyczną oznaczaną na próbkach walcowych, 30 - minimalną wytrzymałość charakterystyczną oznaczaną na próbkach sześciennych."

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej 13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 1. Wstęp.

**Pytanie nr 46.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt.1.4.5 Nasiąkliwość jako parametr stwardniałego betonu został usunięty z OST Beton konstrukcyjny opracowanych przez GDDKiA, uważany jest obecnie za nieistotny, proponujemy wykreślić zapis o nasiąkliwości i jej badaniu w ślad za OST Beton konstrukcyjny

**Pytanie nr 47.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 2 Nasiąkliwość jako parametr stwardniałego betonu został usunięty z OST Beton konstrukcyjny opracowanych przez GDDKiA, uważany jest obecnie za nieistotny, proponujemy wykreślić zapis o nasiąkliwości i jej badaniu w ślad za OST Beton konstrukcyjny.

**Odpowiedź 46, 47:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM 13.01.00 „Beton konstrukcyjny” bez zmian

**Pytanie nr 48.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 2.2: 27kN/m<sup>3</sup> oznacza, że gęstość betonu powinna wynosić około 2750kg/m<sup>3</sup>, zgodnie z normą PN-EN 206+A1 pkt 3.1.4.3 jest to beton ciężki, by uzyskać tak ciężką mieszankę betonową należy zastosować już nie tylko kruszywo bazaltowe lub amfibolitowe ale np. kruszywo barytowe o gęstości 3,85g/cm<sup>3</sup>. Gęstość przeciętnej mieszanki betonowej wyprodukowanej na kruszywie granitowy to około 2290-2350kg/m<sup>3</sup>, nie widzimy absolutnie żadnego powodu dla stosowania betonów ciężkich w konstrukcji mostowej, spowoduje to tylko niepotrzebne zwiększenie zaprojektowanych przekrojów poprzez zwiększony ciężar mieszanki betonowej, Nasiąkliwość jako parametr

13

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęčno wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne



stwardniałego betonu został usunięty z OST Beton konstrukcyjny opracowanych przez GDDKiA, uważany jest obecnie za nieistotny, proponujemy wykreślić zapis.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM 13.01.00 „Beton konstrukcyjny” bez zmian.

**Pytanie nr 49.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 2.8: Wykonawca nie widzi bezwzględnej potrzeby stosowania pyłów krzemionkowych do betonów o przytoczonej klasie wytrzymałości szczególnie w tak dużej ilości, przy krzemionkowy w takiej ilości może się przyczynić do pojawienia się spękań w konstrukcji, jednocześnie przy obecnej chemii do betonów, osiągnięcie klasy betonu C50/60 bez pyły krzemionkowego nie stanowi problemu. Proponujemy albo usunąć zapis albo zastąpić słowo "należy" na "zaleca się w razie potrzeby"

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 2.8. Dodatek pyłów krzemionkowych.

**Pytanie nr 50.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 5.1 Pompowanie mieszanki betonowej nie wpływa w żadnym stopniu na stosunek w/c mieszanki betonowej, proponujemy wykreślić zapis "Użycie pompy jest dozwolone....".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 4. Transport.

**Pytanie nr 51.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 5.1 Wielkość stosunku w/c jest zależna od klasy ekspozycji w jakiej ma pracować element betonowy i jest zakładana przez projektanta konstrukcji, proponujemy zmienić zapis na: "Wartość stosunku w/c nie może większa niż wynika to z przyjętej przez projektanta klasy ekspozycji dla danego elementu"

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 5.1. Wytwarzanie betonu.

**Pytanie nr 52.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.1.1 Przedstawiona procedura badań trwałościowych dotyczy głównie budowli hydrotechnicznych na co wskazuje stopień wodoprzepuszczalności W-9 którego nie przewiduje stara norma PN-B-06250:1988, naszym zdaniem ze względu na rodzaj konstrukcji z którymi mamy do czynienia oraz na skomplikowanie powyższej procedury co zostało zapisane poniżej, Proponujemy pozostanie przy określeniu trwałości betonu na podstawie badania mrozoodporności F150 i głębokości penetracji wody pod ciśnieniem a jeśli to bezwzględnie konieczne wykonanie powyższych badań, proponujemy wykonanie tylko na etapie zatwierdzania recept.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM 13.01.00 „Beton konstrukcyjny” bez zmian.

