



WAD-VI.271.28.2016.KP

Gorzów Wlkp., 28.02.2017 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:**

Zgodnie z PFU w miejsce zlikwidowanej pętli tramwajowej przewidziano parking buforowy w systemie Park & Driver natomiast warunki techniczne załącznik nr 3 do PFU zawierają wytyczne dla nowoprojektowanej pętli tramwajowej.

Prosimy o wyjaśnienie czy w ramach zadania należy zaprojektować i wykonać nową pętlę tramwajową?

W przypadku gdyby w ramach zadania należało wykonać nową pętlę tramwajową prosimy o wskazanie jej lokalizacji.

**Odpowiedź:**

Obecnie istniejąca pętla tramwajowa ma zostać zlikwidowana i nie będzie odtwarzana, natomiast zostały wydane nowe warunki techniczne na torowisko i sieć trakcyjną (Załącznik nr 4 do pisma z dnia 20.02.2017 r.) , zgodne z ostatecznie wybraną koncepcją przebudowy (.

**Pytanie 2:**

Czy na połączeniach szyn 60R2 i S49 należy zastosować szyny przejściowe czy też Zamawiający dopuści wykonanie spawów przejściowych?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuści wykonanie spawów przejściowych na połączeniu szyn 60R2 z S49, o ile ich konstrukcja zostanie zaakceptowana przez Zamawiającego.

**Pytanie 3:**

Prosimy o informację czyją własnością będzie złom stalowy z rozbiórki szyn?

**Odpowiedź:**

Złom stalowy szyn, pochodzący z rozbiórki torowiska będzie własnością Zamawiającego.

**Pytanie 4:**

Czy na połączeniu starych szyn z nowymi Zamawiający wymaga napawania dostosowawczego szyn?

**Odpowiedź:**

Na połączeniu starych szyn z nowymi Zamawiający nie wymaga napawania dostosowawczego.

**Pytanie 5:**

Proszę o określenie sposobu postępowania z materiałami z rozbiórki torowiska – które materiały należy zutylizować, a które przekazać lub zagospodarować we własnym zakresie?

**Odpowiedź:**

Materiały, które należałoby odzyskać i przekazać Zamawiającemu to zwrotnice z torowiska likwidowanej pętli tramwajowej przy ul. Szarych Szeregów w ilości dwie sztuki. Inne materiały pochodzące z rozbiórki, a przedstawiające znaczną wartość materialną jako złom, to szyny z torowiska oraz przewody i linki miedziane z sieci trakcyjnej. Właścicielem tych materiałów będzie Zamawiający. Pozostałe elementy pochodzące z rozbiórki (podkłady, słupy, osprzęt sieciowy) nie przedstawiają większej wartości powinny zostać zutylizowane przez Wykonawcę.

**Pytanie 6:**

Proszę o określenie wymaganego rozstawu podkładów w nowym torowisku tramwajowym?

**Odpowiedź:**

Rozstaw podkładów w torowisku powinien być określony w projekcie torowiska.

**Pytanie 7:**

Proszę o podanie wymagań wobec kozłów oporowych na końcu torów tramwajowych? Czy mają to być kozły stalowe czy żelbetowe? Proszę o doprecyzowanie tematu?

**Odpowiedź:**

Rodzaj zastosowanych kozłów oporowych powinien zostać określony w projekcie torowiska. Konstrukcja i jej wymiary powinny zostać uzgodnione z Miejskim Zakładem Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim.

**Pytanie 8:**

Proszę o podanie wymagań przewidywanych dla wygrodzeń peronowych?

**Odpowiedź:**

Odpowiedź została udzielona w piśmie z dnia 14.02.2017 r. - pytanie nr 1.

**Pytanie 9:**

Proszę o doprecyzowanie ewentualnej dodatkowej infrastruktury peronowej na przystankach tramwajowych (wiaty, ławki itd.) oraz wymagań wobec niej ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnia wymagania dla wiat przystankowych wraz infrastrukturą peronową, stanowiące Załącznik nr 1 do pisma. Ilość modułów wiat zostanie uzgodniona z Zamawiającym na etapie wykonywania projektu budowlanego.

**Pytanie 10:**

Proszę o podanie wymagań geometrycznych dla peronów tramwajowych (minimalne wielkości pozwalające na dostosowanie wysokości/długości i konstrukcji platform do użytkującego ich taboru tramwajowego)?

**Odpowiedź:**

Wymiary peronów przystanków tramwajowych to: długość – min. 30m, wysokość – 220 mm od poziomu główki szyny, odległość krawędzi peronu od osi toru – 1250 mm.

**Pytanie 11:**

Proszę o podanie minimalnej wymaganej ilości platform peronowych tramwajowych?

**Odpowiedź:**

Ilość platform peronów przystankowych jest taka, jak ilość przystanków tramwajowych określona w koncepcji przebudowy – 6 sztuk.

**Pytanie 12:**

Proszę o doprecyzowanie wymagań wobec zaprojektowania i wykonania wzbudzonej sygnalizacji świetlnej na przejeździe tramwajowym przez ul. Walczaka opisanej w piśmie MZK z dnia 26.02.2016r.? Proszę również o potwierdzenie, że sygnalizacja ma zostać zaprojektowana w ilości jednego kompletu przed Rondem Gdańskim od strony centrum?

**Odpowiedź:**

Wzbudzana przez tramwaj sygnalizacja świetlna w ilości jednego kompletu powinna zostać zaprojektowana na przejeździe przez ul. Walczaka przed rondem Gdańskim od strony centrum.

