



WAD-VI.271.28.2016.KP

Gorzów Wlkp., 20.02.2017 r.

**Wykonawcy biorący udział
w postępowaniu**

Dotyczy: przetargu na „Modernizację wschodniego wylotu DK NR 22 na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta”

Na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 24 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 2164), dalej PZP, Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia:

Pytanie 1:

Czy zamawiający jest w posiadaniu i udostępni decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach?

Odpowiedź:

Zamawiający w piśmie z dnia 13.01.2017 r. odpowiadając na pytanie nr 4 załączył decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pytanie 2:

Czy zamawiający posiada i udostępni dokumentację geologiczną i odwierty na które powołuje się w PFU?

Odpowiedź:

Zamawiający w piśmie z dnia 06.02.2017 r. odpowiadając na pytanie nr 4 załączył dokumentację geotechniczną z wykonanymi odwiertami.

Pytanie 3:

Czy zamawiający podtrzymuje zapis dotyczący wyniesienia tarcz rond na skrzyżowaniu z ulicami Augusta Emila Fieldorfa-Nila, Szarych Szeregów oraz na skrzyżowaniu na prawoskręty z ulicą Jedwabniczą? Jeżeli tak, to czy preferuje jakąś konkretną konstrukcję/strukturę wyniesienia? I czy rozwiązanie wyniesienia oraz wygraniczanie pasów na rondach za pomocą elementów separacyjnych było uzgodnione/opiniowane przez służby utrzymaniowe i MZK? Stosowanie rond w miejscu klasycznych skrzyżowań powoduje wystarczające uspokojenie ruchu w rejonach dojazdu, dodatkowe wyniesienie tarcz rond będzie powodować problemy wysokościowe w miejscu przecięć z linią tramwajową i utrudniać poruszanie się po nim pojazdom komunikacji miejskiej. Dodatkowe elementy separujące generują problemy przy zimowym utrzymaniu dróg, czy zamawiający dopuszcza zmianę na oznakowanie grubowarstwowe zgodnie z opisem na rysunku 4.1 załączonym do PFU?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis dotyczący wyniesienia tarcz rond na skrzyżowaniu z ulicami Augusta Emila Fieldorfa - Nila, Szarych Szeregów oraz na skrzyżowaniu na prawoskręt z ulicą Jedwabniczą. Zamawiający nie preferuje konkretnej konstrukcji/struktury wyniesienia. Zamawiający w celu wygraniczania pasów na rondach dopuszcza zmianę elementów separacyjnych na oznakowanie grubowarstwowe.

Pytanie 4:

W załączonych materiałach informacyjnych na rysunku 4.1 istnieje zapis „Proponowana konstr. Nawierzchni pierścienia ronda w PFU”, jednak w PFU nie jest taka pozycja wyszczególniona, proszę o podanie jaka konstrukcja była przyjęta na etapie sporządzania koncepcji.

Odpowiedź:

Konstrukcja pierścienia nie została wskazana w Programie Funkcjonalno – Użytkowym, należy ją uzgodnić na etapie wykonywania projektu budowlanego.

Pytanie 5:

Z załączonego pisma znak NP-06-23/2016 Warunki techniczne wynika, że załącznikiem do pisma była koncepcja nie zawierająca nowoprojektowanego odcinka od istniejącej pętli do skrzyżowania z ulicą Fiedorfa Nila, czy nowoprojektowany przebieg linii tramwajowej i jej zakończenie zostało uzgodnione z przyszłym zarządcą/ MZK ?

Odpowiedź:

Nowoprojektowany odcinek linii i jego zakończenie zostało uzgodnione z Miejskim Zakładem Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.

Pytanie 6:

Czy został wydany raport i audyt BRD dla zadania? W PFU znajdują się odwołania do uwag z audytu i raportu do wprowadzenia na etapie PB, czy zamawiający udostępni materiały celem rzetelnej wyceny ewentualnych nieuwzględnionych w koncepcji elementów brd?

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni raport z Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego stanowiący Załącznik nr 1 do pisma.

Pytanie 7:

PFU na stronie 61 „Odnosnie zabezpieczenia zieleni podczas robót oraz warunki przeprowadzania nasadzeń zieleni Zamawiający przekaze na etapie przetargu oraz w trakcie procesu wykonywania projektu budowlanego wytyczne.” Czy zamawiający udostępni wspomniane wytyczne ?

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni Wytyczne w zakresie „branża zieleni” stanowiące Załącznik nr 2 do pisma. Należy uwzględnić konieczność stałej współpracy z Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego na etapie opracowania projektu zieleni (konsultacje w zakresie szaty roślinnej i lokalizacji).

Pytanie 8:

Czy zamawiający potwierdza brak potrzeby jakichkolwiek prac na istniejących odcinkach ulic Bierzarina i Łukasińskiego zgodnie z koncepcją, pomijając niezbędny odcinek połączenia istniejącej i projektowanej konstrukcji ?

Odpowiedź:

W Programie Funkcjonalno – Użytkowym Zamawiający określił zakres prac na istniejących odcinkach ulic Bierzarina i Łukasińskiego.

Pytanie 9:

Czy występujące podpory żelbetowe przebiegające w poprzek ulicy Bierzarina są przeznaczone do rozbiórki i jeśli tak, czy zostało to uzgodnione? Czy jest pozwolenie na przebudowę ciepłociągu przebiegającego nad ulicą Bierzarina?

Odpowiedź:

Podpory żelbetowe służące jako konstrukcje podpierające sieć ciepłociągu, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi przeznaczonego do przebudowy i przeniesienia pod jezdnię, również powinny zostać zlikwidowane. Uzgodnienia leżą w gestii projektanta branżowego na etapie projektu budowlanego.

Pytanie 10:

Czy w ramach inwestycji wykonawca zobligowany jest do zrealizowania szalek przy placu zabaw? Jeśli tak, zwracamy się z prośbą o udostępnienie wymagań dla takiego obiektu.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym szaleki przy placu zabaw nie występują.