**Pytanie nr 53.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.2.1 Nasiąkliwość jako parametr stwardniałego betonu został usunięty z OST Beton konstrukcyjny opracowanych przez GDDKiA, uważany jest obecnie za nieistotny, proponujemy wykreślić zapis o nasiąkliwości i jej badaniu w ślad za OST Beton konstrukcyjny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapisy SSTM 13.01.00 „Beton konstrukcyjny” bez zmian.

**Pytanie nr 54.** SSTM 13.01.00 Beton konstrukcyjny pkt. 6.2.3 Przedstawione w tabeli przedziały zawartości powietrza w mieszance betonowej są zbyt wąskie proponujemy zmianę odpowiednio na z 5 na 6% i z 5,5 na 6,5%.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.13.01.00. „Beton konstrukcyjny – wymagania ogólne”, w pkt. 6.2. Kontrola jakości mieszanki betonowej i betonu.

**Pytanie nr 55.** SST M13.02.000 Beton niekonstrukcyjny bez deskowania pkt. 6. Wykonawca proponuje zmienić zapis na: "Jak w ST M.13.01.00 tylko pod względem wytrzymałości betonu".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej M.13.02.01. „Beton podkładowy i ochronny”, w pkt. 6. Kontrola jakości robót.

**Pytanie nr 56.** SSTD. 02.03.01 Wykonanie nasypów pkt. 6.2.2. Prosimy o zmianę zapisu na badania zgodne z normą PN-B-04481:1988. Związane jest to z wymaganiami zawartymi w pkt. 2,3 tablica 1, tablica 2 gdzie powołano się na normę PN-S-02205 "Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i Badania", która to norma powołuje się na badania wg PN-B-04451 "Grunty budowlane - Badania próbek gruntu".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D.02.03.01. „Wykonanie nasypów”, w pkt. 6.2. Sprawdzenie jakości wykonania nasypów.

**Pytanie nr 57.** SSTD. 02.03.01 Wykonanie nasypów pkt. 6.4.6. Norma PN-EN 13286-2 "Mieszanki niezwiązane i związane spoiwem hydraulicznym - Część 2": Metody określania gęstości w odniesieniu do zawartości wody - Zagęszczanie metodą Proctora" dotyczy badania gęstości objętościowej szkieletu gruntowego w warunkach budowy a nie badania zagęszczenia Prosimy o zmianę zapisu na badanie wg. BN-77/8931-12.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D.02.03.01. „Wykonanie nasypów”, w pkt. 6.4. Badania do odbioru korpusu ziemnego.

**Pytanie nr 58.** SSTD. 04.01.01 Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża. pkt. 5,4 w zapisach jest: "Jeżeli wyprofilowane i zagęszczone podłoże uległo nadmiernemu

zawilgoceniu, to do układania kolejnej warstwy można przystąpić dopiero po jego naturalnym osuszeniu. Po osuszeniu podłoża Inżynier oceni jego stan i ewentualnie zaleci wykonanie niezbędnych napraw. ". Prosimy o wyjaśnienie co znaczy w "sposób naturalny", Czy Zamawiający dopuszcza osuszanie gruntu spoiwami hydraulicznymi?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D.04.01.01. „Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża”, w pkt. 5.4. Utrzymanie koryta oraz wyprofilowanie i zagęszczonego podłoża.

**Pytanie nr 59.** SSTD. 04.01.01 Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża. pkt. 6.2.7 "Wskaźnik zagęszczenia gruntu określony wg PN-EN 13286-2 powinien być zgodny z założonym w pkt. 5 niniejszej ST" Metody określania gęstości w odniesieniu do zawartości wody - Zagęszczanie metodą Proctora" dotyczy badania gęstości objętościowej szkieletu gruntowego w warunkach budowy a nie badania zagęszczenia Prosimy o zmianę zapisu na badanie wg. BN-77/8931-12..

