

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. **Budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego i przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy**. Nr sprawy **035/2020**.

Treść zapytań do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wraz z wyjaśnieniami i **ZMIANĄ Nr 6** treści SIWZ, zgodnie z art. 38 ust. 1, 1a, 2, 4 i 6 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 z późn. zm.) – dalej UPZP, zamieszczone na stronie internetowej w miejscu udostępnienia SIWZ,

w dniu 16.11.2020 r.

A. Zgodnie z art. 38 ust. 1 i ust. 1a 1UPZP, Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści SIWZ, a Zamawiający udziela następujących wyjaśnień oraz zmienia treść SIWZ w ich następstwie w oparciu o art. 38 ust. 4 UPZP:

Uwaga: Tłem koloru żółtego zaznaczono treść wyjaśnień Zamawiającego, które wpłynęły na zmianę treści SIWZ wraz z załącznikami.

ZESTAW XII

Pytania z dnia 12.10.2020 r.

XII.1.1. Dot. branży torowej (materiał do elastycznego mocowania szyn) – W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie III.2.8. udostępnione dnia 23.09.2020 o zmianie parametrów materiału do ciągłego mocowania szyn na podlewie ciągłym prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści do zastosowania materiał charakteryzujący się wydłużeniem przy zerwaniu wynoszącym 80%?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje wymagania dla materiału do ciągłego mocowania szyn na podlewie ciągłym ujęte w odpowiedzi na pytanie nr **III.2.8** w Wyjaśnieniach i **ZMIANIE Nr 1** z dnia 23.09.2020 r.

XII.1.2. Dot. Sieci ciepłowniczej (roboty odtworzeniowe nawierzchni) – Prosimy o potwierdzenie, że roboty związane z odtworzeniem nawierzchni na odcinkach sieci: Komora K-521 Odcinek A-01 do A-06 oraz Komora K-4375 odcinek LM-01 do LM-06 zostały ujęte w kosztorysie branży drogowej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do zapisów OPZ „Wszystkie roboty rozbiórkowe i odtworzeniowe po robotach branżowych należy skalkulować w kosztach robót przebudowywanych sieci”.

XII.2.1. Ze względu na brak informacji w dokumentacji i specyfikacjach technicznych, prosimy o jednoznaczne określenie, czy należy zabezpieczać antykorozyjnie powierzchnie wewnętrzne dźwiagrów głównych stalowych. Jeśli tak, prosimy o podanie sposobu zabezpieczenia antykorozyjnego wewnątrz skrzynek, oraz podanie jednoznacznej ilości powierzchni zewnętrznej i wewnętrznej konstrukcji stalowej podlegającej zabezpieczeniu antykorozyjnemu. Brak w/w informacji spowoduje, że oferty będą przyjmować sposoby i powierzchnie zabezpieczenia antykorozyjnego wg własnych założeń. Oferty staną się przez to nieporównywalne.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje wymóg wyceny ilości w pozycjach kosztorysowych podlegającej zabezpieczeniu antykorozyjnemu w kompletach (kpl.). Zamawiający informuje, że podstawą wyceny jest projekt wykonawczy. Ponadto Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VIII.14.2.** w Wyjaśnieniach i **ZMIANIE Nr 4** z dnia 23.10.2020 r., oraz w kwestii rozliczeń jednostki kpl. do odpowiedzi na pytanie nr **V.2.1.** w Wyjaśnieniach i **ZMIANIE Nr 3** z dnia 14.10.2020 r.

Pytania z dnia 13.10.2020 r.

XII.3.1. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany terminu rozpoczęcia prac dla etapów IV a i IV b przy jednoczesnym spełnieniu następujących warunków: 1. uruchomienie nowego torowiska tramwajowego łączącego rondo Kujawskie z rondem Bernardyńskim, które jest budowane w ramach zadania „Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej”, 2. utrzymanie ruchu tramwajowego „z” i „do” zajezdni tramwajowej na ulicy Toruńskiej po jednym torze na długości przebudowy torowiska na skrzyżowaniu Toruńska/Perłowa ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **V.3.26.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 3 z dnia 14.10.2020 r.

XII.4.1. W nawiązaniu do uzupełnionego kosztorysu ofertowego o zakres SOR prosimy o wyjaśnienie czy PEO mogą być z tworzywa sztucznego klejone z okresem gwarancyjnym 12 mscy ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający **podtrzymuje** okres gwarancji przedstawiony we wzorze umowy. Jednocześnie informuje, że elementy POE mogą być wykonane z tworzywa sztucznego.

XII.4.2. W nawiązaniu do wyjaśnień zestaw IV odpowiedzi IV.1.32 Zamawiający wyjaśnił, że tabliczki z nazwami ulic mają być emaliowane, jednak kosztorys ofertowy po korekcie nr 2 nie uwzględnia tego zakresu prac. Prosimy o korektę

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający w zakresie prac odsyła do SST D.07.02.01.

XII.4.3. Dotyczy zamieszczonego przekroju „III.2.4. - T-4.1.1 PW_T_przekroju konstrukcyjnego dla torowiska ...”, prosimy o potwierdzenie, że wykop przy torowisku w ciągu ul. Perłowej należy zabezpieczyć ścianką stalową traconą 0,40x0,15x4,00m. Jeśli tak to czy powyższy zakres robót ma być uwzględniony w pozycji kosztorysowej nr 175?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VI.11.1.** oraz **VI.1.14.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

XII.5.1. Prosimy o udostępnienie rysunków przedstawiających sposób ułożenia płyt torowych i międzytorowych z podaniem wymiarów poszczególnych płyt (tzw. układka płyt).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.2.4.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

XII.5.2. Prosimy o podanie rozmiarów i ilości płyt torowych oraz płyt międzytorowych jakie należy przewidzieć do wykonania torowiska na płytach prefabrykowanych. Prosimy również o wskazanie ile płyt torowych z odwodnieniem należy przewidzieć w ramach zadania.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.2.4.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

XII.5.3. Według opisu technicznego i kosztorysu ofertowego w pozycjach nr 206-220 przewidziano do wykonania budowę torowiska na podlewie ciągłym. Jednocześnie na rysunku nr T-4.1 „Przekroje konstrukcyjne” i na rysunku nr T-4.2 „Przekroje konstrukcyjne” przedstawiono inne technologie torowiska, w tym dotyczący m. in. torowiska na podlewie punktowym. Prosimy o potwierdzenie, że w zadaniu należy przewidzieć wykonanie torowiska na podlewie ciągłym, a nie punktowym. Prosimy o udostępnienie rysunków przedstawiających przekrój torowiska na podlewie ciągłym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na zadaniu nie należy wykonywać torowiska na podlewie punktowym. Wykonawca zobowiązany jest ułożyć tory na podlewie ciągłym zgodnie z przekrojami i opisem pozycji kosztorysowych.