Pytanie 11:

W PFU zawarta jest informacja o niezbędności uzgodnienia

Odpowiedź:

Pytanie niezrozumiałe ze względu na brak treści zdania.

Pytanie 12:

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie informacji na temat obiektu przebiegającego w poprzek ulicy Łukasieńskiego.

Odpowiedź:

Zamawiający prosi o doprecyzowanie pytania, o jakie informacje i dotyczące, którego obiektu przebiegającego w poprzek ulicy Łukasieńskiego wnosi Wykonawca.

Pytanie 13:

Czy w związku ze znacznym wejściem inwestycji w obszar cmentarza zlokalizowanego przy ulicy Walczaka, przed ogłoszeniem przetargu została wykonana inwentaryzacja i inne niezbędne prace (np. przeniesienie mogił, prace archeologiczne)? Zwracamy się z prośbą o udostępnienie większej ilości informacji na temat cmentarza i zakresu robót w tym rejonie związanych z realizacją inwestycji.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, zgodnie z którym inwestycja nie koliduje z istniejącym cmentarzem

Pytanie 14:

Czy zamawiający podtrzymuje zgodnie z PFU potrzebę rozbiórki istniejącego ciągu pieszo-rowerowego z kostki (w dobrym stanie) po stronie wschodniej ulicy Łukasieńskiego i wybudowania ciągu o konstrukcji bitumicznej?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zgodnie z PFU potrzebę rozbiórki istniejącego ciągu pieszo-rowerowego z kostki po stronie wschodniej ulicy Łukasieńskiego i wybudowania ciągu o konstrukcji bitumicznej. Kostka z rozbiórki, nadająca się do ponownego wbudowania stanowi własność Zamawiającego i należy ją przewieźć na plac składowy Zamawiającego zgodnie z Procedurą gospodarowania materiałami drogowymi pochodzącymi z rozbiórki stanowiącą Załącznik nr 3 do pisma.

Pytanie 15:

Czy zamawiający posiada i udostępni informacje na temat preferowanych rozwiązań konstrukcyjnych, kolorystycznych i materiałowych co do krawężników w rejonie rond (wyspa centralna, wyspy, wylukowania przy rondach) i zatok autobusowych ?

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada informacji na temat preferowanych rozwiązań konstrukcyjnych, kolorystycznych i materiałowych co do krawężników w rejonie rond (wyspa centralna, wyspy, wylukowania przy rondach). Wszelkie rozwiązania będą opiniowane na etapie projektu budowlanego. Zamawiający oczekuje zaprojektowania i wybudowania zatok autobusowych typu Kassel.

Pytanie 16:

Czy zamawiający narzuca obowiązek wykonania ponownej analizy ruchu?

Odpowiedź:

Zamawiający nie narzuca obowiązku wykonania ponownej analizy ruchu. Zamawiający oczekuje od Wykonawcy wykonania ponownego audytu BRD po wybudowaniu inwestycji.

Pytanie 17:

Czy zamawiający dopuszcza projektowanie nawierzchni metodami mechanistycznymi?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza projektowania nawierzchni metodami mechanistycznymi.

W celu ujednolicenia konstrukcji jezdni na ulicach, Zamawiający poniżej podaje konstrukcje jezdni dla kategorii ruchu KR5:

- warstwa ścieralna - SMA – 4 cm,
- warstwa wiążąca – AC 16 – 8 cm,
- podbudowa zasadnicza – AC 22 – 14 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego z przekruszenia skał litych – 0/31,5 mm – 20cm,
- warstwa ulepszanego podłoża – do normatywnej grubości.

Pytanie 18:

PFU strona 43 „Istniejącą nawierzchnię ul. Księżomost dopuszcza się wykorzystać (w miarę możliwości) w oparciu analizę ugięć nawierzchni, która nie jest częścią tego opracowania.” Jest to jedyna wzmianka o wspomnianej ulicy w całym PFU, zwracamy się z prośbą o udzielenie większej ilości informacji i wskazanie lokalizacji ulicy.

Odpowiedź:

Zapis umieszczony omyłkowo, ul. Księżomost nie występuje w przedmiotowej inwestycji.

Pytanie 19:

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie przewodów kanalizacji deszczowej z materiałów PP, PVC-U, PE, GRP ?

Odpowiedź:

Odpowiedź została udzielona w piśmie z dnia 06.02.2017 r., pytanie nr 6.

Pytanie 20:

Czy zamawiający ma wymagania odnośnie parametrów na jakie należy zwymiarować kanalizację deszczową ? Jeśli tak prosimy o ich podanie.

Odpowiedź:

Odpowiedź została udzielona w piśmie z dnia 06.02.2017 r., pytanie nr 8.

Pytanie 21:

Zgodnie z PFU pkt. I.1.d.14. Odwodnienie, wody deszczowe z ul. Łukasińskiego należy włączyć do kolektora ściekowego fi600 ZPJ SILWANA poprzez przewód tłoczny z nowoprojektowanej przepompowni. Prosimy Zamawiającego o wskazanie miejsca włączenia do przedmiotowego kolektora (załącznik mapowy lub orientacyjna odległość miejsca włączenia od przepompowni).

Odpowiedź:

Odpowiedź została udzielona w piśmie z dnia 06.02.2017 r., pytanie nr 9.

Pytanie 22:

Czy Zamawiający dopuszcza pozostawienie w jezdni istniejących sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

Odpowiedź:

Odpowiedź została udzielona w piśmie z dnia 06.02.2017 r., pytanie nr 10.

Pytanie 23:

Część graficzna załącznika nr 3 PFU (warunki techniczne) zawiera plany sytuacyjne opieczętowne przez gestorów sieci z wrysowanymi zakresami przebudów. W przypadku planów sieci wodociągowej brak jest wskazań zakresów przebudów jakie odnoszą się do

punktów z treści pisma Warunków Technicznych. Prosimy Zamawiającego o udostępnienie planów sytuacyjnych dla sieci wodociągowej zawierających wrysowane zakresy przez gestora sieci ?