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D.04.01.01. „Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża”, w pkt. 6.2. Badanie w czasie robót.

**Pytanie nr 60.** SSTD. 04.04.02 Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża. pkt. 6.2.7 brzmi: " Po wyprofilowaniu i zagęszczeniu podłoże (koryto) powinno być utrzymywane w dobrym stanie. Jeśli uległo ono nadmiernemu zawilgoceniu, to do układania warstwy podłoża ulepszanego można przystąpić dopiero po jego naturalnym osuszeniu. Po osuszeniu podłoża Inżynier oceni jego stan i ewentualnie zaleci wykonanie niezbędnych napraw". Prosimy o wyjaśnienie co znaczy w "sposób naturalny", Czy Zamawiający dopuszcza osuszanie gruntu spoiwami hydraulicznymi?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D.04.04.02. „Podbudowa i warstwa mrozoochronna z mieszanki kruszywa niezwiązanego”, w pkt. 5.7. Przygotowanie podłoża gruntowego i wykonanie ulepszanego podłoża.

**Pytanie nr 61.** SSTD.04.04.05 Podbudowa z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem pkt. 5.2.1 Prosimy o zmianę zapisu: "Ulepszone podłoże powinno mieć klasę wytrzymałości C5/6" na podbudowa pomocnicza C5/6 zgodnie z zakresem robót wskazanych w pkt. 1.3: "wykonanie podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem CBGM C5/6".

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji Specyfikacji Technicznej D.04.05.01. „Podbudowa z mieszanki kruszywa związanego hydraulicznie cementem”, w pkt. 5.2. Właściwości mieszanek związanych spoiwem hydraulicznym.

**Pytanie nr 62.** Czy w wycenie należy ująć koszty zajęcia pasa drogowego w trakcie robót

16

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęknó wraz z infrastrukturą w przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne





sanitarnych dotyczących wykonania „Kanalizacja deszczowa dn 1500 – ul. Słowackiego wylot do jeziora Rusalka”?

**Odpowiedź:**

Zajęcie pasa drogowego następuje na potrzeby budowy i przebudowy drogi, zatem nie ma zastosowania art. 40 ust. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych.

Pas drogowy na którym wykonywany będzie kanał deszczowy dn 1500 stanowi plac budowy, który zostanie przekazany Wykonawcy *Protokołem przekazania placu budowy*.

**Pytanie nr 63.** Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej aktualnych/ważnych Warunków Technicznych przebudowy sieci gazowych nr ZTI-5000-100381/15 z dnia 25.01.2016; obecne załączone warunki do przetargu straciły ważność w dniu 25.01.2017 r.

**Pytanie nr 64.** Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej aktualnych/ważnych Warunków Ogólnych i Technicznych przyłączenia do urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych znak RT-410/MR/051903/15 z dnia 30.03.2015 r. obecne załączone do przetargu uzgodnienia straciły ważność w dniu 30.03.2017 r.

**Pytanie nr 65.** Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej aktualnych/ważnych Warunków Ogólnych i Technicznych przyłączenia do urządzeń kanalizacyjnych znak RT-410/MR/051903/15 z dnia 30.03.2015 r. obecne załączone do przetargu uzgodnienia straciły ważność w dniu 30.03.2017r.

**Pytanie nr 66.** Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej aktualnych/ważnych Warunków technicznych usunięcia kolizji z istniejącymi urządzeniami telekomunikacyjnymi znak UTD8-504-17/2015 z dnia 09.02.2016 r. obecne załączone do przetargu uzgodnienia straciły ważność w dniu 09.02.2018 r.

**Odpowiedź na pyt. 63, 64, 65, 66:**

Przedmiot zamówienia należy wykonywać na podstawie decyzji umożliwiających prowadzenie robót budowlanych.

Decyzje umożliwiające prowadzenie robót budowlanych wprawdzie nie przedłużają ważności uzgodnień budowlanych, natomiast nie oznacza to, że inwestor jest zobowiązany uzyskać nowe uzgodnienie branżowe, jeżeli w okresie obowiązywania decyzji umożliwiających prowadzenie robót budowlanych, upłynął termin ważności dotychczasowych.