Ponadto Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **V.3.3.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 3 z dnia 14.10.2020 r. oraz do odpowiedzi na pytanie nr **VI.6.9.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

XII.5.4. Prosimy o udostępnienie rysunku szczegółu przedstawiającego sposób wypełnienia szczelin pomiędzy płytami torowymi, a konstrukcją żelbetową mostu z określeniem parametrów technicznych materiałów jakimi należy wypełnić szczeliny.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że sposób wypełnienia spoin w płytach prefabrykowanych został pokazany na rysunku T-4.1 przekrój przez torowisko wydzielone w konstrukcji płyt prefabrykowanych ul. Kazimierza

Wielkiego. Zamawiający informuję, że do wypełnienia spoin w płytach prefabrykowanych należy użyć zasyпки cementowo piaskowej w stosunku 1:4 oraz masy uszczelniającej.

XII.5.5. Prosimy o udostępnienie rysunku przekroju konstrukcyjnego torowiska (uwzględnionego w pozycji nr 233 kosztorysu) na płytach prefabrykowanych zakotwionego w płycie prefabrykowanej z użyciem podkładek żebrowanych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.5.8.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r. oraz informuje, że nie stosujemy w tej konstrukcji torowiska podkładek żebrowanych w płytach prefabrykowanych.

Wobec powyższego Zamawiający **zmienia odpowiedź na pytanie nr VII.4.6** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r. na następującą treść:

„Zamawiający informuje, że w konstrukcji płyt prefabrykowanych dla pozycji kosztorysowych 233 i 240 nie stosujemy podkładek żebrowanych.”

Ponadto Zamawiający wprowadził w niżej wymienionej pozycji zmianę w treści opisu dotyczącego podsypki w poz. 232 kosztorysu ofertowego:

Przed zmianą:

232	D.00.00.00 T.01.01.01	Nawierzchnia z płyt żelbetowych (prefabrykowanych torowych, międzytorowych oraz odwadniających) w torowiskach tramwajowych o prześwicie 1000 mm w liniach jednotorowych gr 35 cm wraz z wykonaniem uszczelnienia głębokości 30 cm i szerokości 2 cm podsypka cementową oraz materiałem elastycznym o wysokości 5 cm i szerokości 2 cm pomiędzy płytami torowymi i międzytorowymi oraz pomiędzy krawężnikiem (obrzeżem) a płytą zgodnie z dokumentacją projektową - Montaż nawierzchni z płyt prefabrykowanych oraz wykonanie odwodnienia torowiska	m2	1 820,00
-----	--------------------------	--	----	----------

Po zmianie:

232	D.00.00.00 T.01.01.01	Nawierzchnia z płyt żelbetowych (prefabrykowanych torowych, międzytorowych oraz odwadniających) w torowiskach tramwajowych o prześwicie 1000 mm w liniach jednotorowych gr 35 cm wraz z wykonaniem uszczelnienia głębokości 30 cm i szerokości 2 cm podsypką cementowo - piaskową oraz materiałem elastycznym o wysokości 5 cm i szerokości 2 cm pomiędzy płytami torowymi i międzytorowymi oraz pomiędzy krawężnikiem (obrzeżem) a płytą zgodnie z dokumentacją projektową - Montaż nawierzchni z płyt prefabrykowanych oraz wykonanie odwodnienia torowiska	m2	1 820,00
-----	--------------------------	---	----	----------

Treść tych zmian zaznaczona jest tłem koloru żółtego w przekazywanym ujednoliconym wzorze kosztorysu ofertowego.

XII.5.6. Prosimy o informację dla których odcinków torowiska i których rozjazdów należy przewidzieć pokrycie szyn materiałem dielektrycznym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VII.3.2.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

Pytania z dnia 15.10.2020 r.

XII.6.1. Dot. projektowanego wygradzenia – Prosimy o podanie informacji (wymiary, kolor RAL, rysunki, itp.) dla wygradzenia poliwęglanowego na peronach, wygradzenia siatkowego na międzytorzu, ogrodzenia przy Policji i na Toruńskiej 121.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że wszelkie informacje dla wygradzenia poliwęglanowego na peronach, wygradzenia siatkowego na międzytorzu, ogrodzenia przy Policji i na Toruńskiej 121 zawarte są w : SST D.07.06.01 – Ogrodzenia, D.07.06.02 – Urządzenia zabezpieczające ruch pieszych, podpórki dla rowerzystów oraz D.07.05.01 – Stalowe bariery ochronne.

Pytania z dnia 16.10.2020 r.

XII.7.1.Dot. branży torowej (maty wibroizolacyjne pod płytowe i podtłuczniowe) – Parametry mat przedstawione w SST spełniają maty oferowane tylko przez jednego producenta. Wnosimy o zmianę wymagań, dopuszczających zastosowanie mat oferowanych przez innych producentów.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr: **VI.6.6., VII.5.1., VII.5.2. i VII.5.3.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

XII.7.2.Dot. branży torowej (parametry wkładek przyszynowych) – W odpowiedzi na pytanie V.3.7.

udostępnione dnia 14.10.2020. Zamawiający wskazał, że w torowisku na płycie prefabrykowanej należy zastosować wkładki z tworzywa sztucznego. Natomiast zgodnie z zapisami SST pkt. 2.7.20, na które powołuje się Zamawiający w udzielonej odpowiedzi, wskazano, że „Do wypełnienia komór szynowych (w celu zmniejszenia zużycia materiału poliuretanowego do podlew szyn i ograniczenia bocznego ruchu szyn) przewidziano bloczki betonowe według kształtu określonego w projekcie, dostosowanego do szyny rowkowej.”, więc zapis ten odnosi się również do wkładek stosowanych w torowisku na płycie prefabrykowanej. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VII.10.2.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

Pytania z dnia 19.10.2020 r.

XII.8.1.Prosimy o potwierdzenie, że odbiory robót liniowych przez inspektorów nadzoru odbywać się będą na bieżąco bez konieczności utrzymywania przez wykonawcę otwartych wykopów na długich przesłach od studni do studni. Odbiory zagęszczenia gruntu wymaganego w dokumentacji wraz z kamerowaniem sieci są wystarczającym elementem wskazującym na potwierdzenie ich poprawnego wykonania. Odbiory wykonanych sieci w stanie otwartego wykopu na długich przesłach powodują diametralny wzrost kosztów wykonania inwestycji.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zgodnie z zapisem wzoru umowy Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu winien być przeprowadzony niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 3 dni od daty zgłoszenia. Zamawiający informuje, że Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu opisany jest w § 55 wzoru umowy.

XII.8.2.Zgodnie z dokumentacją projektową przebudowy sieci wodociągowej należy wykonać studnie odwodnieniowe o średnicy DN1200, natomiast w kosztorysie ofertowym (poz. 694) średnica wynosi DN1500. Prosimy o wskazanie prawidłowej wartości.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **IX.12.10.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

XII.8.3.Zgodnie z pozycjami kosztorysu ofertowego, na kanalizacji deszczowej w studniach należy zastosować kinety z wkładką w tworzywa sztucznego, natomiast dokumentacja projektowa nie zawiera tej informacji. Prosimy o potwierdzenie, iż w studniach kanalizacji deszczowej należy zastosować wkładki z tworzywa sztucznego oraz podanie parametrów jeśli są określone.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że nie wymaga się stosowania wkładek z tworzywa sztucznego w kinetach studni.