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ dołączając nowe warunki PWiK w zakresie sieci wodno-kanalizacyjnych.

Pytanie 24:

Czy podtrzymują Państwo rozwiązanie zastosowane w koncepcji Docelowej Organizacji Ruchu, polegające na zaprojektowaniu wyniesionego ronda turbinowego na skrzyżowaniu ul. Walczaka-ul. Fieldorfa-Nila i jednocześnie wykonanie sygnalizacji świetlnej wzbudzonej wyłącznie przez pieszych i rowerzystów na tym skrzyżowaniu? (w tym przypadku linia tramwajowa nie jest potokiem kolizyjnym).

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym rondo turbinowe na tym skrzyżowaniu zostanie zaprojektowane bez stosowania w tym miejscu sygnalizacji świetlnej wzbudzonej wyłącznie przez pieszych i rowerzystów.

Pytanie 25:

Zastosowanie sygnalizatorów kołowych umieszczonych na wlocie z każdego projektowanego ronda, który wzbudzony będzie przez pieszego/rowerzystę spowoduje wstrzymanie ruchu na całym skrzyżowaniu. Czy podtrzymują Państwo takie rozwiązanie?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga zastosowania rozwiązania dotyczącego sygnalizatorów kołowych na wlocie i wlocie każdego projektowanego skrzyżowania. Zamawiający wymaga, aby w przypadku skrzyżowań typu rondo, na których przez wyspę środkową przebiega torowisko tramwajowe zastosować sygnalizację świetlną.

Pytanie 26:

W jakiej technologii ma być wykonane oznakowanie poziome?

Odpowiedź:

Oznakowanie poziome należy wykonać jako oznakowanie poziome grubowarstwowe z mas chemoutwardzalnych barwy białej i kolorowej (z zastosowaniem kulek szklanych).

Pytanie 27:

Czy Zamawiający przewiduje wykonanie stacji meteorologicznych w ramach SZR, a jeśli tak to ile?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje wykonania stacji meteorologicznych w ramach SZR.

Pytanie 28:

Czy Zamawiający podtrzymuje lokalizację i ilość elementów Systemu Zarządzania Ruchem wskazaną w projekcie pierwotnym?

Odpowiedź:

Wszelkie parametry systemu oznakowania VMS, dokładna ilość, sposób montowania, należy uzgodnić na etapie projektu budowlanego z Zamawiającym, przedstawiając do uzgodnienia warianty rozwiązań.

Pytanie 29:

Prosimy o informację, czy w torowisku klasycznym można zastosować mocowanie sprężyste SB?

Odpowiedź:

W torowisku klasycznym na szlaku może być stosowane mocowanie sprężyste typu SB.

Pytanie 30:

Prosimy o informację, jaki należy przyjąć rozstaw podkładów do wyceny?

Odpowiedź:

Należy przyjąć rozstaw podkładów 0,67 m.

Pytanie 31:

Prosimy o informację, jaką należy przyjąć grubość podsypki tłuczniowej pod podkładem?

Odpowiedź:

Należy przyjąć warstwę grubości 25 cm podsypki tłuczniowej pod podkładami, o frakcji 31,5/50 mm wg normy PN-EN 13450.

Pytanie 32:

Prosimy o informację, jak należy przyjąć grubość warstwy filtracyjnej pod torowiskiem?

Odpowiedź:

Należy przyjąć warstwę filtracyjną grubości 15 cm z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie wg normy PN-EN 13043, o wskaźniku różnoziarnistości $u \geq 5$ i wskaźniku filtracji $k_{10} \geq 10 \text{ m/dobę}$.

Pytanie 33:

W warunkach technicznych zał. Nr 3 do PFU str. 15 jest mowa o pętli tramwajowej, jako konstrukcji klasycznej z utwardzonymi szynami w układzie dwutorowym, natomiast na planie sytuacyjnym do wykonania jest tylko przejazd międzytorowy podwójny (tj. 4kpl. rozjazdów jednotorowych wraz ze skrzyżowaniem) w ciągu ul. Walczaka przy skrzyżowaniu z ul. Augusta Fieldorfa-Nilla, a istniejąca pętla przy ul. Szarych Szeregów jest do likwidacji. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym pętla tramwajowa ulega rozbiórce i zostaje zastąpiona krańcówką z przejazdami międzytorowymi przy ul. Fildorfa Nila.

Pytanie 34:

Wg Warunków technicznych zał. Nr 3 do PFU należy na szlaku zastosować szyny rowkowe 60R2 oraz podkłady strunobetonowe z pochyleniem 1:40. Natomiast nie ma takiego typu podkładów do szyny rowkowych, prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź:

W torowisku na szlaku można zastosować szyny 49E1 na podkładach strunobetonowych z pochyleniem 1:40 lub szyny rowkowe 60R2 na podkładach strunobetonowych bez pochylenia.

Pytanie 35:

Proszę o przekazanie informacji, które z dokumentów przekazanych Wykonawcom na etapie postępowania przetargowego Zamawiający uznaje za wiążące?

Odpowiedź:

Za dokumenty wiążące uznaje się SIWZ z załącznikami przesłaną do Wykonawców wraz z zaproszeniem do składania ofert z dnia 05.01.2017 r. oraz późniejsze modyfikacje treści SIWZ (w tym PFU) i odpowiedzi na pytania przesyłane do Wykonawców i publikowane na stronie BIP Miasta Gorzowa Wlkp.

Pytanie 36:

Czy zakres inwestycji wskazany przez Zamawiającego na planach sytuacyjnych jest jednocześnie przyszłym projektowanym pasem drogowym oraz z czego wynikają wyszczególnione w decyzji środowiskowej numery działek, stanowiące w niektórych przypadkach minimalny zakres zajętości istniejącego terenu?

