

Wrocław, 02.04.2020



WROCŁAWSKIE  
INWESTYCJE

Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o.  
Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław  
T +48 71 77 10 900 lub 901  
F +48 71 77 10 904  
E [biuro@wi.wroc.pl](mailto:biuro@wi.wroc.pl)  
[www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl)

**wg rozdzielnika**

Dok. nr 200402-03900-DL-lesik-01-odpowiedzi na pytania/142936

**Dotyczy:** postępowania nr ZP/67/PN/2019 pn. 03900 - Budowa wydzielonej trasy autobusowo-tramwajowej łączącej osiedle Nowy Dwór z Centrum Wrocławia

**Szanowni Państwo,**

Zamawiający informuje, że w powyższym postępowaniu wpłynęły niżej wymienione zapytania o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ). Niniejszym Zamawiający zgodnie z art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych zwanej dalej ustawą (t.j. Dz. U. z 2019 poz. 1843 ze zm.) przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami oraz na podstawie art. 38 ust. 4 zmienia SIWZ w następujący sposób:

**Pytanie nr 1**

Prosimy o określenie konstrukcji torowiska w km od 4+885 do km 5+045.

**Odpowiedź na pytanie nr 1**

Wskazany odcinek torów ma być wykonany w systemie ciągłego sprężystego podparcia szyny, zgodnie z zamiennym rys. nr 5.13 udostępnionym z odpowiedzią na pytanie nr 335.

**Pytanie nr 12**

OPZ pkt. 4.5 Prosimy o przekazanie harmonogramu wykonania zieleni na odcinku od pl. Orłąt Lwowskich do km 2+950. Harmonogram jest niezbędny do określenia potrzebnych zasobów i materiału na wskazany odcinek w odniesieniu do terminu ich wykonania.

**Odpowiedź na pytanie nr 12**

Przewidywany termin wykonania zieleni na odcinku od pl. Orłąt Lwowskich do km 2+950 to lata 2020 – 2021.

**Pytanie nr 19**

Prosimy o udostępnienie przekroju konstrukcyjnego przez krawężnik peronowy.

**Odpowiedź na pytanie nr 19**

Przekrój konstrukcyjny przez krawężnik peronowy jest dostępny na rys. 5.13d, udostępnionym z odpowiedzią na pytanie nr 411

**Pytanie nr 20**

Prosimy o udostępnienie przekrojów konstrukcyjnych przez przystanki TAT.

**Odpowiedź na pytanie nr 20**

Przekrój konstrukcyjny przez przystanek jest dostępny na rys. 5.13d, udostępnionym z odpowiedzią na pytanie nr 411.

**Pytanie nr 21**

Prosimy o udostępnienie szczegółów konstrukcyjnych krawężnika typu "T" występujących na pętli technicznej przy skrzyżowaniu z ul. Rogowską.

**Odpowiedź na pytanie nr 21**

Przekrój konstrukcyjny krawężnika typu "T" występującego na pętli technicznej przy skrzyżowaniu z ul. Rogowską jest dostępny na rys. 5.15, udostępnionym z odpowiedzią na pytanie nr 359.

**Pytanie nr 22**

Prosimy o udostępnienie przekroju konstrukcyjnego zjazdów.

**Odpowiedź na pytanie nr 22 (Zmiana nr 45)**

Zamawiający udostępni na stronie internetowej [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) przekrój konstrukcyjny zjazdu – dodatkowy rys. 5.16.

**Pytanie nr 23**

Prosimy o udostępnienie przekroju konstrukcyjnego poboczy.

**Odpowiedź na pytanie nr 23**

W ramach projektu nie projektuje się wykonania nowych poboczy.