XII.8.4.Zgodnie z pozycją 750 kosztorysu ofertowego należy wykonać 18 kpl. studni DN1500, zgodnie z projektem wykonawczym 15 kpl. Prosimy o wskazanie prawidłowej wartości.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w kosztorysie ofertowym nr 750 wprowadza korektę ilości z 18kpl. na 15 kpl. Treść tych zmian zaznaczona jest tłem koloru żółtego w przekazywanym ujednoliconym wzorze kosztorysu ofertowego.

XII.8.5.Według projektu wykonawczego przebudowy kanalizacji deszczowej – *Zestawienie wyrobów budowlanych, pkt 34*, należy zastosować rury ochronne stalowe na skrzyżowaniu z ciepłociągami DN300 i DN700. Prosimy o potwierdzenie, iż pozycja ta nie wchodzi w zakres przebudowy kanalizacji deszczowej bądź uwzględnienie jej w kosztorysie ofertowym

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w STWiORB 8.1 dotyczącej przebudowy kanalizacji deszczowej w pkt 9.2 cena wykonania metra kanału danej średnicy z rur kanalizacyjnych z PVC jak i betonowych obejmuje również montaż rur osłonowych i ochronnych.

Montaż rur osłonowych i ochronnych należy wykonać zgodnie z udostępnioną dokumentacją techniczną.

XII.8.6. Według projektu wykonawczego przebudowy sieci wodociągowej – *Zestawienie wyrobów budowlanych, pkt 7,8,9,10*, należy zastosować rury stalowe ochronne dwudzielne w zakresie średnic DN150-DN450. Prosimy o potwierdzenie, iż pozycje te nie wchodzą w zakres przebudowy sieci wodociągowych bądź uwzględnienie ich w kosztorysie ofertowym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr VII.9.1. w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

XII.8.7. Prosimy o zamieszczenie rysunku szczegółowego studni osadowych i rewizyjnych z rury karbowanej o sztywności SN4 i średnicy DN 600.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że należy zastosować typowe studnie osadowe i rewizyjne z tworzywa sztucznego DN600 z rurą trzonową o SN4.

Pytania z dnia 20.10.2020 r.

XII.9.1. Czy modernizowane i projektowane nowe oświetlenie drogowe będzie wpięte w inteligentny system sterowania oświetleniem funkcjonujący w Bydgoszczy?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że oświetlenie wykonane w ramach przedmiotu zamówienia będzie włączone w inteligentny system sterowania oświetleniem funkcjonujący w Bydgoszczy.

XII.9.2. Czy modernizowane i projektowane nowe oświetlenie drogowe należy wyposażyć w sterowniki zgodne z systemem DALI umożliwiające inteligentne sterowanie oświetleniem? Jeśli tak, to proszę określić które oprawy należy wpiąć w ten system.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że każdy punkt świetlny realizowany w ramach przedmiotu zamówienia musi być wyposażony w sterownik zgodny z systemem DALI umożliwiający inteligentne sterowanie oświetleniem.

XII.9.3. Czy system inteligentnego sterowania oświetleniem funkcjonujący na terenie miasta, umożliwia rozbudowę systemu o nowoprojektowane punkty świetlne? Jeśli nie, to kto poniesie koszty ewentualnej rozbudowy systemu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że system inteligentnego sterowania oświetleniem funkcjonujący na terenie miasta, umożliwia rozbudowę systemu o nowoprojektowane punkty świetlne. Zamawiający zapewnia licencję umożliwiającą rozbudowę systemu. Wykonawca w ramach pozycji kosztorysowych nr. 322, 324, 325, 326, 327, 334, 335, 336, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 359, 360, 362a, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 374 wliczy koszt jednorazowej opłaty za każdy nowy punkt świetlny.

XII.9.4. Czy nowoprojektowana szafa oświetleniowa SO zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie szafy 071 ma być wyposażona w elementy współpracujące z inteligentnym systemem sterowania oświetleniem?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że nowoprojektowana szafa oświetleniowa SO zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie szafy 071 ma być wyposażona w elementy współpracujące z inteligentnym systemem sterowania oświetleniem.

XII.10.1. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w ilości armatury przedstawionej w projekcie wykonawczym przebudowy sieci wodociągowej w stosunku do zestawienia w kosztorysie ofertowym:

- a) odwadniak kołnierzowy: PW „Zestawienie wyrobów budowlanych” 1 kpl - kosztorys ofertowy 2 szt;
- b) trójnik kołnierzowy z żeliwa sferoidalnego PN=1,6 Mpa DN300/DN80: PW 1 kpl – kosztorys brak;
- c) łącznik rurowo-kołnierzowy DN300: PW 22 kpl – kosztorys 8 kpl;
- d) łącznik rurowo-kołnierzowy DN160: PW 1 kpl – kosztorys brak;
- e) łącznik rurowo-kołnierzowy DN225: PW 1 kpl – kosztorys brak;
- f) łącznik rurowo-kołnierzowy DN100: PW 1 kpl – kosztorys brak;
- g) zasuwa z żeliwa sferoidalnego kołnierzowa PN=1,6 MPa DN150: PW 3 kpl – kosztorys 2 kpl;
- h) prostka jednokołnierzowa DN150: PW 2 kpl – kosztorys brak;
- i) prostka dwukołnierzowa DN300: PW 5 kpl – kosztorys 4 kpl;
- j) opaska do nawiercania rur żeliwnych z odejściem kołnierzowym DN300/80: PW brak – kosztorys 2 kpl.

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, iż elementy, który nie zostały zawarte w kosztorysie ofertowym, a są zawarte w projekcie przebudowy sieci wodociągowej nie wchodzą w zakres zadania bądź uwzględnienie ich w kosztorysie ofertowym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Odpowiedz zostanie udzielona w terminie późniejszym

Pytania z dnia 23.10.2020 r.

XII.11.1. W związku z pkt IV.1.7 SIWZ prosimy o wyjaśnienie Zamawiającego, czy wymagana ilość pojazdów elektrycznych będzie odnosić się do floty pojazdów Używanych tylko do realizacji robót na przedmiotowym zadaniu czy odnosić się będzie do ilości wszystkich pojazdów jakie posiada Oferent. Informacja jest ważna dla kalkulacji ceny, gdyż w przypadku gdyby ilość pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem odnosiła się do całego majątku ruchomego wykonawcy to każdy z oferentów składających oferty w niniejszym przetargu posiadałby inną ilość pojazdów elektrycznych co stoi w sprzeczności z porównywalnością ofert i równym traktowaniem wszystkich Oferentów. Ten który ma większy park maszynowy będzie zobowiązany do ujęcia w kosztach zakupu tylu pojazdów by spełnić wymóg 10% pojazdów elektrycznych. Wykonawca, który ma mniejszy park maszynowy będzie ich miał adekwatnie mniej. Jeżeli zamawiający stawia takie wymogi to powinny one być równe dla każdego bez względu na jego potencjał sprzętowy. Czyli ilość powinna być narzucona przez Zamawiającego a każdy z wykonawców powinien oszacować koszt zakupu tych pojazdów w celu obsługi kontraktu. Wtedy Inwestor dostałby porównywalne oferty w każdej ilości pojazdów byłaby taka sama.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła Wykonawcę do ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. W przypadku ewentualnych kwestii spornych pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, Zamawiający uzna przedłożoną interpretację zapisów ustawy sporządzoną przez właściwego ministra lub przedłożony wyrok sądu. Ponadto zamawiający w §71 wzoru umowy przewidział zmiany umowy w zakresie zmiany przepisów prawa.