Odpowiedź:

Zakres inwestycji wskazany przez Zamawiającego na planach sytuacyjnych jest planowanym przyszłym projektowanym pasem drogowym. Jeżeli w trakcie prac projektowych wystąpi

konieczność zmiany, a dla prawidłowego i zgodnego z obowiązującymi przepisami zaprojektowania obiektu niezbędnym stanie się pozyskanie dla potrzeb budowy większego terenu. Wykonawca zobowiązany będzie w ramach decyzji ZRID pozyskać na potrzeby pasa drogowego inne tereny z jednoczesnym uzyskaniem wszelkich niezbędnych dokumentów wymaganych w ramach tego trybu decyzji administracyjnej. Ostateczny zakres zajętości i tym samym linia podziału działek wynikać będzie z kształtu ostatecznego projektu.

Pytanie 37:

Jaki jest termin związania z ofertą ?

Odpowiedź:

Zgodnie z treścią SIWZ, Rozdział XIII pkt 1 – termin związania ofertą wynosi 60 dni.

Pytanie 38:

Szalety publiczne. Proszę o podanie parametrów technicznych dla szaletów publicznych tj:

- minimalna kubatura
- przewidywane zapotrzebowanie na media
- ilość i rodzaj armatury
- rodzaj materiałów wykończeniowych
- ilość kabin sanitarnych

Ponadto proszę o podanie informacji czy należy przewidzieć możliwość użytkowania projektowanych szaletów przez osoby niepełnosprawne.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem. Szalety publiczne nie znajdują się w zakresie aktualnego opracowania PFU.

Pytanie 39:

Place zabaw. Proszę o uszczegółowienie informacji opisujących place zabaw, a w szczególności proszę o określenie:

- minimalnej powierzchni/rozmiaru
- funkcji placu (docelowa grupa wiekowa)
- rodzaju projektowanego obiektu (plac zabaw, plac zabaw integracyjny)
- ilości i typu urządzeń (piaskownice, huśtawki, karuzele, urządzenia linowe, sprężynowce etc.)
- materiał z jakich mają być wykonane

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem. Place zabaw nie znajdują się w zakresie aktualnego opracowania PFU.

Pytanie 40:

W nawiązaniu do zapisów PFU, że przyjęte konstrukcje są założeniami wstępnymi czy Zamawiający dopuszcza możliwość optymalizacji konstrukcji w oparciu o metody mechaniczne lub mechaniczno-empiryczne zgodnie z obowiązującym katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych z 2014 r. ?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza projektowania nawierzchni metodami mechanicznymi. W celu ujednolicenia konstrukcji jezdni na ulicach, Zamawiający poniżej podaje konstrukcje jezdni dla kategorii ruchu KR5:

- warstwa ścieralna - SMA – 4 cm,
- warstwa wiążąca – AC 16 – 8 cm,
- podbudowa zasadnicza – AC 22 – 14 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego z przekruszenia skał litych – 0/31,5 mm – 20cm,
- warstwa ulepszonego podłoża – do normatywnej grubości.

Pytanie 41:

Ze względu na bardzo duży zakres zadania i złożoność przedmiotu zamówienia zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu składania oferty. Wydłużenie tego okresu pozwoli nam na rzetelne przygotowanie oferty.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ i przedłużył termin składania ofert do dnia 09.03.2017 r. godz. 11.00.

Pytanie 42:

W załączniku nr 3 Programu Funkcjonalno Użytkowego Zamawiający przedstawił warunki techniczne na przebudowę torowiska w zakresie Torowiska na Pętli. Prosimy o uszczegółowienie, czy rozjazdy tramwajowe wraz z napędami na odcinku rozjazdowym (na szlaku od km 0+600 do km 0+700) mają być wykonane zgodnie z w/w warunkami ?

Odpowiedź:

Zamawiający załącza skorygowane warunki na przebudowę torowiska w ramach DK-22 stanowiące Załącznik nr 4 do pisma.

W związku z powyższym warunki dotyczące zwrotnic są następujące: należy zaprojektować zwrotnice w technologii głębokiego łoża, o promieniu 50 m z wymiennymi iglicami. Zwrotnica najazdowa od strony centrum powinna posiadać napęd elektryczny, ze zdalnym sterowaniem na podczerwień oraz sygnalizator stanu położenia iglic, dwie zwrotnice powinny posiadać napędy mechaniczne samopowrotne z tłumieniem hydraulicznym, oraz sygnalizatory stanu położenia iglic, natomiast zwrotnica zjazdowa na torze w kierunku centrum napęd mechaniczny z tłumieniem hydraulicznym. Wszystkie zwrotnice powinny posiadać ogrzewanie oraz odwodnienie - skrzynie napędów sterujących powinny być podłączone do kanalizacji deszczowej.

Pytanie 43:

Prosimy o uszczegółowienie konstrukcji nawierzchni wraz z określeniem systemu mocowania na odcinku rozjazdowym (na szlaku od km 0+600 do km 0+700).

Odpowiedź:

Konstrukcja nawierzchni oraz system mocowania powinien być określony w projekcie torowiska.

Pytanie 44:

Czy torowisko na szlaku na wysokości przystanków oraz miejsca postojowego powinno mieć nawierzchnię rozbieralną z płyt betonowych – analogicznie do przedstawionych warunków w zakresie Torowiska na Pętli ?

Odpowiedź:

Torowisko na szlaku na wysokości przystanków oraz miejsca postojowego, powinno mieć nawierzchnię z płyt betonowych.

Pytanie 45:

Czy w ramach w/w inwestycji Zamawiający przewiduje prace związane z przebudową Pętli tramwajowej (Załącznik nr 3 Program Funkcjonalno Użytkowy).

Odpowiedź:

W ramach w/w zadania istniejąca pętla przy ul. Szarych Szeregów zostanie zlikwidowana (nie będzie, więc przebudowy pętli), a torowisko zostanie przedłużone do ul. Feildorfa-Nila.