Pętle indukcyjne wzbudzane przez tramwaj powinny być zamontowane w takiej odległości od przejazdu, aby czerwone światło dla pojazdów zapaliło się jeszcze przed wjazdem tramwaju.

**Pytanie 13:**

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje wykonanie spawów przejściowych szyn na budowie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający akceptuje wykonanie spawów przejściowych na budowie.

**Pytanie 14:**

Proszę o potwierdzenie, że zakres robót tramwajowych to przebudowa istniejącego torowiska w ul. Walczaka - około 650 mb od Ronda Gdańskiego do istniejącej pętli tramwajowej oraz budowa nowego torowiska od zjazdu na istniejącą pętlę tramwajową do koźłów oporowych bezpośrednio za mijanką rozjazdową przed skrzyżowaniem z ul. Fieldorfa Nila- około 400 mb - zgodnie z załączoną koncepcją. Nie zaś jedynie 550 mb z mijanką jak zapisano w PFU (str. 18 oraz str.68)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że zgodnie z załączoną koncepcją, zakres robót tramwajowych w ul. Walczaka to przebudowa istniejącego torowiska na odcinku od ronda Gdańskiego do pętli tramwajowej o dł. ok. 650 m oraz budowa nowego odcinka od wjazdu na istniejącą pętlę do koźłów oporowych przed skrzyżowaniem ul. Walczaka z ul. Fieldorfa-Nila o dł. ok. 400 m.

**Pytanie 15:**

Zgodnie z Warunkami technicznymi na przebudowę sieci trakcyjnej część A pkt 5 prosimy o wyjaśnienie: czy istniejąca pętla tramwajowa wchodzi w zakres odtworzenia? Jeżeli tak, to ile torów należy przewidzieć do odbudowy na pętli?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z przedstawioną koncepcją, obecnie istniejąca pętla tramwajowa ma zostać zlikwidowana. Wydane zostały nowe warunki techniczne na sieć trakcyjną, zgodne z ostatecznie wybraną koncepcją przebudowy.

**Pytanie 16:**

Czy istniejący układ zasilania sieci trakcyjnej wchodzi w zakres przebudowy? Jeżeli tak to, w jakim zakresie?

**Odpowiedź:**

Istniejący układ zasilania sieci trakcyjnej nie wchodzi w zakres przebudowy.

**Pytanie 17:**

Czy rozjazdy końcowe mają być sterowane elektrycznie i ogrzewane?

**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 podłączone do kanalizacji deszczowej.

**Pytanie 18:**

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie posadowienia słupów trakcyjnych w międzytorzu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza posadowienie słupów sieci trakcyjnej w międzytorzu.

**Pytanie 19:**

Czy należy wykonać kompensację liny i drutu jezdnego?

**Odpowiedź:**

Sieć trakcyjną należy zaprojektować jako wielokrotną, skompensowaną.

**Pytanie 20:**

Dla wariantu realizacyjnego drogi (plany sytuacyjne drogowe załączone do PFU) w kolizji z krawężnikiem i jezdnią na odcinku od km około 0+080 do km 0+420 znalazł nowy (prawdopodobnie na gwarancji) wodociąg De315 z PE wybudowany w 2014 lub 2015 ( ZUD 2014 ). Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował inny układ drogowy niż obowiązujący wariant realizacyjny i nie był w stanie odnieść się do opisanej kolizji.

*Prosimy o doprecyzowanie czy wodociąg ten należy przebudować i jeżeli tak to z jakiego materiału należy go wykonać ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 21:**

Na odcinku od km 0+600 do km 0+960 w kolizji z torowiskiem znalazł się wodociąg De315 z PE. Jest to nowy wodociąg wybudowany w 2014/2015 ( ZUD 2014), prawdopodobnie na gwarancji. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował układ drogowy bez torowiska z pętlą tramwajową i nie był w stanie odnieść się do opisanej kolizji.

*Prosimy o potwierdzenie, że wodociąg ten należy przebudować i doprecyzowanie z jakiego materiału należy go wykonać ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 22:**

Na odcinku od km 0+600 do km 0+960 w kolizji z torowiskiem znalazł się kanał sanitarny Ks315 i Ks400. Jest to nowy kanał wybudowany w 2014/2015 ( ZUD 2014), prawdopodobnie na gwarancji. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował inny układ drogowy niż obowiązujący wariant realizacyjny i nie był w stanie odnieść się do opisanej kolizji.

*Prosimy o potwierdzenie, że kanał ten należy przebudować i doprecyzowanie z jakich materiałów należy go wykonać ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 23:**

W km 0+960 w kolizji jezdnią (strona północna ) i z torowiskiem znalazła się istniejąca magistrała wodociągowa DN400. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował układ drogowy z inną geometrią skrzyżowania bez torowiska po zachodniej stronie skrzyżowania i nie był w stanie odnieść się do opisanej kolizji.

*Prosimy o potwierdzenie, że wodociąg wymaga przebudowy i doprecyzowanie z jakiego materiału należy go wykonać ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 24:**

W km około 1+060 w kolizji z planowanym zbiornikiem nr 1 znalazły się wodociągowa Dn100 i kanał KS 200 dla obsługi wiaty na pętli tramwajowej. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował układ drogowy z pętlą i wskazał do przebudowy sieć DN100 ( odcinek 6-7).

*Prosimy o doprecyzowanie czy w związku z likwidacją pętli i wiaty sieć wodociągową Dn100 i kanał KS 200 należy przebudować czy zlikwidować?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 25:**

Na skrzyżowaniu ulic Walczaka z ulicą Bierzanina i Górczyńską w km 1+500 w kolizji z układem planowanym zbiornikiem retencyjnym nr 3 znalazła się magistrala wodociągowa DN400. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował układ drogowy bez zbiornika i nie był w stanie odnieść się do wskazanej kolizji.

