

Sosnowiec, dnia 12.12.2016 r.

Znak sprawy:  
WZP.271.1.82.2016

**WYKONAWCY ZAINTERESOWANI POSTĘPOWANIEM O UDZIELENIE  
PRZEDMIOTOWEGO ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO.**

**dotyczy:** postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: **Modernizacja infrastruktury autobusowo – tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych – budowa buspas-ów w ciągu ul. 3 Maja w Sosnowcu pomiędzy małymi węzłami komunikacyjnymi.**

Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164, ze zmianami) [dalej: „ustawa Pzp”], poniżej przedstawia treść zapytań złożonych ww. postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego oraz przedkłada następujące wyjaśnienia.

**Pytanie nr 1.**

**\*(19 – pyt. 1–5)**

”

1. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie materiału innego niż kruszywa łamane do wykonania podbudowy zasadniczej 0/31,5 SST D.04.04.02 np. kruszywo (żużle)
2. Prosimy o wyjaśnienia rozbieżności dotyczącej rury drenu francuskiego – szczegół konstrukcyjny rura drenarska fi 100 mm, SST – rura drenarska fi 160 mm , prosimy o jednoznaczne określenie średnic rur drenarskich.
3. Prosimy o wyjaśnienia rozbieżności dotyczącej kruszywa stosowanego do wykonania drenu francuskiego – Szczegół konstrukcyjny kruszywo łamane 31,5/63 , SST – piaski, piaski średnie, żwiry. Prosimy o jednoznaczne określenie rodzaju materiału do drenu francuskiego.
4. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie żużli jako materiał do wypełnienia drenu francuskiego.
5. Czy zamieszczony projekt Tymczasowej Organizacji Ruchu jest Zatwierdzony, Prosimy o zamieszczenie Klauzuli Zatwierdzenia projektu TOR.

”.

**Odpowiedź do zapytania nr 1.**

Ad. 1.

Nie, nie dopuszcza się.

Ad. 2.

Zgodnie z rysunkiem szczegółu konstrukcyjnego.

Ad. 3.

Zgodnie z rysunkiem szczegółu konstrukcyjnego.

Ad. 4.

Nie, nie dopuszcza się.

Ad. 5.

Na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmianie ulega zapis SIWZ.

Dodaje się:

- **Załącznik nr 1** do pisma z dnia 12.12.2016 r. plik .pdf nazwany: **"Zatwierdzenie TOR dla części 1 - Drogowej"**;
- **Załącznik nr 2** do pisma z dnia 12.12.2016 r. plik .pdf nazwany: **"Projekt TOR dla części 2 - Mostowej"**;
- **Załącznik nr 3** do pisma z dnia 12.12.2016 r. plik .pdf nazwany: **"Zatwierdzenie TOR dla części 2 - Mostowej"**.

**Pytanie nr 2.**

**(20 – 1 pyt.)**

"

1. Dotyczy pozycji kosztorysu:

|      |                                                                 |                |         |
|------|-----------------------------------------------------------------|----------------|---------|
| 9.2  | Odzysk krawężnika granitowego; Oczyszczenie, złożenie na palety | m <sup>2</sup> | 300,000 |
| 10.2 | Odwóz odzyskanego materiału na odl. do 1 km                     | m <sup>2</sup> | 300,000 |
| 11.2 | Dodatek za każdy następny 1 km dodatek za 6x1km                 | m <sup>2</sup> | 300,000 |

Czy wskazane pozycje dotyczą krawężnika granitowego, kostki granitowej czy galanterii betonowe.

Czy wskazana jednostka przedmiaru jest prawidłowa dla ww. pozycji.

".

**Odpowiedź do zapytania nr 2.**

Na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmianie ulega zapis SIWZ.

Dodaje się:

**Załącznik nr 4** do pisma z dnia 12.12.2016 r. plik .pdf nazwany: **"Ujednolicony przedmiar robót z dnia 12.12.2016 r."**, który zastępuje plik .pdf nazwany:

- „Przedmiar robót bus pas br. drogowa”, który został opublikowany na stronie internetowej Zamawiającego w dniu 20.10.2016 r. oraz
- „**Załącznik Nr 3 do pisma z dnia 30.11.2016 r.**”, który został opublikowany na stronie internetowej Zamawiającego w dniu 30.11.2016 r.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Nieścisłość poprawiono w ujednoliconym przedmiarze robót.

**Pytanie nr 3.**

**(21 – 3 pyt.)**

**1. dotyczy SST D. 05.03.05C w-wa wiążąca**

Wg specyfikacji na w-wa wiążąca powinna być o wysokim module sztywności AC WMS , natomiast w przedmiarze oraz w przekroju występuje zwykły beton asfaltowy AC 16 W . Proszę o sprecyzowanie jaka mieszanka ma zostać zastosowana i na jakim asfalcie ?

**2. dotyczy SST D. 05.03.13 w-wa ścieralna SMA**

Wg specyfikacji na w-wę SMA w tabeli 2 przywołana jest mieszanka o SMA 11, natomiast w przedmiarze oraz w przekroju występuje SMA 8 . Proszę o sprecyzowanie jaka mieszanka ma zostać zastosowana i na jakim asfalcie ?

