

Gorzów Wlkp., 12.06.2017 r.

WAD-VI.271.20.2017.KP

**Wykonawcy biorący udział
w postępowaniu**

Dotyczy: przetargu na „System zrównoważonego transportu miejskiego w Gorzowie Wlkp. – przebudowa drogi wraz z przebudową torowiska ul. Warszawska i Sikorskiego”

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 ze zm.), dalej PZP, Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania dotyczące treści dokumentów związanych z przedmiotowym postępowaniem:

Pytanie 1:

Proszę o uzasadnienie konieczności spełnienia przez matę wskazanego parametru współczynnika przeszywnienia dynamicznego $<2,5$? Wg oceny wykonawcy wskazany parametr nie ma żadnego uzasadnienia technicznego a jedynie ogranicza wybór producenta co niepotrzebnie prowadzić będzie do zwiększenia wartości oferty. Proszę o odstąpienie od konieczności spełnienia wskazanego parametru.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę współczynnika przeszywnienia dynamicznego, może go jedynie dokładnie określić $\leq 2,50$.

Zamawiający nie zgadza się z argumentacją wykonawcy, bowiem nie ma ona pokrycia w rzeczywistości oraz reprezentuje punkt widzenia oparty na najniższej cenie, a nie na dobrej jakości. W uzasadnieniu fragment artykułu dr. Oleksiewicza, który to w sposób jednoznaczny wspiera stanowisko zamawiającego.

Badania elementów wibroizolacyjnych stosowanych konstrukcji nawierzchni szynowej obejmują kilka cech określonych w normie [6], ale z uwagi na skuteczność wibroizolacji najważniejszą z nich jest sztywność mierzona pod obciążeniem statycznym i dynamicznym dwukrotnie – przed rozpoczęciem badań zmęzeniowych i po ich zakończeniu. Dla oceny przydatności wibroizolacyjnej elementu wykonanego z elastomeru bardzo istotne znaczenie ma tzw. przeszywnienie dynamiczne będące stosunkiem sztywności dynamicznej do statycznej. Wartość tego wskaźnika zawiera się w przedziale 1 – 3, a im jest ona bliższa wartości 1, tym lepsze cechy wibroizolacyjne wykazuje dany element, bowiem sztywność dynamiczna jest najbardziej miarodajna z uwagi na realne warunki eksploatacyjne [4,5].

6. WNIOSKI

Zwiększenie skuteczności wibroizolacyjnej dróg szynowych wymaga stosowania do ich budowy nowych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałowych. Polegają one na stosowaniu izolatorów wibroakustycznych wykonywanych z elastomerów o wysokiej jakości charakteryzującej się małymi wartościami przeszywnienia dynamicznego.

Pytanie 2:

Ze względu na dużą różnicę w cenie w zależności od grubości uprzejmie proszę o dopracowanie grubości maty antywibracyjnej. Materiał nie może mieć 20-25mm grubości. Proszę wskazać konkretny parametr. Jeżeli na poszczególnych odcinkach występują różne



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

gorzów
PRZYSTAŃ

Unia Europejska
Fundusz Spójności



grubości proszę o rozdzielenie pozycji przedmiarowych na osobne pozycje dla grubości 20 mm oraz 25mm.

Odpowiedź:

Wybór grubości maty zależy od wykonawcy. Z uwagi na fakt, że maty na rynku występują w różnych grubościach, zamawiający nie chce ograniczać ich wyboru poprzez zdefiniowanie jednej grubości. Na całym odcinku robót należy zastosować ten sam typ maty.

Pytanie 3:

Proszę o potwierdzenie możliwości wykonania płyty międzytorowej na mokro.

Odpowiedź:

Z uwagi na fakt skomplikowanej geometrii torowiska i związanej z tym szerokości międzytorzy, zamawiający wyraża zgodę na wykonanie płyt międzytorza na mokro pod warunkiem, że wykonawca sam wykona niezbędne obliczenia i przedstawi je do uzgodnienia projektantowi.

Pytanie 4:

Proszę o potwierdzenie, że zamawiający nie zezwoli na wykonane mocowania szyny materiałem zawierającym wypełniacz (np. korek).

Odpowiedź:

Pytanie niezbyt fortunne, ponieważ wszystkie dostępne materiały do wykonania mocowania szyny, w tym przypadku w systemie ERS, posiadają wypełniacze. W związku z powyższym zamawiający nie może nie zezwolić na zastosowanie jednego z nich np. korka.