*Prosimy o potwierdzenie, że wodociąg ten należy przebudować i doprecyzowanie w porozumieniu z Gestorem sieci z jakiego materiału należy go wykonać ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 26:**

W ulicy Bierzanina, na odcinku od ul. Jedwabniczej do ulicy Łukasieńskiego, przebiega wodociąg Dn80. Wodociąg ten koliduje z południową stroną ronda w km 2+352,18.

Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował układ drogowy z inną geometrią skrzyżowania i nie był w stanie odnieść się do tej kolizji.

*Prosimy o doprecyzowanie w porozumieniu z Gestorem sieci czy sieć ta jest czynna i czy wymaga przebudowy ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 27:**

W kolizji z rondem w km 2+352,18 znalazła się sieć Dn200/150. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował układ drogowy z inną geometrią skrzyżowania i nie był w stanie odnieść się do tej kolizji.

*Prosimy o doprecyzowanie w porozumieniu z Gestorem sieci czy sieć ta jest czynna i czy wymaga przebudowy i jeżeli tak to z jakich materiałów należy to wykonać ?*

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 28:**

Na ulicy Łukasińskiego w km 2+740 przewiduje się budowę ścieżki rowerowej. Na terenie przyległym do obecnego ciągu pieszo -rowerowego w zakresie inwestycji w planowanym zieleńcu znajdzie istniejąca komora z nadziemnymi rurociągami ( teren PGE).

Gestor sieci w swojej opinii nie odniósł się do tej kolizji a w zakresie PFU nie ujęto przebudowy obiektu do przebudowy.

*Z uwagi na ingerencję w układ technologiczny PGE prosimy (w porozumieniu z Gestorem sieci) o jednoznaczne doprecyzowanie czy obiekt ten jest czynny i czy wymaga przebudowy ?*

**Odpowiedź:**

Zgodnie z aktualną wiedzą ciepłociąg jest czynny. Sposób likwidacji kolizji należy opracować na etapie projektu budowlanego po wydaniu warunków technicznych od właściciela sieci w oparciu o aktualne mapy i geometrię projektowanego zagospodarowania pasa drogowego.

**Pytanie 29:**

Dla wariantu realizacyjnego drogi (plany sytuacyjne drogowe załączone do PFU) w kolizji z krawężnikiem i jezdnią drogi D1 ( równoległej do ul Łukasińskiego ) na odcinku około 60 m znalazł się rurociąg tłoczny ścieków DN90. Z załączników graficznych załączonych do pisma PWiK sp z o.o w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02. 2016 wynika, że Gestor sieci opiniował inny układ drogowy niż obowiązujący wariant realizacyjny i nie był w stanie odnieść się do opisanej kolizji.

*Prosimy o doprecyzowanie w porozumieniu z Gestorem sieci czy rurociąg tłoczny należy przebudować i jeżeli tak to z jakiego materiału należy go wykonać ?*

**Odpowiedź:**

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ przekazując uszczegółowione warunki techniczne gestora sieci – PWiK.

**Pytanie 30:**

W kolizji z projektowaną jezdnią w km 1+245 ul Walczaka zgodnie z wariantem realizacyjnym drogi znalazła się sieć ciepłownicza. Z załączników graficznych załączonych do pisma PGE wynika, że Gestor sieci opiniował inny układ drogowy niż obowiązujący wariant realizacyjny.

Gestor sieci tj. PGE w piśmie nr T/MMR/DS/445/2016 z dnia 18 marca 2016 stanowiącym załącznik do PFU nie zajął stanowiska odnośnie ww. kolizji i nie wskazał sieci do przebudowy. W rejonie skrzyżowania z drogą w tym rejonie zgodnie z opinią PGE (przeście 2) należy ułożyć rur rury ochronne 2xDn500.

*Prosimy o doprecyzowanie w porozumieniu z Gestorem sieci:*

- Czy sieć ta wymaga przebudowy i jeżeli tak to z jakiego materiału należy go wykonać ?
- Czy przebudowa ma objąć przejścia pod starą jezdnią i torowiskiem ( rurociągi z 2010 r. są na tych odcinkach zabezpieczone rurami ochronnymi, czy tylko fragment kolidujący z nową jezdnią ?

**Odpowiedź:**

Sposób likwidacji kolizji należy opracować na etapie projektu budowlanego po wydaniu warunków technicznych od właściciela sieci w oparciu o aktualne mapy i geometrię projektowanego zagospodarowania pasa drogowego.

**Pytanie 31:**

W nawiązaniu do powyższych pytań nr 20 do 30 prosimy o jednoznaczną odpowiedź co do zakresu przebudów sieci i rodzaju materiałów jakie mają być użyte, zgodnie z Art. 29 ust. 1 ustawy PZP Zamawiający ma obowiązek opisać przedmiot zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności, mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. W celu ujednolicenia podstaw wyceny dla wszystkich oferentów oraz otrzymania porównywalnych ofert, co leży w dobrze pojętym interesie Zamawiającego oraz jest wymagane odnośnymi przepisami ustawy PZP, prosimy o podanie dokładnego szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia w zakresie planowanych robót objętych zamówieniem.

**Odpowiedź:**

Przedmiot Zamówienia opisany został poprzez Program Funkcjonalno – Użytkowy. Szczegółowe rozwiązania w szczególności w zakresie likwidacji kolizji, wynikać będą z ostatecznego układu geometrycznego jezdni, chodników i ścieżki rowerowej. Jednocześnie Zamawiający nie jest właścicielem sieci ciepłowniczej i nie odpowiada za wstępne warunki, wydane w oparciu o koncepcję przebudowy układu drogowego.

**Pytanie 32:**

Zgodnie z zapisami PFU str. 62 Projektant jest zobowiązany do uwzględnienia wytycznych z Audytu i Raportu BRD. Prosimy o udostępnienie obu opracowań.

**Odpowiedź:**

W piśmie z dnia 20.02.2017 r., odpowiadając na pytanie nr 6 Zamawiający załączył Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

**Pytanie 33:**

PFU str. 46 w pkt. I.1.d.2. dotyczącym zagospodarowania terenu przyległego wymienia m.in. szalety miejskie. Prosimy o przekazanie wytycznych Inwestora w tym zakresie, które umożliwią wycenę oraz koniecznego zasilania w media.

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 34:**

Istniejąca jezdnia DK22 poza zakresem inwestycji (ul. Bierzarina i ul. Łukasińskiego) – na znacznych odcinkach przewidziano regulację istniejącego krawężnika. Jakie są kryteria regulacji? Dlaczego przyjęto tylko jedną krawędź istniejącej jezdni do regulacji?

**Odpowiedź:**

Ostateczny szczegółowy zakres prac zostanie określony na etapie projektu budowlanego, krawężnik istniejący przeznaczony został w koncepcji do regulacji istniejącej jezdni ul. Bierzarina i Łukasińskiego tylko w zakresie odcinka dowiązania do wlotu/ wylotu projektowanych rond oraz korekty zatoki autobusowej.

**Pytanie 35:**

System ITS transportu drogowego – jaki jest przewidziany sposób zasilania ITS na rondzie Sybiraków? Lokalizacja systemu jest poza zakresem robót drogowych. Wykonanie zasilania i systemu przesyłania danych będzie generowało dodatkowe roboty związane z wykonaniem odtworzenia nawierzchni bądź przecisków pod istniejącymi jezdniami.

**Odpowiedź:**

Ostateczny zakres prac zostanie uszczegółowiony na etapie projektu budowlanego w zakresie zasilania systemu ITS w szczególności w oparciu o wydane warunki na przyłączenie do sieci oraz projektu sieci teletechnicznej.

**Pytanie 36:**

Zgodnie z zapisami PFU str. 25 „Wykonawca winien w szczególności pozyskać uzgodnienia i opinie: parków narodowych, organizacji turystycznych (obiekty szlaki turystyki samochodowej, pieszej i rowerowej), Inspekcji Transportu Drogowego (miejsca warzenia i kontroli pojazdów – uzgodnienie uzyskane na etapie koncepcji programowo – przestrzennej posiada Zamawiający, fotoradarów), Zarządców autostrad, lotnisk i powiatów grodzkich, samorządów lokalnych odnośnie nowych przystanków komunikacji zbiorowej, kół łowieckich, samorządów i organizacji społecznych w sprawie pomników przyrody i zabytków, symboli religijnych, kaplic i figur.” – w jakim celu? Uzyskanie opinii od jednostek, które nie są zobligowane czasowo do udzielenia takiej informacji będzie miało wpływ na czas przygotowania dokumentacji z takim kompletem opinii. Stosowne opinie zostaną uzyskane w trybie niezbędnym do uzyskania decyzji ZRID.

Zgodnie z przekazaną w PFU informacją inwestycja nie graniczy z terenami parków narodowych, nie przecina obszarów Natura 2000, terenów leśnych oraz szlaków migracyjnych

zwierząt - prosimy o podanie wykazu parków narodowych, od których należy uzyskać opinię. Prosimy o podanie listy zarządców autostrad i lotnisk zwrócić się o opinię, jeśli zakres inwestycji nie ma nawet wpływu na przebiegającą najbliższą drogę S3? Opinię w sprawie pomników przyrody i zabytków, symboli religijnych, kaplic i figur wyda natomiast Lubuski Wojewódzki Konserwator Zabytków.

**Odpowiedź:**

Wykonawca zobowiązany jest uzyskać wszelkie opinie, uzgodnienia warunki, akceptacje i decyzje, niezbędne do uzyskania decyzji administracyjnych zezwalających na realizację przedmiotu Zamówienia. Wykonawca zobowiązany jest uzyskać w szczególności uzgodnienie Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Transportu, Wydziałem Inwestycji i Remontów Dróg, z PWiK, MZK i MIR. Ostateczny zakres jednostek opiniujących zostanie przeanalizowany przez Wykonawcę i uzgodniony z Zamawiającym na etapie projektu budowlanego.

**Pytanie 37:**

Ul. Górczyńska jezdnia południowa – na końcu opracowania brak wpasowania ciągu pieszo-rowerowego w istniejący chodnik (ciąg pieszo-rowerowy). Nie określono również zakresu likwidacji istniejącego ślepego sięgacza. Czy należy przyjąć konieczność zwiększenia zakresu inwestycji w tym rejonie?

**Odpowiedź:**

Wykonawca na etapie projektu budowlanego zobowiązany będzie w swoim zakresie uzgodnić sposób dowiązania ciągów pieszych i rowerowych do istniejącego zagospodarowania terenu. Zakres może ulec zwiększeniu jeżeli będzie to wymagane.

**Pytanie 38:**

Na załączonych planach sytuacyjnych pokazano nawierzchnię żwirową wokół ronda Gdańskiego i na ul. Walczaka km 1+085 – km 1+430 str. L oraz km 1+335 – km 1+430 str. P. Prosimy o podanie parametrów technicznych przewidzianej nawierzchni.

**Odpowiedź:**

Wokół Ronda Gdańskiego i na ul. Walczaka km 1+085 – 1+430 str. L oraz km 1+335 – 1+430 str. P należy przyjąć trawnik

**Pytanie 39:**

Na załączonych planach sytuacyjnych mimo ich szczegółowości nie pokazano lokalizacji opasek z płytek betonowych, które pokazane są na niektórych przekrojach normalnych. W opisie do PFU nie uwzględniono również ich konstrukcji. Prosimy o podanie preferowanych zasad lokalizacji opasek oraz ich konstrukcji. Na załączonych przekrojach normalnych pokazano różne rozwiązania np. na rys. 4.1. opaska przy zewnętrznej krawędzi ronda nie występuje.

**Odpowiedź:**

Opaski należy wykonać wzdłuż jezdni i wokół rond, po wewnętrznej i zewnętrznej krawędzi jezdni. Opaska szerokości 0,5 m i konstrukcji:

- kostka betonowa gr. 8cm,
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 4cm,
- warstwa stabilizacji gr. 15cm.

**Pytanie 40:**

PFU pomija zakres ewentualnych prac związanych z koniecznością przebudowy/remontu funkcjonującego przy ul. Bierzarina i ul. Łukasińskiego, po stronie prawej u podnóża skarpy ścieku odprowadzającego wody opadowe w km 1+550 – km 1+660 (dalej zakres nie podlegający przebudowie) oraz km 2+130 – km 2+770. Jaki zakres prac należy przewidzieć, budowę nowego ścieku czy lokalną regulację? Podobne rozwiązanie powinno być zastosowane na odcinku korekty istniejącej skarpy km 2+820 – km 2+970. Prosimy o doprecyzowanie zakresu prac związanych z odwodnieniem wód napływających z wysokich skarp.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaleca wymianę uszkodzonych/zniszczonych koryt odwadniających skarpy oraz budowę cieku na odcinku wskazanym w zapytaniu.



**Pytanie 41:**

W km 2+600 strona prawa zlokalizowano zatokę autobusową. Nie przewidziano przy niej peronu oraz komunikacji od strony D1. Ponieważ nie ma jej również w zestawieniu zatok w części opisowej prosimy o podanie funkcji jaka została dla niej przewidziana.

**Odpowiedź:**

Zatoka została przewidziana na wysokości istniejącej zatoki w ciągu DK22. Jej przeznaczenie i obsługa zostanie uzgodniona ostatecznie z Zamawiającym i Zarządcą na etapie projektu budowlanego.

**Pytanie 42:**

Zgodnie z warunkami PFU **p I.1.d.14 Odwodnienie** odprowadzenie wód opadowych z ulicy Walczaka (około 0,5 km) przewiduje się do zbiornika retencyjnego Nr 2 w km 1+422. Wariant realizacyjny zakłada obniżenie terenu wokół zbiornika o około 1,5 m poniżej terenu istniejącego. W PFU założono grawitacyjny odpływ do kolektora Dn1200 w ul. Górczyńskiej, który posadowiony jest na głębokości około 2,4 m pp t. Przyjęte założenia nie umożliwiają budowy zbiornika retencyjnego z grawitacyjnym odpływem. (Kanał odpływowy, który zapewni swobodny wypływ ze zbiornika musi być posadowiony na poziomie projektowanego terenu wokół zbiornika). Realizacja założeń wymaga alternatywnie:

- budowy pompowni wód deszczowych
- zbiornika bezodpływowego
- skierowanie wód opadowych do zbiornika nr 3 z jednoczesnym zwiększeniem jego pojemności retencyjnej

*Prosimy o skorygowanie zapisów PFU w zakresie parametrów zbiornika nr 2 w km 1+422.*

**Odpowiedź:**

Szczegółowy sposób przerzucenia wód opadowych ze zbiornika nr 2 leży po stronie Wykonawcy na etapie projektu budowlanego. Zamawiający zaleca zastosowanie rozwiązania gwarantującego grawitacyjny odpływ.

**Pytanie 43:**

Zgodnie z warunkami PFU **p I.1.d.14** odwodnienie ulicy Bierzanina przewiduje się do zbiornika nr 3 planowanego po zachodniej stronie Ronda Gdańskiego. W tym celu wody opadowe z kanału istniejącego kd 500 i projektowanego (dla drugiej jezdni) należy skierować do zbiornika i dalej do kolektora DN1200 w ulicy Górczyńskiej. Na trasie ww kanałów występuje kolizja z kanałem deszczowym kd800 zlokalizowanym w ulicy Walczaka po zachodniej stronie ronda. Kd 800 odprowadza wody opadowe z fragmentu jezdni i torowiska znajdującego się poza zakresem opracowania. W celu rozwiązania kolizji (kolektory kd 500, kd 800 i kd1200 są posadowione na tym samym poziomie) konieczne jest skierowanie wód opadowych z kd 800 do zbiornika nr 3. W pojemności zbiornika nr 3 nie ujęto zlewni kolektora kd800.

*Prosimy o skorygowanie zapisów PFU w zakresie parametrów zbiornika nr 3 (m.in. pojemność i powierzchnia zbiornika)*

**Odpowiedź:**

Na etapie koncepcji przyjęto znaczne współczynniki bezpieczeństwa przy obliczaniu zlewni, ostateczne parametry zbiornika zostaną określone na etapie projektu budowlanego.

**Pytanie 44:**

Zgodnie z warunkami PFU **p I.1.d.14** w opisie dla odwodnienia ul. Łukasieńskiego nowoprojektowana pompownia przy ulicy Łukasieńskiego powinna posiadać parametry i odpowiadające nowej zlewni, które oszacowano wstępnie na dwukrotnie większe niż obecnie. Dopływ do pompowni zgodnie z PFU szacuje się na około 240 l/s. Aby zapewnić prawidłową pracę pompowni o tak dużej wydajności i jednocześnie niewielkiej wysokości podnoszenia (pompownia przewałowa) wymagana jest retencja w zbiorniku lub kanale w PFU brak jest wymagań odnośnie zbiornika.

*Prosimy o uzupełnienie PFU o informacje dotyczące wyposażenia i parametrów pracy istniejącej pompowni przy ulicy Łukasieńskiego.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnia rysunki przepompowni wód opadowych przy ul. Łukasińskiego/Bierzarina, stanowiące Załącznik nr 2 do pisma. Udostępnione rysunki zawierają wszystkie niezbędne dane techniczne przepompowni. Jednocześnie informujemy, że istniejący zbiornik wymaga regeneracji, gdyż złuszcza się powłoka ochronna.

**Pytanie 45:**

Prosimy o wskazanie, w jakim zakresie materiały zawarte w części informacyjnej PFU są wiążące dla Wykonawcy.

**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 46:**

Prosimy o udostępnienie danych z systemu SEWIK w zakresie dotyczącym inwestycji.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada danych z systemu SEWIK w zakresie dotyczącym inwestycji.

**Pytanie 47:**

Czy Zamawiający posiada analizę przejezdności dla rond turbinowych występujących w kontrakcie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnia *Analizę ruchu, prognozę ruchu oraz kartogramy* dla rond turbinowych, stanowiącą Załącznik nr 3 do pisma.

**Pytanie 48:**

W przypadku zastosowania pasa dzielącego szer. 2 m brak możliwości prawidłowego zabezpieczenia urządzeń wsporczych oświetlenia drogowego. Minimalna odległość lica bariery od krawędzi pasa ruchu wynosi 0.5 m (przy zastosowaniu krawężnika o wysokości co najmniej 12 cm). Dla barier o najmniejszej klasie szerokości pracującej W1 szerokość ta wynosi  $W=0.6$  m. Przyjmując typową szerokość słupa oświetleniowego 0.2 m, wymagana szerokość pasa dzielącego wynosi  $2 \times (0.5 + 0.6) + 0.2 = 2.4$  m (dla słupa w osi pasa dzielącego). Uwzględniając wymóg PFU o przyjęciu dodatkowej rezerwy dla konstrukcji wsporczych oświetlenia drogowego, wymagana szerokość pasa dzielącego wzrasta do 3.4 m. Tymczasem w projekcie bazowym występują odcinki, na których słupy oświetleniowe lokalizowane są na pasie dzielącym o szerokości 2.4 m (odcinek 2 i odcinek 3 wg punktu 1.1.d.1.4. PFU). Prosimy o weryfikację PFU w tym zakresie. Należy jednocześnie zauważyć, że zastosowanie barier o tak niskiej szerokości pracującej stworzy poważne zagrożenie dla kierowców - konieczne będzie zastosowanie barier betonowych lub sztywnych barier wielopasowych o dużej intensywności zderzenia. Proponujemy zastosowanie barier o szerokości pracującej W3 (1.0 m) i pasa dzielącego szerokości  $2 \times (0.5 + 1.0 + 0.5) + 0.2 = 4.5$  m.

**Odpowiedź:**

Pismem z dnia 14.02.2017r. Zamawiający zmodyfikował treść SIWZ poprzez skorygowanie Programu Funkcjonalno – Użytkowego, zastępując dotychczasową jego treść nowym dokumentem, w którym Zamawiający przyjął pas dzielący szerokości 2,4 m.

**Pytanie 49:**

W projekcie bazowym sytuowano słupy oświetleniowe w odległości ok. 1.0 m od krawędzi nawierzchni. Tymczasem przy zastosowaniu barier o najmniejszej klasie pracującej W1, zastosowaniu krawężnika wys. 12 cm oraz uwzględniając ujętą w PFU dodatkową rezerwę 0.5 m, słupy należy lokalizować w odległości co najmniej 1.6 m od krawędzi nawierzchni. Przy zastosowaniu barier o szerokości pracującej W3 (1.0 m), latarnie należy przesunąć na 2.0 m od krawędzi nawierzchni, przez co zmianie ulegnie szerokość pasów zieleni oraz chodników (niedopuszczalne jest sytuowanie słupów oświetleniowych w skrajni ścieżek rowerowych i

ciągów pieszo-rowerowych). Prosimy o zmianę PFU w tym zakresie dla umożliwienia wszystkim wykonawcom miarodajnego oszacowania kosztów.

**Odpowiedź:**

Słupy oświetleniowe przy krawędzi zewnętrznej jezdni ograniczone krawężnikiem przy odsunięciu 2,0 m od krawędzi pasa ruchu nie wymagają stosowania barier energochłonnych, a także nie kolidują z odsuniętymi na odległość 5,0 m ciągami pieszymi i rowerowymi, nie widzimy również konieczności przesuwania pasów zieleni, jeżeli w takowych te słupy mają się znaleźć.

**Pytanie 50:**

Czy Zamawiający dopuszcza zastąpienie na rondach turbinowych separatorów wyniesionych szer. 0.6 m, elementami oznakowania i wyposażenia BRD, np. oznakowaniem poziomym oraz tablicami kierującymi uchylnymi? Zastosowanie separatorów wyniesionych utrudni późniejsze dostosowanie organizacji ruchu na rondzie w przypadku zmiany warunków ruchowych, a także uniemożliwi przejazd przez ronda pojazdów ponadnormatywnych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych równoważnych urządzeń BRD np. oznakowanie poziome grubowarstwowe pod warunkiem uzyskania przez Wykonawcę pozytywnej opinii policji oraz zarządcy drogi.

**Pytanie 51:**

Czy Zamawiający posiada informacje, kto w przyszłości ma zarządzać systemem ITS -miejski zarządca ruchu, policja drogowa, Inspekcja Transportu Drogowego, GDDKiA?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie posiada takich informacji.

**Pytanie 52:**

Czy w związku z wymogiem kontroli zajętości miejsc postojowych na parkingu P&D Zamawiający wymaga instalacji szlabanów uniemożliwiających wjazd na parking w wypadku jego zapelnienia?

**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 P&D nie występuje.

**Pytanie 53:**

Czy kontrola zajętości miejsc postojowych zapelnienia parkingu P&D ma być realizowana jedynie na podstawie zliczania pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z parkingu, czy też ma dotyczyć każdego miejsca postojowego z osobna, tj. czy wymagane będzie wbudowanie detektorów indukcyjnych pod każdym miejscem postojowym lub objęcie każdego miejsca detekcją wizyjną?

**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 P&D nie występuje.

**Pytanie 54:**

W związku z zapisem PFU (punkt I.1.d.10.2) o konieczności udostępniania informacji na temat dostępności miejsc postojowych, czy Zamawiający wymaga opracowania aplikacji sieciowej lub na urządzenia mobilne, która umożliwi udostępnienie użytkownikom informacji z systemu ITS?

**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 P&D nie występuje.

**Pytanie 55:**

Jakie są obecnie możliwości lokalizowania pojazdów komunikacji miejskiej? Czy pojazdy są wyposażone w moduły GPS? Czy przesyłają informację o bieżącym położeniu do centrali?

**Odpowiedź:**

W zakresie Systemu Dynamicznej Informacji pasażerskiej Zamawiający informuje, iż w ramach projektu „System Zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp.” budowany będzie w Gorzowie Wlkp. kompleksowy system SDIP oraz system monitoringu łącznie z centrum zarządzania oraz wyposażeniem pojazdów komunikacji publicznej w odpowiednie moduły. Wobec powyższego Zamawiający oczekuje, iż Wykonawca zaprojektuje analogiczne tablice do planowanych w ramach tego projektu i dostosuje do wymogów całego systemu miejskiego. Aktualnie na stronie BIP Zamawiającego znajduje się zamówienie publiczne na opracowanie dokumentacji projektowej SDIP, w ramach którego zostały podane wszelkie wymagania wraz z lokalizacją tablic i kamer (między innymi jedna z kamer znajduje się na krańcówce tramwajowej). Wykonawca projektując, zobowiązany będzie do ścisłej współpracy w zakresie projektowanych tablic i złączy światłowodowych w celu zintegrowania obu tych systemów.

**Pytanie 56:**

Prosimy o informację, czy Zamawiający przewiduje możliwość montowania osprzętu ITS na pojazdach MZK.

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 55.

**Pytanie 57:**

Czy osprzęt ITS montowany w pojazdach MZK znajduje się w zakresie kontraktu?

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 55.

**Pytanie 58:**

Czy Zamawiający ma określone wymagania dot. metody komunikacji system-pojazd dla pojazdów MZK (podczerwień, radiowa, GSM, systemy tor-pojazd)?

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 55.

**Pytanie 59:**

Czy Zamawiający rozważy wyłączenie wykonania systemu ITS z ceny kontraktowej i rozpisanie odrębnego przetargu na projekt systemu ITS dla miasta?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje rozpisania odrębnego przetargu na projekt systemu ITS dla miasta.

**Pytanie 60:**

Prosimy o udostępnienie *Wyników badań gruntowo – wodnych na terenie budowy dla potrzeb posadowienia obiektów budowlanych*, które są wymienione na stronie 130 PFU. Zgodnie z Rozporządzeniem z dn. 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego część informacyjna PFU obejmuje taki właśnie dokument.

**Odpowiedź:**

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

**Pytanie 61:**

W związku z rozbieżnością w nazwie zadania w dokumentach składających się na SIWZ, bardzo prosimy o podanie dokładnej nazwy zadania, która winna zostać umieszczona w gwarancji wadialnej.

**Odpowiedź:**

Nazwa zadania, która powinna zostać umieszczona w gwarancji wadialnej: „Modernizacja wschodniego wylotu DK NR 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta”.

**Pytanie 62:**

W Formularzu umowy pkt. 5 termin realizacji został określony na 20 miesięcy od Daty Rozpoczęcia, co jest sprzeczne z SIWZ, gdzie termin realizacji zamówienia stanowi jedno z kryteriów oceny ofert i wynosi minimalnie 29 miesięcy, maksymalnie 34 miesiące. Prosimy o korektę zapisów w Formularzu umowy.

**Odpowiedź:**

Odpowiadając na pytanie nr 77 w piśmie z dnia 20.02.2017 r. Zamawiający załączył zmodyfikowany Akt umowy.

**Pytanie 63:**

W Formularzu umowy pkt. 6 okres gwarancji został określony na 60 miesięcy, co jest sprzeczne z SIWZ, gdzie okres gwarancji stanowi jedno z kryteriów oceny ofert i wynosi minimalnie 36 miesięcy, maksymalnie 72 miesiące. Prosimy o korektę zapisów w Formularzu umowy.

**Odpowiedź:**

Odpowiadając na pytanie nr 77 w piśmie z dnia 20.02.2017 r. Zamawiający załączył zmodyfikowany Akt umowy.

**Pytanie 64:**

W Preambule do Wykazu Cen w pkt. 1.1 zapisano, iż ceny wszystkich pozycji Robót powinny zostać podane w PLN jako kwoty brutto, natomiast w Wykazie cen pozycje pokazane są jako kwoty netto, natomiast brutto wyliczane jest na końcu z kwoty ogółem netto. Prosimy o korektę zapisów w Preambule do Wykazu cen.

**Odpowiedź:**

Zamawiający modyfikuje zapis w Preambule do Wykazu Cen pkt. 1.1: ceny wszystkich pozycji Robót powinny zostać podane w PLN jako kwoty netto.

**Pytanie 65:**

W PFU str. 22 Zamawiający zapisał, iż Wykonawca zadba o spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 36 ust. 6a ustawy o drogach publicznych, dotyczącym możliwości udostępnienia kanału technologicznego w pasie drogowym. W przypadku zgłoszenia przez podmioty zainteresowania udostępnienie kanału technologicznego, Wykonawca będzie zobowiązany do sporządzenia projektu kanału technologicznego. Prosimy o jednoznaczną informację, czy kontrakt obejmuje projekt lub projekt i budowę kanału technologicznego? Jeśli tak, to prosimy o podanie wytycznych oraz rodzaj materiałów jaki ma być użyty do budowy kanału.

**Odpowiedź:**

Kontrakt obejmuje projekt i budowę kanału technologicznego, kanalizacja teletechniczna ma być zaprojektowana jako dwuotworowa z rur DVR 110 oraz rur RHDPE 110/6,3. Oprócz tego należy zaprojektować kanalizację wtórną z dwóch rur HDPE 40/3,7 oraz jednej rury mikrokanalizacyjnej o pojemności 7x10/8.

**Pytanie 66:**

Przyjęta w PFU szerokość pasa dzielącego w rejonie obiektu nad ul. Łukasińskiego w km 2+800 wynosi 2,4m. Jest to szerokość niezbędna dla barier o najmniejszej klasie szerokości pracującej W1, gdzie szerokość ta wynosi  $W=0.6$  m. Rozwiązanie takie uniemożliwia realizację prawidłowego zabezpieczenia istniejących podpór obiektu nad ul. Łukasińskiego. Dla przyjętej w PFU geometrii nowej jezdni mamy wręcz kolizję istniejących podpór z uwagi na ich lokalizację w skrajni drogowej. Czy Zamawiający dopuszcza zwężenie projektowanej jezdni z uwagi na konieczność uwzględnienia parametrów istniejącego obiektu, nie przewidzianego do przebudowy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zwężenie projektowanej jezdni.

**Pytanie 67:**

W PFU str. 47 opisane są wymiary i wyposażenie wiaty przystankowej. Prosimy o uzupełnienie wymogów w zakresie materiałów z jakich winna być wykonana wiat przystankowa oraz jej wyposażenie. Rodzaj zastosowanych materiałów jest istotnym czynnikiem cenotwórczym przy wycenie tego zakresu robót.

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnia wymagania dla wiat przystankowych wraz infrastrukturą peronową, stanowiące Załącznik nr 1 do pisma.

**Pytanie 68:**

Dotyczy wadium.

Wykonawca prosi o wskazanie, który z niżej wymienionych zapisów gwarancji wadialnej obowiązuje:

- a) Zamawiający zatrzymuje wadium wraz z odsetkami, jeżeli Wykonawca w odpowiedzi na wezwanie, o którym mowa w art. 26 ust. 3, z przyczyn leżących po jego stronie, nie złożył dokumentów lub oświadczeń, o których mowa w art. 25 ust. 1, pełnomocnictw, listy podmiotów należących do tej samej grupy kapitałowej, o której mowa w art. 24 ust. 2 pkt 5, lub informacji o tym, że nie należy do grupy kapitałowej, lub nie wyraził zgody na poprawienie omyłki, o której mowa w art. 87 ust. 2 pkt 3, co powodowało brak możliwości wybrania oferty złożonej przez Wykonawcę jako najkorzystniejszej,
- b) Zamawiający zatrzymuje wadium wraz z odsetkami, jeżeli Wykonawca w odpowiedzi na wezwanie, o którym mowa w art. 26 ust. 3 i 3a, z przyczyn leżących po jego stronie, nie złożył oświadczeń lub dokumentów potwierdzających okoliczności, o których mowa w art. 25 ust. 1, oświadczenia, o którym mowa w art. 25a ust. 1, pełnomocnictw lub nie wyraził zgody na poprawienie omyłki, o której mowa w art. 87 ust. 2 pkt 3, co spowodowało brak możliwości wybrania oferty złożonej przez wykonawcę jako najkorzystniejszej.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisami SIWZ niniejsze zamówienie prowadzone jest w trybie przetargu ograniczonego na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz.2164), czyli w brzmieniu przed nowelizacją. Postępowanie zostało wszczęte w dniu 27.04.2016 r., a do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie nowelizacji ustawy PZP stosuje się przepisy dotychczasowe.

Treść pisma jest wiążąca dla wszystkich uczestników postępowania.

Z poważaniem

PREZYDENT MIASTA  
*Jacek Wójcicki*

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Wiat przystankowa – wymagania

Załącznik nr 2 – Rysunki przepompowni wód opadowych

Załącznik nr 3 – Analiza ruchu, prognoza ruchu oraz kartogramy