XII.11.2. W związku z pkt IV.1.7 SIWZ proszę o wyjaśnienie Zamawiającego, czy obowiązek dysponowania określoną ilością pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania dot. wyłącznie pojazdów Oferenta, czy również Podwykonawców i Dalszych Podwykonawców?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr XII.11.1.

XII.11.3. Czy ilość pojazdów elektrycznych u podwykonawców ma odnosić się do liczby wszystkich pojazdów w jego posiadaniu czy tylko do pojazdów używanych do wykonania przedmiotowego zadania? Jeżeli wykonawca na etapie oferty nie ma swoich podwykonawców jak ma uwzględnić fakt posiadania odpowiedniej ilości takich pojazdów? Jak skalkulować np. koszt ich zakupu skoro nie wiadomo ile to będzie 10% od nieznanej ilości.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr XII.11.1.

Pytania z dnia 26.10.2020 r.

XII.12.1. Dla jakich promieni łuków Zamawiający przewiduje gięcie szyn?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany jest giąć szyny we wszystkich łukach poziomych aby torowisko po wybudowaniu odpowiadało parametrom opisanym w dokumentacji projektowej.

XII.13.1. Branża tramwajowa sieć trakcyjna. W myśl udzielonej odpowiedzi nr VI.31.1. dotyczącej układu sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej Wykonawca prosi o wskazanie producenta urządzeń umożliwiających sterowanie odłącznikami w układzie 5-cio przewodowym. Taki system sterowania jest dedykowany do napędów rozłączników prod. czeskiej firmy Electroline. Natomiast znani krajowi producenci systemów automatyki trakcyjnej oferują urządzenia umożliwiające sterowanie odłącznikami trakcyjnymi wyłącznie w układzie 3-przewodowym. Urządzenia te współpracują z napędami rozłączników trakcyjnych typu NST lub ONS. Ten system sterowania jest powszechnie stosowany na sieci trakcyjnej kolejowej PKP, ale również w sieciach trakcyjnych tramwajowych wybranych przedsiębiorstw komunikacyjnych jak chociażby Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o. Wykonawca zaznacza, że układ trójprzewodowy sterowania odłącznikami również realizuje podstawową funkcję zdalnej kontroli położenia oraz nieprawidłowości w napędzie rozłącznika.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dopuszcza w zakresie zabudowy urządzeń sterujących rozłącznikami trakcyjnymi rozwiązania zarówno w układzie 5-cio żyłowym, jak i 3 żyłowym. Jednocześnie Zamawiający informuje, że w/w układy oprócz funkcji podstawowych załącz/wyłącz muszą również zapewniać funkcje kontrolne. Dodatkowo Zamawiający informuje, że instalacje pomiędzy napędami rozłączników a szafą sterującą należy wykonać zgodnie z projektem kablami 5-cio żyłowymi.

XII.13.2. Prosimy o wyjaśnienie, czy w ramach zabudowy szaf do sterowania odłącznikami sieci trakcyjnej Wykonawca ma również zabudować stanowisko nadrzędne do sterowania wspomnianymi szafami z Centralnego Stanowiska Sterowania. Przy braku stanowiska nadrzędnego sterowania możliwa będzie jedynie miejscowa obsługa szaf sterowania odłącznikami (tylko w podstacji trakcyjnej).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w zakresie tego zadania inwestycyjnego jest wykonanie lokalnych systemów sterowania rozłącznikami trakcyjnymi. Lokalnych tzn. z poziomu stacji trakcyjnych. Dotyczy to Stacji PII „Toruńska” i Stacji PIII „Redłowska”. Niemniej jednak systemy lokalne powinny być przystosowane do późniejszej rozbudowy do Systemu Centralnego po doposażeniu ich w moduł komunikacyjny.

XII.13.3. W przypadku, gdy niezbędna będzie zabudowa stanowiska nadrzędnego do sterowania odłącznikami trakcyjnymi, prosimy o informację, czy Zamawiający dysponuje odpowiednim medium transmisyjnym (światłowód lub sieć GSM) pomiędzy podstacjami a Centralnym Stanowiskiem Sterowania. Wspomniane medium transmisyjne będzie niezbędne do skomunikowania szaf sterowania odłącznikami ze stanowiskiem nadrzędnym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że budowa systemu nadrzędnego dla sterowania rozłącznikami trakcyjnymi nie jest przedmiotem inwestycji.

Pytania z dnia 27.10.2020 r.

XII.14.1. W wyjaśnieniu Zamawiającego z dnia 23.10.2020 r. na pytanie VII.4.6 wskazano, że w pozycjach kosztorysowych nr 233 i 240 dotyczących układania szyn w płytach prefabrykowanych „należy ułożyć podkładkę żebrową i przekładkę podszynową w nawierzchni z płyt”. Jednocześnie w wyjaśnieniu na pytanie VIII.9.2 „Zamawiający informuje, że należy stosować masę zalewową do mocowania szyn. W płytach prefabrykowanych nie należy stosować kotew”. Jeśli oba wyjaśnienia są wiążące to montażu szyn w płytach torowych prefabrykowanych należałoby zastosować przekładkę podszynową i podkładkę żebrową ale bez kotwienia. Ponieważ oba wymienione powyżej wyjaśnienia wykluczają się, prosimy o potwierdzenie, że do mocowania płyt w płytach torowych prefabrykowanych należy zastosować masę zalewową bez przekładek podszynowych i bez płyt żebrowych kotwionych zgodnie ze szczegółem przytwierdzenia szyn w prefabrykowanej płycie betonowej, pokazanym na rysunku T-4.2 „Przekroje konstrukcyjne”. Prosimy o zmianę opisu pozycji kosztorysowych pozycji nr 233 i 240 i usunięcie z nich zapisów dotyczących ułożenia podkładki żebrowej i przekładki podszynowej a także zapisów dotyczących wiercenia otworów w podbudowie betonowej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr XII.5.5.