3. Specyfikacje dotyczące mieszanek mineralno -asfaltowych D.04.07.01A, D.05.03.05C oraz D.05.03.13 są oparte na wycofanych wytycznych technicznych WT-2 2010 z 2010 roku. Czy Zamawiający zgadza się na zastosowanie aktualnych wytycznych technicznych WT-2 2014 zgodnie z zarządzeniem nr 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 18.11.2014 roku ?

**Odpowiedź do zapytania nr 3.**

Ad. 1.

Nazwę AC 16 W zamienia się na AC WMS 16W PMB 25/55-60 w całej dokumentacji projektowej.

Ad. 2.

Patrz: „**Odpowiedź do zapytania nr 15**” w piśmie z dnia 30.11.2016 r.

Ad. 3.

STT opracowano na podstawie WT-2 2014 (omyłkowo zapisano WT – 2 – 2010).

**Pytanie nr 4.**

**(22 – 1 pyt.)**

**„Dotyczy części nr 2 zamówienia**

1. Ze względu na znacząco wyższy koszt asfaltu twardolanego w stosunku do SMA prosimy o jednoznaczną odpowiedź jak ma zostać wykonana warstwa wiążąca jezdni na wiadukcie :

a) według opisu przedmiotu zamówienia w SIWZ:

- **asfalt twardolany – 950,00 m<sup>2</sup>**
- nawierzchnia asfaltowa w-wa ścieralna (SMA) kolor czarny – 475,00 m<sup>2</sup>,
- nawierzchnia asfaltowa w-wa ścieralna (SMA) kolor zielony – 475,00 m<sup>2</sup>,

b) według opisu technicznego:

- warstwa ścieralna beton asfaltowy SMA 4 cm
- **warstwa wiążąca asfalt lany 5,5 cm**

c) według rysunku w pliku „stan projektowany 2016.09.28”

- warstwa ścieralna SMA 0/8 40 mm
- **warstwa wiążąca SMA 0/12,8 50 mm”.**

**Odpowiedź do zapytania nr 4.**

Warstwę wiążącą wykonać z asfaltu lanego (twardolanego) gr 5,5cm w ilościach: - asfalt twardolany 950,00 m<sup>2</sup>.

**Pytanie nr 5.**

**(23 – 5 pyt.)**

„

Zamawiający w odpowiedziach z dnia 16.11.2016 zamieścił projekt tymczasowej organizacji ruchu dla przedmiotowego zadania, który w naszej ocenie nie odpowiada założeniom projektowym i w związku z powyższym wnosimy o odpowiedź na następujące pytania:

1. W związku z założeniem połówkowego wykonania robót, prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób należy wykonać wymianę przykanalików zlokalizowanych pod jezdniami a przechodzącymi przez różne etapy projektowanej tymczasowej organizacji ruchu?
  2. W związku z założeniem połówkowego wykonania robót, prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób należy wykonać schodkowanie warstw konstrukcyjnych jezdni, oraz zabudowę siatki wzmacniającej na całej szerokości jezdni.  
Wnosimy przy odpowiedzi o uwzględnienie szerokości podstawy zaprojektowanych znaków U-21a i U21b, oraz minimalnej szerokości pozostałego pasa ruchu dostosowanego dla autobusów oraz samochodów ciężarowych w szczególności lukach na skrzyżowaniu ulic 3-maja i Parkowej
  3. Wnosimy o sprecyzowanie parametrów siatki jaka ma zostać zabudowana pomiędzy warstwą stabilizacji a warstwą kruszywa. Zwracamy uwagę, iż załączona specyfikacja do której odwołuje się przedmiar dotyczy siatek zabudowywanych w warstwach bitumicznych.
  4. Zgodnie z Projektem na buspasach należy przewidzieć nawierzchnię ścierną z mieszanki SMA 8 w kolorze zielonym na asfalcie modyfikowanym PMB 45/80-55. Mieszanka ta ma spełniać parametry dla ruchu KR5. Zaprojektowanie takiej mieszanki jest w naszym przekonaniu niemożliwe do spełnienia. Zawartość pigmentu barwiącego musiało by zbliżyć się lub przekraczać zawartość wypełniacza w mieszance. Miało by to konsekwencje w gorszej jakości mieszanki. Ponadto uzyskiwany w ten sposób kolor nie jest odpowiednio nasycony. Na jakiej podstawie odbędzie się ocena uzyskanego koloru mieszanki?
- \*\*\*\*\*
5. Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie innych alternatywnych lepiszczy w celu osiągnięcia optymalnego koloru. Lepiszczka alternatywne nie są wymienione w WT-2 2014 wg których należy projektować mieszanki. Jeżeli Zamawiający dopuszcza stosowanie lepiszczy alternatywnych to wg jakich wytycznych należy projektować mieszankę?

„

#### **Odpowiedź do zapytania nr 5.**

##### **Ad. 1.**

W przypadku przykanalików przechodzących przez dwa etapy TOR należy prowadzić roboty połówkowo poprzez wykonanie części przykanalika wraz z jego zaślepieniem i dobudowanie pozostałego odcinka w kolejnym etapie i wpięcie go do studni. Przed rozpoczęciem robót należy bezwzględnie sprawdzić głębokość studni w celu dostosowania rzędnych i spadków przykanalików. Zalegającą wodę opadową w studzienkach odpompować do najbliższej położonej studni kanalizacyjnej. Stary odcinek przewodu zaślepić aby uniemożliwić podmywanie i zalewanie wykonanych robót. Przy wykonywaniu powyższych robót zatwierdzoną TOR należy miejscowo dostosować do zaistniałych warunków na budowie (uzgodnić z zarządcą drogi), spełniając jednocześnie warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i osób pracujących na budowie.