Pytanie 46:

Zgodnie z rys. nr 2.3 (Program Funkcjonalno Użytkowy) zakres budowy nowego torowiska obejmuje km 0+600,00 – 1+400,00 (przybliżona wartość kilometracji). Czy w zakresie przedmiotowej inwestycji będą prowadzone jakiekolwiek prace torowe od km 1+400,00 ? Zgodnie z planem rozbiórki torowisko tramwajowe od km 1+400,00 jest przewidziane do rozbiórki. W związku z rozbieżnościami prosimy o uszczegółowienie prac torowych od km 1+400,00.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym określono zakres prac torowych.

Pytanie 47:

W związku z brakiem przebudowy torowiska tramwajowego na Rondzie Gdańskim wynikającym z rys. 2.3 Programu Funkcjonalno Użytkowego, prosimy o uszczegółowienie jaki rodzaj płyt drogowo-kolejowych ma przyjąć Wykonawca na przejazdach drogowych.

Odpowiedź:

Ponieważ torowisko tramwajowe powinno zostać wymienione na całym projektowanym odcinku, przejazdy drogowe na rondzie powinny zostać zaprojektowane w systemie zintegrowanej nawierzchni drogowo-torowej typu LC-L lub podobnym.

Pytanie 48:

Prosimy o uszczegółowienie parametrów stali (twardości) szyn rowkowych 60R2 przeznaczonych do wbudowania na szlaku.

Odpowiedź:

Szyny rowkowe 60R2 przeznaczone do budowy torowiska na szlaku, powinny być wykonane ze stali gatunku R260.

Pytanie 49:

Według planu sytuacyjnego Zamawiający przewiduje na przejazdach drogowo-tramwajowych zastosowanie nawierzchni z płyt zintegrowanych drogowo-kolejowych. Prosimy o podanie grubości i podstawowych wymagań dla tych płyt.

Odpowiedź:

Parametry i wymiary przejazdów drogowo-torowych wykonanych w systemie zintegrowanej nawierzchni drogowo-torowej powinny być określone w projekcie torowiska.

Pytanie 50:

Prosimy o podanie grubości podbudowy tłucznia.

Odpowiedź:

Grubość podbudowy torowiska wykonanej z tłucznia powinna być określona w projekcie torowiska.

Pytanie 51:

Zieleń.

Proszę o uszczegółowienie informacji opisujących zieleń, a w szczególności proszę o określenie:

- a) Jaką powierzchnię oraz gęstość nasadzeń powinny mieć rośliny sezonowe.
- b) Jaką ilość nasadzeń sezonowych w roku należy ująć w wycenie.
- c) Czyją własność stanowić będzie surowiec drzewny pochodzące z wycinki drzew.
- d) Proszę o określenie ostatecznego sposobu zagospodarowania terenu zieleni tj.: Czy w wycenie należy przyjąć zgodnie z PFU łąkę kwiatową czy zastosować rozwiązanie typu trawnik.

Ponadto w decyzji środowiskowej określono parametry dla sadzonek drzew tj. minimum 12 cm w obwodzie oraz nie mniej niż 2,5m wysokości, natomiast w dokumencie pod nazwą „Zasady ogólne zabezpieczeń zieleni podczas prowadzenia robót budowlanych oraz warunki przeprowadzania nasadzeń zieleni” jest 14-16cm obwodu oraz co najmniej 3,5m wysokości. Proszę o zajęcie stanowiska, które wartości należy przyjąć za wiążące.

Odpowiedź:

W zakresie punktu a i b: Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym nasadzenia sezonowe nie występują.

W zakresie punktu c: Surowiec drzewny będzie stanowił własność Zamawiającego.

W zakresie punktu d: W wycenie należy zastosować rozwiązanie typu trawnik.

Obowiązujące są zapisy określone w załączniku „Zasady ogólne zabezpieczenia zieleni podczas prowadzenia robót budowlanych oraz warunki przeprowadzenia nasadzeń zieleni”

Pytanie 52:

Siłownia miejska.

Proszę o uszczegółowienie informacji opisujących siłownię miejską, a w szczególności proszę o określenie:

- a) Ilości i typ urządzeń,
- b) Czy należy przewidzieć urządzenia dla osób niepełnosprawnych.

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym siłownia nie występuje.

Pytanie 53:

Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie zapisów dot. wymagań (PFU I.1.d.3. Oświetlenie) dla sterowania oświetleniem drogowym i parkowym:

- a) Czy możliwość sterowania opraw osobno jest warunkiem koniecznym? Czy tylko wariantem?
Wskazany sterownik PSO – nie ma możliwości programowania opraw.
- b) Czy dopuszcza się sterowanie grupowe oprawami LED. Sterowanie indywidualne opraw (redukcja w technologii 1-10V) z możliwością programowania z szafy oświetleniowej.
- c) Czy sterownik do programowania opraw musi również sterować oświetleniem (funkcja zegara astronomicznego)? Czy zamawiający dopuszcza stosowane dwóch systemów sterowania oświetleniem i osobno redukcji?
- d) Kto będzie ponosić koszty utrzymania łączności pomiędzy sterownikami, a serwerem? Jeśli wykonawca to na jaki okres?
- e) Czy Zamawiający zgadza się na przeniesienie kosztów utrzymania pojedynczej oprawy i/lub sterownika w szafie (opłata serwerowa roczna wysokości od kilku do kilkudziesięciu euro) zwłaszcza po okresie podanym w pkt. 3.
- f) Czy Zamawiający przewiduje zakup serwera niezbędnego do obsługi projektowanego systemu? (lub konta na serwerze obcym)
- g) Czy Zamawiający zgadza się na obsługę systemu na serwerach będących poza granicami naszego kraju?
- h) Czy Zamawiający zgadza się na obsługę systemu na serwerach w tzw. chmurze?
- i) Czy Zamawiający wymaga od wykonawcy szkoleń w zakresie obsługi jeśli tak to ile ich ma się odbyć?
- j) Jaki jest wymagany okres gwarancji dla systemu sterowania? Wymagana jest gwarancja Producenta czy wystarczy Wykonawcy?
- k) Jaki jest wymagany czas reakcji na usunięcie zgłoszonej usterki w zakresie sterowania dla:
 - sterownika w szafie oświetleniowej,
 - ewentualnie sterownika w oprawie lub w słupie.
- l) Z racji na awaryjność systemów sterowania czy Zamawiający przewiduje stosowanie w szafach przełączników umożliwiających poprzez ręczne lub autonomiczne awaryjne załączenie/wyłączenie oświetlenia.
- m) Czy Zamawiający przewiduje współpracę „grupową” systemu sterowania z zmiernym wyłącznikiem oświetlenia (funkcja podrzędna) np. jeden wyłącznik dla dowolnej grupy) w zakresie przyspieszenia/opóźnienia załączenia i wyłączenia oświetlenia.