**Pytanie nr 67.** W materiałach przetargowych Zamawiający zamieścił projekt organizacji ruchu na czas budowy robót. Proszę o informację czy Zamawiający posiada uzgodnienia przekazanej TOR?

**Odpowiedź:**

Uzgodnienie organizacji ruchu na czas budowy umieszczone jest w Załączniku nr 8 do SIWZ Dokumentacja Projektowa, folder : Dokumentacja projektowa pn. Obwodnica Śródmieścia

Szczecina- etap VI, w folderze PW ER1-PDF, w folderze D.20 Tymczasowa org ruchu, plik :  
Zatwierdz CzOR grudzień 2017.

**Pytanie nr 68.** Proszę o przekazanie aktualnych uzgodnień z gestorami sieci. Część uzgodnień i warunków zamieszczonych w materiałach przetargowych straciła ważność.

**Odpowiedź:**

Przedmiot zamówienia należy wykonywać na podstawie decyzji umożliwiających prowadzenie robót budowlanych.

Decyzje umożliwiające prowadzenie robót budowlanych wprowadzicie nie przedłużają ważności uzgodnień budowlanych, natomiast nie oznacza to, że inwestor jest zobowiązany uzyskać nowe uzgodnienie branżowe, jeżeli w okresie obowiązywania decyzji umożliwiających prowadzenie robót budowlanych, upłynął termin ważności dotychczasowych.

**Pytanie nr 69.** Proszę o udostępnienie inwentaryzacji wszystkich obiektów inżynierskich przeznaczonych do wyburzenia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji poprzez zamieszczenie w Projekcie Wykonawczym uszczegółowienia informacji odnośnie rozbiórek obiektów inżynierskich.

**Pytanie nr 70.** Proszę o sprecyzowanie grubości warstwy betonu podkładowego pod płytą przejściową dla obiektu WS-1. Opis pozycji w TER (poz.162) mówi o 10 cm, przekrój poprzeczny (plik: *Ws-1 PW- rys.3*) beton podkładowy B15 – 50 mm.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji w Załączniku nr 3 do SIWZ TER 1 w poz. nr 162.

**Pytanie nr 71.** Proszę o określenie wysokości i grubości prefabrykowanej deski gzymsowej na obiekcie WS-1.

**Odpowiedź:**

Wymiary deski gzymsowej na obiekcie WS-1: 40x500mm.

Zamawiający dokona modyfikacji w Projekcie Wykonawczym rysunku 28.

**Pytanie nr 72.** Proszę o potwierdzenie, że pomimo zaprojektowania strefy przejściowej na obiekcie WK-2 nadal konieczne jest wykonanie płyt przejściowych.

**Odpowiedź:**

Roboty należy wykonywać zgodnie z dokumentacją projektową.

**Pytanie nr 73.** Dotyczy obiektu WD-4. Na rysunku 0242\_Rys\_3 w opisie przekroju warstw konstrukcji nawierzchni tramwajowej pokazane są warstwy „w-wa ścieralna: asfalt lany MA – 30 mm” w kolejnej warstwie „w-wa wiążąca: asfalt lany MA”. W TER poz. 268 mowa jest o warstwie wiążącej z asfaltu lanego gr 55 mm, co dotyczy jedynie konstrukcji nawierzchni jezdni. Proszę o wyjaśnienie, w której pozycji TER należy zawrzeć wycenę warstwy

18

Tytuł Projektu: „Budowa zintegrowanego węzła komunikacyjnego Łęko wraz z infrastrukturą na przebiegu Trasy Średnicowej dla obsługi wewnątrz aglomeracji ruchu pasażerskiego w Szczecinie”

