



Szczecin, dnia 16.01.2019 r.

**Wykonawcy uczestniczący
w postępowaniu**

Nasz znak: BZP-S.271.176.24.2018.MK

Znak sprawy: BZP/126/18

Dotyczy: Postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: **„Budowę torowiska do nowej pętli tramwajowej Mierzyn (przy CH Ster) w Szczecinie”**

Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2018 poz. 1986 ze zm.), zamawiający przekazuje wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytanie nr 1

Prosimy o udostępnienie Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru robót dla branży torowej. Udostępniona Specyfikacja zawiera tylko stronę tytułową.

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji dokumentacji przetargowej poprzez załączenie uzupełnionej STWiORB 1. Układ torowy Część T.

Pytanie nr 2

Prosimy o informację czy Zamawiający wymaga zastosowania na łukach szyn twardych. Jeśli tak prosimy o wskazanie promienia dla jakiego należy zastosować szyny twarde i gatunku stali.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga stosowania szyn o twardości wskazanej w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A w pkt. 2.1.1 Szyny rowkowe tj. R 260 HB.

Pytanie nr 3

Prosimy o podanie parametrów profili przyszynowych dla torowisko bezpodsypkowego.

Pytanie nr 4

Prosimy o podanie parametrów profili przyszynowych dla torowisko podsypkowego.

Odpowiedź na pytanie 3 i 4:

Zamawiający dokona modyfikacji STWiORB, 1. Układ torowy, Część T T-01-A, punkt 2.1.13 *Gumowe profile wibroizolacyjne*.

Pytanie nr 5

Prosimy o podanie parametrów maty podtorowej dla torowiska podsypkowego.

Odpowiedź:

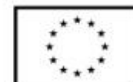
Zamawiający dokona modyfikacji STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A poprzez dodanie pkt. 2.1.14a *Mata antywibracyjna dla torowiska podsypkowego*

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie nr 6

Prosimy o podanie parametrów maty podtorowej dla torowiska bezpodsypanego.

Odpowiedź:

Parametry dotyczące maty podtorowej zawarto w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A w pkt. 2.1.14 *Mata antywibracyjna*.

Pytanie nr 7

Prosimy o informację czy rozjazdy tramwajowe również mają być montowane w systemie szyny w otulinie. Jeśli tak, prosimy o udostępnienie szczegółu dotyczącego montażu rozjazdów.

Odpowiedź:

Rozjazdy tramwajowe muszą być montowane w systemie tożsamym i o takich samych wymaganiach materiałowych do zastosowanego na odcinkach szlakowych z uwzględnieniem specyfiki geometrycznej rozjazdów. Rozwiązanie musi być spójne i spełniać założenia i wymagania materiałowe wyszczególnione w zmodyfikowanym punkcie 2.1.13 STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A.

Zamawiający dokona modyfikacji Projektu Wykonawczego branży torowej poprzez dołączenie *Przykładowej instrukcji montażu otulin sprężystych dla rozjazdów i zwrotnic* oraz dokona modyfikacji w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A, pkt 5.5. *Montaż elementów z mat anty wibracyjnych w miejscach gdzie nie jest możliwe wklejenie profili przyszynowych*

Pytanie nr 8

Prosimy o informację czy przyrządy wyrównawcze mają być montowane na podkładach strunobetonowych czy drewnianych. Jeśli na drewnianych prosimy o wskazanie rodzaju drewna (sosna, buk, dąb)

Odpowiedź:

Przyrządy wyrównawcze muszą być montowane na podkładach drewnianych (z drewna twardego) dębowych. Zamawiający dokona modyfikacji zapisów STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A w pkt. 2.1.5 Przyrządy wyrównawcze oraz dokona modyfikacji poprzez dodanie punktu 2.1.6a *Podkłady drewniane*.

Pytanie nr 9

Prosimy o udostępnienie projektu b. torowej w wersji dwg.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na udostępnienie projektu branży torowej w wersji dwg.