Pytanie 5:

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający nie zezwoli na wykonane płyt torowych na mokro.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wykonanie płyt torowych na mokro. Uwaga ta nie dotyczy płyt międzytorza.

Pytanie 6:

Proszę o potwierdzenie możliwości zastosowania opornika betonowego 8x30cm w miejsce projektowanego 10x30cm.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 7:

Proszę o potwierdzenie, że płyty torowe mają mieć fakturę nie zaś strukturę kostki brukowej.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że płyty torowe mają mieć fakturę kostki brukowej.

Pytanie 8:

Proszę o doprecyzowanie, czy złom z rozbiórki torowiska stanowić będzie własność Wykonawcy czy Zamawiającego?

Odpowiedź:

Złom z rozbiórki stanowić będzie własność Zamawiającego. Demontaż i transport na złomowisko należy do obowiązków Wykonawcy.

Pytanie 9:

Proszę o doprecyzowanie wymagań wobec włókien w płycie betonowej wylewanej na mokro. Włókna mają być stalowe czy poliestrowe (ewentualnie polipropylenowe)?

Odpowiedź:

W płycie podtorowej wylewanej na mokro powinny być stosowane włókna polipropylenowe w ilości zgodnej z opisem tj. 0.9 kg/m³ betonu.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

gorzów
PRZYSTAŃ

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie 10:

Proszę o określenie wymagań wobec wiat przystankowych.

Odpowiedź:

Parametry wiat przystankowych zostały określone w projekcie wykonawczym branży architektonicznej.

Pytanie 11:

Proszę o określenie wymagań wobec błotochronów?

Odpowiedź:

Należy zastosować błotochrony o szerokości pojedynczego przesłania wynoszącej 1,30 m oraz o konstrukcji nośnej ze stali o podwyższonej odporności na korozję, ocynkowanej pokrytej piecowym lakierem proszkowym (kolor RAL 7012), mocowanej na stałe do podłoża w sposób ukryty oraz wypełnieniem ze szkła hartowanego grubości minimum 8,0 mm, bezpiecznego (górną krawędź tafli szklanych należy dodatkowo zabezpieczyć elementem konstrukcyjnym, tj. estetyczną poręczą o szerokości 4,0 cm); zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (z późniejszymi zmianami), minimalna wysokość balustrad przy chodnikach dla pieszych wynosi 1,10 m, a dolny poziomy element konstrukcji balustrady nie może znajdować się powyżej 12,0 cm od poziomu chodnika (peronu przystankowego);

Pytanie 12:

Proszę o udostępnienie szczegółów mocowania szyny w korycie płyty ERS – w udostępnionej dokumentacji brak szczegółów.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępnia szczegół rysunku – rys. 3.14a, stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszego pisma.

Pytanie 13:

Proszę o udostępnienie szczegółów mocowania szyny w płycie betonowej na mokro – w udostępnionej dokumentacji brak szczegółów.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępnia szczegół rysunku – rys. 3.14, stanowiący Załącznik nr 2 do niniejszego pisma.

Pytanie 14:

Proszę o potwierdzenie, że w przypadku torowiska w płycie betonowej na mokro można zastosować wkładki betonowe licujące z główką szyny nie zaś ze stopką jak to jak widać na przekrojach. Pozwoli to zmniejszyć ilość podlewu a co za tym idzie zmniejszy cenę oferty bez zmiany jakości (jest to typowe rozwiązanie mocowania w płycie na mokro stosowane na terenie całego kraju). Z uwagi na fakt, iż rola wkładki jest jedynie wypełniająca komorę a wartość tłumiąca hałasu jest znikoma uprzejmie proszę o pozytywne ustosunkowanie się do poruszonej kwestii.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie wkładek betonowych w torze na płycie podtorowej wykonanej na mokro. Natomiast wkładki betonowe mogą być stosowane w torach z prefabrykowanymi płytami torowymi systemu LC-L. Wkładki powinny w przekroju poprzecznym licować z krawędzią stopy szyny, czyli mieć szerokość 84 mm. Zamawiający nie odnosi się do informacji o powszechności stosowania wkładek sugerowanych przez wykonawcę, a jedynie do poprawności takiego rozwiązania.