.....  
Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej we Wrocławiu, VI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000285920,  
NIP 897-173-13-83 | REGON 020568529 | Kapitał Zakładowy 8.500.000 PLN wpłacony w całości | Prezes Zarządu: Paweł Rychel  
Bank PKO BP S.A. nr konta 18 1020 5226 0000 6202 0416 9686

**Pytanie nr 24**

Prosimy o udostępnienie przekroju konstrukcyjnego opaski.

**Odpowiedź na pytanie nr 24 (Zmiana nr 46)**

Zamawiający udostępni na stronie internetowej [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) przekrój konstrukcyjny opaski – zamienny rys. 5.09.

**Pytanie nr 25**

Prosimy o podanie grubości warstwy wzmacniającej pod chodnikami i ścieżkami rowerowymi w miejscach zjazdów.

**Odpowiedź na pytanie nr 25**

Należy wykonać zgodnie z rys. 5.12. w dostosowaniu do przeprowadzonych przez Wykonawcę badań nośności podłoża.

**Pytanie nr 115**

Z uwagi na zryczałtowany charakter kontraktu prosimy o dołączenie zaktualizowanej legendy uwzględniającej wszystkie linie i style użyte na rysunkach PB i PW w celu właściwej wyceny.

**Odpowiedź na pytanie nr 115 (Zmiana nr 47)**

Zamawiający udostępni na stronie internetowej [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) zamienną (do zał\_opz\_02\_2\_pw\PW\_1\_PZT 2019.09.12) część graficzną PZT (zamienny PW\_1\_PZT 2020.03.20)

**Pytanie nr 118**

Prosimy o sprecyzowanie na których odcinkach należy wykonać żelbetową ławę pod krawężniki oraz przekazanie rysunku zbrojarskiego.

**Odpowiedź na pytanie nr 118**

Ławę z pod krawężniki kamienne drogowe wzdłuż TAT należy wykonać z betonu C20/25 bez zbrojenia stalowego zgodnie z rysunkiem zamiennym nr 5.13 dołączonym do odpowiedzi na pytanie nr 335.

**Pytanie nr 122**

W konstrukcji torowiska występują warstwy:

- Podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszyw mineralnych 0/31,5mm i geowłóknina oddzielająco-filtrująca
- Podbudowa ochronna z kruszywa i geowłóknina oddzielająco-filtrująca

Prosimy o podanie sposobu układania geowłókniny oraz prosimy o udostępnienie SST oraz szczegółu konstrukcyjnego zakotwienia geowłókniny.

**Odpowiedź na pytanie nr 122**

Należy realizować zgodnie z dokumentacją, według przekroju konstrukcyjnego rys. 5.15 udostępniony w odpowiedzi na pytanie nr 359.

**Pytanie nr 123**

Projekt Wykonawczy Branży Drogowej – Rysunki nr: 5.05.; 5.07.; 5.08.; - zgodnie z katalogiem nawierzchni drogowych określone na rysunkach wartości nośności warstw powinny być osiągnięte na wierzchu warstw a nie na ich spodzie – prosimy o korektę rysunków.

**Odpowiedź na pytanie nr 123**

Wtórny moduł odkształcenia został podany prawidłowo.

**Pytanie nr 128**

Proszę o uszczegółowienie typu barier drogowych jakie należy zamontować w ramach kontraktu.

**Odpowiedź na pytanie nr 128**

Lokalizacja barier określona została w zamiennym PZT dołączonym do odpowiedzi na pytanie nr 115. Należy zastosować barierę ochronną o szerokości pracującej 0,6m. Szczegóły w zakresie organizacji ruchu (oznakowania poziomego, pionowego, sygnalizacji świetlnej i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym również barier ochronnych) znajdują się w Projekcie Stałej Organizacji Ruchu.

**Pytanie nr 129**

Proszę o udostępnienie projektu ogrodzenia przy Centrum Kryzysowym.

**Odpowiedź na pytanie nr 129**

Przebieg ogrodzenia wskazano na zamiennym PZT udostępnionym w odpowiedzi na pytanie nr 115.

