



Szczecin, dnia 10.01.2019 r.

**Wykonawcy uczestniczący  
w postępowaniu**

Nasz znak: BZP-S.271.176.21.2018.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 pytania wraz z odpowiedzią:

**Pytanie 1:**

Dot. pozycji 93 d2.3. przedmiaru drogowego: prosimy o potwierdzenie, że pas ostrzegawczy dotykowy jest to pas utworzony z jednego rzędu płytek dotykowych z kopolkami o wymiarach 35x35cm.

**Odpowiedź:**

Pas ostrzegawczy powinien być wykonany z płytek (pojedynczych lub podwójnych) o szerokości min. 40 cm zgodnie z punktem 8. opisu technicznego projektu wykonawczego 2. *Układ drogowy*

**Pytanie 2:**

Dot. pozycji 94 d2.3. przedmiaru drogowego: prosimy o potwierdzenie, że pas prowadzący jest to pas utworzony z jednego rzędu płytek dotykowych z rowkami o wymiarach 35x35cm.

**Odpowiedź:**

Pas prowadzący powinien być wykonany z płytek (pojedynczych lub podwójnych) o szerokości min. 40 cm zgodnie z punktem 8. opisu technicznego projektu wykonawczego 2. *Układ drogowy*

**Pytanie 3:**

Dot. pozycji 95 d2.3. przedmiaru drogowego: prosimy o potwierdzenie, że żółta linia ostrzegawcza krawędziowa to pas utworzony z jednego rzędu płytek dotykowych żółtych z rowkami o wymiarach 35x35cm.

**Odpowiedź:**

Pas prowadzący powinien być wykonany z płytek (pojedynczych lub podwójnych) o szerokości min. 40 cm zgodnie z punktem 8. opisu technicznego projektu wykonawczego 2. *Układ drogowy*

**Pytanie 4:**

Dotyczy zieleni: czy w ramach przedmiotowego zadania w pasach zieleni, oprócz nasadzeń drzew i krzewów należy wykonać humusowanie z obsianiem mieszanką traw? Jeśli tak, to jaka powinna być grubość warstwy humusu?

**Odpowiedź:**

Grubość humusowania 15 cm, zgodnie z poz. 122 i 123 TER

**Pytanie 5:**

Dotyczy opaski z kostki kamiennej: czy należy wbudować kostkę surowo łupaną?

**Odpowiedź:**

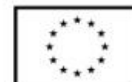
Zamawiający dokona modyfikacji STWiORB 2. *Układ drogowy*, dołączając specyfikację D-05.03.01 *Nawierzchnia z kostki kamiennej*

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 6:**

Dotyczy kostki brukowej betonowej: prosimy o potwierdzenie, że powierzchnie z kostki (perony, chodniki i inne) mają być wykonane z kostki tzw. przemysłowej w kolorze szarym.

**Odpowiedź:**

Nawierzchnia z kostki betonowej wykonać zgodnie z STWiORB 2. *Układ drogowy*, D - 05.03.23A *Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej dla dróg i ulic oraz placów i chodników*.

**Pytanie 7:**

Czyją własność stanowią materiały z rozbiórki nawierzchni drogowych?

**Odpowiedź:**

Materiał nadający się do powtórnego użycia stanowią własność ZDiTM. Pozostałe, które Inżynier Kontraktu zakwalifikuje jako odpad należą do Wykonawcy.

**Pytanie 8:**

Czy Zamawiający dopuszcza ponowne wykorzystanie materiałów z rozbiórek (kruszywa, destrukcja asfaltowa i betonowa, galanteria betonowa i kamienna oraz pozostałe) w ramach niniejszej inwestycji i jeśli tak, to które z tych materiałów oraz w jakim zakresie?

**Odpowiedź:**

Nie przewiduje się ponownego wykorzystanie materiałów z rozbiórek (kruszywa, destrukcja asfaltowa i betonowa, galanteria betonowa i kamienna) w ramach niniejszej inwestycji.

**Pytanie 9:**

Czyją własność stanowi odspojony grunt oraz humus?

**Odpowiedź:**

Materiał stanowi własność Wykonawcy

**Pytanie 10:**

Czy Zamawiający dopuszcza ponowne wykorzystanie w obrębie budowy gruntu z wykopu oraz humusu?

**Odpowiedź:**

Tak, jeśli materiał będzie zgodny z odpowiednim STWiORB 2. *Układ drogowy*, D - 02.03.01 *Wykonanie nasypów* oraz D - 09.01.01 *Zieleń drogowa*

**Pytanie 11:**

Prosimy o wskazanie technologii, w jakiej należy wykonać oznakowania grubowarstwowe (chemoutwardzalne/termoplastyczne/inne).