Odpowiedź:

Zamawiający rezygnuje z systemu sterowania oświetleniem drogowym i parkowym na rzecz zamówienia opraw, w których producent przewiduje obniżenie strumienia świetlnego w dolinie nocnej (od 00:00 – 04:00) o 30%.

W związku z powyższym pytania są niezasadne.

Pytanie 54:

Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie zapisów wymagań (PFU I.1.d.3. Oświetlenie) dot. samych opraw w zakresie konstrukcji i budowy:

- a) Czy Zamawiający przewiduje kompensację mocy biernej w oprawach LED? Producenci opraw (zasilaczy) utrzymują, iż oprawy mają wysoką sprawność np. 0,95. Jest to niewystarczająca sprawność ponieważ dla opraw LED jest to sprawność po stronie pojemnościowej mocy biernej, a nie indukcyjnej
(dla której wydawane są warunki energetyczne tzn. $\cos\phi_i > 0.93$, a $\tan\phi_i < 0.4$.)

(przykład 1: Jeśli zasilacz oprawy LED ma sprawność rzędu 0,95 otrzymujemy $\sin\phi_i = 0,36$ tzn. że na każde 100W mocy czynnej mamy 33VAr mocy biernej pojemnościowej. W przypadku, gdy zakład energetyczny wymieni liczniki na zdalny odczyt i/lub zmieni się operator energii zgodnie z Prawem „Regulacji Energetyki” (bez zmian w umowach) Gmina zostanie obciążona dodatkowymi opłatami wysokości 3-krotnej wartości zużywanej energii mocy czynnej.

Dodatkowym problemem mocy biernej pojemnościowej (zgodnie z trójkątem mocy), jest jej dynamiczna zmiana przy stosowaniu wielostopniowej redukcji mocy czynnej w czasie świecenia.

Oprawa (renomowanych producentów):

- Oprawa LED 100W
- $\cos\phi_i = 0,95$, $\tan\phi_i = 0,33$
- Moc pojemnościowa $Q_p = 33$ [Var]
- Przy stawce za energię: 0,50 zł kWh

koszt świecenia oprawy (1h) wynosi:

$$0,1 \text{ [kW]} \times 0,5 \text{ [zł]} \times 1 \text{ [h]} = \underline{\underline{0,05 \text{ zł 1kWh}}}$$

koszt dodatkowy oprawy za moc bierną wynosi:

$$0,033 \text{ [kVA]} \times 0,05 \text{ [zł]} \times 3 \text{ [krotność moc bierna]} \times 1 \text{ [h]} = \underline{\underline{0,049 \text{ zł 1kVAh}}}$$

Zatem całkowity koszt świecenia oprawy 100W zamiast 0,05 zł za 1h będzie wynosić: 0,0995 zł 1kWh (tyle co 10- letniej oprawy SODOWEJ 150W) !!!)

W celu utrzymania założeń ekonomicznych projektu i ekologicznych należy na etapie modernizacji przewidzieć kilkustopniową redukcję mocy biernej pojemnościowej zgodnie ze zmianą redukcji mocy czynnej w oprawach na poszczególnych fazach.

- b) Z racji na duże prądy rozruchowe opraw LED (pierwsza połowa sinusoidy w czasie 50ms). Zamawiający wymaga od szaf układów „tzw soft-startu”? (W oprawach LED często mylone jest to z łagodnym rozjaśnianiem oświetlenia LED).

Odpowiedź:

W zakresie punktu a: Zamawiający nie przewiduje kompensacji mocy biernej w oprawach LED.
W zakresie punktu b: Zamawiający nie wymaga od szaf układów „tzw. soft – startu”.

Pytanie 55:

Wykonawca prosi Zamawiającego o usunięcie z Subklauzuli 14.5 (Urządzenia i Materiały przeznaczone dla Robót) zdania: Jeżeli listy, o których mowa w poniższych podpunktach (b)(i) lub (c)(i), nie są zawarte w Załączniku do Oferty, to niniejsza Subklauzula nie ma zastosowania.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje treść warunków szczególnych wprowadzając zapis:

„subklauzula 14.5 Urządzenia i Materiały przeznaczone do Robót subklauzulę skreśla się jako nie mającą zastosowania w niniejszych Warunkach.”

Pytanie 56:

Prosimy o informację czy Zamawiający planuje, a jeśli tak to w jakim zakresie remont istniejących ulic – Łukasińskiego i Birzarina ?

Odpowiedź:

Zamawiający planuje na istniejących ulicach – Łukasińskiego i Bierzarina frezowanie warstwy ścieralnej wraz z wykonaniem nowej nawierzchni warstwy ścieranej.

Pytanie 57:

Prosimy o informację czyją własnością będzie drewno po wycince drzew ?

Odpowiedź:

Drewno po wycince drzew będzie własnością Zamawiającego.

Pytanie 58:

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę nazwy parkingu „Park&Drive” na „Park&Ride” w języku angielskim lub „Parkuj i Jedź” w języku polskim? Nazwy te są bardziej rozpowszechnione i będą czytelniejsze dla podróżnych

Odpowiedź:

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym parking „Park&Drive” nie występuje.

Pytanie 59:

W związku z wymogiem kierowania ruchu do osiedli za pomocą oznakowania (punkt I.1.D.9 PFU), prosimy o podanie nazw osiedli, które mają zostać uwzględnione w oznakowaniu drogowym.

Odpowiedź:

W oznakowaniu drogowym nie należy umieszczać nazw osiedli.

Pytanie 60:

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie konstrukcji wsporczych oznakowania lub słupów oświetleniowych spełniających wymagania normy PN-EN 12767 w zakresie bezpieczeństwa pasywnego?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie konstrukcji wsporczych oznakowania lub słupów oświetleniowych spełniających wymagania norm PN-EN 12767 w zakresie bezpieczeństwa pasywnego.

Pytanie 61:

Czy Zamawiający ma określone preferencje dotyczące stosowania barier konkretnego typu (np. barier linowych)?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga stosowania barier stalowych.

Pytanie 62:

W PFU przywołano *Wytyczne stosowania barier drogowych na drogach krajowych GDDKiA*. Zgodnie z *Wytycznymi...*, przeszkodami są np. drzewa rosnące w odległości mniejszej od odległości granicznej dla przeszkód (dla projektowanej drogi wynosi ona 7.5 m w poziomie jezdni). Czy Zamawiający wymaga stosowania barier w rejonie nasadzeń w pobliżu jezdni, przewidzianych w projekcie bazowym, czy też należy zrezygnować z sadzenia zieleni wysokiej, mogącej stanowić przeszkodę dla pojazdów, i zamiast tego stosować nasadzenia niskie (krzewy, zieleni płózca)?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga stosowania barier w rejonie nasadzeń w pobliżu jezdni. Zamawiający rezygnuje z sadzenia zieleni wysokiej wokół rond, natomiast wzdłuż jezdni poleca wykonać zgodnie z warunkami technicznymi.

Pytanie 63:

Prosimy o potwierdzenie, że wymagane jest objęcie przejść na rondach turbinowych sygnalizacją w sposób wskazany w projekcie bazowym (tj. umiejscowienie sygnalizatorów na wylotach ronda). Takie rozwiązanie zaburzy pracę ronda oraz uniemożliwi efektywne zarządzanie ruchem na skrzyżowaniu, a także prowadzi do nieuzasadnionego wzrostu kosztów. Rondo w warunkach znacznego ruchu pieszych pracowałoby de facto jak skrzyżowanie z sygnalizacją o nienaturalnie i niepotrzebnie wydłużonych drogach ewakuacji. Zaproponowany układ sygnalizatorów jest również niezgodny z układem dla skrzyżowań o ruchu okrężnym przedstawionym w Załączniku nr 3 do *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. ws. szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. nr 220 z 2003 r., poz. 2181).

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym rondo turbinowe zostanie zaprojektowane bez stosowania w tym miejscu sygnalizacji świetlnej wzbudzanej wyłącznie przez pieszych i rowerzystów. Zamawiający wymaga, aby w przypadku skrzyżowań typu rondo, na których przez wyspę środkową przebiega torowisko tramwajowe zastosować sygnalizację świetlną.

Pytanie 64:

W razie potwierdzenia konieczności objęcia przejść na rondach turbinowych sygnalizacją w sposób wskazany w projekcie bazowym, prosimy o rozważenie dopuszczenia zastąpienia rond skrzyżowaniami z sygnalizacją w celu poprawy warunków ruchowych oraz optymalizacji kosztowej inwestycji.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 63.

Pytanie 65:

W związku z wymogiem przeprogramowania sygnalizacji świetlnej na Rondzie Solidarności, prosimy o udostępnienie projektu niniejszej sygnalizacji (plan rozmieszczenia sygnalizatorów oraz programu sygnalizacji).

Odpowiedź:

Sygnalizacja znajdująca się na Rondzie Solidarności jest sygnalizacją akomodacyjną, zsynchronizowaną z Rondem Santockim. Dokumentacja będzie udostępniona na etapie wykonywania projektu budowlanego, a zmianie na Rondzie Solidarności będzie podlegał sterownik.

Pytanie 66:

Czy Zamawiający dopuszcza wykrywanie tramwajów i innych pojazdów za pomocą wideodetekcji, czy też wymaga stosowania w tym celu pętli indukcyjnych?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga stosowania pętli indukcyjnych.

Pytanie 67:

Zgodnie z PFU, należy „dokładnie przeanalizować rozdział kierunkowy i oznakowanie poziome na rondzie Gdańskim pod kątem wydzielenia prawoskrętów w oparciu o natężenia ruchu”. Czy chodzi o realizację wydzielonych prawoskrętów poza rondem (w formie by-passów), czy o zapewnienie w ramach kanalizacji ronda?

Odpowiedź:

Chodzi o oznakowanie poziome jezdni ronda.

Pytanie 68:

Prosimy o jednoznaczne określenie w PFU, czy wydzielenie prawoskrętów na rondzie Gdańskim jest wymagane. Zapis o konieczności „dokładnego przeanalizowania rozkładu kierunkowego” jest zbyt ogólny i pozostawia dużą swobodę w interpretacji (np. od jakiej wielkości natężenia ruchu wydzielenie prawoskrętu jest konieczne), co uniemożliwia wykonanie miarodajnej wyceny.

Odpowiedź:

Przy tej średnicy ronda nie zakłada się wydzielenia prawoskrętów na rondzie Gdańskim.

Pytanie 69:

Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie znaków aktywnych (D-6b, U-5b) zasilanych solarnie lub wiatrowo?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza stosowanie znaków aktywnych (D-6b, U-5b) zasilanych solarnie lub wiatrowo.

Pytanie 70:

Prosimy o podanie wymagań odnośnie oznakowania pionowego – wymaganych przez Zamawiającego wielkości znaków i rodzaju folii na poszczególnych drogach (także rowerowych), jeśli różnią się one od minimalnych wymagań, przedstawionych w *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. ws. szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. nr 220 z 2003 r., poz. 2181 wraz z późniejszymi aktualizacjami).