**Pytanie nr 136**

Prosimy o dołączenie specyfikacji D 08.01.01 Krawężniki betonowe na którą powołuje się Zamawiający w pkt np. 2.2, 5.3, 5.4 ST. D - 8.01.02 Krawężniki kamienne.

**Odpowiedź na pytanie nr 136 (Zmiana nr 48)**

Zamawiający udostępni na stronie internetowej [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) specyfikację D-08.01.01 krawężniki betonowe

**Pytanie nr 137**

Prosimy o jednoznaczne określenie rodzaju i wielkości krawężników kamiennych jakie mają być zastosowane na kontrakcje, gdyż ST D 08.01.02 Krawężniki kamienne jest rozbieżna z rysunkiem PB\_2\_D\_5\_konstrukcja-5.11-000.

**Odpowiedź na pytanie nr 137 (Zmiana nr 49)**

Zamawiający udostępnił na stronie internetowej [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) zaktualizowaną specyfikację D-08.01.02a - ustawienie krawężników kamiennych. Wymiary krawężników zgodnie z rysunkiem 5.11

**Pytanie nr 138**

Prosimy o dołączenie rysunków konstrukcyjnych jak wglądają oraz wskazanie obszarów na terenie budowy, gdzie mają być wykonane ławy żwirowe oraz tłuczniowe zgodnie z st. D-08.01.02a Ustawienie krawężników kamiennych.

**Odpowiedź na pytanie nr 138**

Zamawiający udostępnił w odpowiedzi na pytanie nr 137 zaktualizowaną specyfikację D-08.01.02a - ustawienie krawężników kamiennych, w której usunięto zapis o ławach żwirowych i tłuczniowych

**Pytanie nr 139**

Z uwagi na nieprecyzyjne określenie przez specyfikację czym jest odkład prosba o uszczegółowienie czy zawiera on utylizację?

**Odpowiedź na pytanie nr 139 (Zmiana nr 50)**

Zamawiający udostępnił na stronie internetowej [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) zaktualizowaną specyfikację D-02.00.01 Roboty ziemne, zawierającą poprawioną definicję.

**Pytanie nr 157**

Czy zamawiający potwierdza demontaż 3 hydrantów nie wskazanych w dokumentacji projektowej na odcinku 3+500 -3+600?

**Odpowiedź na pytanie nr 157**

Na przebudowywanym odcinku znajduje się jeden hydrant i zostanie on zdemontowany, gdyż znajdzie się na nieczynnym odcinku sieci wodociągowej.

**Pytanie nr 194**

Czy MPWiK – wspólny zamawiający jest uprawnione samodzielnie do zakwestionowania odbioru robót dokonanych przez WI?

**Odpowiedź na pytanie nr 194**

Pytanie jest niejednoznaczne. W skład Zespołu Inżyniera dla robót MPWiK będzie wchodził przedstawiciel/inspektor nadzoru MPWiK, który w zakresie robót stanowiących zakres MPWiK będzie ocenił ich prawidłowość wykonania. Na pewno Wrocławskie Inwestycje jako Inżynier dla Kontraktu nie odbiorą robót stanowiących zakres MPWiK jeśli inspektor MPWiK nie potwierdzi prawidłowości ich wykonania i podstaw do odbioru.

**Pytanie nr 195**

Czy MPWiK – wspólny zamawiający – jest uprawniony do niezaakceptowania roszczenia uwzględnionego przez Wrocławskie Inwestycje? czy ma takie uprawnienie, czy stanowisko Wrocławskich Inwestycji jest ostateczne i wiążące też MPWiK?

**Odpowiedź na pytanie nr 195**

Pytanie jest niejednoznaczne. Wykluczone są jednak takie sytuacje, aby Wrocławskie Inwestycje jako Inżynier, poza wolą Zamawiającego dla określonego zakresu robót (w przypadku, którego dotyczy pytanie poza wolą MPWiK) zaakceptowały roszczenie, które dotyczyłoby zakresu MPWiK.