XII.14.2. Prosimy o skorygowanie opisu pozycji nr 239 kosztorysu i usunięcie z niego wyrazu „miedzytorowych” ponieważ na obiekcie mostowym nie występują płyty miedzytorowe.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający zmienia opis pozycji kosztorysu ofertowego nr 239 w zakresie rodzaju płyt żelbetowych. Ponadto Zamawiający wprowadził w niżej wymienionej pozycji zmianę w treści opisu dotyczącego podsyпки. Przed zmianą:

239	D.00.00.00 T.01.01.01	"Nawierzchnia z płyt żelbetowych (prefabrykowanych torowych, miedzytorowych oraz odwadniających) w torowiskach tramwajowych o prześwicie 1000 mm w liniach jednotorowych gr 35 cm wraz z wykonaniem uszczelnienia głębokości 30 cm i szerokości 2 cm podsyпка cementową oraz materiałem elastycznym o wysokości 5 cm i szerokości 2 cm pomiędzy płytami torowymi i miedzytorowymi oraz pomiędzy krawężnikiem (obrzeżem) a płytą zgodnie z dokumentacją projektową - Montaż nawierzchni z płyt prefabrykowanych oraz wykonanie odwodnienia torowiska"
-----	--------------------------	--

Po zmianie:

239	D.00.00.00 T.01.01.01	"Nawierzchnia z płyt żelbetowych (prefabrykowanych torowych, oraz odwadniających) w torowiskach tramwajowych o prześwicie 1000 mm w liniach jednotorowych gr 35 cm wraz z wykonaniem uszczelnienia głębokości 30 cm i szerokości 2 cm podsypką cementowo - piaskową oraz materiałem elastycznym o wysokości 5 cm i szerokości 2 cm pomiędzy płytami żelbetowymi oraz pomiędzy krawężnikiem (obrzeżem) a płytą zgodnie z dokumentacją projektową - Montaż nawierzchni z płyt prefabrykowanych oraz wykończenie odwodnienia torowiska"
-----	--------------------------	--

Treść tych zmian zaznaczona jest tłem koloru żółtego w przekazywanym ujednoliconym wzorze kosztorysu ofertowego.

XII.14.3. Ponieważ zgodnie z wyjaśnieniem Zamawiającego z dnia 23.10.2020 r. na pytanie VIII.15.1 „w pozycji 239 należy wycenić oprócz ułożenia płyt prefabrykowanych również uszczelnienie pomiędzy płytami prefabrykowanymi oraz pomiędzy płytami a krawężnikiem czy opornikiem” prosimy o wyjaśnienie których szczelin dotyczą wypełnienia szczelin ujęte w pozycjach nr 241 i 242 w ilości 2303,58 m. Wszystko wskazuje na to, że wypełnienia szczelin jakie należy uwzględnić w pozycji 239 zdublowane zostały w pozycjach 241 i 242.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.3.2.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

XII.14.4. W wyjaśnieniu Zamawiającego z dnia 23.10.2020 r. na pytanie VI.6.4 wskazano, że „płytę betonową z betonu C35/45 oraz z betonu C20/25 należy wykonać ze zbrojeniem rozproszonym z dodatkiem włókien polipropylenowych w ilości 4kg/m³ zgodnie z opisem pozycji kosztorysowej nr 211 i 213 oraz zapisami SST T.01.01.01 pkt 2.2.5, 2.2.6 oraz 2.7.6”. Jednocześnie w wyjaśnieniu na pytanie VIII.17.1 wskazano, że „W konstrukcji torowiska należy zastosować zbrojenie rozproszone konstrukcyjne o następujących parametrach: – ilość włókna polimerowego 4 kg/m³ mieszanki betonowej”. Prosimy o potwierdzenie, że wiążącą odpowiedzią jest odpowiedź na pytanie VIII.17.1 i należy stosować włókna polimerowe, a nie polipropylenowe, o których mowa w treści pozycji kosztorysowych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje że płytę betonową z betonu C35/45 oraz z betonu C20/25 należy wykonać ze zbrojeniem rozproszonym z dodatkiem włókien polimerowych w ilości 4kg/m³ zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr **VIII.17.1.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

Wobec powyższego Zamawiający **zmienia odpowiedź na pytanie nr VI.6.4** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r. na następującą treść:

„Zamawiający informuje, że płytę betonową z betonu C35/45 oraz z betonu C20/25 należy wykonać ze zbrojeniem rozproszonym z dodatkiem włókien polimerowych w ilości 4kg/m³ zgodnie z opisem pozycji kosztorysowej nr 211 i 213 oraz zapisami SST T.01.01.01 pkt 2.2.5, 2.2.6 oraz 2.7.6.”

XII.14.5. Zgodnie z wyjaśnieniem Zamawiającego z dnia 23.10.2020 r. na pytanie VII.3.7 „Zamawiający informuje, że podkładka żebrowa na podlewie ciągłym może być kotwiona dwiema kotwami”. Prosimy o wyjaśnienie, czy torowisko tramwajowe, poza odcinkami torowiska klasycznego i torowiska na płytach torowych prefabrykowanych, należy wykonać jako torowisko na podlewie ciągłym, zgodnie z opisem pozycji kosztorysowych, czy jako torowisko na podlewie punktowym, zgodnie ze szczegółem kotwienia szyn, pokazanym na rysunku T-4.2 „Przekroje konstrukcyjne” z zastosowaniem podkładki żebrowej PT 180.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że torowisko poza odcinkami torowiska klasycznego i torowiska na płytach torowych prefabrykowanych, należy wykonać zgodnie z opisem pozycji kosztorysowych jako torowisko na podlewie ciągłym. Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **XII.5.3.**

XII.14.6. W dokumentacji przetargowej nie przedstawiono rysunków szczegółowych i opisu w zakresie ułożenia płyt torowych na obiekcie mostowym. Prosimy o wskazanie jaki materiał należy ułożyć pod płyty torowe prefabrykowane na odcinku mostowym i wyjaśnienie czy płyty te należy kotwić do konstrukcji żelbetowej obiektu. Brak tych informacji uniemożliwia prawidłową wycenę robót.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na obiekcie mostowym płyty prefabrykowane zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym należy ułożyć na macie wibroizolacyjnej. Przekrój ten nie zakłada kotwienia płyt do obiektu mostowego. Ponadto Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.2.6.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

XII.14.7. Prosimy o wyjaśnienie wypełnienie, których szczelin zostało uwzględnione w pozycjach nr 234 i 235 kosztorysu oraz wskazanie wypełnienie których szczelin i w jakich ilościach należy uwzględnić w pozycji nr 232 kosztorysu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.3.2.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

Pytania z dnia 28.10.2020 r.

XII.15.1. Dot. branży torowej (materiał dielektryczny szyn) – W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie VII.3.2. udostępnione dnia 23.10.2020 prosimy o wyjaśnienie zasadności stosowania materiału dielektrycznego w torze w technologii podlewu ciągłego, skoro rolę materiału izolacyjnego pełni już masa pod podlew oraz masa zalewowa uszczelniająca strefę przyszynową. Niepotrzebnie zwiększany jest koszt wykonania zamówienia. W dodatku SST przewiduje tylko pokrycie materiałem dielektrycznym szyn w torze na podkładach, nie ma takiego zapisu przy wykonaniu toru na podlewie ciągłym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko w tym zakresie i odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VII.3.2.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

XII.15.2. Dot. Branży torowej (wkładki przyszynowe na obiekcie mostowym) – W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie VII.4.4. udostępnione dnia 23.10.2020 prosimy o potwierdzenie, że w torze na płytach prefabrykowanych na obiekcie mostowym należy stosować wkładki z tworzywa. Opis pozycji kosztorysowej oraz SST wskazują na wkładki betonowe. Prosimy jeszcze o informację, jeżeli należy zastosować wkładki z tworzywa, to czy na całej długości ul. Kazimierza Wielkiego, tj. most wraz z dojazdami do mostu czy tylko na moście?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w torowisku z płyt prefabrykowanych (na obiekcie mostowym oraz przed i za nim) należy zastosować wkładki z tworzywa sztucznego i odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VII.4.4.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r.

XII.15.3. Dot. branży torowej (tor z płyt prefabrykowanych) – W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie VII.4.6. udostępnione dnia 23.10.2020 prosimy o wyjaśnienie zasadności stosowania podkładek żebrowych oraz przekładek podszynowych w torze na płytach prefabrykowanych. Według wiedzy Wykonawcy takiego rozwiązania nie stosuje się, nawet nie ma na rynku płyt prefabrykowanych z kanałem szynowym dostosowanym pod montaż podkładki żebrowej. W dodatku SST punkt 5.10.3 opisuje standardowy montaż toru w technologii „szyny w otulinie” z masy żywicznej i wkładek betonowych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **XII.5.5.**

XII.15.4. Dot. branży torowej (odwodnienie toru) – W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie VI.11.5. udostępnione dnia 23.10.2020 prosimy o wyjaśnienie rozbieżności. W odpowiedzi Zamawiający wyjaśnia, że roboty związane z odwodnieniem toru z szyn 49E1 i 60R2 należy uwzględnić w pozycjach dot. układania toru, natomiast w kosztorysie wydzielony jest odpowiedni dział dot. wykonania odwodnienia toru w postaci drenażu (pozycje 179-182).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **IX.9.4.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

XII.16.1. Prosimy o informację czy w pozycji nr 205 należy uwzględnić tłuczeń do podbicia torowiska oraz czy ilość równa 3,844km uwzględnia podbicie torowiska przyległego i rozjazdu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że ilość 3,844 km uwzględnia podbicie torowiska przyległego i rozjazdu.

Pozycja kosztorysu ofertowego nr 205 uwzględnia podbicie torowiska klasycznego oraz rozjazdu nr 19 na ul. Fordońskiej. Natomiast ich regulacje uwzględniono w pozycji 204.

W pozycji kosztorysu ofertowego nr 189 i 190 należy wliczyć tłuczeń 31,5/50 mm do podbicia torowiska.

XII.16.2. W związku z udzieloną odpowiedzią nr VII.3.5. kotwienie należy wykonać co 2 m na łuku i co 4 m na odcinku prostym, natomiast wg Specyfikacji p.5.10 kotwienie powinno być co 0,7m. Prosimy o określenie rozstawu kotwienia dla toru jak i rozjazdu

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że kotwienie toru w technologii podlewu ciągłego w węzłach rozjazdowych należy wykonać co 0,7 m zgodnie z SST T.01.01.01 pkt 5.10.1. Natomiast na odcinkach szlakowych Wykonawca zobowiązany jest kotwić tor do płyt wylewanych na mokro co 2 m na łuku i co 4 m na odcinku prostym.

Wobec powyższego Zamawiający **zmienia odpowiedź na pytanie nr VII.3.5.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r. na następującą treść:

„Zamawiający informuje, że kotwienie toru w technologii podlewu ciągłego w węzłach rozjazdowych należy wykonać co 0,7 m zgodnie z SST T.01.01.01 pkt 5.10.1. Natomiast na odcinkach szlakowych Wykonawca zobowiązany jest kotwić tor do płyt wylewanych na mokro co 2 m na łuku i co 4 m na odcinku prostym”.

XII.16.3. Zgodnie z opisem pozycji należy wykonać tor na podlewie ciągłym, natomiast Specyfikacja wskazuje na wykonanie podlewu punktowego. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany jest wykonać tor na podlewie ciągłym a nie na podlewie punktowym. Lokalizacja tego rodzaju torowiska została przedstawiona na planach sytuacyjnych. Ponadto Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **XII.5.3.**

XII.16.4. W związku z udzieloną odpowiedzią nr VIII.15.1 w pozycjach dotyczących ułożenia płyt należy również wycenić wypełnienie szczelin. Wnosimy zatem o wykreślenie pozycji dotyczących wypełnień: 234, 235, 241, 242.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.3.2.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r.

Pytania z dnia 29.10.2020 r.

XII.17.1. Czy Zamawiający dysponuje zapasowymi iglicami do rozjazdów nakładkowych (4 sztuki – rozjazd lewy – iglica lewa i prawa i rozjazd prawy iglica lewa i prawa) na wypadek usterki (złamanie, zużycie) poszczególnych iglic?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że nie dysponuje zapasowymi iglicami do rozjazdu nakładkowego. W przypadku uszkodzenia iglic Wykonawca zobowiązany będzie do ich wymiany na swój koszt. Jeśli szkoda ta spowoduje wstrzymanie ruchu tramwajowego Wykonawca będzie zobowiązany do pokrycia kosztów zorganizowania transportu publicznego w układzie zastępczym.

XII.18.1. Czy Zamawiający dysponuje zapasowymi iglicami do rozjazdów nakładkowych na wypadek usterki (złamanie, zużycie) poszczególnych iglic?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **XII.17.1.**

XII.18.2. Prosimy o potwierdzenie, że rozjazdy na płycie betonowej należy wykonać na podlewie ciągłym, a nie punktowym jak pokazano to w szczególe kotwienia szyn na rysunku nr T-4.2 „Przekroje konstrukcyjne”.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że rozjazdy na płycie betonowej należy wykonać na podlewie ciągłym. Ponadto Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **XII.5.3.**

Pytania z dnia 30.10.2020 r.

XII.19.1. Czy na czas jazdy po odcinkach jednotorowych podczas zamontowanej mijanki tramwajowej w lokalizacjach (Fordońska – Kazimierza Wielkiego i Toruńska – Kazimierza Wielkiego) należy przewidzieć, że mają na tych odcinkach jednotorowych funkcjonować przystanki tramwajowe (stałe lub tymczasowe)? Rozwiązanie takie ograniczy zdecydowanie przepustowość linii tramwajowych poruszających się na przedmiotowych trasach tramwajowych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że przystanki tramwajowe należy organizować poza strefą odcinków jednotorowych.

XII.19.2.Jeżeli nie należy przewidywać przystanków tramwajowych na odcinku jednotorowym to czy należy wykonać tymczasowe przystanki tramwajowe i dojścia do tych przystanków poza zakresem mijanki tramwajowej, czy może te lokalizacje przystanków tramwajowych na okres przebudowy skrzyżowania zostaną całkowicie wyłączone?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **V.3.22.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 3 z dnia 14.10.2020 r.

XII.19.3.Czy takie ewentualne dojścia do przystanków (o ile będą konieczne) - przejścia przez jezdnię i torowisko tramwajowe mają być wykonane z tymczasową sygnalizacją świetlną czy tylko za pomocą oznakowania (pionowego i poziomego)?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że konieczność wprowadzenia sygnalizacji świetlnej tymczasowej wynikać powinna z rozwiązań szczegółowych zawartych w projektach czasowej organizacji ruchu. Zamawiający nie wyklucza wprowadzenia tymczasowej sygnalizacji świetlnej.

XII.19.4.W wymaganiach technicznych odnośnie smarownicy torowej jest zapis, że smarownica torowa powinna posiadać wymienny pojemnik na smar. Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie z pojemnikiem na smar zintegrowanym z pompą, który ma zabudowane gniazdo przez które można doładować smar podłączając zewnętrzną pompę (przyłącze według życzenia klienta) oraz pokrywę gdzie można ręcznie nałożyć smar?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że smarownice mają odpowiadać wymaganiom opisanym w SST T.01.01.01 pkt 2.7.22.

Pytania z dnia 02.11.2020 r.

XII.20.1. W przypadku potwierdzenia informacji odnośnie wykonania podlewu punktowego, prosimy o podanie parametrów dla materiału, którym należy wykonać podlew.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **XII.5.3.**

XII.21.1. W pkt 14.4.5 SIWZ Zamawiający wymaga, aby poręczenie lub gwarancja zawierały w swojej treści termin złożenia żądania zapłaty dłuższy niż termin, na jaki jest gwarancja, tj. co najmniej o jeden dzień roboczy. Czy Zamawiający uzna zapis za spełniony przez Wykonawcę, jeżeli termin obowiązywania gwarancji będzie wydłużony o co najmniej jeden dzień roboczy?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający zaakceptuje także wskazaną w pytaniu formę gwarancji. Skutek dla Zamawiającego będzie w przedstawionym przypadku taki sam, to jest pozwoli na zgłoszenia żądania zapłaty także w sytuacji zdarzenia, które zaistniałoby w ostatnim dniu terminu związania ofertą.

Pytania z dnia 06.11.2020 r.

XII.22.1. Prosimy o udostępnienie planu sytuacyjnego branży torowej w wersji edytowalnej gdyż w udostępnionej dnia 24.09.2020 wersji elektronicznej (edytowalnej) projektu wykonawczego brakuje tego rysunku.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **I.3.1.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 1 z dnia 23.09.2020 r.

XII.23.1. W imieniu Wykonawcy w załączeniu przesyłam draft gwarancji wadium do Państwa akceptacji, z uwagi na niestandardowy zapis SIWZ: zawierały w swojej treści termin złożenia żądania zapłaty dłuższy niż termin, na jaki jest gwarancja, tj. co najmniej o jeden dzień roboczy;

W związku z powyższym zapisem, dla bezpieczeństwa okres obowiązywania gwarancji został przedłużony o 7 dni (jest dłuższy niż okres związania z ofertą, z uwagi na brak możliwości wpisania w treści gwarancji założenia że Gwarant odpowiada za zobowiązania z gwarancji złożone poza okresem jej obowiązywania).

Okres obowiązywania gwarancji jest równy z okresem możliwości złożenia żądania.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie zmienia zasady, że żądanie zapłaty wadium dotyczyć może wyłącznie zdarzeń przewidzianych w Prawie zamówień publicznych. Czym innym jest jednak możliwość skutecznego zgłoszenia żądania zapłaty. Podstawa zatrzymania wadium może wystąpić także w ostatnim dniu terminu związania

ofertą, dlatego niezbędna jest możliwość złożenia przez Zamawiającego żądania zapłaty także, co najmniej w następnym dniu roboczym po upływie terminu związania ofertą.

Pytania z dnia 09.11.2020 r.

XII.24.1. W związku z faktem, iż Zamawiający pozostaje przy rozliczeniu konstrukcji stalowej jako 1 komplet, w celu rzetelnej wyceny proszę o potwierdzenie, że ilość konstrukcji stalowej do wykonania jest zgodna z sumarycznym zestawieniem ilości podanym w plikach wchodzących w skład projektu wykonawczego:

- „8157_Etap III_M_PW_Zestawienie stali konstr_drogowy”, tj. 1 388 470,7 kg (+dodatek na spoiny 1,8%), łącznie 1 413 463,2 kg.
- „8157_Etap III_M_PW_Zestawienie stali konstr_tramwajowy”, tj. 1 087 698,2 kg (+dodatek na spoiny 1,8%), łącznie 1 107 276,8 kg.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VIII.9.5.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r. (ZESTAW XI -uzupełnienie wyjaśnień i ZMIANY Nr 4 treści SIWZ z dnia 23.10.2020 r. o brakujące odpowiedzi do Zestawu VIII).

XII.24.2. Proszę o wyjaśnienie rozbieżności w zestawieniu stali konstrukcyjnej dla obiektu drogowego poz. P95. Podane w zestawieniu wymiary i ilość elementów zwiększają kilkukrotnie ciężar podany w zestawieniu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **VIII.9.5.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r. (ZESTAW XI -uzupełnienie wyjaśnień i ZMIANY Nr 4 treści SIWZ z dnia 23.10.2020 r. o brakujące odpowiedzi do Zestawu VIII).

„Zamawiający informuje, że podane zestawienia stali konstrukcyjnej zarówno dla wiaduktu drogowego oraz tramwajowego są orientacyjne i nie mogą być podstawą wyceny. Podstawą wyceny jest projekt wykonawczy, a jednostką obmiarową kpl.

Zamawiający informuję, że w zestawieniu stali konstrukcyjnej projektant podaje ilość materiału netto (ciężar konstrukcji)”

Ponadto w zestawieniu stali dla mostu tramwajowego w poz. P 95 wystąpiła literówka w szerokości elementu powinno być 200mm zamiast 2575mm, natomiast ciężar elementu jest poprawny.”

XII.25.1.W przekazanej dokumentacji projektowej brakuje rysunku przedstawiającego schemat układki prefabrykowanych płyt torowych. Mając na uwadze, że na odcinku torowiska z zabudową z płyt prefabrykowanych znajdują się przyrządy wyrównawcze prosimy o przekazanie szczegółów mocowania i zabudowy tych przyrządów.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr **X.2.4.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 6 z dnia 09.11.2020 r. oraz **V.4.5.** w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 3 z dnia 14.10.2020 r.

B. Zgodnie z art. 38 ust. 4 UPZP, Zamawiający zmienia treść SIWZ wraz z załącznikami następująco:

I. w zakresie określonym w pkt A. niniejszego pisma, gdzie **tłem koloru żółtego** zaznaczono treść wyjaśnień, które wpłynęły na zmianę treści SIWZ wraz z załącznikami, dostarczając w załączeniu następujące dokumenty:

- Załącznik Nr 3 do SIWZ:
 - ujednolicony wzór Umowy, uwzględniający wszystkie do tej pory wprowadzone zmiany, zaznaczone tłem koloru żółtego, stanowiący **nowy załącznik Nr 3 do SIWZ** - plik word. o nazwie: „SIWZ_zał 3_Wzór umowy ze zmianami (XII) 16.11.2020”
- Załącznik Nr 5 do SIWZ:
 - ujednolicony wzór kosztorysu ofertowego, uwzględniający wszystkie wprowadzone zmiany, zaznaczone tłem koloru żółtego, stanowiący **nowy załącznik Nr 5 do SIWZ** oznaczony „**ZMIANA Nr 7 SIWZ**” - plik xls. o nazwie: „SIWZ_zał 5_wzór kosztorysu ofertowego ze zmianami (XII) 16.11.2020”

II. dodatkowe zmiany w treści SIWZ z załącznikami, poza zmianami wprowadzonymi w pkt A., w następującym zakresie:

- Załącznik Nr 3 do SIWZ - wzór Umowy:

a) w **§ 52 ust. 5 pkt.2** Zamawiający zmienia powołanie na nr załącznika z nr 19 na nr 17, w związku **pkt.2 otrzymuje nowe brzmienie:**

- 2) wystąpią Wady, których nie można usunąć, ale nie powodują utraty walorów technicznych i użytkowych przedmiotu Umowy - potrącenia dokonywane będą na podstawie:
- 3) Oceny jakości nawierzchni- załącznik nr 17.
- 4) W zakresie nieobjętym wskazanym załącznikiem nr 17, wysokość potrąceń ustali Zamawiający (w wysokości 10%-30% ceny brutto tych robót),

b) w **§ 11** w związku z brakiem ust. 1 Zamawiający zmienia numerację ustępów w następująco.

§ 11 przed zmianą:

2. Inżynier kontraktu może zwoływać narady koordynacyjne w zakresie nadzorowanych Robót, z udziałem przedstawicieli Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu oraz innych zaproszonych osób. Ustala się wymaganą od Wykonawcy częstotliwość narad koordynacyjnych - raz w tygodniu.
3. Celem narad koordynacyjnych jest omawianie lub wyjaśnianie bieżących spraw dotyczących wykonania i zaawansowania Robót, w szczególności dotyczących postępu prac albo nieprawidłowości w wykonywaniu Robót lub zagrożenia terminowego wykonania Umowy.
4. Kierownik budowy oraz odpowiedni kierownicy robót są zobowiązani uczestniczyć w naradach koordynacyjnych.
5. Osoba koordynująca ze strony Zamawiającego, informuje o terminie i miejscu narady z co najmniej 3 dniowym wyprzedzeniem i prowadzi naradę.
6. Protokołowanie z narady zapewnia Wykonawca i projekt protokołu lub projekt ustaleń, dostarcza wszystkim uczestnikom narady w dniu narady lub następnego dnia roboczego.
7. Do treści protokołu lub ustaleń z narady, uczestnicy mogą wносить uwagi w ciągu 2 dni roboczych, licząc od dnia otrzymania projektu. Po tym terminie przedstawione projekty uważane będą za wiążące.

§ 11 po zmianie:

1. Inżynier kontraktu może zwoływać narady koordynacyjne w zakresie nadzorowanych Robót, z udziałem przedstawicieli Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu oraz innych zaproszonych osób. Ustala się wymaganą od Wykonawcy częstotliwość narad koordynacyjnych - raz w tygodniu.
2. Celem narad koordynacyjnych jest omawianie lub wyjaśnianie bieżących spraw dotyczących wykonania i zaawansowania Robót, w szczególności dotyczących postępu prac albo nieprawidłowości w wykonywaniu Robót lub zagrożenia terminowego wykonania Umowy.
3. Kierownik budowy oraz odpowiedni kierownicy robót są zobowiązani uczestniczyć w naradach koordynacyjnych.
4. Osoba koordynująca ze strony Zamawiającego, informuje o terminie i miejscu narady z co najmniej 3 dniowym wyprzedzeniem i prowadzi naradę.
5. Protokołowanie z narady zapewnia Wykonawca i projekt protokołu lub projekt ustaleń, dostarcza wszystkim uczestnikom narady w dniu narady lub następnego dnia roboczego.
6. Do treści protokołu lub ustaleń z narady, uczestnicy mogą wносить uwagi w ciągu 2 dni roboczych, licząc od dnia otrzymania projektu. Po tym terminie przedstawione projekty uważane będą za wiążące.

Wobec powyższego odpowiedź do pytanie nr VI.9.19 w Wyjaśnieniach i ZMIANIE Nr 4 z dnia 23.10.2020 r. ulega odpowiednio zmianie w odniesieniu na powołanie z ust.5 na ust.4

Zamawiający informuje, że ujednolicony wzór umowy, stanowiący **nowy załącznik Nr 3 do SIWZ** uwzględnia wprowadzone zmiany, **zaznaczone tłem koloru żółtego**.

- C. W związku z zapisami w OPZ, w pkt II. Wymagania/ Wytyczne - Wymagania Szczegółowe -pkt 6, dotyczącymi udostępnienia przez Zamawiającego kompletu rozjazdów nakładkowych, którego potencjalny wykonawca może wykorzystać na czas prowadzenia robót, w załączeniu Zamawiający udostępnia pomocniczo posiadaną „Instrukcję montażu i utrzymania rozjazdu nakładkowego” opracowaną przez ich producenta.

– plik w pdf. o nazwie o nazwie: „Instrukcja montażu i utrzymania rozjazdu nakładkowego”

Wobec powyższego, Zamawiający umożliwia Wykonawcom dokonanie oględzin tych rozjazdów, w dniu 19.11.2020 r. w godz. od 9:00 do 14:00, po wcześniejszym telefonicznym umówieniu dokładnego terminu oględzin (dzień i godzina) z przedstawicielem Zamawiającego (telefon kontaktowy nr 608 480 247).

Zamawiający wyraża zgodę na wykonanie przez wykonawcę w trakcie oględzin dokumentacji fotograficznej.

Zamawiający nie będzie udzielał żadnych odpowiedzi na pytania zadane w trakcie oględzin.

Ewentualne pytania wynikłe z dokonanych oględzin Wykonawca kieruje do Zamawiającego zgodnie z pkt 12 SIWZ.

- D. W związku z wyjaśnieniami i ZMIANĄ Nr 7 treści SIWZ nie prowadzącymi do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu, o której mowa w art. 12a ust. 2 UPZP, wymagającymi jednak dodatkowego czasu na wprowadzenie zmian w ofertach, Zamawiający zgodnie z art. 38 ust. 6 UPZP, **przedłuża termin składania ofert do dnia 30.11.2020 r. godz. 10:00.**

Zamawiający zmienia dotychczasową z datę: „23.11.2020 r.”, zawartą w pkt 17.2 i 17.6 SIWZ, na datę: „30.11.2020 r.”. Godziny składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.

- E. Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 7 treści SIWZ oraz nowy termin składania i otwarcia ofert, stają się obowiązujące dla wszystkich wykonawców ubiegających się o udzielenie przedmiotowego zamówienia z dniem ich zamieszczenia na stronie internetowej, w miejscu udostępnienia przedmiotowej SIWZ.

p.o. DYREKTORA

podpis nieczytelny

Wojciech Nalazek

.....
(podpis kierownika zamawiającego)