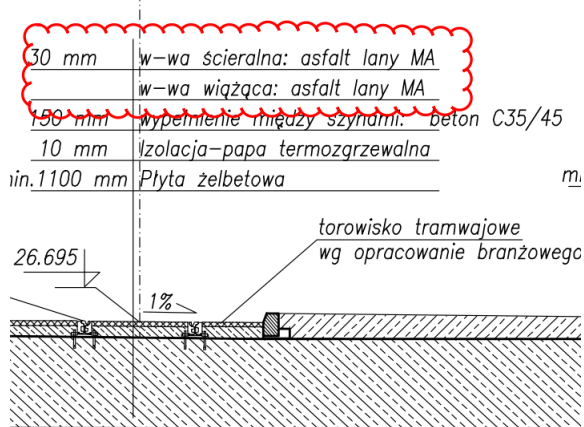
Umowa o dofinansowanie nr RPZP.02.02.00-32-0001/17-00



Unia Europejska  
Europejskie Fundusze  
Strukturalne i Inwestycyjne

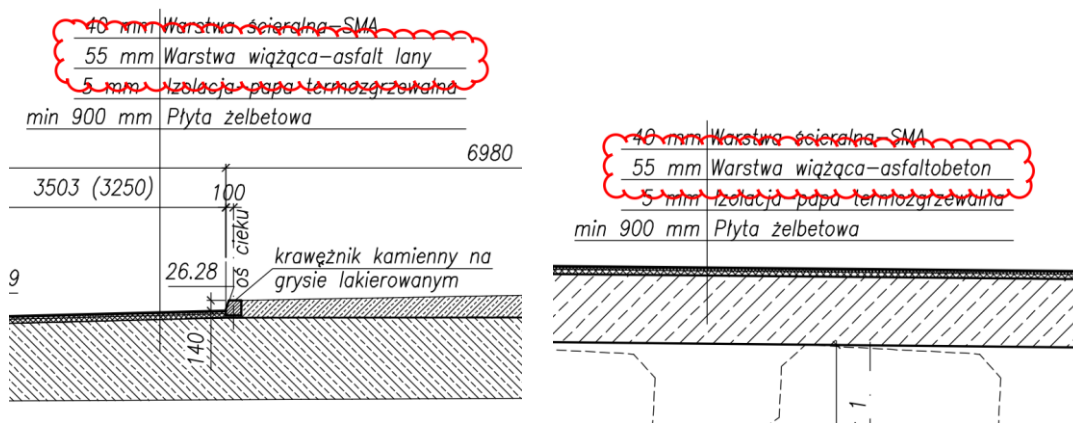


ścieralnej gr. 30mm? Proszę również o podanie grubości warstwy wiążącej z MA na torowisku tramwajowym na obiekcie WD-4?



**Odpowiedź:** Pozycje dotyczące nawierzchni z asfaltu lanego w torowisku na obiekcie WD-4 (Wykonanie warstwy wiążącej KR5 jezdni PAT z asfaltu lanego MA 11 gr. 3cm oraz Wykonanie warstwy ścierna KR5 jezdni PAT z asfaltu lanego MA 8 gr. 3cm ) zostały ujęte w pozycjach 112 oraz 113 TER.

**Pytanie nr 74.** Na rysunku 0242 P W E R I D.7 W D5 Rys 3.1 znajdują się sprzeczne informacje dotyczące warstwy wiążącej gr 55mm. Na przekroju poprzecznym „A-A” – „Warstwa wiążąca-asfalt lany” na przekroju podłużnym natomiast „Warstwa wiążąca-asfaltobeton”. Proszę o sprostowanie.



**Odpowiedź:**  
Warstwę wiążącą należy wykonać z asfaltu lanego.  
Zamawiający dokona modyfikacji rysunku 3.1.

**Pytanie nr 75.** Zamawiający w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej Tom IV Roboty Kolejowe pkt. 2.2.9 wyświetlacze peronowe pisze: "Wyświetlacze peronowe krawędziowe są