**Odpowiedź:**

Oznakowanie należy wykonać jako grubowarstwowe z mas chemoutwardzalnych zgodnie z TER poz. 409 – 428.

**Pytanie 12:**

Prosimy o wskazanie technologii, w jakiej należy wykonać oznakowania cienkowarstwowe (chemoutwardzalne/termoplastyczne/farbą/inne).

**Odpowiedź:**

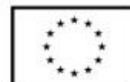
Projekt stałej organizacji ruchu nie przewiduje oznakowania cienkowarstwowego. Dopuszczone jest w czasowej organizacji ruchu wykonanie oznakowania poziomego z taśm samoprzylepnych lub warunkowo z farb odblaskowych.

*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 13:**

Prosimy o wyjaśnienie czy pośrodku torowiska tramwajowego mają znaleźć się ogrodzenia które oznaczono w przekrojach drogowych. Nie znajdują się one na innych przekrojach (torowych) ani na planach sytuacyjnych. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

### **Odpowiedź:**

Ogrodzenia w międzytorzu są elementem projektu wykonawczego nr 10. *Mała architektura*

### **Pytanie 14:**

Prosimy o potwierdzenie, że system gumowych profili wibroizolacyjnych ma być zastosowany dla wszystkich rozjazdów, włącznie z rozjazdem nr 10 przed rondem Gierosa.

### **Odpowiedź:**

System otulin należy zastosować dla każdego rozjazdu, zarówno pojedynczego przy rondzie Gierosa opisanego jako nr 1 oraz 10 będący wyjazdowym z pętli Mierzyn.

### **Pytanie 15**

W TER jako jednostkę obmiarową podano „m3”

Z kolei w dedykowanej dla tej pozycji SST T-01-C występuje niespójność jeżeli chodzi o jednostkę rozliczeniową.

Wykonawca ma tu na myśli zapisy punktu 7. i 9.:

„7. OBMIAR ROBÓT BUDOWLANYCH

Jednostką obmiaru dla warstwy z niesortu kamiennego jest – m3”

„9. PODSTAWA PŁATNOŚCI

Płaci się za 1m2 – wykonanie warstwy z niesortu kamiennego.”

Prosimy Zamawiającego o ujednolicenie zapisów SST T-01-C w temacie jednostki obmiarowej, tak aby zapisy te były spójne z jednostką podaną w TER w poz. 23.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji TER STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-C punkt 9 *Podstawa płatności* w zakresie jednostki miary.

### **Pytanie 16**

#### **1. Dotyczy TER – Branża tramwajowa – pozycja 23:**

23	T-01-C	Wykonanie warstwy ochronnej z niesortu zagęszczonej do modułu 120 Mpa o grubości 40 cm	<b>m3</b>	5 594,63
----	--------	--	-----------	----------

W SST T-01-C w punkcie 2.1 na stronie 35. materiał dla wykonania tejże pozycji opisano w następujący sposób:

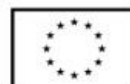
#### **„2.1. Niesort kamienny**

Niesort kamienny do budowy warstwy ochronnej musi spełniać wymagania podane w „Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego – Id4 (D-4)” oraz normie PN-EN-13450 i PN-B-11112 charakteryzujący się ostrokrawędzistymi ziarnami o dużej różnoziarnistości, nośności i mrozoodporności. Materiały winny spełniać założenia i sprawdzone wymagania niesortu lub mieszanek 0/31.5 mm produkowanych dla potrzeb drogownictwa wg norm PN-B-11112 (tabl. 2) oraz PN-S-06102 – Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie. Z uwagi na możliwość zmiany uziarnienia wynikającego przede wszystkim z niezwykle szybkiego wysychania materiału w wysokiej temperaturze i jego rozsortowywania się podczas

*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



transportu i rozładunku oraz na składowisku należy zadbać o jego właściwą wilgotność. Dla uzyskania właściwego współczynnika zagęszczenia  $I_s$  zaleca się dogęszczanie materiału w miejscach trudno dostępnych za pomocą płyt wibracyjnych. Zagęszczanie gruboziarnistego materiału nie może być określane normową metodą Proctora [2] [3] gdyż wilgotność optymalna kruszywa przy zagęszczaniu wibracyjnym jest znacznie mniejsza od wilgotności określonej w badaniach Proctora.”