Odpowiedź:

Wymagania Zamawiającego odnośnie oznakowania pionowego:

- na drogach rowerowych zastosowanie znaków wielkości mini,
- na pozostałych drogach znaki średnie lub duże; w zależności od kategorii drogi,
- na wszystkich znakach zastosowanie min. folii II generacji.

Pytanie 71:

Prosimy o podanie wymagań odnośnie oznakowania poziomego – rodzaju znaków poziomych (grubo-, cienkowarstwowe, akustyczne) na poszczególnych drogach (także rowerowych), jeśli różnią się one od minimalnych wymagań, przedstawionych w *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. ws. szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. nr 220 z 2003 r., poz. 2181 wraz z późniejszymi aktualizacjami), a także dodatkowych wymagań Zamawiającego np. w zakresie technologii wykonania oznakowania.

Odpowiedź:

Rodzaje znaków poziomych znajdują się w załączniku numer 2 do *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. ws. Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. nr 220 z 2003 r., poz. 2181 wraz z późniejszymi aktualizacjami).

Wytyczne Zamawiającego w zakresie technologii wykonania oznakowania:

- oznakowanie cienkowarstwowe należy wykonać z zastosowaniem kulek szklanych (barwy białej, czerwonej, niebieskiej) farbą przeznaczoną do wykonania poziomych oznakowań dróg miejskich,
- oznakowanie grubowarstwowe należy wykonać z mas chemoutwardzalnych barwy białej lub kolorowej z zastosowaniem kulek szklanych,
- oznakowanie akustyczne – pasy wibracyjne, grubowarstwowe, gr. 4 mm z mas chemoutwardzalnych barwy kolorowej z zastosowaniem kulek szklanych.

Pytanie 72:

Prosimy o przekazanie części opisowej do *Koncepcji SOR*, która stanowi część PFU.

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada części opisowej do *Koncepcji SOR*.

Pytanie 73:

W związku z tym, że Warunki Techniczne dla torowiska i tramwajowej sieci trakcyjnej na przebudowywanym odcinku dotyczą torowiska na szlaku i na pętli, a w tytule czytamy o pętli „Silwana” na ul. Walczaka i w uzgodnieniu mowa jest o koncepcji budowy pętli w rejonie skrzyżowania ulic Generała Augusta Fieldorfa „Nila” i Jedwabniczej: Czy odcinek rozjazdu 32,8 m przejazd Międzyborowy podwójny ma być traktowany jako pętla, o której mowa w warunkach technicznych, czy też jest to rozwiązanie tymczasowe/zamienne, a planowana pętla powstanie w późniejszym terminie. Jeżeli jest to rozwiązanie tymczasowe lub zamienne prosimy o warunki techniczne dla rozjazdu 32,8 m przejazd Międzyborowy podwójny.

Odpowiedź:

Przejazd rozjazdu 32,8 m z przejazdem międzytorowym podwójnym jest rozwiązaniem zamiennym dla pętli. Dla tego rozwiązania zostały wydane nowe warunki techniczne, stanowiące Załącznik nr 4 do pisma.

Pytanie 74:

W związku z tym, iż na odcinku rozjazdu 32,8 m przejazd Międzyborowy podwójny część rozjazdów jest najazdowo-zjazdowa, prosimy o wskazanie, które rozjazdy mają być z napędami elektrycznymi.

Odpowiedź:

Zgodnie z nowymi warunkami technicznymi, zwrotnica najazdowa od strony centrum powinna posiadać napęd elektryczny, ze zdalnym sterowaniem na podczerwień oraz sygnalizator stanu położenia iglic, dwie zwrotnice najazdowo-zjazdowe od strony zakończenia odcinka powinny posiadać napędy mechaniczne samopowrotne z tłumieniem hydraulicznym oraz sygnalizatory stanu położenia iglic, natomiast zwrotnica zjazdowa na torze w kierunku centrum napęd mechaniczny z tłumieniem hydraulicznym. Wszystkie zwrotnice powinny posiadać ogrzewanie oraz odwodnienie - skrzynie napędów sterujących powinny być połączone do kanalizacji deszczowej.

Pytanie 75:

Czy na torze klasycznym można zastosować inny typ mocowania szyn np. typ SB ?

Odpowiedź:

W torowisku klasycznym może być zastosowane mocowanie sprężyste typu SB.

Pytanie 76:

Czy zaprojektowanie i wykonanie warstwy ścieralnej jezdni DK22 w technologii tzw. „cicha nawierzchnia” dotyczy również przejazdów przez torowisko ?

Odpowiedź:

Zaprojektowanie i wykonanie warstwy ścieralnej jezdni DK22 w technologii tzw. „cicha nawierzchnia” dotyczy również przejazdów przez torowisko.

Pytanie 77:

Zgodnie z § 4 ust. 5 Aktu umowy, który został zmodyfikowany w dniu 06.02.2017 przez Zamawiającego, wynagrodzenie jest wynagrodzeniem obmiarowym, co jest sprzeczne z zapisami SIWZ Rozdział XVII oraz Kl. 14 Warunków Kontraktu. Prosimy o korektę zapisów w Akcie umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje Akt umowy w zakresie § 4 ust. 5 zastępując jego dotychczasowe brzmienie nowym:

„Wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 2 jest wynagrodzeniem ryczałtowym i obejmuje wszelkie koszty, jakie poniesie Wykonawca z tytułu wykonania przedmiotu zamówienia.”

Zmodyfikowany Akt umowy stanowi Załącznik nr 5 do pisma.

Treść pisma jest wiążąca dla wszystkich uczestników postępowania.

Z poważaniem

PREZYDENT MIASTA

Jacek Wójcicki

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Raport Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Załącznik nr 2 – Wytyczne w zakresie „branża zieleni”

Załącznik nr 3 – Procedura gospodarowania materiałami drogowymi pochodzącymi z rozbiórki

Załącznik nr 4 – Warunki techniczne dla torowiska i tramwajowej sieci trakcyjnej

Załącznik nr 5 – Akt umowy