##### **Ad.2.**

Schodkowanie warstw konstrukcyjnych należy wykonać ze skosem warstw bitumicznych 2:1 i z odsadzką równą grubości wyżej leżącej warstwy z MMA.

Zaprojektowaną geosiatkę układać równolegle do osi drogi (nie jest wymagane układanie prostopadłe – siatka dwukierunkowa), z zakładem 40cm na połączeniu etapów TOR.

Dopuszcza się zamianę etapów oraz TOR jeśli podyktowane to jest przesłankami technologicznymi w budowania poszczególnych warstw nawierzchni. W zależności od przyjętej technologii prac Wykonawca dokona aktualizacji TOR i uzgodni z Zamawiającym.

Spełnienie powyższych warunków zapewnia zachowanie minimalnej szer. pasa ruchu dla drogi tej klasy wynoszącą 2.75m, z uwzględnieniem umieszczenia gumowych podstaw znaków U-21a/b (szer.40cm). Na łukach w TOR przyjęto minimalny promień  $R=10m$  krawędzi pasa ruchu dla samochodów ciężarowych.

Ad.3.

Należy zastosować geosiatkę dwukierunkową o min. wytrzymałości na rozciąganie 50/50kN/m (w kierunku wzdłużnym i poprzecznym), wydłużenie przy max. obciążeniu w kierunku wzdłużnym i poprzecznym: max. 13 %, o węzłach elastycznych lub sztywnych. Na etapie realizacji zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do przedstawienia Zamawiającemu dokumentów świadczących o dopuszczeniu tego wyrobu do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.

Ad. 4.

Warstwę ścieralną „zielony asfalt” należy uzyskać przez zastosowanie asfaltu bezbarwnego z dodaniem barwników w postaci granulatu lub proszku. Nasycenie koloru należy ustalić laboratoryjnie i przedstawić receptę wykonania mieszanki do akceptacji Zamawiającego. Wykonać odcinek próbny.

Ad. 5.

Dopuszcza się alternatywne lepiszcza po uprzednim przedstawieniu recepty laboratoryjnej w celu zatwierdzenia przez Projektanta i Zamawiającego.

#### **Pytanie nr 6.**

**(24 – 2 – 5 pyt.)**

”

2. Wykonawca zwraca się z pytaniem dotyczącym zakresu robót - Czy remont Mostu nad Czarną Przemszą dotyczy zadania 1 czy 2?
3. Wykonawca zwraca się z pytaniem dotyczącym zakresu robót - Czy remont wiaduktu w/c ul. Bolesława Prusa dotyczy zadania 1 czy 2?
4. Czy Zamawiający posiada rysunek - przekrój poprzeczny wiaduktu w/c ul. Prusa - jeśli tak prosimy o załączenie do dokumentacji
5. Prosimy o wyjaśnienie czego dotyczą załączone skany z nazwami: pLYTA 4, płyta 2, pLYTA 5, płytka 1, płytka 3?

”

#### **Odpowiedź do zapytania nr 6.**

Ad. 2.

Zakres robót - most nad Czarną Przemszą – dotyczy Części I – Drogowej.

Ad. 3.

Roboty w zakresie wiaduktu w/c ul. Bolesława Prusa dotyczą Części I – Drogowej.

Ad. 4.

Przekrój poprzeczny znajduje się na rys. zestawczym w projekcie remontu wiaduktu Rys 2 stan projektowany.

Ad. 5.

Skany rysunków Płyta 4, PŁYTA 2, PŁYTA 5, Płyta 1, PŁYTA 3 dotyczą robót na obiekcie mostu nad Czarną Przemszą w ramach Części I – Drogowej.

**Pytanie nr 7.**

**(25 – 2 pyt.)**

”

1. Proszę o wyjaśnienie czy docelowa organizacja ruchu dla zadania 2 polega tylko na odtworzeniu zgodnie ze stanem istniejącym wg opisu technicznego pkt 14.
2. Proszę o wyjaśnienie czy tymczasowa organizacja ruchu dla zadania 2 powinna być wliczona w kalkulację jako dwa etapy wg załączonej dokumentacji w dniu 16.11.2016 (wg rysunków: TOR - etap 1 - wiadukt 20161109- rys. 2.1 oraz TOR - etap 2 - wiadukt 20161109-rys. 2.2) czy cały zakres tymczasowej organizacji ruchu należy wycenić w zadaniu 1?

”

**Odpowiedź do zapytania nr 7.**

Ad.1.

Polega na demontażu istniejącego oznakowania wg rys. Istniejąca Organizacja Ruchu i zamontowaniu nowych znaków zgodnie z zatwierdzonym Projektem DOR. Koszt oznakowania winien być ujęty w Części I – Drogowej.

Ad.2.

Koszty związane z tymczasową organizacją ruchu winien wycenić Wykonawca poszczególnych części w celu zrealizowania założonych robót. Dla Części II – Mostowej Wykonawca winien ująć koszty TOR w kosztach ogólnych.