Jednakże w SST T-01-A na stronie 9. w punkcie 2.1.9 również podano opis tego materiału:

**„2.1.9. Podsyпка**

Na podsypkę przewidziano naturalne kruszywo mineralne łamane (poddane jedynie obróbce mechanicznej, w którym 100% powierzchni ziaren można opisać jako całkowicie przekruszone), o frakcji  $d=31,5\text{mm}$   $D=50\text{mm}$  wg PN-EN 13450 o właściwościach spełniających następujące wymagania wg aktualnych norm PN-EN:

Tablica nr 1. Wymagania dla podsyпки

Właściwości	Metody badań	Wymagania dla materiału
Kategoria uziarnienia	Wg PN-EN 933-1	A
Zawartość cząstek drobnych <0,5mm, %masy	Wg PN-EN 933-1	A - $\leq 0,6$
Zawartość pyłów . tj. cząstek <0,063mm, %masy	Wg PN-EN 933-1	A - $\leq 0,5$
Wskaźnik płaskości	Wg PN-EN 933-1 Sita prętowe 20 i 25mm	$F_{15} - F_1 \leq 15$
Zawartość ziaren dłuższych od 100mm, %masy	Wg PN-EN 13450	A - $\leq 0,0$
Odporność na rozdrabnianie (uderzenie)	Współczynnik Los Angeles $LA_{AB}$ wg PN-EN 1097-2, rozdział 5, w warunkach podanych w załączniku C normy PN-EN 13450	$LA_{AB} \leq 16$
Odporność na mróz	Nasiąkliwość wg PN-EN 1097-8, załącznik B	$\leq 0,5$
	lub ubytek masy MS wg PN-EN 1367-2 w warunkach podanych w załączniku G normy PN-EN 13450	$MS \leq 3,0$
	lub ubytek masy F wg PN-EN 1367-1 p.8.2, w warunkach wg załącznika F normy PN-EN 13450	$F \leq 1,5$
Oporność na zgorzel słoneczną	Ocena makroskopowa skały po gotowaniu wg PN-EN 1367-3	$SB=0$
	Wzrost współczynnika $LA$ kruszywa wg PN-EN 1097-2 po gotowaniu wg PN-EN 1367-3	$SBLA \leq 8$

Na powierzchni 20cm warstwy podsyпки tłuczniowej (5cm pod podkładem) zagęszczonej do wskaźnika zagęszczenia  $I_s \geq 1.00$  (stosunek modułu wtórnego do pierwotnego  $\leq 4.0$ ) wtórny moduł odkształcenia winien wynosić  $E_2 \geq 120\text{MPa}$ .”

- a. W związku z powyższym Wykonawca zwraca się do Zamawiającego z pytaniem, według którego z przywołanych powyżej opisów należy dokonać wyceny materiału dla wykonania pozycji 23?
- b. Jeżeli według opisu z SST T-01-C, punkt 2.1 na stronie 35., to prosimy Zamawiającego o wyjaśnienie do wyceny której pozycji z TER służy opis kruszywa zawarty w SST T-01-A na stronie 9. w punkcie 2.1.9?

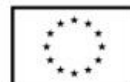
**Odpowiedź:**

- a. Wyceny należy dokonać według zmodyfikowanego STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-C *Warstwa konstrukcyjna z niesortu kamiennego*, punkt 2.1 *Niesort kamienny*.
- b. Wyceny należy dokonać według zmodyfikowanego STWiORB 1. Układ torowy Część T T-01-A *Nawierzchnia torów tramwajowych*, punkt 2.1.9 *Podsyпка* z poz. 25 TER.

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 17** - Dotyczy: sieć trakcyjna

Zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną (STWIORB) fundamenty słupów należy wykonać z betonu klasy C30/37 natomiast Projekt Wykonawczy przewiduje zastosowanie betonu klasy C25/30. Prosimy o sprecyzowanie z jakiej klasy betonu należy wykonać fundamenty słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych.

**Odpowiedź:**

Fundamenty słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych należy wykonać z betonu klasy C25/30, zgodnie z zapisami Projektu Wykonawczego, 7 Sieć trakcyjna, cz. V. Część konstrukcyjno-budowlana, Cz. opisowa, str. 4.

Zamawiający dokona modyfikacji STWiORB TS-01.03.01 Wykonanie fundamentów słupowych w technologii ciśnieniowego betonowania ciągłego (CFA)

**Pytanie nr 18** - Dotyczy: sieć trakcyjna

Czy słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe należy pomalować powłoką anty plakat i anty graffiti? Jeśli tak to do jakiej wysokości?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje malowania powłoką anty plakat i anty graffiti słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych.