Pytanie nr 10

wg przedmiaru ogólna długość toru wraz z rozjazdami wynosi odpowiednio:

Poz. TER 26 - 893,48 mpt

Poz. TER 28 - 2397,86mpt

Poz. TER 29 - 84,80mpt

Co ogólnie daje **3 376,14mpt**

Wg wyliczeń Wykonawcy ogólna wartość długości torowiska jest znacznie zaniżona, a ogólna długość torowiska wynosi ok. 3 660 mpt. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Pytanie nr 11

wg przedmiaru poz. TER 26 wynosi 893,48, co wg Wykonawcy jest wartością zaniżoną i powinna wynosi ok. 927mpt. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie nr 12

wg przedmiaru poz. TER 28 wynosi 2397,86, co wg Wykonawcy jest wartością zaniżoną i powinna wynosi ok. 2414mpt. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Pytanie nr 13

wg przedmiaru poz. TER 29 wynosi 84,80 mpt, co wg Wykonawcy jest wartością zaniżoną i biorąc pod uwagę, że do zabudowy mamy 10kpl. rozjazdów jednotorowych oraz skrzyżowanie (standardowa dł. rozjazdu jednotorowego wynosi odpowiednio ok. 30mpt, a skrzyżowania ok. 15mpt (daje to łączną wartość ok. 315mpt). Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź na pytanie 10,11,12,13:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez zmianę ilości w poz. 26, 28, 29.

Pytanie nr 14

przedmiar poz. TER 26 Ułożenie mat podtorowych – Wg PW maty podtorowe należy zabudować również na torowisku bezpodsytkowym. Natomiast poz. 26 nie uwzględnia ilości mat podtorowych pod tą konstrukcją torowiska. Z uwagi na inne parametry jakimi charakteryzują się maty podtłucziowe od mat w torowiskach bezpodsytkowych, prosimy o dodanie pozycji ułożenie mat podtłucziowych.

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez dodanie nowej poz. 24a oraz zmianę ilości w poz. 24.

Pytanie nr 15

przedmiar poz. TER 27 wynosi 148,36, co wg Wykonawcy jest wartością zaniżoną 2,5 krotnie. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez zmianę ilości w poz. 25 i 27.

Pytanie nr 16

przedmiar poz. TER 30 i 31 – wg przedmiaru poz. 30 wykonanie podbudowy betonowej wynosi 9967,81m², a poz. 31 wykonanie warstwy wierzchniej z betonu 4854,60m², co jest wartością dwukrotnie zaniżoną. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez zmianę jednostki obmiarowej i ilości w poz. 30 i 31.

Pytanie nr 17

Wg przekroju w torowisku bezpodsytkowym pomiędzy warstwą z niesortu, a podbudową betonową, jest warstwa podlewu wyrównawczego gr. 6cm z betonu C30/37. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru o pozycję związaną z wykonaniem wskazanej warstwy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez dodanie nowej poz. 32a.

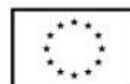
Pytanie nr 18

Prosimy o podanie parametrów dla betonu C30/37 do wykonania płyty żelbetowej dla torowiska bezpodsytkowego w systemie szyny w otulinie.

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Odpowiedź:

Następujące parametry wskazane są w STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-B:

- mrozoodporność F150 (pkt 6.8),
- wodoprzepuszczalność W 8 (pkt 6.9),

Dodatkowo Zamawiający dokona modyfikacji STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-B o parametry:

- nasiąkliwość N,
- klasy konsystencji mieszanki betonowej.

Pytanie nr 19

Prosimy o informację jaką ilość włókien polimerowych należy zastosować do betonu C30/37 do wykonania płyty żelbetowej dla torowiska bezpodsytkowego w systemie szyny w otulinie.

Odpowiedź:

Parametr jest określony w STWiORB 1. Układ torowy, Część T T-01-B, pkt 2.10 *Materiał na podbudowę* i wynosi 4,5 kg na 1m³.

Pytanie nr 20

Prosimy o informację, czy w torowisku podsypkowym należy zastosować poprzeczki torowe.

Odpowiedź:

Zgodnie z informacją zawartą w Projekcie Wykonawczym, 1. *Układ torowy* nie należy stosować poprzeczek torowych w torowisku podsypkowym.

Pytanie nr 21

Prosimy o informację, czy w torowisku bezpodsytkowym należy zastosować poprzeczki torowe.

Odpowiedź:

Zgodnie z informacją zawartą w Projekcie Wykonawczym, 1. *Układ torowy* nie należy stosować poprzeczek torowych w torowisku bezpodsytkowym.

Pytanie nr 22

Prosimy o informację czy należy wykonać badania defektoskopowe spawów. Jeśli tak to jaki procent spawów należy przebadać?

Odpowiedź:

Wszystkie złącza muszą być przebadane defektoskopem zgodnie z zapisem w STWiORB 1. *Układ torowy* Część T T-01-A pkt. 5.1.3 *Łączenie szyn*.

Pytanie nr 23

Prosimy o udostępnienie rysunku z układem geometrycznym rozjazdów i skrzyżowań tramwajowych dla przedmiotowego zadania.

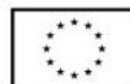
Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji zawartości Projektu Wykonawczego, 1. *Układ torowy* o dodatkowe arkusze, od 14 do 17, gdzie umieszczono rysunki pn. „1. *Układ torowy Specyfikacja węzłów*”

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Pytanie nr 24

Prosimy o informację w jakiej technologii ma zostać wykonany rozjazd w torze nr 2 przed wjazdem na Rondo Gierosa, który umożliwi wjazd na torowisko od strony ul. Okulickiego/Kwiatowej. Wg przedmiaru w technologii bezpodsypkowej, co nie wynika z planu sytuacyjnego. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź:

Rozjazd powinien zostać wykonany w technologii bezpodsypkowej. Zamawiający dokona modyfikacji Projektu Wykonawczego 1. *Układ torowy* poprzez naniesienie na Arkuszu nr 3 zmiany oznaczenia rodzaju konstrukcji tak, żeby ta była zgodna z udzieloną odpowiedzią i spójna z TER.

Pytanie nr 25

Prosimy o podanie danych wyjściowych (tj. przewidywanego czasu przejazdu technicznego dla przebudowywanego zakresu w ramach przedmiotowego postępowania) do oszacowania kosztów przejazdu próbnego tramwaju po zakończonych pracach.

Odpowiedź:

Wszystkie informacje dostępne są na stronie internetowej spółki Tramwaje Szczecińskie Sp. o.o.:

<http://ts.szczecin.pl/uslugi/szczegoly/17>

lub bezpośrednio w siedzibie Tramwaje Szczecińskie Sp. o.o.

Jednocześnie Zamawiający zaznacza, że ruch tramwajowy nie będzie mógł się odbywać po torowisku lub jego części bez pozytywnie zakończonej procedury przejazdu technicznego

Pytanie nr 26

poz. TER 18 – Wg PW b. torowej ilość przyszynowych skrzynek odwodnieniowych wynosi 68 szt., a wg przedmiaru 380. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź:

Pozycja 18 Ter odnosi się do wykonania wierconych otworów w rowku szyny o minimalnych wymiarach 1,5x12 cm. W konstrukcji podsypkowej nie stosuje się skrzynek odwadniających, natomiast odprowadzenie wody z rowków szyn w konstrukcji bezpodsypkowej odbywa się poprzez nawiert i odwodnienie liniowe. Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez zmianę opisu wyszczególnionego elementu rozliczenia oraz ilości w poz. 18.

Pytanie nr 27

Dot. b. torowa – poz. TER 21 – Wg PW b. torowej (plan sytuacyjny) ilość odwodnienia liniowego wynosi ok. 260mb, a wg przedmiaru 222, 66. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i korektę przedmiaru.

Odpowiedź:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów TER poprzez zmianę ilości w poz. 21.

Jednocześnie zamawiający informuje, że Zamawiający w późniejszym terminie zamieści ujednolicony TER uwzględniający wszystkie dokonane modyfikacje.

*Tytuł projektu: Budowa nowych tras tramwajowych w Szczecinie
Umowa o dofinansowanie nr POIS.06.01.00-00-0017/16-00 z dnia 21.12.2017r.*



Unia Europejska
Fundusz Spójności