**Pytanie nr 8.**

**(26 – 2 pyt.)**

„

Zamawiający w odpowiedziach z dnia 16.11.2016 zamieścił projekt tymczasowej organizacji ruchu dla przedmiotowego zadania, który w naszej ocenie nie odpowiada założeniom projektowym i w związku z powyższym wnosimy o odpowiedź na następujące pytania:

1. Dot. Przedmiar cz. Drogowa

W pozycji jest zapis

|     |                                                                                                                                                            |     |      |  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------|--|
| 111 | Przeście dla pieszych przez torowisko w poziomie<br>przeście gumowe wraz z barierkami kpl<br>Powierzchnia przejścia - 21 m2 Barierki ochronne -<br>40 m2 1 | kpl | 1,00 |  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------|--|

Wnosimy o załączenie szczegółu konstrukcyjnego przejścia gumowego oraz podanie rodzaju barierek ochronnych

2. Dot. Przedmiar cz. Drogowa

W pozycji jest zapis

|     |                                                                         |     |      |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------|-----|------|--|
| 113 | Montaż płyt najazdowych na obiekt mostowy nad rzeka Biała<br>Przemsza 4 | kpl | 4,00 |  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------|-----|------|--|

Wnosimy o załączenie szczegółu konstrukcyjnego montażu płyt najazdowych wraz podaniem ilości przedmiarowej określonej w m2

”.

**Odpowiedź do zapytania nr 8.**

Na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmianie ulega zapis SIWZ.

Dodaje się:

**Załącznik nr 5** do pisma z dnia 12.12.2016 r. plik .JPG nazwany: **”Rysunek przejścia gumowego”**.

Wyjaśnienie Zamawiającego:

**Ad. 1.**

Ogrodzenia - pojedynczy moduł winien składać się z:

1. **panelu** o wym. 105 cm x 200 cm z prętów stalowych walcowanych, spełniających wymagania:

- normy PN-EN 10017:2006 i PN-EN 10025-1:2007 ze stali S235 JR, S235JRH

lub

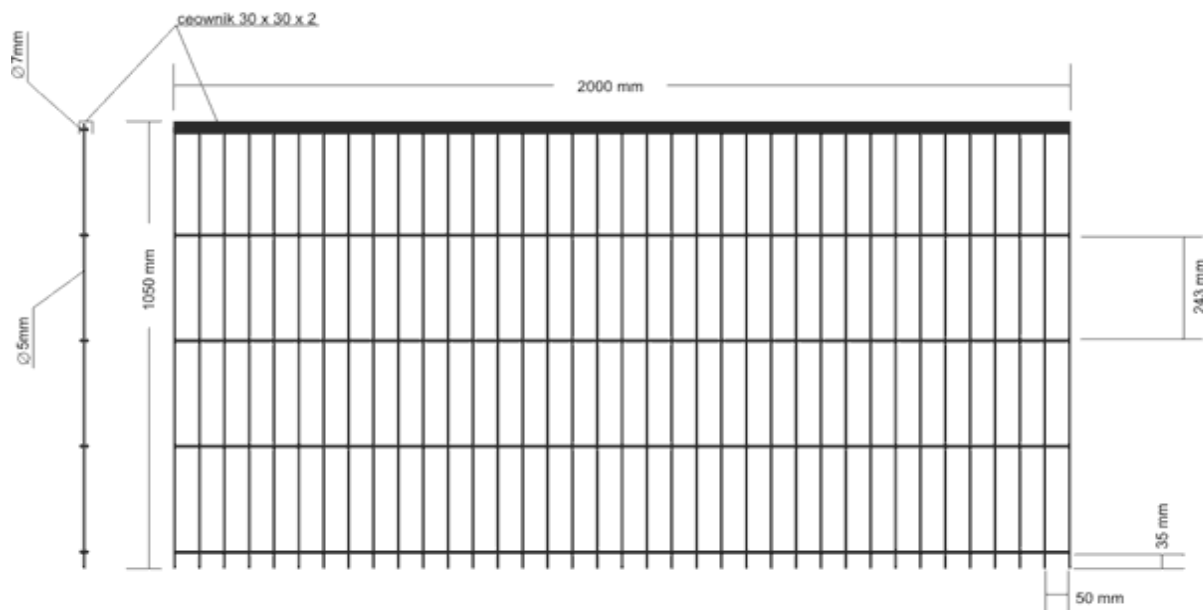
- normy PN-EN 10027-1:2007 ze stali S235JRG2

poziomych drutów  $\varnothing 7$  mm – rozstaw co 243 mm i pionowych  $\varnothing 5$  mm – rozstaw co 50mm zgrzewanych pod kątem prostym, połączonych ze słupkami i przykrytych od góry podchwytem z ceownika stalowego giętego na zimno spełniającego wymagania:

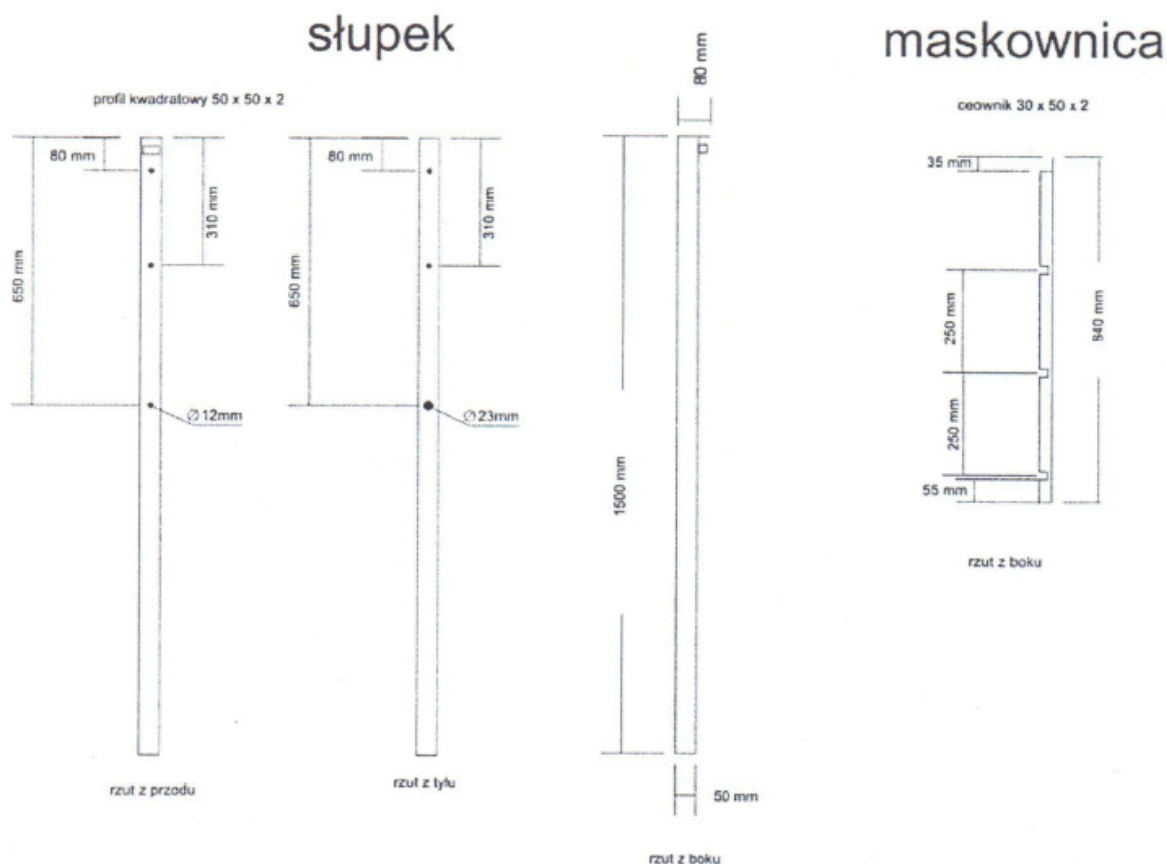
- normy PN-EN 10162:2005 i PN-EN 10025-2:2007 ze stali S235JR, S235JRH

lub

- normy PN-EN 10027-1:2007 ze stali S235JRG2



2. **słupka pionowego:** dł. 1500 mm, wykonanego z zamkniętego kształtownika stalowego 50 x 50 x 2 mm o przekroju kwadratowym; spełniającego wymagania:
  - normy PN-EN 10219-1 i 2:2007 ze stali S235JR, S235JRH
  - lub
  - normy PN-EN 10027-1:2007 ze stali S235JRG2
 w górnej części wyposażone są w przyspawany wieszak, na którym zawieszany jest panel ogrodzenia; słupek mocowany jest w fundamencie betonowym, w przypadku montowania kołkami stalowymi do podłoża betonowego/bitumicznego słupek powinien być wyposażony w dospawaną podstawę z płyty stalowej o wym. 140x140x4mm lub kotwę o dł. 150 mm.
  
3. **maskownicy** wykonanej z ceownika stalowego o wym. 30x50x2 mm, giętego na zimno spełniającego wymagania:
  - normy PN-EN 10162:2005 i PN-EN 10025-2:2007 ze stali S235JR, S235JRH
  - lub
  - normy PN-EN 10027-1:2007 ze stali S235JRG2,
 mocowanej pionowo za pomocą śrub do słupka, mającej za zadanie ukrycie elementów połączeń, usztywnienie wszystkich elementów, uniemożliwienie odkształcenia pojedynczych przęseł, umożliwienie szybkiego demontażu bariery



4. **łączników śrubowych** wykonanych ze śrub zamkowych M8x45, M8x70 i M8x90.

**Wymagania ogólne:**

- Cała konstrukcja ogrodzenia powinna być ocynkowana ogniowo. Zabezpieczenie antykorozyjne wszystkich elementów poprzez cynkowanie ogniowo (gwarancja min 10 lat od daty odbioru). Grubość powłoki cynkowej powinna spełniać wymagania normy PN-EN ISO 1461:2000;
- połączenia spawane powinny być wykonane poprzez spawanie elektryczne w osłonie gazowej spoiną pachwinową lub doczołową o grubości spoiny 3mm, spełniającą wymagania normy PN-EN 970:1999.
- Ogrodzenie powinno być oznakowane znakiem budowlanym zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004r. w sprawie deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. Nr 198, poz. 2041).

Ad. 2.

Patrz: rys. plik .pdf nazwany: „**plyta 1**”. Ilość określona jest jako kpl. 4, tj. na najazdach i zjazdach w każdym kierunku ruchu o wymiarach wynikających z rysunku.