przeznaczone do prezentowania informacji o pociągach odjeżdżających (i przyjeżdżających, kończących bieg) z danego toru. Wymaga się, aby wyświetlacze peronowe krawędziowe posiadały ekran LCD TFT z podświetleniem Direct LED o rozdzielczości Full HD 1920 x 1080 pixeli i proporcjach H:V = 16:9. Minimalne wymiary powierzchni aktywnej: V570 mm x H1010 mm (przekątna ok. 46cali). Wyświetlacze powinny mieć charakter dwustronny tj z dwoma ekranami skierowanymi przeciwległe, chyba, że dotyczą peronu na końcu ciągu komunikacyjnego lub inne warunki (np. elementy konstrukcyjne przejścia pod torami) powodują potrzebę zainstalowania wyświetlaczy jednostronnych. Wyświetlacze peronowe krawędziowe muszą być wyposażone w zegar analogowy NTP o średnicy tarczy 250 mm  $\geq D \geq 300$  mm wskazujący godziny, minuty i sekundy. Tarcza zegara powinna być umieszczona od strony krawędzi toru, do którego przypisany jest wyświetlacz.” Prosimy o wyjaśnienie jak mają się te zapisy w stosunku do Projektu Wykonawczego Widok tablicy SDIP rys. nr 4 przedstawiona tam tablica peronowa nie jest wykonana na monitorze LCD. Wg. najlepszej wiedzy Wykonawcy Zamawiający przygotował specyfikację pod obowiązujące od stycznia 2018 roku nowe „tzw” Wytyczne a wykonał projekt wykonawczy zgodnie z poprzednimi Wytycznymi. Prosimy o jednoznaczne określenie jakich tablic oraz wg. jakich wytycznych Zamawiający oczekuje tablic. Należy mieć na uwadze, iż nowe wytyczne i specyfikacja obejmują zupełnie nowe produkty, których docelowo nie posiada nikt z znanych Wykonawcy dostawców co może mieć wpływ na realizację zadania w tym zakresie.

**Odpowiedź:**

Rysunek nr 4 nie zawiera informacji na temat typu monitora. Należy wykonać wyświetlacze peronowe zgodnie z projektem wykonawczym i ST.

**Pytanie nr 76.** Zamawiający w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej Tom IV Roboty Kolejowe pkt. 2.2.9 wymaga, aby tablica peronowa posiadała zegar NTP jak wiadomo Wykonawcy taki zegar musi być sterowany przez odpowiedni serwer NTP co stanowi niezgodność z przedstawioną tablicą peronową Projektu Wykonawczego Widok tablicy SDIP rys. nr 4. W tego typu tablic zegar sterowany jest poprzez sygnał DCF. Prosimy o jednoznaczne określenie sterowania sygnałem zegarowym.

**Odpowiedź:**

Należy zastosować zegar NTP zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną Tom IV Roboty Kolejowe.

**Pytanie nr 77.** Zamawiający w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej Tom IV Roboty Kolejowe pkt. 5 ppkt. 5.5 pisze: „Montażu urządzeń Systemu Dynamicznej Informacji Podróżnych dokonać zgodnie z Projektem Wykonawczym i DTR dostarczoną przez producenta urządzeń”. Czy Zamawiający potwierdza nadrzędność dokumentacji Projektu Wykonawczego nad niniejszą specyfikacją techniczną? Prosimy o jednoznaczne określenie.

**Odpowiedź:**

Montaż należy wykonać zgodnie z zapisem ST tj. zgodnie z Projektem Wykonawczym i Dokumentacją Techniczno – Ruchową producenta.

**Pytanie nr 78.** Dotyczy obiekty WD-4. Na rysunku 0242\_Rys\_7 pokazane zostały przekroje murów. Przekrój muru 4.5, 4.6 występują dwukrotnie. Brak jest na wskazanym rysunku przekrojów murów: 2.5, 2.6, 2.7. Proszę o sprostowanie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji rysunku 7 poprzez wprowadzenie prawidłowego oznaczenia przekrojów murów M2.5, M2.6, M2.7.

**Pytanie nr 79.** Czy Zamawiający uzna za spełniony warunek udziału w postępowaniu dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej jeżeli Wykonawca wykaże się dysponowaniem osoby na stanowisku *Kierownika robót kolejowych w zakresie urządzeń sterowania ruchem* posiadającej uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym wydanymi zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r.?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z siwz Rozdział V pkt 2 Zamawiający zaakceptuje uprawnienia budowlane odpowiadające uprawnieniom wymaganych przez Zamawiającego, które zostały wydane na podstawie wcześniej wydanych przepisów.