**Pytanie nr 196**

Czy MPWiK – wspólny zamawiający, może zakwestionować odbiór dokonany przez Wrocławskie Inwestycje a tym samym rozliczenie swojego zakresu - w sytuacji pozytywnego odbioru dokonanego przez Wrocławskie Inwestycje?

**Odpowiedź na pytanie nr 196**

Odpowiedź jak do pyt. nr 194.

**Pytanie nr 204**

Czy Zamawiający przewiduje wyłączenie z zakresu tych prac, które nie będą mogły być wykonane ze względu na opóźnienia innych odrębnych Wykonawców (w szczególności dot. nasadzeń na innych etapach realizowanych przez odrębnych Wykonawców)?

**Odpowiedź na pytanie nr 204**

W ofercie należy przewidzieć wykonanie robót zgodnie z SIWZ.

**Pytanie nr 206** Ad. pkt. 9.2.3 oraz 24.2.4. IDW:

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wskazania trzech zadań w zakresie doświadczenia Kierownika robót torowych, podlegających ocenie w ramach kryterium pn: „Doświadczenie kierownika robót torowych” zgodnie z pkt. 24.2.4. IDW to jedno z nich będzie jednocześnie stanowiło spełnienie warunku udziału w postępowaniu zgodnie z pkt. 9.2.3. IDW i otrzyma 0 (zero) punktów.

**Odpowiedź na pytanie nr 206**

Zamawiający potwierdza, z uwzględnieniem wszelkich danych niezbędnych do oceny spełnienia warunku udziału w postępowaniu zgodnie z SIWZ.

**Pytanie nr 214**

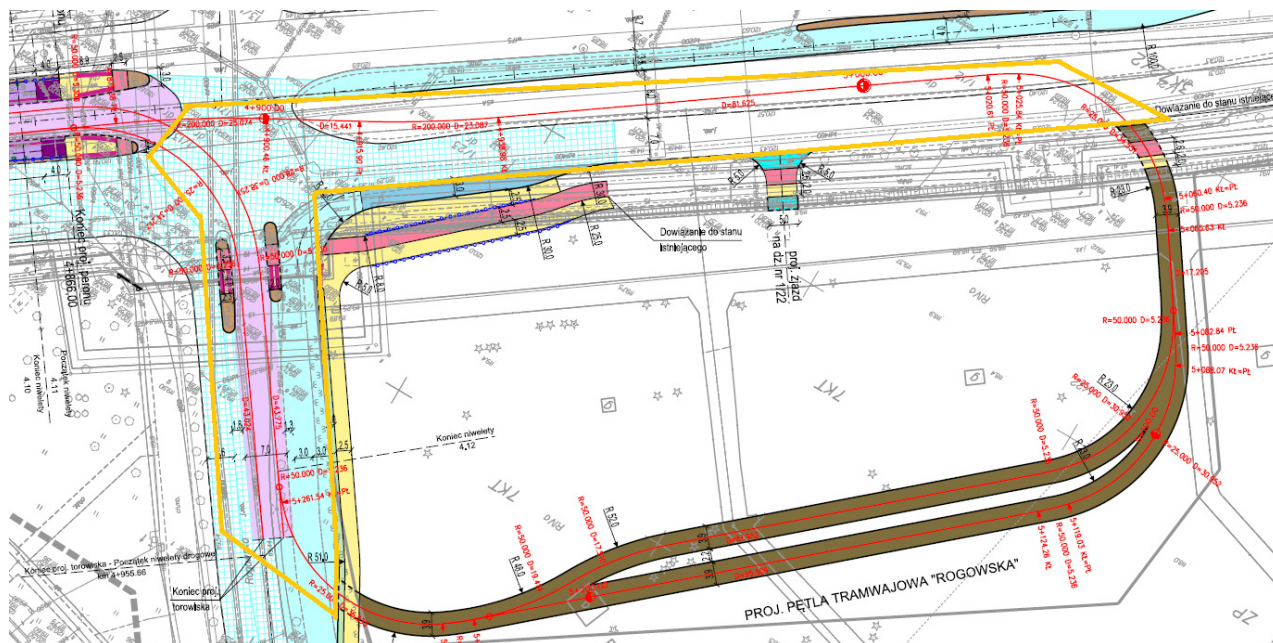
Prosimy o informację czy projekty dotyczące urządzeń i instalacji sygnalizacji wraz z monitoringiem zostały uzgodnione przez ZDiUM, a jeśli nie to po czyjej stronie będzie uzyskanie tego uzgodnienia?