**Pytanie nr 9.**  
**(27 – 17 pyt.).**

1. W projekcie podano, że należy zamontować dylatacje blokowe między obiektami - poz. 8 na rysunku nr 2 . W przedmiarze brak takiej pozycji, prosimy o podanie czy tą dylatację należy zabudować i w jakiej ilości.
  2. W projekcie podano, że należy zabudować siatkę uciągającą nawierzchnię w rejonie dylatacji (poz. 7 na rys. nr 2) . W przedmiarze brak takiej pozycji, prosimy o podanie czy tą siatkę należy zabudować i w jakiej ilości.
  3. Czy przed i za obiektem należy wykonać dylatacje bitumiczną?
  4. Prosimy o podanie lokalizacji dylatacji modułowych.
  5. W projekcie podano że należy zamontować tylko sączki w przedmiarze podano że wpusty żeliwne oraz cały system odwodnienia. Prosimy o podanie co dokładnie należy wykonać w zakresie odwodnienia.
  6. Zgodnie z projektem rys. 2 należy wykonać naprawy otuliny oczepów tylko w osiach D i E. Prosimy o potwierdzenie, że pozostałe oczepy i przyczółek: w osi A,B,C nie wymagają żadnej naprawy.
  7. Tymczasowa organizacja ruchu tramwajowego - po czyjej stronie będą koszty za zamknięcia tramwajowe i wprowadzenie zamiennej organizacji ruchu?
  8. Czy dla tymczasowej organizacji ruchu drogowego pod obiektem - ewentualne zajęcia pasa drogowego spowodują obciążenie Wykonawcy?
-

9. Czy przy tymczasowej organizacji ruchu drogowego na obiekcie - konieczne zajęcie pasa drogowego - powoduje naliczanie opłat obciążających Wykonawcę?

10. W przedmiarze występuje pozycja wykopy pod konstrukcję wiaduktu (poz. 6 )- w projekcie nie ma takiej pozycji - czego dotyczą te wykopy. Jak daleko za obiektem i na jaką gł. należy wykonać wkopy - konieczne do wycenienia ilości zabezpieczenia wykopu przez zabicie ścianki szczelnej między obiektami umożliwiające ruch po drugim obiekcie.
11. Jakiej wysokości desek gzymsowych należy zastosować wewnątrz a jakie na zewnątrz obiektu?
12. Jakiej sieci należy przełożyć ze starych do nowych kap chodnikowych - nie podano tego zakresu w przedmiarze?
13. Zgodnie z przedmiarem i projektem należy wykonać czyszczenie i malowanie istniejących żołądków (tylko 30 szt.), żołądek jest w rzeczywistości 136szt. Prosimy o informację czy wszystkie żołądki należy malować czy tylko 30 szt.?
14. Czy czyszczenie i malowanie istniejących żołądków dotyczy tylko bocznych powierzchni blach?
15. Prosimy o udostępnienie rysunku zbrojenia płyty pomostu oraz wszystkich elementów, które mają być zbrojone.
16. Czy pozycje nr 126 i 127 to tymczasowy demontaż i ponowny montaż istniejących barier SP-06/1? Prosimy o określenie których barier dotyczą te dwie pozycje.
17. Czy pod kapami należy wykonać podwójną izolację z papy czy pojedynczą?

---

**Odpowiedź do zapytania nr 9.**

Ad.1.

Na rysunku nr 2 poz. 8 omyłkowo wpisano nazwę dylatacji jako blokową. Należy przyjąć dylatację modułową zgodnie z przedmiarem pkt. 69 i 70.

Ad.2.

Należy zabudować siatkę uciągającą w ilości  $2 \times 125m^2 = 250m^2$ .

Ad.3.

Nie.

Ad.4.

Brak dylatacji modułowych. Na rysunku nr 2 poz. 8 omyłkowo wpisano nazwę dylatacji jako blokową. Należy przyjąć dylatację modułową zgodnie z przedmiarem pkt. 69 i 70.

Ad.5.

W zakresie odwodnienia należy wykonać zakres zgodny z przedmiarem.

Ad.6.

W trakcie wykonywanej inwentaryzacji w lutym 2016 r. napraw otuliny wymagały jedynie oczepty w osiach D i E.

Ad.7.

W przypadku konieczności wyłączenia lub ograniczenia ruchu tramwajowego związanego z realizacją robót w części mostowej koszty z tego tytułu będzie ponosił Wykonawca robót.

Ad.8.

Z tytułu zajęcia pasa drogowego w przypadku realizacji robót drogowych lub obiektów mostowych nie pobierane są opłaty.

Ad.9.

Nie.

Ad.10.

Pozycja dotyczy wykonania wykopu pod wymianę izolacji płyt przejściowych i ścianek zapleczych. Wykop o wymiarach 2 x 4m x 1m x 19m.

Ad.11.

Zewnętrzne deski mają wysokość 1000mm a wewnętrzne 750mm.

Ad.12.

Sieć teletechniczna do przełożenia wg cz. drogowej. W cz. mostowej zabezpieczono rury ochronne dla przeprowadzenia sieci w kapie – przedmiar pkt. 93.

Ad.13.

Do remontu nadają się łożyska położone w skrajnych częściach wiaduktu (pod gzymsem kap) oraz wzdłuż ścianek zapleczych.

Ad.14.

Czyszczeniu i malowaniu podlega całe łożysko.

Ad.15.

Rozwiązanie zbrojenia płyty pomostu zamieszczono na rysunku nr 6. Tabela zestawienia zbrojenia „Płyta” oraz opis wraz z podaniem ilości siatek zbrojeniowych zamieszczono pod zestawieniem stali płyty pomostu. W przedmiarze odpowiada pozycja nr 15 oraz pozycje 20 i 21.