**Pytanie nr 80.** Proszę o informację, w której pozycji TER należy zawrzeć wycenę związaną z budową wspornika oraz słupa pod wyświetlacz DIP (według rysunków 0242 PW ER1 D.7 WD5 Rys 7.1 oraz 0242 PW ER1 D.7 WD5 Rys 7.2)?

**Odpowiedź:**

Zakup , dostarczenie oraz montaż wsporników i słupów pod wyświetlacz DIP (według rysunków 0242 PW ER1 D.7 WD5 Rys 7.1 oraz 0242 PW ER1 D.7 WD5 Rys 7.2) obejmuje poz. nr 380 Tabeli Elementów Rozliczeniowych ( TER ).

**Pytanie nr 81.** Dotyczy WD-5. Opis pozycji TER 369: „Wykonanie warstwy ochronno drenażowej na ścianach przyczółków od strony gruntu.” Proszę o potwierdzenie, że w pozycja dotyczy wykonania warstwy drenażowej od strony gruntu również na ścianach murów oporowych (zgodnie z dokumentacją techniczną obiektu). W przeciwnym wypadku proszę o podanie pozycji TER w której należy rozliczyć ww. roboty.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji w Załączniku nr 3 do SIWZ TER 1 w poz. nr 369.

**Pytanie nr 82.** W przekazanych materiałach przetargowych w projekcie branży drogowej w pkt. 5.4.1 znajduje się zapis:

#### 5.4.1. Komunikacja tramwajowa i autobusowa

Przystanki autobusowo-tramwajowe znajdują się przy Al. Wojska Polskiego po stronie wschodniej Obwodnicy Śródmieścia Szczecina, na wysokości ul. Jasionicy. Przystanki są skomunikowane za pomocą przejść w poziomie ulicy z chodnikami i z peronami kolejowymi przystanku „Łęčno”, za pomocą układu schodów i wind.

Przystanki autobusowe zlokalizowano na początku Łącznicy 2 i Łącznicy 3 oraz przy zachodniej jezdni Obwodnicy za skrzyżowaniem z ul. Arkońską i Niemierzyńską, wszystkie są wykonane w formie zatok autobusowych z wiatami przystankowymi na peronach. Wiaty przystankowe zlokalizowano min. 1,5 od krawędzi zatoki autobusowej.

Na peronach tramwajowo-autobusowych wyznaczono miejsca na biletomaty (zakres projektu nie obejmuje biletomatów)

natomiast w odpowiedzi z dnia 2018-02-19 na pytanie Wykonawcy nr 4 Zamawiający wymaga dostawę stacjonarnych biletomatów. Proszę o ostateczne wyjaśnienie rozbieżności.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił wyjaśnień 19.02.2018r.:

Przedmiot zamówienia nie obejmuje dostawy biletomatów stacjonarnych przygotowanych do obsługi Szczecińskiej Karty Miejskiej.

**Pytanie nr 83.** W odpowiedzi z dnia 2018-02-19 na pytanie Wykonawcy nr 3 Zamawiający nie zawarł żadnych informacji dot. ilości oraz wymagań technicznych tablic. Proszę o uzupełnienie.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił wyjaśnień 19.02.2018r.:

Przedmiot zamówienia nie obejmuje dostawy tablic SIP dla komunikacji autobusowej.

**Pytanie nr 84.** W odpowiedzi z dnia 2018-02-19 na pytanie Wykonawcy nr 4 Zamawiający nie zawarł żadnych informacji dot. ilości oraz wymagań technicznych biletomatów. Proszę o uzupełnienie.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił wyjaśnień 19.02.2018r.:

Przedmiot zamówienia nie obejmuje dostawy biletomatów stacjonarnych przygotowanych do obsługi Szczecińskiej Karty Miejskiej.

**Pytanie nr 85.** W odpowiedziach z dnia 2018-02-19 na pytania Wykonawcy nr 3 i nr 4 Zamawiający informuje o konieczności dostawy biletomatów i tablic SIP. Proszę o potwierdzenie, że montaż i instalacja ww. elementów nie jest przedmiotem zamówienia.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający udzielił wyjaśnień 19.02.2018r.