**Pytanie nr 19** - Dotyczy: sieć trakcyjna

Zgodnie z Projektem Wykonawczym fundamenty słupów trakcyjnych należy wykonać w postaci pali żelbetowych wierconych w rurze osadowej, natomiast Specyfikacja Techniczna (STWIORB) przewiduje wykonanie fundamentów w technologii ciśnieniowego betonowania ciągłego (CFA).

Prosimy o jednoznaczne określenie metody wykonania fundamentów słupów trakcyjnych oraz trakcyjno-oświetleniowych, ponieważ technologia CFA nie przewiduje stosowania rur osadowych jak również korektę zapisów Projektu Wykonawczego lub STWIORB zgodnie z wybraną technologią.

**Odpowiedź:**

Fundamenty słupów trakcyjnych i trakcyjno-oświetleniowych wykonać w postaci pali żelbetowych wierconych w rurze osadowej, zgodnie z zapisami Projektu Wykonawczego, 7 Sieć trakcyjna, cz. V. Część konstrukcyjno-budowlana, Cz. opisowa, str. 4.

Zamawiający dokona modyfikacji STWiORB TS-01.03.01 Wykonanie fundamentów słupowych w technologii ciśnieniowego betonowania ciągłego (CFA)

**Pytanie nr 20** - Dotyczy: organizacja ruchu

Prosimy o podanie okresu gwarancji na oznakowanie poziome.

**Odpowiedź:**

Podstawowy okres obowiązywania rękojmi i gwarancji na roboty drogowe wynosi 60 miesięcy.

Wykonawca, w kryterium: *okres obowiązywania rękojmi i gwarancji (RG)*, może wydłużyć okres obowiązywania rękojmi i gwarancji na roboty drogowe do 72 miesięcy.

**Pytanie nr 21** - Dotyczy: organizacja ruchu

Prosimy o załączenie Specyfikacji Technicznej na oznakowania pionowego i poziomego.

**Odpowiedź:**

Specyfikacja Techniczna jest w Załączniku nr 4 do siwz *Dokumentacja projektowa*.

**Pytanie nr 22** - Dotyczy: zieleni

Prosimy o podanie okresu gwarancji dla wykonanych nasadzeń drzew i krzewów.

**Odpowiedź:**

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



Podstawowy okres obowiązywania rękojmi i gwarancji na roboty drogowe wynosi 60 miesięcy. Wykonawca, w kryterium: *okres obowiązywania rękojmi i gwarancji (RG)*, może wydłużyć okres obowiązywania rękojmi i gwarancji na roboty drogowe do 72 miesięcy.

**Pytanie nr 23** - Dotyczy: zielen

Prosimy o podanie okresu pielęgnacji dla wykonanych nasadzeń.

**Odpowiedź:**

Pielęgnacja nasadzeń obowiązuje w trakcie realizacji robót budowlanych.

**Pytanie nr 24** - Dotyczy: roboty drogowe / torowe

Prosimy o potwierdzenie ze zamawiający dopuszcza wykonanie stabilizacji na miejscu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza wykonanie stabilizacji na miejscu zgodnie z ST D-04.05.01 *Podbudowa i ulepszone podłoże z gruntu lub kruszywa stabilizowanego cementem*

**Pytanie nr 25** - Dotyczy: roboty drogowe / torowe

Prosimy o podanie parametrów kruszywa na warstwę podbudowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji poprzez dołączenie całej specyfikacji D-04.04.00 *Podbudowa z kruszywa wymagania ogólne*.

**Pytanie nr 26** - Dotyczy: roboty drogowe / torowe

Prosimy o sprecyzowanie rodzaju lepiszcza na jakim ma zostać wyprodukowana mieszanka min-bit na warstwę podbudowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający modyfikacją nr 7 dokonał wymiany całej SST D.05.03.13b na SST D.05.03.13b-mod.

**Pytanie nr 27** - Dotyczy: roboty drogowe / torowe

Czy zamawiający wymaga zastosowania pasty bitumicznej lub taśmy asfaltowej na złączach technologicznych dla wszystkich warstw nawierzchni bitumicznych?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga zastosowania pasty bitumicznej lub taśmy asfaltowej na złączach technologicznych dla wszystkich warstw bitumicznych. Zgodnie z zapisem STWiORB 2. Układ drogowy, D-05.03.05a *Nawierzchnia z betonu asfaltowego. Warstwa ścieralna wg WT-1 i WT-2, pkt 2.6 (strona 187/188)*.

**Pytanie nr 28** - Dotyczy: roboty drogowe / torowe

Czy pasy ostrzegawcze mają zostać wykonane z el. betonowych, el. polimerobetonowych czy naklejane jako oznakowanie media line?

**Odpowiedź:**

Pasy ostrzegawcze mają być wykonane z betonu klasy C30/37 lub polimerobetonu.

Zamawiający dokona modyfikacji: Projektu Wykonawczego 2 *Układ drogowy, w pkt 8. Urządzenia bezpieczeństwa dla osób niepełnosprawnych*.

**Pytanie nr 29** - Dotyczy SIWZ Rozdział X, p. 11e

*Koszty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa i praw właścicielom posesji sąsiadujących z terenem budowy. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie zapisu oraz informację, w której pozycji TER wspomniane koszty należy uwzględnić.*

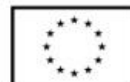
**Odpowiedź:**

Koszty te należy uwzględnić w kosztach ogólnych budowy.

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 30** - Dotyczy SIWZ Rozdział X, p. 11k

Koszty czasowej organizacji ruchu (m.in. nawierzchnie tymczasowe, zabezpieczenia dla ruchu kołowego i pieszego), koszty dróg tymczasowych i dojazdów do posesji, koszty związane z ewentualną koniecznością wprowadzenia zmian do programów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach w obrębie budowy itp. zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu. Prosimy o wskazanie pozycji TER, w których należy wycenić czasową organizację ruchu zgodnie z punktem 11k SIWZ oraz projektem czasowej organizacji ruchu.

**Odpowiedź:**

Koszty te należy uwzględnić w kosztach ogólnych budowy.

**Pytanie nr 31** - Dotyczy SIWZ Rozdział X, p. 11l

Koszty związane z utrzymaniem dróg, chodników, ścieżek, oświetlenia znajdujących się na terenie budowy lub objętych czasową organizacją ruchu, do czasu podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Robót (w tym odśnieżanie w okresie zimowym). Prosimy o wskazanie pozycji TER, w której wspomniane prace należy wycenić lub o wprowadzenie zupełnie nowej pozycji TER.

**Odpowiedź:**

Koszty te należy uwzględnić w kosztach ogólnych budowy.

**Pytanie nr 32** - Dotyczy SIWZ Rozdział X, p. 11p

Koszty odtworzenia oraz oczyszczenia rowów melioracyjnych i cieków. Zwracamy się z prośbą o wskazanie lokalizacji i zakresu opisanych prac oraz wprowadzenie odpowiedniej pozycji w TER.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje robót związanych z odtworzeniem i oczyszczeniem rowów melioracyjnych i cieków.

**Pytanie nr 32** - Dotyczy: kampanii informacyjnej

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ponosi koszt kampanii informacyjnej o której mowa w p. 4 pisma, o numerze WGKiOŚ-III.7221.C-747B.2016.WD (numer zatwierdzenia C-747/2016), z dnia 24 październik 2017r.

**Odpowiedź:**

Zamawiający w modyfikacji nr 3 załączył pismo znak: BS.III.0232.54.2017.ML z dnia 29.09.2017 r. o zasadach informowania o wyłączeniach z ruchu ulic z uwagi na realizowane inwestycje miejskie. Inżynier Kontraktu dla przedmiotowego zadania będzie, zgodnie z zapisami wzoru umowy §4 ust 7 pkt 4) o pełnieniu funkcji inżyniera kontraktu, przygotowywał komunikaty dotyczące zmian w organizacji ruchu w związku z realizacją przedsięwzięcia (min. z 14-dniowym wyprzedzeniem) wraz z przygotowaniem, kolportażem i wywieszeniem plakatów i ulotek z informacją: terminy, schematy, zakres objazdów i utrudnień, komunikacja zastępcza.

**Pytanie nr 33**

Prosimy uprzejmie o wyjaśnienie czy pozycje:

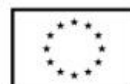
- pozycja nr 21. TER „Wykonanie odwodnienia liniowego” w ilości 222,66 m
  - i pozycja 898. TER „Odwodnienia liniowe z polimerobetonu lub tworzywa sztucznego; klasa obciążenia F900 oraz B125. Odwodnienia liniowe wraz z odwodnieniem główki szyny. klasa obciążenia F900. roboty ziemne: wykop, odwodnienie wykopu, podsypka, zasypanie wykopu, - posadowienie odwodnień- wywiezienie i utylizacja odpadów” w ilości 275,5 m
- nie stanowią zdublowania tych samych prac?

Jeżeli tak to prosimy o odpowiednią modyfikację pozycji TER i określenie jaka jest poprawna ilość odwodnienia liniowego.

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



Jeżeli zaś należy wycenić obie pozycje, to prosimy o wskazanie lokalizacji gdzie znajdują się poszczególne odwodnienia liniowe.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokona modyfikacji TER poprzez wykreślenie pozycji TER nr 898.

*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