Ad.16.

Stare bariery należy zdemontować i złomować. Należy wbudować nowe balustrady po realizacji kap chodnikowych.

Ad.17.

Pod kapami należy wykonać pojedynczą warstwę izolacji.

#### **Pytanie nr 10.**

**(28 – 2 pyt.).**

*„1. W związku z udostępnieniem w dn. 30.11.2016r. nowego przedmiaru robót na roboty drogowe w części I z nową pozycją przedmiarową nr 143 d.4.1 tj. „Montaż wiat przystankowych (zakup, dowóz, montaż)” prosimy o doprecyzowanie jakiego rodzaju mają być nowe wiaty przystankowe (10 szt.) lub podanie jakie parametry mają spełniać.*

2. Prosimy o potwierdzenie, że nie należy wykonywać nawierzchni chodnika z płyt granitowych (poz. 59 nieaktualnego przedmiaru robót)".

**Odpowiedź do zapytania nr 10.**

Ad. 1.

Zamawiający wymaga, aby Wykonawca zakupił/wykonał, dostarczył i zamontował (wiatę o następujących parametrach technicznych:

1. modułowa, panelowa z zamkniętych profili stalowych ocynkowanych z szybami hartowanymi (odpowiadającymi normie PN-EN 12150-1 z naniesionym oznaczeniem normy, identyfikatorem hurtowni szkła i normy CE), grubości 8mm osadzonymi w ramie konstrukcji wsporczej lub mocowanymi punktowo;
2. posadowiona na fundamencie prefabrykowanym;
3. kolor konstrukcji wsporczej granatowy (RAL 5003);
4. minimalna długość wiaty w ścianie tylnej - 4m;
5. wysokość wiaty -  $2,4m \pm 0,2m$ , wysokość wiaty z zadaszeniem -  $2,6m \pm 0,2m$ ;
6. minimalna głębokość wiaty (szerokość boku bez zadaszenia) - 1,2m do 1,4 m maksymalnie - z uwagi na szerokość peronu;
7. dach wypukły w kształcie łuku płaskiego wystający poza obrys podstawy wiaty, o szerokości zadaszenia dłuższej o ok. 0,2m od ścian bocznych, pokrycie dachowe wykonane z płyt z poliwęglanu komorowego ciemnego o grubości min. 6mm, mocowanych do stalowej ocynkowanej konstrukcji dachu przy pomocy taśm z blachy ocynkowanej; długość dachu dłuższa od długości wiaty w ścianie tylnej;
8. odprowadzenie wód opadowych z dachu za pomocą rynienek dachowych;
9. wyposażona we wnętrzu, na całej długości wiaty, w ławkę z siedziskiem drewnianym, mocowaną śrubami do tylnej konstrukcji ściany wiaty; oparcie drewniane na całej długości wiaty mocowane śrubami do tylnej konstrukcji wiaty;
10. oznakowana na szybach w dwa żółte pasy jako informacja o przegrodach szklanych;
11. wyposażona w piktogramy o zakazie palenia tytoniu na peronach przystankowych oraz o zakazie naklejania ogłoszeń, ulotek i reklam; 12. wyposażona na dachu czoła wiaty w tablice (listwy) z herbem miasta Sosnowiec oraz z nazwą przystanku wg wzoru:



**SOSNOWIEC**

.....

Napisy należy wykonać literami dużymi, drukowanymi (czcionka ARIAL), jednakowej wysokości dla wszystkich napisów, koloru czarnego na białym tle. Wymiary tablicy(listwy): wysokość 25 cm, długość tablicy równa długości dachu wiaty. Napisy powinny być widoczne dla pasażerów znajdujących się w tramwaju. Umocowanie tablic należy wykonać w sposób trwały.

Ponadto, Wykonawca po zamontowaniu wiaty zobowiązany jest uzupełnić przestrzeń wokół słupków podstawy wiaty kostką brukową, umyć całą wiatę powszechnie używanymi środkami czystości (nie dopuszcza się stosowania żadnych rozpuszczalników i środków żrących) oraz uprzątnąć teren peronu.

Ad.2.

Patrz: „Odpowiedź do zapytania nr 2” w piśmie z dnia 12.12.2016 r. i „Załącznik Nr 4 do pisma z dnia 12.12.2016 r. - Ujednolicony przedmiar robót z dnia 12.12.2016 r.” poz. 71 d.3.3.

**Pytanie nr 11.**  
**(29 – 1 pyt.).**

„ Czy Zamawiający dopuści na etapie wykonywania prac zmianę w technologii i sposobie wykonania konstrukcji nawierzchni jezdni, polegających na zastosowaniu nowszych technologii wykonania, korzystnie wpływających na czas realizacji prac i zmniejszających w znaczącym stopniu stopień uciążliwości występujących w trakcie realizacji?

Zmiana pozwoli także Zamawiającemu na uzyskanie oszczędności oraz dodatkowo zapewni uzyskanie lepszej jakości robót. Dodatkowo spełnione zostaną następujące warunki:

- zmiany nie będą uprawniać Wykonawcy do występowania o dodatkowe wynagrodzenie lub wydłużenie terminu realizacji i poniesie on wszelkie koszty ewentualnych zmian dokumentacji projektowej,
- potwierdzenie uzyskania lepszej jakości robót wykazane zostanie przy zastosowaniu obliczeń mechanistyczno-empirycznych, w układzie porównania obu rozwiązań – założonego w dokumentacji i równoważnego, poprzez wykazanie odpowiedniej trwałości zmęczeniowej drogi, wymaganej dokumentacją projektową i kategorią ruchu,
- zakres zmian mieścić się będzie w pojęciu „zmiany nieistotnej” w rozumieniu Ustawy z dnia 7 lipca 1994r Prawo budowlane oraz Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych”.