Pytanie 15:

Z uwagi na niejednoznaczne zapisy w SST oraz OT uprzejmie proszę o potwierdzenie, że na łukach o promieniu $R > 51\text{m}$ należy zastosować szynę o profilu 60R2 i w gatunku R260 natomiast w łukach o promieniach $R < 51\text{m}$ należy zastosować szynę 59R2 w gatunku R220 G1 lub 290GHT. Ponadto proszę o doprecyzowanie, którą szynę należy zastosować w przypadku $R=51\text{m}$.

Odpowiedź:

Precyzując zapisy Zamawiający wskazuje:

- na łukach o promieniach $R \leq 51\text{ m}$ należy stosować szynę 59R2 w gatunku R220 G1 lub 290 GHT,
- na łukach o promieniu $R > 51\text{ m}$ należy zastosować tak jak jest w projekcie, czyli szynę o profilu 60R2 i gatunku R260.

Pytanie 16:

Specyfikacja techniczna 11_00_01 pkt. 2,6 proszę o wyjaśnienie nazwy; „urządzenia torowe”.

Odpowiedź:

„Urządzenia torowe” to powszechnie stosowana nazwa grupy, w której skład wchodzi np. przyrządy wyrównawcze nazywane także dylatacjami torowymi. W przypadku wątpliwości Zamawiający odsyła wykonawcę na stronę internetową KZN-u Biezanów, gdzie w katalogu o nazwie urządzenia torowe znajdują się między innymi przyrządy wyrównawcze.

Pytanie 17:

Specyfikacja techniczna 11_00_01 pkt. 2,7 proszę o potwierdzenie, że przyrządy wyrównawcze mają być zaprojektowane i wykonane o sprawdzone w praktyce przyrządy stosowane na torowiskach miasta Poznania.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza przyrządy wyrównawcze innych producentów jak np. Cogifera, czy KZN Biezanów lub równoważne, a przykład poznański musiał być użyty, ponieważ przyrządy te w zależności od producenta mają różne długości. W przypadku urządzeń poznańskich długość ich wynosi ok. 3.40 m.

Pytanie 18:

Proszę o podanie długości przyrządów wyrównawczych, ich wymaganego przesuwu oraz technologii montażu.

Odpowiedź:

Jak zaznaczono w odpowiedzi na pytanie 17 długości te mogą być różne, lecz wszystkie powinny posiadać możliwość przesuwu 200 mm. Wszystkie znane Zamawiającemu konstrukcje urządzeń wyrównawczych wykonanych z szyn rowkowych „posadowione” są na płycie stalowej, więc siłą rzeczy muszą być wykonane na podlewie ciągłym z kotwieniem w miejscach wyznaczonych przez producenta.

Pytanie 19:

Proszę o potwierdzenie, że w przypadku torowiska w płycie prefabrykowanej można zastosować wkładki betonowe nie zaś gumowe jak jest to zapisane w opisie technicznym? Pozwoli to zmniejszyć cenę oferty bez zmiany jakości (jest to typowe rozwiązanie mocowania w płycie prefabrykowanej stosowane na terenie całego kraju). Z uwagi na fakt, iż rola wkładki jest jedynie wypełniająca komorę a wartość tłumiąca hałasu jest znikoma uprzejmie proszę o pozytywne ustosunkowanie się do poruszonej kwestii. Ponadto proszę o uzasadnienie wymaganej długości wkładki komorowej 0,75m.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie wkładek betonowych o wymiarach określonych w odpowiedzi na pytanie 14.



Długość wkładek wykonanych z gumy lub granulatu wynosząca 75 cm miała związek z ich ujednoliceniem, ponieważ w torach na płycie podtorowej wykonanej na mokro rozstaw poprzeczek i kotwienia wynosi 3.00 m na prostej i 1.50 m na łukach o $R \leq 150$ m, więc moduł 75 cm wpisuje się w ten system.

Ponieważ w płytach torowych dopuszcza się stosowanie wkładek betonowych można przyjąć ich długość większą np. 1.00 m w miejscach gdzie geometria toru na to pozwoli.

Pytanie 20:

Z uwagi na fakt, iż możliwość pozyskania płyty długości 17m w praktyce jest ograniczona na terenie kraju do jednego producenta a sprowadzanie tak małej ilości z zagranicy w żaden sposób się nie kalkuluje uprzejmie proszę o odstąpienie od zapisów w opisie technicznym, które niepotrzebnie ograniczają dostępne na rynku rozwiązania przyśpieszenia zamknięć do jednego jedyne go producenta wskazanych płyt. Ponadto proszę o wyjaśnienie w jakim celu płyta torowa miałaby być wyposażona w możliwość wbudowania oświetlenia typu LED.

Odpowiedź:

Płyty o dł. 17 m nie są zastosowane jako rozwiązania podstawowe w projekcie, są one jedynie przewidziane jako rozwiązania możliwe do zastosowania w przypadkach awaryjnych, gdy zajdzie konieczność szybkiego ułożenia jakiegoś fragmentu i oddanie do ruchu. Płyta o dł. 17 m może być z powodzeniem wyprodukowana przez dowolnego producenta po odpowiednich wyliczeniach konstrukcyjnych.

Możliwość wbudowania oświetlenia LED jest związana z montażem systemu ostrzegania pieszych poruszających się na obszarach śródmiejskich wspólnych dla pieszych jak i tramwaju. Tego typu rozwiązanie funkcjonuje w Katowicach.

Pytanie 21:

Proszę o podanie wymaganego rozstawu kotwienia torów do płyty betonowej.

Odpowiedź:

Rozstaw ten jest wymieniony w punkcie B.b opisu technicznego i wynosi 3.00 m na prostej i 1.50 m na łukach o $R \leq 150$ m. Tor kotwimy tylko do płyty podtorowej wylewanej na mokro.

Pytanie 22:

Proszę o zmniejszenie wymagań wobec ścieralności płyt torowych do $\leq 15\ 000$ mm³. Doświadczenie pokazuje, iż jest to zupełnie wystarczający parametr.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie parametru ścieralności z wymaganej 12500 do 15000 mm³. Zamawiający ma w tym temacie inne doświadczenia niż wykonawca.

Pytanie 23:

Zamawiający udostępnił w PW, folder: *II-8_architektura* plik: *A.04 UKŁAD POSADZKI SZCZEGÓŁOWY_ODCINEK 1.PDF*.

Prosimy o udostępnienie kolejnych części układu posadzek.

Odpowiedź:

Pozostała część układu posadzek jest na rysunkach od A.05 do A.08. Jest tam pokazany schemat układania posadzek.

Pytanie 24:

Czy zostanie zamieszczony jednolity dokument zamówienia (JEDZ) w formie edytowalnej, czy należy go pobrać w formacie ESPD?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dołączył do SIWZ oświadczenia JEDZ i nie zamieścił go w formie edytowalnej. W treści SIWZ w Rozdziale VII pkt 21 zamieszczone zostały wskazówki dotyczące dostępności oświadczenia i jego wypełnienia.



Na podstawie art.38 ust.4 PZP Zamawiający przekazuje dokument zatwierdzający projekt sygnalizacji świetlnej z uwagami. Treść dokumentu stanowi Załącznik nr 3 do niniejszego pisma.

Treść pisma jest wiążąca dla wszystkich uczestników postępowania.

Z poważaniem

PREZYDENT MIASTA

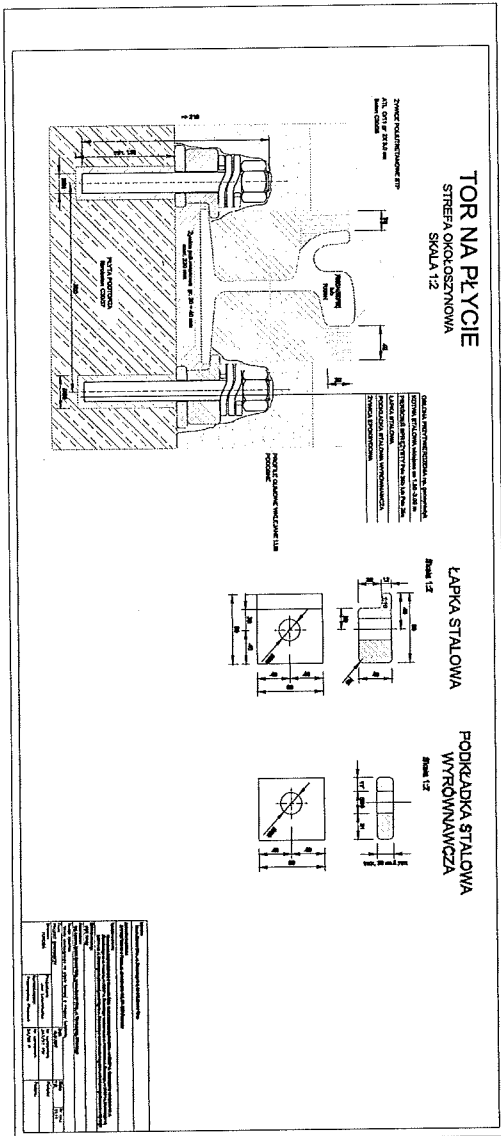
Jacek Wójcicki

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Szczegół rysunku– rys. 3.14a.

Załącznik nr 2 – Szczegół rysunku– rys. 3.14.

Załączniki nr 3 – Zatwierdzenie projektu sygnalizacji świetlnej, z uwagami z dnia 19.05.2017 r.



Gorzów Wlkp. 19.05.2017 r.

WIR-VI.7220.1.03.2017.KK

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t. j. Dz. U. 2017 poz. 128 z późn. zm.) oraz §3 ust. 1 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t. j. Dz. U. 2017 poz. 784 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 10.04.2017 r. i wprowadzeniu poprawek:

SAFEGE Oddział w Polsce, Biuro Regionalne w Poznaniu – ul. Krzemowa 1, Złotniki – 62-002 Suchy Las

zatwierdzam

projekt sygnalizacji świetlnej dla zadania: „Przebudowa drogi powiatowej w Gorzowie Wlkp. wraz z przebudową torowiska – nr 2533F ul. Warszawska: na odcinku od ul. Cichońskiego do ul. Herberta, nt 2533F ul. Sikorskiego: na odcinku od ul. Herberta do ul. Chrobrego, nr 2548F ul. Sikorskiego: na odcinku od ul. Chrobrego do pierwszej zwrótnicy za ul. Dworcową.”, **z uwagami:**

1. Niniejsze zatwierdzenie wydane jest w zakresie systemu sterowania ruchem na skrzyżowaniu ulic Sikorskiego - Chrobrego i jest dopełnieniem zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu w dniu 8.05.2017 r., znak WIR-VI.7220.1.02.2017.KK.
2. Aktywny znak A-21 powinien zostać skalibrowany z wykorzystaniem zainstalowanych w tramwajach komputerów pokładowych lub odpowiedniej detekcji, tak by znak aktywował się wyłącznie w trakcie przejazdu tramwajów przez obszar kolizyjny z ruchem kołowym (5 s przed wjazdem w ten obszar z uwzględnieniem obsługi pasażerskiej – dotyczy kierunku od Wieprzyc).
3. Z uwagi na planowane wyłączenie z ruchu kołowego odcinka ul. Sikorskiego natężenie ruchu na analizowanym skrzyżowaniu może ulec zmianie. Dlatego po uruchomieniu sygnalizacji zweryfikowana zostanie efektywność zaprojektowanego programu w odniesieniu do natężenia ruchu i w przypadku stwierdzenia przez zarządcę drogi lub zarządzającego ruchem w terminie 60 dni od uruchomienia o konieczności przeprojektowania sygnalizacji, projektant zobowiązany jest do wprowadzenia odpowiednich zmian w dokumentacji (aktualizacja projektu w ramach nadzoru autorskiego).
4. W SIWZ zadania należy poinformować Wykonawcę o uwzględnieniu zobowiązania do jednorazowego przeprojektowania oprogramowania (w przypadku takiej konieczności), celem uwzględnienia tego w ofercie.

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu drogowego: grudzień 2018 r.

Uwaga:

1. Integralną częścią niniejszego zatwierdzenia są załączniki opatrzone pieczętką Miejskiego Inżyniera Ruchu.
2. Jednostka wprowadzająca organizację ruchu ma obowiązek zawiadomić Miejskiego Inżyniera Ruchu, Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego oraz Komendanta Miejskiego Policji w Gorzowie Wlkp. o terminie jej wprowadzenia, co najmniej 7 dni przed.

3. Jeżeli w terminie co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu, brak będzie ww. zawiadomienia Miejski Inżynier Ruchu poinformuje Wydział Gospodarki Komunalnej i Transportu Publicznego o utracie ważności zatwierdzonej organizacji ruchu.

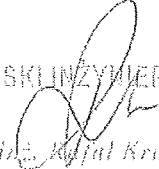
Kontakt: tel: 95 7355842, e-mail: rafal.krajczynski@um.gorzow.pl, krzysztof.kropinski@um.gorzow.pl

Rzeczywisty termin wprowadzenia organizacji ruchu:

Otrzymują:

1. Wnioskodawca – 1 szt.
2. a/a – 1 szt.

MIEJSKI INŻYNIER RUCHU


mgr inż. Rafal Krajczynski