**Odpowiedź na pytanie nr 214**

Uzgodnienie zostanie przekazane wykonawcy wyłonionemu w postępowaniu.

**Pytanie nr 335**

**Dot. b. torowej** – Prosimy o potwierdzenie, że zaznaczony poniżej fragment torowiska (żółta obwiednia) ma być wykonany w systemie ciągłego sprężystego podparcia na płycie betonowej z przytwierdzeniem punktowym i szyną w profilu gumowym – nawierzchnia bitumiczna (zgodnie ze szczegółem „A” – projekt wykonawczy branży drogowej, rysunek nr 5.13). Jeśli założenie Wykonawcy jest błędne, prosimy o jednoznaczne określenie konstrukcji torowiska we wskazanym obszarze.



**Odpowiedź na pytanie nr 335 (Zmiana nr 51)**

Wskazany żółta obwiednią odcinek torów ma być wykonany w systemie ciągłego sprężystego podparcia szyny, zgodnie z załączonym zamiennym rys. nr 5.13 zamieszczonym na stronie [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl)

**Pytanie nr 336**

**Dot. b. torowa** - Czy Zamawiający wymaga pokrycia szyn materiałem dielektrycznym na torowisku klasycznym?

**Odpowiedź na pytanie nr 336**

W torowisku klasycznym nie trzeba pokrywać szyn materiałem dielektrycznym.

**Pytanie nr 337**

**Dot. b. torowa** - Czy Zamawiający wymaga szlifowania szyn? Jeśli tak, to ile razy należy wykonać szlifowanie?

**Odpowiedź na pytanie nr 337**

Tak zamawiający będzie wymagał jednokrotnego szlifowania prewencyjnego po wykonaniu robót torowych i drogowych a przed odbiorem końcowym robót.

**Pytanie nr 338**

**Dot. b. torowa** - Prosimy o potwierdzenie, że rozstaw kotwienia dla szyny w profilu gumowym wynosi 1m.

**Odpowiedź na pytanie nr 338**

Należy przyjąć rozstaw węzłów kotwiących na odcinkach torów prostych co 1,0 m a w łukach i rozjazdach co 0,50 m

**Pytanie nr 339**

**Dot. b. torowa** - Prosimy o podanie rozstawu podkładów strunobetonowych w torowisku tramwajowym klasycznym?

**Odpowiedź na pytanie nr 339**

Rozstaw podkładów strunobetonowych w torowisku tramwajowym klasycznym wynosi 75 cm.

**Pytanie nr 342**

**Dot. b. torowa** – Czy Zamawiający przewiduje regulację przyległych odcinków. Jeśli tak, to na jakiej długości?

**Odpowiedź na pytanie nr 342**

Zamawiający przewiduje regulację przyległych odcinków po 20 m w planie i profilu na każdej granicy robót.

**Pytanie nr 343**

**Dot. b. torowa** – Prosimy o informację czy należy wykonać badania defektoskopowe spawów. Jeśli tak to jaki procent spawów należy przebadać?

**Odpowiedź na pytanie nr 343**

Zamawiający nie wymaga badań defektoskopowych spawów.

**Pytanie nr 344**

**Dot. b. torowa** – Wg szczegółu A (rys. PW\_2\_D\_5\_konstrukcja-5.13-000) szczeliny należy wypełnić masą asfaltową, poliuretanową lub polisulfidową, a wg ST masą polimerobitumiczną. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i przekazanie parametrów masy uszczelniającej do wypełnienia szczeliny między szyną rowkową, a nawierzchnią asfaltową.

**Odpowiedź na pytanie nr 344**

Szczeliny należy wypełnić taśmą kauczukowo – asfaltową o wymiarach szer. min. 8 mm – max. 10 mm oraz wys. min. 25 mm – max. 30 mm.

Wymagania dla materiału – taśmy kauczukowo-asfaltowej przedstawiono w tabeli:

LP	Właściwość	Wymagana wartość	Jednostka	Zgodnie z normą
1	Penetracja stożkiem 25 °C,	od 20 do 60	0,1 mm	EN 13880-2:2004
2	Splywność w temperaturze 60°C, w czasie 5 h pod kątem 75 °C z powierzchni metalowej	≤ 2,0	mm	EN 13880—5:2005
3	Temperatura mięknięcia wg PIK	≥ 90	°C	PN-EN 1427:2001
4	Mrozoodporność (upadek kuli z 2,5 m, temperatura -20 °C)	min. 3 całe kule	-	Procedura badawcza IBDIM nr PB/TN-2/3
5	Wydłużenie taśmy w szczelinie 15 mm, w temperaturze – 10 °C	≥ 1,4	mm	Procedura badawcza IBDIM nr PB/TN-2/4
6	Rodzaj zerwania w badaniu wg p.4	brak zerwania przy wydłużeniu 1,5 mm	-	Procedura badawcza IBDIM PB/TN-2/5

Powyższe wymagania są wymaganiami minimalnymi. Wykonawca może zastosować równoważny materiał po wykazaniu równoważności opisanych parametrów.

**Pytanie nr 345**

**Dot. b. torowa** – Wg szczegółu B (rys. PW\_2\_D\_5\_konstrukcja-5.13-000) szczeliny należy wypełnić masą asfaltową, poliuretanową lub polisulfidową, a wg ST masą polimerobitumiczną. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i przekazanie parametrów masy uszczelniającej do wypełnienia szczeliny między szyną rowkową, a nawierzchnią betonową.

**Odpowiedź na pytanie nr 345**

Połączenie zabudowy betonowej i szyny może zostać wykonane na dwa sposoby poprzez:

- zastosowanie profili elastomerowych otulających szynę nie wymagających dodatkowego uszczelnienia
- Wykonanie uszczelnienia z pomocą masy poliuretanowej lub polisulfidowej o wymiarach:
  - przy główce szyny: szer. min. 35 mm, wys. min. 25 mm
  - przy kierownicy: szer. min. 10 mm, wys. min. 25 mm

W obydwu przypadkach należy obligatoryjnie wykonać fazowanie krawędzi zabudowy z betonu cementowego jak na załączonym rysunku.

W związku z powyższym Zamawiający na stronie [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl) zamieszcza przykładowy rysunek zastosowania profili elastomerowych otulających szynę nie wymagających dodatkowego uszczelniania

Wymagania dla materiału – masy uszczelniającej przedstawiono w tabeli poniżej.

Masa zalewowa do wykonania uszczelnienia pomiędzy betonową płytą torową a innymi elementami konstrukcji torowej: szynami i nawierzchnią betonową powinna być materiałem sprężystym samopoziomującym na bazie poliuretanu lub polisulfidu. Masa zalewowa powinna tłumić oddziaływania mechaniczne i zachowywać właściwości w czasie eksploatacji nawet przy dużej częstotliwości obciążeń i zróżnicowanych warunków klimatycznych. Masa zalewowa powinna charakteryzować się parametrami nie gorszymi niż zawarte poniżej w tabeli:

Właściwość	Wymagana wartość	Jednostka	Zgodnie z normą
Wytrzymałość na rozciąganie	≥ 1,0	MPa	PN-EN ISO 527-1
Wytrzymałość na rozdzieranie	≥ 5	N/mm	PN-EN ISO 34-1
Przyczepność do betonu (zerwanie kohezyjne)	≥ 1,0	MPa	PN-EN ISO 4624

Materiał powinien charakteryzować się odpornością na paliwa oraz oleje i smary samochodowe oraz kwasy mineralne i ługi nieorganiczne.

Powyższe wymagania są wymaganiami minimalnymi. Wykonawca może zastosować równoważny materiał po wykazaniu równoważności opisanych parametrów.

#### Pytanie nr 346

**Dot. b. torowa** – Wg D-01.04.02 pkt. 5 wymiary szczeliny między szyną rowkową, a nawierzchnią asfaltową/betonową, którą należy wypełnić masą zalewową wynoszącą 40mm x 30mm, natomiast wg D-01.04.02 pkt. 6 szerokość szczeliny wynosi 1cm. Dodatkowo ze szczegółu A i B (rys. PW\_2\_D\_5\_konstrukcja-5.13-000) nie wynikają przywołane w specyfikacji wymiary szczeliny (40x30mm). Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i wskazanie jaki wymiar ma mieć szczelina do wypełnienia masą zalewową.

#### Odpowiedź na pytanie nr 346

Patrz odpowiedź na pytanie nr 344 i 345.

#### Pytanie nr 347

**Dot. b. torowa** – Z uwagi na fakt, iż w ramach Projektu Wykonawczego udostępniono jedynie Specyfikacje Techniczne oraz OT, w których nie ma informacji na temat projektowanego torowiska, prosimy o przekazanie Opisu Technicznego z zakresu branży torowej.

#### Odpowiedź na pytanie nr 347

Projekt wykonawczy drogowy zawiera część dotyczącą torowiska.

#### Pytanie nr 348

**Dot. b. torowa** – Prosimy o informację czy szyny o dwóch różnych przekrojach poprzecznych należy łączyć za pomocą spawów przejściowych, czy szyn przejściowych.

#### Odpowiedź na pytanie nr 348

Szyny o dwóch różnych przekrojach należy łączyć za pomocą spawów przejściowych

#### Pytanie nr 354

**Dot. b. torowa** – Wg ST D-01.04.02 pkt. 5 podbudowę betonową należy wykonać z betonu C25/30, natomiast wg rysunku PW\_2\_D\_5\_konstrukcja-5.13-000 należy zastosować beton C35/45. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i jednoznaczne określenie klasy betonu do wykonania podbudowy.

#### Odpowiedź na pytanie nr 354

Należy zastosować podbudowę z betonu klasy C25/35 następujących parametrach:

- klasa ekspozycji – XC1; XC2; XC3; XC4; XF2
- W/C max. - 0,47
- wodoprzepuszczalność W8
- nasiąkliwość N<5%\*

- mrozoodporność - F150
- zawartość chlorków - Cl 0,20
- zawartość powietrza min. - 5,0% +/-1
- zawartość cementu min. 320 kg.

Połączenie warstwy podbudowy betonowej konstrukcji TAT z warstwą ścierną powinno zostać wykonane za pomocą warstwy szpempnej lateksowej lub mineralnej przeznaczonej do łączenia warstw betonowych o wytrzymałości na rozciąganie min. 2,0 MPa.

#### Pytanie nr 355

**Dot. b. torowa** – Wg ST D-01.04.02 pkt. 5 do wykonania warstw betonowych należy stosować beton zbrojony włóknami polipropylenowymi. Prosimy o określenie w jakiej ilości należy zastosować wskazane włókna w betonie (kg/m<sup>3</sup>).

#### Odpowiedź na pytanie nr 355

Do wykonania zbrojenia rozproszonego należy zastosować włókna polipropylenowe w ilości 4kg/m<sup>3</sup> mieszanki betonowej w warstwie podbudowy z betonu klasy C25/35 oraz w ilości 1kg/m<sup>3</sup> mieszanki betonowej w warstwie nawierzchniowej z betonu klasy C35/45. Włókna należy stosować o parametrach jak w poniższej tabeli:

Właściwość	Wartość wymagana
Materiał:	polipropylen
Długość	39 mm
Barwa	bez wymagań
Nasiąkliwość	0%
Wytrzymałość na rozciąganie	≥ 470 N/mm <sup>2</sup>

#### Pytanie nr 359

**Dot. b. torowa** – Prosimy o potwierdzenie, że torowisko klasyczne na pętli „Rogowska” ma być wykonane na podkładach strunobetonowych (z ewentualnym wykluczeniem odcinków o promieniu łuku R=25m – zgodnie z wcześniejszym pytaniem) zgodnie z ST T-02.03-01 pkt. 2.3.

#### Odpowiedź na pytanie nr 359

W konstrukcji podsypkowej należy zastosować podkłady strunobetonowe we wszystkich torach wg wskazanej specyfikacji – zgodnie z załączonym dodatkowym rys. 5.15

#### Pytanie nr 411

Dotyczy: TORY TRAMWAJOWE - Prosimy o podanie parametrów oraz wymiarów skrzynek odwadniających torowisko.

#### Odpowiedź na pytanie nr 411 (Zmiana nr 52)

Należy stosować skrzynki przyszynowe odwadniające torowisko w klasie D400 wg parametrów wymiarów opisanych na rysunkach zamieszczonych na stronie [www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl):

- Rys. 5.13d - WI\_R\_3\_peron-skrzynki\_200310.pdf
- Rys. 5.13c - WI\_R\_3\_peron-skrzynki\_przekroj\_odwodnienie\_200316.pdf

#### Pytanie nr 412

Dotyczy: TORY TRAMWAJOWE - Prosimy o uzupełnienie w materiałach przetargowych charakterystycznych przekrojów konstrukcyjnych w tym m.in. szczegółów mocowania szyny dla każdej przewidzianej w ramach zadania konstrukcji torowiska tramwajowego.

#### Odpowiedź na pytanie nr 412 (Zmiana nr 53)

Charakterystyka przekrojów konstrukcyjnych mocowania szyn znajduje się na rysunkach:

- Rys. 5.13d - WI\_R\_3\_peron-skrzynki\_200310.pdf – patrz odpowiedź na pytanie nr 411.
- Rys. 5.13c - WI\_R\_3\_peron-skrzynki\_przekroj\_odwodnienie\_200316.pdf – patrz odpowiedź na pytanie nr 411
- Rys. 5.13b - WI\_R\_3\_podzial-plyty-beton i sma\_200316.pdf – załącza się

- Rys. 5.13 zamienny – patrz odpowiedź na pytanie nr 335

Szczegółowe rozwiązanie w zależności od zastosowanego wyrobu może się różnić więc Zamawiający nie narzuca bardzo szczegółowych rozwiązań pozostawiając w tym zakresie wybór Wykonawcy po spełnieniu niezbędnych charakterystyk opisanych projektami oraz STWIRB.

#### **Zmiana nr 54**

**Zamawiający informuje, że zmienia termin:**

**- składania ofert na dzień 23.04.2020 godz. 9:00**

**- otwarcia ofert na dzień 23.04.2020 godz. 12:00**

Miejsce składania i otwarcia ofert pozostaje bez zmian.

Pozostałe zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

W związku ze zmianami na Wykonawcy ciąży obowiązek uwzględnienia ich w treści oferty.

Z poważaniem  
Magdalena Świątek  
Kierownik Działu Prawnego i Zamówień Publicznych