**Odpowiedź do zapytania nr 11.**

Nie, Zamawiający nie dopuści.

**Pytanie nr 12.**  
**(30 – 1 pyt.).**

„ W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego z dnia 30.11.2016 w której stwierdzono, iż do wykonania nawierzchni koloru zielonego należy użyć „asfaltów modyfikowanych sztucznych” Informujemy, iż nie ma takiego produktu na rynku. Pragniemy zauważyć, iż wszelkie masy bitumiczne wyprodukowane na bazie kolorowych asfaltów sztucznych, spełniają wymogi jedynie dla ruchu KR1-3. Zastosowanie ich na pasach pasów ruchów na których będzie odbywał się ruch autobusów, spowoduje powstanie kolein w krótkim czasie eksploatacji. Nie ma technicznej możliwości wyprodukowania mieszanki SMA-8 z asfaltów sztucznych, odpornej na koleinowanie i spełniającej wymogi dla ruchu KR5. Wnosimy tym samym o potwierdzenie, iż do wykonania nawierzchni bus-pasa należy użyć asfaltu modyfikowane zgodne z zamieszczoną w odpowiedziach tabelą (tj PMB 45/80-85) + barwnik zielony. Zwracamy jednocześnie uwagę iż kolor takiej nawierzchni będzie jedynie w niewielkim stopniu odbiegał od standardowego czarnego koloru nawierzchni SMA”.

**Odpowiedź do zapytania nr 12.**

Patrz: „**Odpowiedź do zapytania nr 5**” w piśmie z dnia 12.12.2016 r.

Ponadto na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmianie ulega zapis SIWZ:

I. **Rozdziału X, pkt 5, ppkt 5.1.**, który otrzymuje brzmienie:

„Koperta zewnętrzna powinna być zaadresowana zgodnie z opisem poniżej:

Urząd Miasta Sosnowca

ul. Ignacego Mościckiego 14, 41-200 Sosnowiec

Oferta w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu

nieograniczonego na:

„Modernizację infrastruktury autobusowo-tramwajowej na terenie Sosnowca – budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych” – „Budowa buspas-ów w ciągu ul. 3 Maja w Sosnowcu pomiędzy małymi węzłami komunikacyjnymi”.

\*Część I, \*Część II (\*zaznaczyć właściwą część)

znak sprawy: WZP.271.1.82.2016

Nie otwierać przed dniem **03.01.2017 roku, godz. 10:00”**.

II. **Rozdziału XII, pkt. 1 i pkt 2.,** który otrzymuje brzmienie:

„ 1. **MIEJSCE I TERMIN SKŁADANIA OFERT**

Ofertę należy złożyć w siedzibie Zamawiającego tj. Urzędzie Miasta Sosnowca, **ul. Ignacego Mościckiego 14, 41-200 Sosnowiec, piętro II, pok. 213.** do dnia **03.01.2017 r., do godziny 09:30**

Zamawiający niezwłocznie zawiadamia Wykonawcę o złożeniu oferty po terminie, o którym mowa powyżej, oraz zwraca ofertę po upływie terminu do wniesienia odwołania.

2. **MIEJSCE I TERMIN OTWARCIA OFERT**

Otwarcie ofert nastąpi w dniu **03.01.2017 r., o godzinie 10:00**, w siedzibie Zamawiającego tj. **Urzędzie Miasta Sosnowca, ul. Ignacego Mościckiego 14, 41-200 Sosnowiec, piętro III, pok. 315”**.

W związku z powyższym zmianie ulega zapis ogłoszenia o zamówieniu 2016/S 203 - 366416 z dnia 20.10.2016 r. - Sekcja IV.2.2.) „Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału”, IV.2.6) „Minimalny okres, w którym oferent będzie związany ofertą” i IV.2.7) „Warunki otwarcia ofert”.

Wykaz załączników do pisma z dnia 12.12.2016 r.:

- Załącznik Nr 1 – „**Zatwierdzenie TOR dla części 1 - Drogowej**”;
- Załącznik Nr 2 – „**Projekt TOR dla części 2 -Mostowej**”
- Załącznik Nr 3 – „**Zatwierdzenie TOR dla części 2 - Mostowej**”;
- Załącznik Nr 4 – „**Ujednolicony przedmiar robót z dnia 12.12.2016 r.**”;
- Załącznik Nr 5 – „**Rysunek przejścia gumowego**”.

\* - oznaczenie w „(...)” stanowi wewnętrzną numerację Zamawiającego. W ewentualnej korespondencji prosimy kierować się i posługiwać oznaczeniami z numerami pytań i odpowiedzi do zapytań.

Niniejsze pismo stanowi integralną część SIWZ w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego WZP.271.1.82.2016.

Z UPOWAŻNIENIA PREZYDENTA MIASTA SOSNOWCA

MICHAŁ ZASTRZEŻYŃSKI  
NACZELNIK WYDZIAŁU ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH