



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 przetargi@wi.wroc.pl  
[www.wi.wroc.pl](http://www.wi.wroc.pl)

Wrocław, 20.03.2020

## **DO WSZYSTKICH WYKONAWCÓW, KTÓRZY POBRALI SPECYFIKACJĘ ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

Dotyczy: postępowania nr ZP/84/PN/2020 pn. 02100 Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu

**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 w związku z ust. 2 Ustawy Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 r. (t.j. Dz. U. z 2019, poz. 1843 ze zm.), przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami oraz działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy dokonuje następujących zmian w treści SIWZ:

### **Pytanie nr 252**

Dot. Al. Stabłowicka. Proszę potwierdzić, że Zamawiający będzie wymagał spełnienia zapisów Opisu technicznego do Projektu budowlanego PZT pkt. 16 „Na łukach o promieniach poniżej 25 m należy układać krawężniki łukowe”.

### **Odpowiedź na pytanie nr 252**

Stosowanie krawężników łukowych będzie wymagane na łukach o promieniu poniżej 12m.

### **Pytanie nr 253**

Dot. Al. Stabłowicka. W Zamiennym projekcie budowlanych, Projekt zagospodarowania terenu (numer opracowania I/01) opis techniczny pkt.2.1.3.d) oraz Budowa kanalizacji deszczowej i odwodnienia drogowego (numer opracowania I/05) opis techniczny pkt.4 mowa jest o zmniejszeniu zbiornika retencyjnego. Nie ma natomiast o tym mowy w projektach wykonawczych. Prosimy o jednoznaczne określenie czy zakres umowy obejmuje to zagadnienie.

### **Odpowiedź na pytanie nr 253**

Zapis dotyczy robót zrealizowanych. Zakres umowy nie obejmuje tego zagadnienia.

### **Pytanie nr 252**

Dot. Al. Stabłowicka. Proszę potwierdzić, że Zamawiający będzie wymagał spełnienia zapisów Opisu technicznego do Projektu budowlanego PZT pkt. 16 „Na łukach o promieniach poniżej 25 m należy układać krawężniki łukowe”.

### **Odpowiedź na pytanie nr 252**

Stosowanie krawężników łukowych będzie wymagane na łukach o promieniu poniżej 12 m.

### **Pytanie nr 253**

Dot. Al. Stabłowicka. W Zamiennym projekcie budowlanych, Projekt zagospodarowania terenu (numer opracowania I/01) opis techniczny pkt.2.1.3.d) oraz Budowa kanalizacji deszczowej i odwodnienia drogowego (numer opracowania I/05) opis techniczny pkt.4 mowa jest o zmniejszeniu zbiornika retencyjnego. Nie ma natomiast o tym mowy w projektach wykonawczych. Prosimy o jednoznaczne określenie czy zakres umowy obejmuje to zagadnienie.

### **Odpowiedź na pytanie nr 253**

Zapis dotyczy robót zrealizowanych. Zakres umowy nie obejmuje tego zagadnienia.

### **Pytanie nr 263**

Dot. Alei Stabłowicka. Czy Zamawiający dopuszcza zamontowanie tzw. „poduszek berlińskich” w miejsce wykonania progów zwalniających wyspowych? Jest to rozwiązanie zapewniające większą trwałość nawierzchni i poprawiające wygląd wizualny.

### **Odpowiedź na pytanie nr 263**

Zamawiający nie wyraża zgody.

### **Pytanie nr 274**

Na jakiej długości Zamawiający będzie wymagać regulacji toru przyległego do remontowanego torowiska?

### **Odpowiedź na pytanie nr 274**

Na długości 15m zgodnie z rys. plan sytuacyjny.

### **Pytanie nr 276**

Prosimy o podanie grubości frezowania w poz. 1.1.3 w przedmiarze branży drogowej.

### **Odpowiedź na pytanie nr 276 (zmiana nr 60)**



Pozycja została uzupełniona. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200306\_1.7z

**Pytanie nr 277**

Dotyczy Części 1: Aleja Stabłowicka:

Prosimy o podanie grubości warstw bitumicznych w poz. 1.1.8 w przedmiarze branży drogowej.

**Odpowiedź na pytanie nr 277**

Pozycja została uzupełniona. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 276.

**Pytanie nr 278**

Dotyczy Części 1: Aleja Stabłowicka:

Prosimy o podanie grubości rozbieranej konstrukcji jezdni w poz. 1.1.9 w przedmiarze branży drogowej.

**Odpowiedź na pytanie nr 278**

Pozycja została uzupełniona. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 276.

**Pytanie nr 282**

Dotyczy Części 2: Ulica Kosmonautów:

Prosimy o określenie lepiszcza asfaltowego do warstw podbudowy AC22P.

**Odpowiedź na pytanie nr 282**

Wymagania dla lepiszcza asfaltowego do warstw podbudowy bitumicznej znajdują się w Tabeli 1 w pkt 2.2. oraz Tabeli 7 w pkt. 5.2.1. STWiORB D-04.07.02. Podbudowa z betonu asfaltowego AC 22 P.

**Pytanie nr 283**

Dotyczy Części 2: Ulica Kosmonautów:

Prosimy o określenie lepiszcza asfaltowego do warstw wiążących AC16W.

**Odpowiedź na pytanie nr 283**

Wymagania dla lepiszcza asfaltowego do warstw wiążących bitumicznych znajdują się w Tabeli 1 w pkt 2.2. oraz Tabeli 7 w pkt. 5.3. STWiORB D-05.03.05. Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W.

**Pytanie nr 285**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej -Aktualizacja:

Prosimy o precyzyjny opis zakresu robót w poz. 9 i 10 przedmiaru robót 3. Branża Drogowa poprzez podanie długości, średnicy, materiału rozbieranych przepustów.

**Odpowiedź na pytanie nr 285 (zmiana nr 61)**

Pozycje przedmiarowe zostały uzupełnione. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200306\_57.7z

**Pytanie nr 286**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej -Aktualizacja:

Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej branży drogowej o tabelę robót ziemnych.

**Odpowiedź na pytanie nr 286**

Roboty ziemne obliczono na podstawie metody powierzchniowej przy użyciu modeli numerycznych, bez tworzenia przekroi poprzecznych. W skład projektu wykonawczego wchodzi rysunki i inne elementy niezbędne do prawidłowego wykonania robót budowlanych, w tym między innymi przekroje charakterystyczne, niwelety oraz plany tyczenia.

Kontrakt ma charakter obmiarowy i należy wycenić wykonanie robót ziemnych dla ilości podanych w przedmiarze robót.

**Pytanie nr 287**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej -Aktualizacja:

Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej branży drogowej o przekroje poprzeczne obrazujące zakres robót ziemnych.

**Odpowiedź na pytanie nr 287**

Patrz odp. na pytanie nr 286.

**Pytanie nr 288**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek

od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej -Aktualizacja:

Przedmiar robót branży drogowej w poz. 39 podaje grubość warstwy podbudowy AC22P 13cm, w dokumentacji projektowej grubość wynosi 12cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

**Odpowiedź na pytanie nr 288 (zmiana nr 62)**

Pozycja przedmiarowa została skorygowana. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200306\_58.7z

**Pytanie nr 289**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej -Aktualizacja:

Przedmiar robót branży drogowej w poz. 43 podaje grubość warstwy podbudowy SMA8 3cm, w dokumentacji projektowej grubość wynosi 4cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

**Odpowiedź na pytanie nr 289**

Pozycja przedmiarowa została skorygowana. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 288.

**Pytanie nr 290**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej - Aktualizacja:

Przedmiar robót branży drogowej w poz. 45 podaje grubość warstwy podbudowy AC22P 8cm, w dokumentacji projektowej grubość wynosi 7cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

**Odpowiedź na pytanie nr 290**

Pozycja przedmiarowa została skorygowana. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 288.

**Pytanie nr 291**

Dotyczy części: Budowa obwodnicy osiedla Leśnica od ul. Średzkiej do ul. Granicznej we Wrocławiu odcinek od ul. Piółunowej do ul. Osinieckiej -Aktualizacja:

Przedmiar robót branży drogowej w poz. 49 podaje grubość warstwy podbudowy SMA8 3cm, w dokumentacji projektowej grubość wynosi 4cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

**Odpowiedź na pytanie nr 291**

Pozycje przedmiarowe nr 49 oraz 51 zostały skorygowane. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 288.

**Pytanie nr 294**

Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że na terenie objętym inwestycją nie znajdują się do przeniesienia obiekty kultu religijnego takie jak: mogiły, kapliczki. Jeżeli Zamawiający potwierdza występowanie obiektów kultu religijnego do przeniesienia to zwracamy się z prośbą o przekazanie ich inwentaryzacji i uzgodnień dotyczących przeniesienia obiektu kultu religijnego.

**Odpowiedź na pytanie nr 294**

Na terenie objętym inwestycją zinwentaryzowano jeden obiekt kultu religijnego, który zakwalifikowano do zabezpieczenia. W przypadku natrafienia na inne obiekty takie jak mogiły należy postępować zgodnie z zapisami pkt 1.5.18 Wykopalka oraz pkt 1.5.7 Nadzór archeologiczny STWiORB D-00.00.00. Wymagania ogólne.

**Pytanie nr 298**

Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że w ramach inwestycji nie przewiduje się usunięcia kolizji z sieciami paliwowymi lub zabezpieczeń sieci paliwowych (ropociągi).

**Odpowiedź na pytanie nr 298**

W zakresie inwestycji nie przewiduje się usunięcia kolizji z sieciami paliwowymi oraz zabezpieczenia sieci paliwowych.

**Pytanie nr 299**

Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że w ramach inwestycji nie przewiduje się usunięcia kolizji z siecią CO lub zabezpieczeń sieci centralnego ogrzewania.

**Odpowiedź na pytanie nr 299**

W zakresie inwestycji nie występuje istniejąca sieć ciepłownicza.

**Pytanie nr 311**

Prosimy o wskazanie gdzie w przekazanej dokumentacji przetargowej znajdują się uzgodnienia z gestorami sieci: gazowej, wodociągowej, energetycznej, teletechnicznej, MKT i ITS.

**Odpowiedź na pytanie nr 311**

W zakresie cz.1: Aleja Stabłowicka Zamawiający informuje, że poszczególne projekty wykonawcze posiadają dołączone

właściwe uzgodnienia branżowe. Ponadto, niezbędne uzgodnienia zawarto również w poszczególnych Projektach Zagospodarowania Terenu.

**Pytanie nr 314**

Prosimy o uzupełnienie kosztorysu OZ\_94\_PR\_świetlenie – ul. Kosmonautów – oświetlenie DCO poprzez wprowadzenie numerów pozycji kosztorysowych.

**Odpowiedź na pytanie nr 314 (zmiana nr 63)**

Zamawiający dokonuje zmiany wzoru kosztorysu ofertowego (formularz nr 56 do załącznika nr 7 IDW) poprzez dodanie numerów pozycji i publikuje go w pliku 200228\_56.7z.

**Pytanie nr 316**

Prosimy o korektę pozycji kosztorysowej:

Oprawa doświetlająca przejście dla pieszych		m3	0,00
---	--	----	------

kosztorysu OZ\_94\_PR\_świetlenie – ul. Kosmonautów – oświetlenie DCO – wg Wykonawcy jednostką opraw doświetlających nie powinien być m3, ponadto wskazany obmiar dla tej pozycji jest równy 0.

**Odpowiedź na pytanie nr 316**

Zamawiający dokonuje zmiany przedmiaru/kosztorysu ofertowego (formularz nr 56 do załącznika nr 7 IDW) poprzez wykreślenie pozycji. Poprawiony wzór kosztorysu ofertowego Zamawiający publikuje przy odpowiedzi do pytania nr 314.

**Pytanie nr 317**

Prosimy o korektę pozycji kosztorysowej:

demontaż słupa	kpl.	0,00
----------------	------	------

kosztorysu OZ\_94\_PR\_świetlenie – ul. Kosmonautów – oświetlenie DCO – wg Wykonawcy opis pozycji zawiera błąd, ponadto wskazany obmiar dla tej pozycji jest równy 0.

**Odpowiedź na pytanie nr 317**

Zamawiający dokonuje zmiany przedmiaru/kosztorysu ofertowego (formularz nr 56 do załącznika nr 7 IDW) poprzez wykreślenie pozycji. Poprawiony wzór kosztorysu ofertowego Zamawiający publikuje przy odpowiedzi do pytania nr 314.

**Pytanie nr 320**

Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że obmiary dotyczące zakupu i wbudowania geosyntetyków uwzględniają powierzchnię zakładów niezbędną do wykonania zgodnie z dokumentacją projektową. Jeżeli Zamawiający nie potwierdza to prosimy o korektę obmiarów poprzez uwzględnienie powierzchni zakładów we wszystkich pozycjach dotyczących zakupu i wbudowania geosyntetyków.

**Odpowiedź na pytanie nr 320**

Przedmiary w zakresie zakupu i wbudowania geosyntetyków nie uwzględniają zakładów, które są zakresem technologicznym i zależą między innymi od szerokości rolek materiału. Wykonawca winien ująć koszt zakładów w cenie jednostkowej materiału.

**Pytanie nr 323**

Zwracamy się z prośbą o informację, czy w przypadku stwierdzenia różnic w poszczególnych dokumentacjach technicznych Zamawiający dopuści wykonanie prac w sposób jednolity (np. prac bitumicznych KR5 - wg zał. nr 1 do OPZ warstwy ścieralna wiążąca i podbudowa nawierzchni na alei Stabłowickiej winny mieć kolejno grubość 4, 8 i 12 cm, a wg zał. nr 2 do OPZ powinny mieć one grubość 3, 8 i 13 cm).

**Odpowiedź na pytanie nr 323**

W uzasadnionych przypadkach na wniosek Wykonawcy Zamawiający może dopuścić ujednoczenie rozwiązań projektowych jeśli w wyniku ujednoczenia nie dojdzie do zwiększenia Kwoty Kontraktowej oraz pogorszenia parametrów w stosunku do rozwiązań przewidzianych w dokumentacji. W konkretnym przykładzie podanym przez Oferenta Zamawiający dopuści zastosowanie grubości warstw konstrukcyjnych nawierzchni wg zał. nr 1 do OPZ tj. warstwy ścieralna, wiążąca i podbudowa nawierzchni odpowiednio o grubość 4, 8 i 12 cm, przy spełnieniu powyższych warunków.

**Pytanie nr 328**

Czy Zamawiający wymaga zabudowy dwóch rozjazdów dwutorowych pojedynczych w okolicach al. Architektów?

**Odpowiedź na pytanie nr 328**

Dokumentacja nie przewiduje zabudowy rozjazdów dwutorowych pojedynczych w rejonie alei Architektów. Zasygnalizowane w dokumentacji tory w kierunku alei Architektów przedstawiają układ docelowy i nie są objęte zamówieniem.

**Pytanie nr 329**

Czy Zamawiający dopuści do zabudowy inne profile przyszynowe niż te, które są wysowane na przekrojach konstrukcyjnych torowiska? Obecnie na rynku można znaleźć przynajmniej kilka produktów o tej samej funkcji i bardzo zbliżonych parametrach

**Odpowiedź na pytanie nr 329**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę rodzaju zaprojektowanych profili przyszynowych.

**Pytanie nr 330**

W której pozycji RCO należy wycenić rozjazdy dwutorowe pojedyncze?

**Odpowiedź na pytanie nr 330**

Dokumentacja nie przewiduje montażu rozjazdów dwutorowych pojedynczych (patrz odpowiedź na pytanie nr 328)

**Pytanie nr 331**

W której pozycji RCO należy wycenić przyrządy wyrównawcze?

**Odpowiedź na pytanie nr 331 (zmiana nr 64)**

Zamawiający dokonuje zmiany kosztorysu ofertowego poprzez dodanie pozycji dotyczącej montażu przyrządów wyrównawczych. Zamawiający publikuje zmieniony wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200310\_31.7z.

**Pytanie nr 332**

Mocowanie szyny w podbudowie betonowej – prosimy o podanie rozstawy mocowań.

**Odpowiedź na pytanie nr 332**

Kotwienie na odcinkach prostych co 1,5 m, na łukach co 0,75 m.

**Pytanie nr 333**

Jakiej długości szyn wymaga Zamawiający?

**Odpowiedź na pytanie nr 333**

Należy stosować szyny o dł. 18m.

**Pytanie nr 334**

Czy Zamawiający przewiduje szlifowanie szyn? Jeśli tak, to ilekrotne i w jakiej pozycji należy umieścić ten koszt?

**Odpowiedź na pytanie nr 334**

Zakłada się jednorazowe szlifowanie szyn. Należy przewidzieć koszt w pozycji budowa torów.

**Pytanie nr 335**

W jakiej pozycji należy uwzględnić gięcie szyn?

**Odpowiedź na pytanie nr 335**

Nie przewiduje się gięcia szyn z uwagi na duże promienie łuków.

**Pytanie nr 336**

W jaki sposób należy połączyć stare tory z nowymi? Czy należy zabudować szynę przejściową, czy można zastosować spawy przejściowe? W której pozycji RCO należy uwzględnić koszt?

**Odpowiedź na pytanie nr 336**

Połączenie wykonać zgodnie z rys. 6.2.

**Pytanie nr 337**

Czy Zamawiający wymaga zabudowy smarownic? Jeśli tak, to prosimy o podanie ilości i wymogów technicznych oraz podania, w której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić ten koszt.

**Odpowiedź na pytanie nr 337**

Nie przewiduje się montażu smarownic.

**Pytanie nr 338**

Czy Zamawiający wymaga wyгородzenia terenu w trakcie budowy?

**Odpowiedź na pytanie nr 338**

Prace należy prowadzić zgodnie z wymogami pkt 1.5.6. Zabezpieczenie terenu budowy oraz pkt 1.5.15. Ochrona i utrzymanie robót STWiORB D-00.00.00. Wymagania ogólne.

**Pytanie nr 340**

Prosimy o podanie rozstawu podkładów tramwajowych.

**Odpowiedź na pytanie nr 340**

Rozstaw podkładów 0,70 m.



**Pytanie nr 341**

Przedmiar torowy poz. 65 – Podsyпка piaskowa, ilość 59,93m<sup>2</sup>. Prosimy o podanie grubości warstwy.

**Odpowiedź na pytanie nr 341**

Grubość podsypki piaskowej pod obrzeża wynosi 10cm.

**Pytanie nr 342**

Przedmiar torowy poz. 66 - Ława pod krawężniki betonowa z oporem, ilość 101,21 m<sup>3</sup>. Prosimy o wskazanie jaki beton ma być przyjęty dla tej pozycji.

**Odpowiedź na pytanie nr 342**

Ława pod obrzeża betonowe z betonu C12/15.

**Pytanie nr 374**

W nawiązaniu do Projektu Wykonawczego (Projekt drogowy) Część 1 Aleja Stabłowicka, w tym zapisów ujętych w opracowaniu pracowni projektowej GHEKO w zakresie Oceny stateczności skarp nasypów drogowych (Załącznik nr5) pkt. 5.2 str.16 widnieje zapis;

W celu skonsolidowania podłoża proponowane są dwie metody:

1. przeciążenie podłoża nasypu za pomocą jego przewyższenia o ok. 1 -1,5 m, - realizacja z wyprzedzeniem czasowym ok. 0,5 - 1 rok i zastosowanie reperów wgłębnych do obserwacji osiadań.
2. W celu uzyskania przyspieszenia procesu konsolidacji podłoża gruntowego możliwe jest zastosowanie geodrenów o orientacyjnym rozstawie ok. 1,5 m i głębokości do ok. 18 m - tak aby one objęły swoim wpływem opisane wyżej grunty spoiste zalegające na głębokości ok. 11-18 m

Wybór metody zależy od planowanego harmonogramu robót budowlanych.

Mając na uwadze dwie powyższe metody konsolidacji podłoża prosimy o informację, która z nich została ujęta w Projekcie wykonawczym (Projekt drogowy) oraz w których pozycjach przedmiarowych ujęto wybrane rozwiązanie.

**Odpowiedź na pytanie nr 374**

Zamawiający informuje, że do Wykonawcy należy wybór technologii, metody i organizacji robót mających na celu skonsolidowanie podłoża. Koszt wykonania przedmiotowych prac należy skalkulować w cenie jednostkowej wykonania nasypu.

**Pytanie nr 375**

W nawiązaniu do Projektu Wykonawczego (Projekt drogowy) Część 1 Aleja Stabłowicka, w tym zapisów ujętych w opracowaniu pracowni projektowej GHEKO w zakresie Oceny stateczności skarp nasypów drogowych (Załącznik nr5) pkt. 5.2 str.16 widnieje zapis;

W celu skonsolidowania podłoża proponowane są dwie metody:

1. przeciążenie podłoża nasypu za pomocą jego przewyższenia o ok. 1 -1,5 m, - realizacja z wyprzedzeniem czasowym ok. 0,5 - 1 rok i zastosowanie reperów wgłębnych do obserwacji osiadań.
2. W celu uzyskania przyspieszenia procesu konsolidacji podłoża gruntowego możliwe jest zastosowanie geodrenów o orientacyjnym rozstawie ok. 1,5 m i głębokości do ok. 18 m - tak aby one objęły swoim wpływem opisane wyżej grunty spoiste zalegające na głębokości ok. 11-18 m

Wybór metody zależy od planowanego harmonogramu robót budowlanych.

Jeśli Projekt wykonawczy (Projekt drogowy) zakłada metodę nr1 prosimy Zamawiającego o wydłużenie czasu trwania kontraktu o czas niezbędny do wykonania przedmiotowej metody tj. od 0,5-1 roku.

**Odpowiedź na pytanie nr 375**

Patrz odpowiedź na pytanie 374.

**Pytanie nr 376**

PW DR OPIS Zmiana dot. Ul. Kosmonautów – czy zapis na str. 21, cyt.:

środowiskowej zmieniły się również przepisy dotyczące ochrony przed hałasem. W dokumentacji podstawowej do decyzji ZRID 4/10 z 05.03.2010 tomie 10 PAB zaprojektowano szczegółowe rozwiązania dla odcinka ekranów do wykonania w etapie porealizacyjnym to jest po 12 miesiącach od oddania inwestycji do użytkowania. Odcinek ten projektowany był po północnej stronie od skrzyżowania ul. Kosmonautów z Trasa Targową do tzw. zjazdu do kąpieliska „Glinianki”.

Czy zakres przywołanych ekranów do wykonania jest ujęty w udostępnionych przez Zamawiającego przedmiarach robót? Prosimy o wskazanie, w której pozycji oraz potwierdzenie czasu kiedy mają zostać wykonane i na jakiej podstawie mając na uwadze wspomniane w cytacie oddanie inwestycji do użytkowania.

**Odpowiedź na pytanie nr 376**

Wykonanie ekranów akustycznych na podstawie analizy porealizacyjnej nie wchodzi w zakres zamówienia.

**Pytanie nr 380**

W FO AKTUALIZACJA dla Obwodnicy Osiedla Leśnicy – w dziale X – Podbudowy i nawierzchnie bitumiczne, w wszystkich pozycjach skropień nawierzchni podano niezależnie od skrapianej powierzchni warstwy – skropienia lepiszczem w ilości 0,7 kg/m<sup>2</sup>. W wypadku skropień pod warstwy wiążącą i ścieralną ilość ta jest za duża – niezgodna z technologią wykonania nawierzchni bitumicznych. Prosimy o wyjaśnienie.

**Odpowiedź na pytanie nr 380**

Pozycje przedmiaru nr: 40, 42, 46, 48 zostały skorygowane. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 288.

**Pytanie nr 381**

Prosimy o zamieszczenie SST D-07.08.01 (dotyczy ul. Kosmonautów)

**Odpowiedź na pytanie nr 381**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 78.

**Pytanie nr 388**

Dokumentacja jako rodzaj fundamentu wskazuje pal CFA. Jest to tylko jedna dostępnych technologii wykonania pali. Prosimy zatem o potwierdzenie, że technologię wykonania pali należy dobrać odpowiednio do występujących warunków gruntowo-wodnych (dotyczy Alei Stabłowickiej).

**Odpowiedź na pytanie nr 388**

Zamawiający informuje, że w ofercie należy wycenić roboty zgodnie z dokumentacją projektową opublikowaną w przetargu.

**Pytanie nr 381**

Prosimy o zamieszczenie SST D-07.08.01 (dotyczy ul. Kosmonautów)

**Odpowiedź na pytanie nr 381**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 78.

**Pytanie nr 382**

W przedmiarze dotyczącym ekranów nie wskazano wysokości danych odcinków ekranów, prosimy o uzupełnienie (dotyczy ul. Kosmonautów).

**Odpowiedź na pytanie nr 382**

Wysokości ekranów dla poszczególnych odcinków zostały podane w projekcie wykonawczym dla przebudowy ulicy Kosmonautów, tom 10.

**Pytanie nr 383**

W opisie PW w pkt. 2.5 „Układ konstrukcyjny” opisuje się słupy stalowe typu HEA, natomiast w tabeli w pkt. 2.7 wskazuje się słupy odpowiednio HEB160, HEB180, HEB200. Prosimy o potwierdzenie, że przekroje słupów należy tak dobrać aby zapewnić odpowiednią wytrzymałość dla danej wysokości (dotyczy ul. Kosmonautów).

**Odpowiedź na pytanie nr 383**

Przekroje słupów nośnych ekranów zostały dobrane dla danej wysokości i zostały pokazane na rysunkach od nr TOM\_10-RYS.10-5.1. do nr TOM\_10-RYS.10-5.4 w projekcie wykonawczym dla przebudowy ulicy Kosmonautów , tom 10.

**Pytanie nr 384**

Czy przez wysokość ekranów należy rozumieć odległość od góry głowicy pała do górnej krawędzi paneli ekranu (dotyczy ul. Kosmonautów)?

**Odpowiedź na pytanie nr 384**

Tak.

**Pytanie nr 386**

Prosimy o potwierdzenie, że pomiędzy podwaliną ekranów akustycznych, a krawędzią skarpy należy pozostawić szczelinę umożliwiającą odprowadzenie wód opadowych (dotyczy ul. Kosmonautów).

**Odpowiedź na pytanie nr 386**

Z uwagi na małą powierzchnię skarpy oraz projektowane przed ekranami nasadzenia zieleni nie ma potrzeby pozostawiania szczeliny umożliwiającej odprowadzenie wód opadowych.

**Pytanie nr 387**

W opisie PW podaje się, że jako panele wypełniające należy zastosować panele plexiglas GS, natomiast w przedmiarze występują panele plexiglas XT. Są to 2 różne rodzaje paneli. Prosimy o potwierdzenie, że należy zastosować panele spełniające kryterium akustyczne, podane w wymaganiach (dotyczy ul. Kosmonautów).

**Odpowiedź na pytanie nr 387**

Panele przejrzyste należy zastosować jako PLEXIGLAS XT gr. 20mm natomiast odmianę zbrojoną GSCC należy zastosować na murze oporowym (odcinek E-C).

**Pytanie nr 392**

Dotyczy FO Torowisko tramwajowe – płyty tramwajowe; w jakiej pozycji należy wycenić mocowanie szyn w kanałach płyt tramwajowych wg szczegółu na rys 5.1 Projektu Wykonawczego – Tory?

**Odpowiedź na pytanie nr 392**

Mocowanie szyn w kanałach należy wycenić w pozycji 60-Układanie torów szer, 1435 mm z szyn tramwajowych bez podkładów.

**Pytanie nr 393**

Dotyczy FO Torowisko na podbudowie – zabudowa przystanków – nawierzchnia asfaltowa i betonowa. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności – poz 43 i 54 – „Wypełnienie przestrzeni między szyną i nawierzchnią drogową uszczelniającą taśmą bitumiczną”, gdyż w Projekcie Wykonawczym w opisie technicznym i rys 5.3 – Szczegóły mocowania torowiska na podbudowie betonowej, opisane jest wykonanie zalewów przyszynowych poliuretanową masą zalewową.

**Odpowiedź na pytanie nr 393**

Poz. 43 i 54 są błędnie opisane. Zamawiający zmienia opis pozycji na „Wypełnienie masą zalewową szczelin głębokości 17 cm i szerokości 2 cm między szyną a nawierzchnią drogową” i dokonuje w tym zakresie zmiany kosztorysu ofertowego. Ponadto patrz odpowiedź na pytanie nr 512.

**Pytanie nr 394**

Na rys 1.4 Sytuacja Tory Projektu Wykonawczego, pokazano skrzyżowanie projektowanego torowiska ul. Kosmonautów z torowiskiem wzdłuż AL. Architektów. Prosimy o potwierdzenie, że wykonanie rozjazdów dla tego skrzyżowania, nie jest w zakresie opracowania oferty dla Przebudowy ul. Kosmonautów.

**Odpowiedź na pytanie nr 394**

Zamawiający potwierdza (patrz odpowiedź na pytanie nr 328)

**Pytanie nr 390**

W przedmiarze opisano zabezpieczenie powierzchni podwalin poprzez zastosowanie powłoki elastycznej, natomiast w opisie PW wskazuje się na naturalny kolor betonu. Prosimy o potwierdzenie, że powierzchnię podwalin należy zachować w naturalnym kolorze betonu (dotyczy Alei Stabłowickiej).

**Odpowiedź na pytanie nr 390**

Powierzchnie podwalin należy zabezpieczyć zgodnie z pkt. 4.5. opisu technicznego oraz zgodnie z pkt. 4 przedmiaru robót.

**Pytanie nr 391**

W pozycji 7 przedmiaru, dotyczącej montażu podwalin, pojawia się zapis „rurki PVC d=30 48,2m”. Prosimy o doprecyzowanie czego dotyczą te rurki, gdyż przypisana SST dotyczy desek gzymsowych (dotyczy Alei Stabłowickiej).

**Odpowiedź na pytanie nr 391**



Materiał zgodnie z dokumentacją projektową, rys. nr 7 oraz SST nr M.13.01.08.

**Pytanie nr 396**

Przedmiar robót dla: "02100 - Budowa Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej nr 94" Część 1: ALEJA STABŁOWICKA – Zieleń nie przewiduje pozycji przedmiarowych dotyczących pielęgnacji zieleni na czas gwarancji. Prosimy o informację czy w takim przypadku pielęgnację zieleni na gwarancji należy wliczyć w ceny jednostkowe poszczególnych asortymentów zieleni, czy tabela zostanie uzupełniona o pozycje pielęgnacji w okresie gwarancji?

**Odpowiedź na pytanie nr 396 (zmiana nr 65)**

Do przedmiaru została dodana pozycja nr 3.3.6. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200306\_22.7z

**Pytanie nr 399**

Prosimy o udostępnienie (uzupełnienie) następujących dokumentów dotyczących Części 1: Al. Stabłowickiej:

1. Opinia Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu nr WZA.5183.7196.2017.AZ z dnia 05.01.2018r;
2. Dokumentację Geologiczno-Inżynierską zatwierdzoną decyzją WSR-G.6540.49.2017.MR.AW z dn. 18.10.2017;
3. Decyzję środowiskową nr RDOŚ-02-WOOS-6613-1/28-12/10mp z dnia 3.11.2010,

które są częścią dokumentacji projektowej dla zadania i opisują istotne warunki wpływające na ostateczną wycenę przedmiotowego postępowania przetargowego.

**Odpowiedź na pytanie nr 399 (zmiana nr 66)**

Zamawiający załącza przedmiotowe dokumenty w pliku pyt\_399.7z

**Pytanie nr 427**

W dokumentacji projektowej: Formularz Ofertowy Aktualizacja (zakres prac pozostałych do zrealizowania) 9. Branża Zieleń pozycja nr 1 „zabezpieczenie pojedynczych drzew” wskazana jest jednostka „kpl”. Prosimy o wskazanie drzew do zabezpieczenia.

**Odpowiedź na pytanie nr 427 (zmiana nr 67)**

Pozycja formularza została skorygowana. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200306\_72.7z

**Pytanie nr 428**

Formularz Ofertowy Budowa drogi wraz z zielenią i oznakowaniem nr FO 01/02/16/17/18 - Dział nr 5 Zieleń nie zawiera pozycji związanych z pielęgnacją krzewów i drzew w okresie 3 lat. Proszę o dodanie pozycji przedmiarowych, w którym należy skalkulować koszty pielęgnacji – analogiczne pozycje znajdują się w przedmiarze dot. zieleni na ul. Kosmonautów.

**Odpowiedź na pytanie nr 428**

Patrz odpowiedz na pytanie 396.

**Pytanie nr 433**

W związku z wymogiem Zamawiającego, aby sygnalizacje świetlne objęte zakresem przedmiotowego zadania były sterowane za pomocą centralnego systemu sterowania ruchem GERTRUDE Real Time (ITS) zwracamy się z uprzejmą prośbą o udostępnienie przez Zamawiającego protokołów komunikacji wykorzystywanych w ramach systemu ITS, które są niezbędne dla realizacji przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Udostępnienie powyższych danych na tym etapie jest niezbędne dla przygotowania rzetelnej oferty w przedmiotowym postępowaniu.

**Odpowiedź na pytanie nr 433**

Protokół wymiany danych z systemem centralnego sterowania zostanie, ze względów bezpieczeństwa systemu ITS, udostępniony Wykonawcy po podpisaniu umowy. Właściciel i zarazem administrator systemu ITS tj. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu udostępni protokół wymiany danych wyłącznie w zakresie, jaki został dostarczony w ramach budowy systemu ITS we Wrocławiu.

Zamawiający przypomina jednocześnie, że ewentualna integracja nowych rozwiązań technicznych z systemem centralnym ITS, które na etapie ofertowania nie posiadają potwierdzonych certyfikatem cech kompatybilności z aplikacjami dziedzinowymi ITS, musi odbywać się na koszt oraz ryzyko Wykonawcy, bez wpływu na termin realizacji inwestycji i prawa do dodatkowego wynagrodzenia z tytułu dokonywanej integracji międzysystemowej.

**Pytanie nr 434**

W nawiązaniu do przetargu jak w nagłówku prosimy o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania; Branża: budowa torowiska tramwajowego Jaką przyjąć średnice wierconego otworu do kotwienia przy montażu torów na podbudowie betonowej fi 40

mm czy fi23-30 mm. ( w STWIORB T-01.00.07 dotyczącej nawierzchni torów tramwajowych w pkt. 5.2.1. jest napisane o tworach fi 40mm, a w projekcie fi 23-30mm)?

**Odpowiedź na pytanie nr 434**

Należy przyjąć średnicę wierconego otworu do kotwienia przy montażu torów na podbudowie betonowej fi 24-30 mm.

**Pytanie nr 435**

Jakie przyjąć podrozjazdnice do montażu rozjazdów oraz jaki typ przytwierdzeń?

**Odpowiedź na pytanie nr 435**

Szczegół montażu pokazano na rys. 5.3. - Konstrukcja zamocowania zwrotnicy do podrozjazdnicy strunobetonowej.

**Pytanie nr 436**

W przedmiarze robót dotyczącego torowiska na podbudowie - zabudowa przystanków podana jest długość układania torowiska wynosi 0,49 km. Z planu sytuacyjnego wynika, że jest 6 przystanków jednotorowych o łącznej dł. 0,414 km i jeden dwutorowy dł. 0,069km. Co daje w sumie dł. 0,552 km. Czy różnicę dł. 0,062 km należy odjąć w przedmiarze z pozycji zabudowy torowiska zielonego?

**Odpowiedź na pytanie nr 436**

Zamawiający dokonuje zmiany kosztorysu ofertowego polegającej na skorygowaniu długości torowiska przy zabudowanych przystankach. Pozostałe wielkości w przedmiarze są poprawne. Ponadto patrz odpowiedź na pytanie nr 331.

**Pytanie nr 437**

Czy styki przejściowe można wykonać metodą spawania termitowego?

**Odpowiedź na pytanie nr 437**

Styki przejściowe należy wykonać za pomocą spawania elektrycznego lub warsztatowo. Wspawanie warsztatowego styku metodą spawania termitowego.

**Pytanie nr 438**

W torowisku na podbudowie betonowej - zabudowa asfaltowa w warstwie Podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem w przedmiarze robot jest grubość 15cm, a w projekcie jest 20 cm. Jaką przyjąć wartość?

**Odpowiedź na pytanie nr 438**

Należy przyjąć 20 cm grubość podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem. Zmieniono wartość w przedmiarze. Zamawiający dokonuje zmiany kosztorysu ofertowego. Ponadto patrz odpowiedź na pytanie nr 331.

**Pytanie nr 439**

W torowisku na podbudowie betonowej - zabudowa przystanków warstwie Podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem w przedmiarze robot jest grubość 15cm, a w projekcie jest 20 cm. Jaką przyjąć wartość ?

**Odpowiedź na pytanie nr 439**

Należy przyjąć 20 cm grubość podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem. Zmieniono wartość w przedmiarze. Zamawiający dokonuje zmiany kosztorysu ofertowego. Ponadto patrz odpowiedź na pytanie nr 331.

**Pytanie nr 440**

W opisie projektu dotyczącego zabudowy torowiska na podbudowie betonowej jest napisany rozstaw kotew na prostej co 1m, a na rysunkach dotyczących szczegółu zamocowania szyn jest rozstaw co 1,5m. W STWIORB pisze aby rozstaw przyjąć taki jaki jest w projekcie. Jaki przyjąć rozstaw?

**Odpowiedź na pytanie nr 440**

Należy przyjąć rozstaw kotew co 1,5m na prostej.

**Pytanie nr 443**

Tablice DIP – prosimy o informację ilu wierszowe mają być tablice?

**Odpowiedź na pytanie nr 443**

Pytanie zadane przez oferenta jest nieprecyzyjne, ponieważ nie wskazuje, którego modułu wyświetlacza tablicy dotyczy. W związku z powyższym Zamawiający wyjaśnia, że zarówno dla części dotyczącej Alei Stabłowickiej jak i ul. Kosmonautów należy zastosować tablice SDIP posiadające:

- 1 wiersz w module zegara,
- 2 wiersze w polu odczytowym z nazwą przystanku,
- 5 wierszy w polu odczytowym rozkładu jazdy,
- 1 wiersz w polu z dodatkową informacją dla pasażerów.

#### Pytanie nr 444

Czy tablice DIP mają być jedno- czy dwustronne?

#### Odpowiedź na pytanie nr 444

Wszystkie tablice objęte przedmiotem zamówienia mają być dwustronne.

#### Pytanie nr 446

W projektach wykonawczych elektrycznych OZ94\_PWEL\_06/05/SK280 oraz OZ94\_PWEL\_06/05/SK281 w rozdziałach odpowiednio 3.19 i 3.18 pt. „ Sterowniki sygnalizacji świetlnej” znajdujemy w pierwszym akapicie zapis, że sterowniki „...nie wymagają wymiany...” zaś w akapicie czwartym tego samego rozdziału jest zapis przewiduje się wymianę sterownika Która informacja jest właściwa?

#### Odpowiedź na pytanie nr 446

Sterowniki na skrzyżowaniach SK280 i SK281 podlegają wymianie na nowe.

#### Pytanie nr 447

W projektach wykonawczych elektrycznych OZ94\_PWEL\_06/05/SK280 oraz OZ94\_PWEL\_06/05/SK281 OZ94\_PWEL\_06/05/SK314 oraz OZ94\_PWEL\_06/05/SK321 w rozdziałach pt. „ Zintegrowana szafa sterownicza ITS ” znajdujemy zapis „... Zintegrowana szafa ITS zostanie wyposażona w moduł MZS i I2cExpander. Moduł MZS służyć będzie do kontroli stanu napięcia w obwodach oraz pomiaru temperatury w szafie. Moduł I2cExpander służyć będzie nie tylko do monitorowania ale także do sterowania określonymi obwodami w szafie ITS...”. Są to moduły konkretnej firmy „Wąsko”. Mając na uwadze powyższe oraz obowiązujące zapisy PZP (Prawo zamówień Publicznych) Wykonawca rozumie, że może w swojej ofercie zastosować każde inne materiały i/lub rozwiązanie równoważne. Prosimy o potwierdzenie.

#### Odpowiedź na pytanie nr 447

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania każdego innego materiału/rozwiązania, a jedynie materiałów równoważnych tzn. takich, których oferowany asortyment będzie o takich samych lub lepszych: parametrach technicznych, merytorycznych, cechach użytkowych, jakościowych i funkcjonalnych. Zamienniki muszą być w pełni kompatybilne z systemem ITS we Wrocławiu oraz posiadać wszystkie cechy użytkowe i funkcjonalne jak projektowane materiały. Ponadto Zamawiający informuje, że w przypadku zabudowania elementów o innych gabarytach niż projektowane, należy przewidzieć proporcjonalne powiększenie obudów szaf zintegrowanych sterowników ITS w celu zachowania zaprojektowanych rezerw pod dalszą rozbudowę.

#### Pytanie nr 449

Dotyczy: Budowa sygnalizacji drogowych ul. Kosmonautów tom 06/05 – w projekcie wykonawczym Projektant przewidział do wykonania budowę konstrukcji bramownicowych w klasie bezpieczeństwa min. 70NE2 o rozpiętościach 12m 1szt, 13m 2szt, 19m 1szt, 20m 1szt.

Na bramownicach tych Projektant przewidział montaż poniższego asortymentu:

- **sygnalizatorów drogowych 3x300** z ekranem kontrastowym w ilości od 2szt do 5szt,
- **tablic oznakowania** pionowego F11 w ilości od 2szt do 5szt
- **kamer detekcyjnych** dla sygnalizacji drogowej w ilości od 1szt do 4szt
- **opraw oświetlenia** drogowego na dodatkowych konstrukcjach na **wysokości 10m i wysięgniku 1m** w ilości od 1szt do 2szt.

Z analizy rynku potencjalnych dostawców takich konstrukcji w kraju i za granicą wynika iż żaden z nich nie jest w stanie dostarczyć takich konstrukcji bramownicowych wyposażonych w wyżej wymieniony asortyment **we wskazanej lub jakiegokolwiek klasie bezpieczeństwa**. Takie konstrukcje nie występują na rynku. Prosimy o wyjaśnienie czy wskazane konstrukcje bramownicowe mają być wykonane w klasie bezpieczeństwa 70NE2 lub wyjaśnienie i podanie innych wytycznych wykonawczych dla budowy konstrukcji bramownicowych, zmianę zapisów w projekcie jak i w przedmiarze robót.

#### Odpowiedź na pytanie nr 449

Zamawiający nie potwierdza informacji przedstawionych przez potencjalnego oferenta. Na rynku europejskim dostępne są rozwiązania techniczne bramownicowe o katalogach rozpiętościach do 25m, posiadające certyfikaty zderzeniowe od 35 do 100 km/h w klasie NE. Producenci wykonują również tego typu konstrukcje na specjalne zamówienie w zależności od przyjętego wyposażenia i obciążenia przewidzianego do zamontowania na konstrukcji.

#### Pytanie nr 450

Prosimy o jednoznaczne określenie jakie należy zastosować krawężniki peronowe dla zatok autobusowych na zadaniu z uwagi iż: Projekt drogowy dla części 1 Aleja Stabłowicka opisuje światło +12 cm. Natomiast projekt na część 2 ul. Kosmonautów opisuje światło +24 cm. Na rynku natomiast standardowym światłem jest +18 cm z uwagi na to iż nowoczesny tabor posiada przykład, który pozwala obniżyć poziom podłogi o 7-8 cm. W związku powyższym prosimy o jednoznaczną informację jakie światło ma być zastosowane dla krawężników peronowych na zatokach autobusowych dla całego zadania ?

#### Odpowiedź na pytanie nr 450

Zadania obejmujące rozbudowę ulicy Kosmonautów oraz budowę odcinka alei Stabłowickiej objęte są odrębnymi Dokumentacjami Projektowymi, w skład których wchodzi m.in.: PB, PW, STWiORB oraz przedmiary. Na podstawie

odrębnych Projektów Budowlanych uzyskano oddzielne Decyzje Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowych. W związku z powyższym oba zadania, w tym dokumentację projektową należy traktować odrębnie pomimo objęcia ich jednym kontraktem na wykonanie robót budowlanych. Wymagania STWiORB są ściśle związane z odrębnymi Dokumentacjami Projektowymi i mogą zawierać różniące się zapisy w zależności od tego, którego dotyczą zadania. Na rynku dostępne są krawężniki peronowe ze światłem +24cm (ul. Kosmonautów) jak i +12m (al. Stabłowicka). Zapisy pozostają bez zmian. Krawężniki betonowe peronowe należy wykonać zgodnie z poszczególnymi projektami.

**Pytanie nr 461**

Prosimy o załączenie rysunku szczegółowego dotyczącego montażu odwodnienia liniowego w torowisku.

**Odpowiedź na pytanie nr 461**

Technologia montażu elementów odwodnienia wskazywana jest przez producenta. Nie ma możliwości narysowania szczegółów tak aby nie wskazywały konkretnego producenta. Wybrany w drodze przetargu wykonawca wykona w razie potrzeby niezbędne rysunki technologiczne dostosowane do elementów odwodnienia konkretnego producenta.

**Pytanie nr 463**

Dot. Al. Stabłowicka - Proszę o dodanie lub wskazanie w której pozycji kosztorysowej, należy uwzględnić wykonanie oczepu żelbetowego, na murze oporowym wykonanym z prefabrykatów typu L przy ulicy Lewej, zgodnie z rysunkiem nr 04\_03.1.

**Odpowiedź na pytanie nr 463 (zmiana nr 68)**

Zamawiający dokonuje zmiany przedmiaru/kosztorysu ofertowego - formularz nr 52 do załącznika nr 7 IDW. Ponadto Zamawiający zwraca uwagę, że pytanie dotyczy ul. Kosmonautów.

**Pytanie nr 464**

Dot. Al. Stabłowicka - Proszę o dodanie lub wskazanie w której pozycji kosztorysowej, należy uwzględnić wykonanie oczepu żelbetowego, na murze oporowym wykonanym z prefabrykatów typu L przy Al. Architektów, zgodnie z rysunkiem nr 04\_05.1.

**Odpowiedź na pytanie nr 464**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 463.

**Pytanie nr 465**

Dot. Al. Stabłowicka - Prosimy o podanie prawidłowej średnicy pręta głównego nr 1, pała fundamentowego pod Mur oporowy „0-6” pokazanego na rysunku nr 04-2.6. Pręty o średnicy fi 24 nie są produkowane.

**Odpowiedź na pytanie nr 465**

W przypadku braku dostępności prętów średnicy 24 mm, należy zastosować pierwszą dostępną średnicę większą, w tym przypadku 25 mm.

Ponadto Zamawiający zwraca uwagę, że pytanie dotyczy ul. Kosmonautów.

**Pytanie nr 466**

Dot. Al. Stabłowicka - W której pozycji kosztorysowej muru oporowego „0-6” należy uwzględnić taśmy dylatacyjne segmentów żelbetowych.

**Odpowiedź na pytanie nr 466**

Taśmy dylatacyjna należy uwzględnić w pozycji nr 14 kosztorysu.

Ponadto Zamawiający zwraca uwagę, że pytanie dotyczy ul. Kosmonautów.

**Pytanie nr 467**

Dot. Al. Stabłowicka - W kosztorysie muru oporowego „0-6” w pozycji 14 podana jest ilość 191,73m<sup>3</sup> wykonania elementów żelbetowych z betonu konstrukcyjnego w deskowaniu z betonu C25/30, wg Wykonawcy powinno być 125,6m<sup>3</sup>. Prosimy o podanie właściwej ilości.

**Odpowiedź na pytanie nr 467**

Zapis pozostaje bez zmian.

Ponadto Zamawiający zwraca uwagę, że pytanie dotyczy ul. Kosmonautów.

**Pytanie nr 468**

Dot. Al. Stabłowicka - Prosimy o uzupełnienie SST o D-10.01.0 dotyczącą wykonania murów oporowych MUR OPOROWY WZDŁUŻ UL.LEWEJ; MUR OPOROWY WZDŁUŻ UL.ARCHITEKTÓW; MUR OPOROWY "0-6".

**Odpowiedź na pytanie nr 468**

STWiORB D10.01.01 Mury oporowe znajduje się w załączniku nr 2 do OPZ Tom 01 PW plik TOM\_01\_cz5.pdf od str. 229 oraz plik TOM\_01\_cz6.pdf od str. 1.

**Pytanie nr 471**

Dotyczy: Budowy Osi Zachodniej we Wrocławiu w ciągu drogi krajowej 94- ul. Kosmonautów w projekcie wykonawczym Tom 08/01 Budowa i przebudowa sieci wodociągowej w pkt 3.4.2 wskazana jest klasa rur żeliwnych C40 dla DN 400, natomiast w pkt 3.4.3 podaje się klasę C30 dla DN400. Proszę o ujednoczenie klas dla tej samej średnicy rurociągu, proponuję parametr C40 dla całego zakresu, zwiększa to żywotność i wytrzymałość rurociągu

**Odpowiedź na pytanie nr 471**

Zgodnie z projektem (pkt 3.4.2, profile podłużne, zestawienie materiałów) sieci wodociągowe magistralne należy wykonać z rur żeliwnych klasy C40, za wyjątkiem odcinka nad ciekim Ługowina o długości około 16m, gdzie należy zastosować rury żeliwne klasy C30, z izolacją termiczną z pianki poliuretanowej wykonaną fabrycznie z płaszczem zewnętrznym PE. Jeśli na rynku dostępne są rury żeliwne klasy C40 z izolacją termiczną z pianki poliuretanowej wykonaną fabrycznie z płaszczem zewnętrznym PE Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie nad ciekim Ługowina takich rur. Warunkiem wyrażenia zgody przez Zamawiającego jest spełnienie pozostałych parametrów rur żeliwnych wskazanych w projekcie (izolacje rur, system połączeń, uszczelnienia, itp.).

**Pytanie nr 474**

Zgodnie z projektem wykonawczym „Część 1 Aleja Stabłowicka”, rys. 3.2 „Przekroje konstrukcyjne” należy wykonać zabezpieczenie skarp nasypu matą przeciwoerozyjną. Natomiast zgodnie z STWiORB D-02.00.00 pkt. 2.5 zabezpieczenie skarp nasypów należy wykonać za pomocą geosiatki przestrzennej i geowłókniny separacyjno-filtracyjnej. Wykonawca zwraca się z prośbą o jednoznaczne wskazanie sposobu zabezpieczenia skarp nasypów z podaniem parametrów technicznych materiałów, które mają zostać zastosowane do zabezpieczenia skarp.

**Odpowiedź na pytanie nr 474**

Do zabezpieczenia przeciwoerozyjnego zastosować przestrzenną matę przeciwoerozyjną (zwaną również geosiatką lub geomatą przestrzenną) z włókien syntetycznych o parametrach określonych w ST D-02.00.00.

Rozłożenie geowłókniny separacyjno-filtracyjnej pod matą jest zaleceniem niektórych producentów. Jeżeli producent wybrany przez oferenta nie wskazuje na konieczność stosowania geowłókniny pod swój wyrób, to nie ma potrzeby jej stosowania. Jeżeli natomiast producent zaleca ułożenie geowłókniny to wówczas ta powinna spełniać parametry określone ww. specyfikacji. W takim przypadku rozłożenie geowłókniny należy uwzględnić w cenie jednostkowej zabezpieczenia przeciwoerozyjnego wraz z matą przeciwoerozyjną.

**Pytanie nr 475**

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie rozbieżności pomiędzy zapisami Projektu Wykonawczego Al. Stabłowickiej – aktualizacja, a zapisami Specyfikacji Technicznej dotyczącymi lepiszcza. Projekt Wykonawczy nie wyklucza stosowania mieszanek na bazie lepiszcza modyfikowanego z dodatkiem gumy lub lepiszcza zwykłego z dodatkiem miazgi gumowej, natomiast Specyfikacja Techniczna wymaga stosowania SMA na bazie polimeroasfaltu PMB 45/80-55.

**Odpowiedź na pytanie nr 475**

Na przedmiotowym odcinku należy zastosować SMA na bazie polimeroasfaltu PMB 45/80-55. Zastosowanie mieszanek na bazie lepiszcza z dodatkiem gumy lub lepiszcza zwykłego z dodatkiem gumy dotyczyło wyłącznie odcinków już zrealizowanych.

**Pytanie nr 476**

W Projekcie Wykonawczym wzmocnienia nasypów (Obwodnica osiedla Leśnica), widnieje zapis na str. 7 mówiący o możliwości niestosowania wkładek wzmacniających. W formularzu ofertowym branży drogowej taka pozycja się znajduje (poz. 17. Wykonanie wkładek zbrojenia). Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie nieścisłości.

**Odpowiedź na pytanie nr 476**

Zapis dotyczył odcinków wyłącznie już zrealizowanych.

**Pytanie nr 477**

W odniesieniu do poprzedniego pytania zwracamy się z prośbą o informację czy na Alei Stabłowickiej można zrezygnować z zastosowania wkładek wzmacniających nasyp zgodnie z zapisami Projektu Wykonawczego (Obwodnica Osiedla Leśnica)

**Odpowiedź na pytanie nr 477**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 478**

W związku z faktem, iż występują różnice w grubościach warstw bitumicznych na Alei Stabłowickiej w zależności od Projektu Wykonawczego, zwracamy się z prośbą o potwierdzenie wykonania prac zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami w poszczególnych Projektach Wykonawczych.

**Odpowiedź na pytanie nr 478**

Patrz odp. na pytanie 323.

**Pytanie nr 482**



Zgodnie ze STWiORB dla „Część 1: Aleja Stabłowicka” D-04.02.01 i punktem 2.1 warstwa mrozoochronna i odsączająca ma zostać wykonana z kruszywa o uziarnieniu 0/8. Natomiast zgodnie z STWiORB dla części 2 tj. „Przebudowa ul. Kosmonautów w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu” D-04.02.01 punkt 2.4.3 i D-04.02.02 punkt 2.2.1 warstwa mrozoochronna i odsączająca ma zostać wykonana z kruszywa o uziarnieniu 0/31,5. Wykonawca zwraca się z prośbą o ujednoczenie wymagań dotyczących uziarnienia kruszywa, które jest przewidziane do wykonania warstwy mrozoochronnej i odsączającej.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 482**

Patrz odp. na pytanie 323.

#### **Pytanie nr 483**

Wnioskujemy o wykreślenie zapisów w PW oraz SST T-01.00.05 dotyczących wymagań odnośnie uzyskania założonych wartości wtórnego modułu

Tor tramwajowy w konstrukcji podsypkowej to w zasadzie tor kolejowy, w którym występują dwa elementy konstrukcji: 1. Podtorze, 2. Nawierzchnia kolejowa (tramwajowa).

Podtorze – budowla geotechniczna wykonana jako nasyp lub przekop wraz z urządzeniami ją zabezpieczającymi, ochraniającymi i odwadniającymi, podlegająca oddziaływaniom eksploatacyjnym, wpływom klimatycznym oraz wpływom podłoża gruntowego zalegającego bezpośrednio pod podtorzem i w najbliższym jego otoczeniu. (Id-3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego)

Nawierzchnia torowa – konstrukcja (zespół konstrukcyjny) przystosowana do przenoszenia na grunt (podtorze) obciążeń stałych i ruchomych związanych z ruchem pojazdów szynowych, składająca się z szyn, elementów podporowych (podkładów), elementów przytwierdzających i łączących oraz podsypki.

Podsypka tłuczniowa jest więc częścią składową zespołu konstrukcyjnego i nie wydziela się w tej konstrukcji oddzielnej podbudowy z tłucznia. W praktyce przy budowie torów wykonuje się subwarstwę tłucznia, na której układany jest ruszt torowy; nie jest to jednak oddzielna warstwa podbudowy, dla której określa się wymagania wytrzymałości doraźnej (nośność, sztywność).

Podsypka jako część składowa konstrukcji ma za zadanie: 1. Sprężyste przejście nacisków kół pojazdów przekazywanych przez szyny i podkłady i przeniesienie tych nacisków na podtorze z rozłożeniem na większą powierzchnię o odpowiedniej wytrzymałości, 2. Zapewnienie wymaganego położenia toru w planie i profilu, 3. Szybkie odprowadzenie wód pochodzących z opadów atmosferycznych. Uzyskuje się to przez mechaniczne lub ręczne podbijanie podkładów oraz odpowiednie oprofilowanie przyzmy podsypki.

W Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego Id-3 określa się minimalne projektowe (obliczeniowe) wartości modułu odkształcenia podtorza w zależności od prędkości maksymalnej oraz natężenia przewozów.

Brak jest uzasadnienia dla określania wymagań na poziomie subwarstwy tłucznia, która nie jest oddzielnym elementem konstrukcyjnym, spełnia jedynie rolę pomocniczą przy układaniu toru.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 483**

Zapisy pozostają bez zmian.

#### **Pytanie nr 484**

Wnioskujemy o poprawienie zapisów SST T-01.00.07. Nawierzchnia torów tramwajowych. 2.5. Podkłady strunobetonowe: „Do wbudowania przewidziano podkłady strunobetonowe o rozstawie szyn 1000 mm, o długości L=1800 mm.”

#### **Odpowiedź na pytanie nr 484 (zmiana nr 69)**

Zamawiający wykreśla treść STWiORB od str. 65 do str. 142 (wg numeracji plików PDF) zawartą w plikach zal\_nr\_2\_dok\_Kosm\PW\TOM\_01\TOM\_01\_cz3.pdf i zal\_nr\_2\_dok\_Kosm\PW\TOM\_01\TOM\_01\_cz4.pdf.

Zamawiający dokonuje zmiany w zapisach STWiORB T-01.00.07 poprzez usunięcie zapisu „Do wbudowania przewidziano podkłady strunobetonowe o rozstawie szyn 1000 mm, o długości L=1800 mm.”. Zamawiający publikuje poprawiony STWiORB w pliku 200309\_pyt\_484,515,549,551,552,554,557,558-OZ94\_SST\_Torowisko tramwajowe\_03.03.20.pdf

#### **Pytanie nr 485**

Wnioskujemy o jednoznaczne określenie wymagań dla rur drenażowych. W SST T-01.00.09. w tablicy 2. podano średnicę zewnętrzną 100 mm, w PW w części rysunkowej Przekroje konstrukcyjne występują rury drenażowe o średnicy 160 mm, w Przedmiarze robót w poz. 68 opis robót wskazuje układanie drenażu z rurek o średnicy 110 mm.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 485**

Patrz odpowiedź na pytanie 544.

#### **Pytanie nr 486**

Prosimy o wskazanie, w którym miejscu znajduje się specyfikacja techniczna D-03.03.04, na którą powołuje się Zamawiający w RCO.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 486**

Patrz odp. na pytanie 323.

Specyfikacja znajduje się w kat: zal\_nr\_4\_AS\_dokonczenie\III\_STWIORB - uzupełnienie do OŚ ZACHODNIA.

#### **Pytanie nr 487**

Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności dotyczących ilości i wysokości prefabrykowanych ścianek oporowych (przy ul. Lewej i ul. Architektów) podanych w RCO i w Projekcie Wykonawczym oraz wskazanie, które wartości należy przyjąć do wyceny.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 487**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 463.

#### **Pytanie nr 489**

Zamawiający w opracowaniu projektowym dla wiaduktu WD1, informuje w pkt. 4.14. „*Technologia wykonywania prac ..... po osiągnięciu osiadań przyczółków oraz nasypu drogowego na poziomie 70% szacowanych osiadań całkowitych należy zweryfikować położenie wysokościowe ustroju nośnego ..... Dopuszczalne nierównomierne osiadania między filarami wynoszą 10mm, natomiast dopuszczalne nierównomierne osiadania między filarem a przyczółkiem wynoszą 20 mm. Aby uzyskać minimalną różnicę w osiadanach podpór należy zastosować się do uwag w pkt. 4.14.*

Wykonawca w ramach czasu realizacji przewiduje czas potrzebny na konsolidację uformowanego nasypu drogowego z przewyższeniem 1,5-2,0m. Ze względu na odpowiednie tempo wykonywanych prac zwracamy się z pytaniem o określenie minimalnego i maksymalnego czasookresu w.w. konsolidacji w którym zdaniem Projektanta i odpowiednich obliczeń nastąpi około 70% osiadań rzeczonego nasypu drogowego. Jest to niezbędne w celu określenia czasu realizacji zadania.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 489**

W opisie technicznym podano przykładowy sposób przyspieszenia konsolidacji gruntu pod nasypem drogowym. Przyjęty przez Wykonawcę sposób przyspieszenia konsolidacji powinien być elementem projektu technologii i organizacji robót, tam też powinna zostać zawarta ewentualna informacja o czasie, w którym zajdzie 70% osiadań.

#### **Pytanie nr 490**

Dot. ul. Kosmonautów – Prosimy o zamieszczenie rysunków technicznych dotyczących szczegółów przekrojów konstrukcyjnych (sposób ułożenia krawężników, krawężników peronowych, obrzeży, ścieków, opasek, itp. wraz z wymiarowaniem ław i oporów).

#### **Odpowiedź na pytanie nr 490 (zmiana nr 70)**

W związku z wątpliwościami Oferenta dołącza się dodatkowy rysunek szczegółów konstrukcyjnych w pliku o nazwie Zał\_do\_odp\_490\_szczegóły konstrukcyjne drogowe.pdf

#### **Pytanie nr 494**

Prosimy o weryfikację pozycji nr 57 kosztorysu ofertowego dla wiaduktu WD1. Przypisana do tej pozycji STWiORB nr M.14.00.04 dotyczy umocnienia skarp i dna rowów w tym m.in. (wykonania materacy siatkowo-kamiennych, narzutu kamiennego itd.) co jest niezgodne z opisem pozycji kosztorysowej. Prosimy o wyjaśnienie co należy wycenić w ramach tej pozycji kosztorysowej.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 494 (zmiana nr 71)**

Pozycja dotyczy uporządkowania miejsca robót – uporządkowanie terenu po robotach nie ma wyodrębnionej specyfikacji technicznej. Podany numer specyfikacji usunięto z pozycji nr 57. Prace należy wycenić analogicznie jak w przypadku poszczególnych robót budowlanych, gdzie uporządkowanie terenu jest elementem składowym specyfikacji. Zamawiający publikuje zmieniony wzór kosztorysu ofertowego w pliku 200306\_5.7z

#### **Pytanie nr 495**

Dotyczy punktu 4.14 **Technologia wykonania prac** opisu technicznego dla obiektu WD1. W ww. punkcie są zapisy dotyczące prowadzenia prac budowlanych „wykonanie nasypów drogowych z przewyższeniem o wartości 1,5 – 2 m w stosunku do projektowanych rzędnych wg profilu podłużnego drogi”. Prosimy o informację czy wykonanie nasypów drogowych z przewyższeniem jest uwzględnione w pozycji kosztorysowej nr 9?

#### **Odpowiedź na pytanie nr 495**

Nie. Wykonanie nasypów drogowych z przewyższeniem jest zawarte w przedmiarze nr 1, poz. 1.2.4.

Ponadto patrz odpowiedź na pytanie nr 374.

#### **Pytanie nr 496**

Dotyczy punktu 4.14 **Technologia wykonania prac** opisu technicznego dla obiektu WD1. W ww. punkcie są zapisy dotyczące prowadzenia prac budowlanych „rozbiórka przewyższenia nasypu drogowego do poziomu posadowienia płyt przejściowych”.

Prosimy o informację w której pozycji kosztorysowej należy uwzględnić rozbiórkę przewyższenia nasypu.

**Odpowiedź na pytanie nr 496**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 374.

**Pytanie nr 497**

Dotyczy przepustu PZ1 – pozycja kosztorysowa nr 18. Prosimy o podanie parametrów geowłókniny polipropylenowej.

**Odpowiedź na pytanie nr 497**

Zgodnie z opisem technicznym.

**Pytanie nr 498**

Prosimy o wyjaśnienie pozycji nr 2 kosztorysu ofertowego dla wiaduktu WD1.

Czy pozycja dotyczy prowadzenia nadzoru geotechnicznego na etapie realizacji, wyszczególnionego w udostępnionej dokumentacji geotechnicznej?

**Odpowiedź na pytanie nr 498**

Pozycja dotyczy wykonania kontrolnych badań geotechnicznych zgodnie z SST nr M.02.01.00

**Pytanie nr 500**

Czy Zamawiający przewiduje zastosowanie szyn ze stali gatunku R290? Jeśli tak to w jakich lokalizacjach i na jakich długościach?

**Odpowiedź na pytanie nr 500**

Nie przewiduje się zastosowania szyn R290.

**Pytanie nr 501**

Jakiej długości mają być przyrządy wyrównawcze?

**Odpowiedź na pytanie nr 501**

Długość przyrządu wyrównawczego zależy od producenta wybranego przez wykonawcę.

**Pytanie nr 502**

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania kruszywa na otoczkach dla betonu podbudowy?

**Odpowiedź na pytanie nr 502**

Kruszywo do podbudowy z betonu asfaltowego musi spełniać wymogi podane w Wymagania techniczne - Kruszywa do mieszanek mineralno-asfaltowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach publicznych -WT-1 Kruszywa 2014, a także STWiORB D-04.07.02. Podbudowa z betonu asfaltowego AC22P.

**Pytanie nr 503**

Pozycje nr 20, 21, 38, 39, 40, 50, 51, 52, 59, 60, przedmiaru torowego - prosimy o uściślenie, czy jednostką rozliczeniową jest metr/kilometr szyny czy toru pojedynczego?

**Odpowiedź na pytanie nr 503**

Dla pozycji 20, 38, 50, 59, 60 jednostką jest m/km toru pojedynczego.

Dla pozycji 21, 40, 52 jednostką jest m/km pojedynczej szyny liczony podwójnie ponieważ wkładki są po obu stronach szyn.

Dla pozycji 39, 51 jednostką jest m/km pojedynczej szyny.

**Pytanie nr 504**

Prosimy o potwierdzenie, że w poz. 21 przedmiaru torowego ilość 13,91 km wypełniania komór szynowych wkładkami elastycznymi jest poprawna.

**Odpowiedź na pytanie nr 504**

W poz. 21 przedmiaru jest poprawna ilość.

**Pytanie nr 507**

Po dokonaniu szczegółowej analizy zapisów SST CZĘŚĆ 2 : UL. KOSMONAUTÓW, w dokumentacji udostępnionej przez Zamawiającego, zgłaszamy uwagi wnioski dot. treści w zakresie wykonania warstw nawierzchni bitumicznych:

**SST-TOM I i II D-04.07.02 AC 22 P**

Str. 128, tablica 13 - Częstotliwość oraz zakres badań..... Pkt 7 i 8 - za często ( wpisano 2 próbki z każdej jezdni o dł. do 250m ) - wnioskujemy o zapis - jak w punkcie 11 )

**D-05.03.05 AC 16 W**

Str. 153, tablica 13

Częstotliwość oraz zakres badań.....pkt 7 i 8 - za często - wnioskujemy o zapis - jak w punkcie 11

**D-05.03.13 SMA**

Str. 172, tablica 9

- Pkt 1. Wpisano badanie składu i uziarnienia dla próbki pobranej na budowie pobranej - wnioskujemy o zapis - ( np. na WMA lub budowie ).

- Pkt 2. Wpisano badanie własności asfaltu (penetracja i PiK - dla każdej cysterny
- uważamy, że wystarczy z częstotliwością jak dla ZKP ).

Prosimy o stosowne korekty lub zmiany.

**Odpowiedź na pytanie nr 507**

Zapisy pozostają bez zmian.

**Pytanie nr 508**

Czy Zamawiający zgodnie z zapisami Dokumentacji Projektowej dla Branży Kanalizacji Deszczowej wyraża zgodę na zastosowanie do budowy kolektorów kanalizacji deszczowej i przykanalików rur i kształtek PP lub PE dwuściennych, wewnątrznie gładkich, zewnątrznie karbowanych?

**Odpowiedź na pytanie nr 508**

Zamawiający zgodnie z dokumentacją projektową (pkt. 3.7.1. opisu technicznego Tom 05) uzgodnioną przez MPWIK i ZDIUM dopuszcza wykonanie kanalizacji deszczowej i przykanalików z rur kanalizacyjnych i kształtek PEHD lub PP o sztywności obwodowej SN8 – 8kN/m<sup>2</sup>, łączonych kielichowo lub na dwuzłączki systemowe z uszczelkami.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rur i kształtek dwuściennych, wewnątrznie gładkich, zewnątrznie karbowanych, zgodne z normą PN-EN-13476-3 lub rur litych, niespionionych.

**Pytanie nr 509**

Z informacji uzyskanych od producenta konstrukcji wsporczych, firmy WIMED podanej w dokumentacji technicznej wynika, że z zachowaniem bezpieczeństwa biernego wykonuje się maszty i konstrukcje wysięgnikowe sygnalizacji. Nie ma natomiast rozwiązań w zakresie konstrukcji bramownicowych, które spełniały by wymagania w zakresie bezpieczeństwa biernego. W związku z powyższym wnosimy aby zamawiający zrezygnował z wymogu stosowania konstrukcji bramownicowych z bezpieczeństwem biernym.

**Odpowiedź na pytanie nr 509**

Dokumentacja projektowa nie określa, że należy stosować konstrukcje bramownicowe firmy WIMED. Zamawiający podtrzymuje wymóg stosowania konstrukcji bramownicowych z bezpieczeństwem biernym ze względu na uwarunkowania terenowe, obowiązujące przepisy oraz treść uzyskanych uzgodnień od zarządcy drogi. Patrz również odpowiedź na pytanie nr 449.

**Pytanie nr 510**

W żadnej z pozycji przedmiarowej nie ma mowy o zasypce torowiska kłińcem – takowa pojawia się zarówno w części opisowej jak i rysunkowej projektu. Proszę o informację, do której pozycji należy wliczyć ww. punkt, proszę o uściślenie.

**Odpowiedź na pytanie nr 510 (zmiana nr 72)**

Zamawiający dokonuje zmiany przedmiaru/kosztorysu ofertowego (formularz nr 32 do załącznika nr 7 IDW) poprzez dodanie pozycji nr 31a - zasypka kłińcem. Zamawiający publikuje zmieniony przedmiar w pliku 200309\_32.7z

**Pytanie nr 511**

Ponadto, w PW nie ma wyszczególnionej jako osobnej konstrukcji torowiska zasypanego tłuczniem, proszę o uściślenie.

**Odpowiedź na pytanie nr 511**

Torowisko zasypane tłuczniem przewidziane jest w projekcie jedynie w obrębie rozjazdów i jest oznaczone i opisane w legendzie na planach sytuacyjnych. Rys. 5.2. obrazuje konstrukcję torowiska wydzielonego zasypanego kłińcem oraz rys. 5.3. obrazuje konstrukcję zamocowania zwrotnicy do podrozjazdnicy strunobetonowej.

**Pytanie nr 512**

W konstrukcji torowiska w zabudowie asfaltowej na przejściach i ścieżkach rowerowych pojawiają się rozbieżności odnośnie grubości poszczególnych warstw konstrukcyjnych. (np. Poz.41. w porównaniu do konstrukcji ze strony 21 PW Torowego), proszę o uściślenie.

**Odpowiedź na pytanie nr 512 (zmiana nr 73)**

Zmieniono opis pozycji w przedmiarze/kosztorysie ofertowym (formularz nr 33 do załącznika nr 7 IDW). Zamawiający publikuje zmieniony wzór kosztorysu ofertowego z pliku 200309\_33.7z

**Pytanie nr 513**

W Poz. 43 kosztorysu torowego jak i w kolejnych konstrukcjach – pojawia się zapis o taśmie uszczelniającej pomiędzy główką szyny a nawierzchnią asfaltową. Natomiast w PW zarówno części opisowej jak i rysunkowej – takowe rozwiązanie nie występuje, pojawia się za to zalew przyszynowy pionowy – czego nie ma w przedmiarze. Ponownie, proszę o uściślenie.

**Odpowiedź na pytanie nr 513**

Patrz odpowiedzi na pytania nr 393 oraz nr 512.

**Pytanie nr 514**

W projekcie wykonawczym w punkcie konstrukcji torowiska na płycie betonowej mowa jest o wkładkach betonowych, w przedmiarach o elastomerowych. Proszę o wyjaśnienie także tej kwestii.

**Odpowiedź na pytanie nr 514 (zmiana nr 74)**

Należy zastosować wkładki betonowe. W przedmiarze zmieniono opis pozycji 40, 52. Zamawiający publikuje zmieniony wzór kosztorysu ofertowego nr 34 w pliku 200309\_34.7z. Odnośnie wzoru kosztorysu ofertowego nr 33 patrz odpowiedź na pytanie nr 512.

**Pytanie nr 515**

Kolejnym problemem jest cała specyfikacja techniczna. Według moich informacji torowisko we Wrocławiu jest torowiskiem o rozstawie 1435mm a nie 1000mm (strona 46) jak to w ww. specyfikacji ujęto. Wydaje mi się, że w ostatnim czasie nic w tej kwestii się nie zmieniło.

**Odpowiedź na pytanie nr 515**

Usunięto ze specyfikacji oczywisty błędny zapis. Ponadto patrz odpowiedź na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 521**

Prosimy o wskazanie jakich materiałów z rozbiórki dotyczą poniższe pozycje na ul. Kosmonautów:

Lp. 47 – Oczyszczenie materiałów betonowych z rozbiórki nadających się do wykorzystania i odwiezienia na składowisko Zamawiającego – 1605,07 m<sup>3</sup>

Lp. 48 – Wywóz materiałów z rozbiórek z utylizacją – 5904,24 m<sup>3</sup>

**Odpowiedź na pytanie nr 521**

Pozycja nr 47 przedmiaru branży drogowej odnosi się do materiałów pochodzących z rozbiórki wyspecyfikowanych w par. 2 pkt 1. Zarządzenia nr 27/07 Dyrektora ZDiK. Powyższe materiały należy przekazać Zamawiającemu, w szczególności: kostkę betonową, krawężniki, oporniki, kostkę kamienną, tablice znaków drogowych i tablice kierujące. Po oczyszczeniu, posegregowaniu, ułożone na paletach i odpowiednio zabezpieczone należy przewieźć przez Wykonawcę na place składowe Zamawiającego. Powyższy zapis jest zgodny z wymogami STWiORB D-01.02.04. Rozbiórka elementów dróg.

Pozycja nr 48 przedmiaru branży drogowej odnosi się do pozostałych materiałów pochodzących z rozbiórki ujętych w poszczególnych pozycjach przedmiarowych.

**Pytanie nr 520**

Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że koszt zbrojenia pali CFA dla ekranów akustycznych o ciężarze 33 495,6 kg należy ująć w cenie jednostkowej wykonania pala CFA zgodnie z poniższą pozycją kosztorysu ofertowego:

3	M.02.03.03.	Wykonanie pali CFA d=600mm, L=5,0m, 206szt. z betonu C25/30 W8 ze zbrojeniem stalą AIIIIN 33495,6kg	m	1 030,00
---	-------------	---	---	----------

**Odpowiedź na pytanie nr 520**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 535**

W nawiązaniu do udzielonej w dniu 14.02.20120 r. odpowiedzi na pytanie nr 189 Wykonawca zwraca uwagę, że izolacja natryskowa MMA jest odporna na uszkodzenia mechaniczne i nie wymaga żadnej dodatkowej ochrony. Zgodnie z deklaracjami producentów tych izolacji można po niej prowadzić transport wewnętrzny na potrzeby budowy oraz układać bezpośrednio tłuczeń na obiektach kolejowych bez zastosowania dodatkowej warstwy ochronnej. Zatem z technicznego punktu widzenia stosowanie dodatkowej warstwy ochronnej pod kapami chodnikowymi z papy termozgrzewalnej jest niepotrzebne. Prosimy o odstąpienie od wymogu zabezpieczania izolacji z MMA papą zgrzewalną. W przeciwnym razie prosimy o sprecyzowanie wymagań odnośnie papy, która ma zostać użyta do zabezpieczenia izolacji, gdyż istnieje wiele rodzajów pap zgrzewalnych o różnych grubościach, osnowach, podsypce czy składzie materiału izolacyjnego.

**Odpowiedź na pytanie nr 535**

Jeżeli zastosowany system izolacji pomostu nie gwarantuje jej ochrony przed uszkodzeniem podczas układania zbrojenia kap chodnikowych zaleca się ułożenie warstwy ochronnej pod kapami chodnikowymi i krawężnikami na prześle. Papa w tym przypadku pełni wyłącznie rolę ochronną. Istotna jest jej grubość określona w projekcie, a inne parametry mają znaczenie drugorzędne.



**Pytanie nr 568**

W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 157 oraz nr 239 z dnia 14.02.2020, Prosimy o potwierdzenie, że do oceny przydatności kruszywa do podbudów z mieszanek niezwiązanych należy stosować jako decydujące kryteria wymienione w dokumencie WT-4.

**Odpowiedź na pytanie nr 568**

Właściwości mieszanki z kruszyw naturalnych do podbudów i nawierzchni podano w ST D-04.04.02 w pkt 2.3.2 Jeżeli stosowane będą inne niż naturalne mieszanki kruszyw, wówczas należy stosować kryteria uzupełniające właściwe dla tego rodzaju kruszywa, określone WT -4 2010.

**Pytanie nr 586**

W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego na pytanie numer 154, zwracamy się z prośbą o podanie szczegółowych obliczeń i parametrów jakie Wykonawca ma osiągnąć (w zakresie osiadań nasypu) aby móc kontynuować prace drogowe i nawierzchniowe na przedmiotowym odcinku. Odpowiedź na powyższe pytanie jest niezbędna do opracowania harmonogramu i technologii robót a co za tym idzie do właściwego oszacowania kosztów oferty.

**Odpowiedź na pytanie nr 586**

Patrz odpowiedź na pytanie 489.

**Pytanie nr 532**

**Dotyczy odpowiedzi na pytanie Nr 225 z dnia 07.02.2020:**

**Pytanie nr 225**

Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy kostkę granitową staro użyteczną 18/20 w ilości potrzebnej na wykonanie nawierzchni zatok autobusowych jakie przewiduje projekt ?

**Odpowiedź na pytanie nr 225**

Zamawiający informuje, że pozyskanie kostki granitowej leży po stronie Wykonawcy.

Czy Zamawiający pozwoli na wykorzystanie do realizacji robót kostki staroużytecznej?

**Odpowiedź na pytanie nr 532**

Zamawiający dopuszcza wykorzystanie do robót kostki staroużytecznej pod warunkiem spełnienia wszystkich wymogów STWiORB D-05.03.01. Nawierzchnie z kostki kamiennej oraz akceptacji materiału przez Inżyniera.

**Pytanie nr 533**

Prosimy o informację, czy wypełnienia paneli odbijających, na ekranach akustycznych, wykonanych w związku z przebudowa ul. Kosmonautów, muszą mieć zabezpieczenie przeciw graffiti folia ochronną. Jeżeli tak, to czy jednostronne czy obustronne.

**Odpowiedź na pytanie nr 533**

Panele odbijające muszą zostać zabezpieczone przeciw graffiti obustronnie.

**Pytanie nr 534**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie innego rodzaju panelu odbijającego na ekranach akustycznych, wykonanych w związku z przebudowa ul. Kosmonautów, który to panel spełnia wymagania klasy izolacyjności projektowej, oraz dopuszcza zmianę grubości z 20mm na 15mm. Wpisanie w dokumentacji grubości płyty ogranicza Inwestorowi możliwość wyboru innych materiałów, spełniających wszystkie istotne wymagania projektu i naraża go, na niepotrzebne ponoszenie znacząco większych kosztów.

**Odpowiedź na pytanie nr 534**

Nie dopuszcza zastosowanie innego rodzaju panelu odbijającego na ekranach akustycznych.

**Pytanie nr 540**

Na planie sytuacyjnym torowiska tramwajowego zaznaczono ok 10 lokalizacji zabudowy przyrządów wyrównawczych. Przedmiary nie zawierają odrębnej pozycji na ich zabudowę . Prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji w Przedmiarze robót, lub wskazanie w której pozycji Wykonawca ma umieścić koszt na zabudowę przyrządów wyrównawczych .

**Odpowiedź na pytanie nr 540**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 331 (formularz nr 31 do załącznika nr 7 IDW).

**Pytanie nr 541**

Czy w branży torowej należy przewidzieć zabudowę smarownic torowych ?

**Odpowiedź na pytanie nr 541**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 337.

**Pytanie nr 542**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o informację w której pozycji kosztorysu ofertowego należy ująć koszt wbudowania styków przejściowych, które zgodnie z udostępnionym w materiałach przetargowych Projektem Wykonawczym rys. 6.2 należy wykonać. Prosimy również o podanie ilości.

**Odpowiedź na pytanie nr 542**

Należy zastosować styki przejściowe przy połączeniu starego torowiska z nowym na początku opracowania. Koszt ująć należy w pozycji 20. Należy wykonać 4 sztuki styków przejściowych 60R2/49E1.

**Pytanie nr 543**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o udostępnienie przekroju konstrukcyjnego montażu rozjazdów tramwajowych oraz szczegółów mocowania do podrozdnic strunobetonowych.

**Odpowiedź na pytanie nr 543**

Na rys. 5.3. dokumentacji projektowej znajduje się szczegół zamontowania zwrotnicy do podrozdnic strunobetonowej

**Pytanie nr 544**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o jednoznaczne wyjaśnienie rozbieżności dot. średnicy sączka - zgodnie z dokumentacją projektową należy zastosować średnicę 160mm natomiast SST oraz przedmiar robót określają średnicę 100 mm.

**Odpowiedź na pytanie nr 544 (zmiana nr 75)**

Należy zastosować sączek fi100mm. Zmieniono średnicę na rys. Przekroje konstrukcyjne.

Zamawiający wykreśla rysunek zawarty w załączniku nr 2 do OPZ, plik za1\_nr\_2\_dok\_Kosm\PW\TOM\_09\4-Przekroje konstrukcyjne.pdf i zastępuje go rysunkiem zawartym w pliku 200309\_Zał. do pytań\_544 -Przekroje konstrukcyjne-03.2020.pdf

**Pytanie nr 545**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o podanie parametrów geowłókniny, którą należy zastosować jako otulinę - tzw. drenaż francuski.

**Odpowiedź na pytanie nr 545**

Dopuszcza się użycie geowłókniny spełniającej poniższe wymagania:

- właściwości filtracyjno-separacyjne,
- Masa powierzchniowa minimum 150 g/m<sup>2</sup>
- Wytrzymałość na rozciąganie: wzdłuż / wszerz pasma wyrobu min. 10/10kN/m,
- Wodoprzepuszczalność w kierunku prostopadłym do płaszczyzny geowłókniny min. 90l/m<sup>2</sup>s

**Pytanie nr 546**

Dotyczy branża torowa: Zgodnie z planem sytuacyjnym w miejscu włączenia się projektowanego toru w istniejący należy wykonać regulację niwelety oraz wymienić szyny na długości 3,0m z S49 na 60R2 - prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysu ofertowego należy ująć ten koszt.

**Odpowiedź na pytanie nr 546**

Koszt ująć należy w pozycji 20.

**Pytanie nr 547**

Dotyczy branża torowa: Czy Zamawiający wymaga wykonania wstępnego szlifowania szyn i rozjazdów na całej długości torowiska o nowej nawierzchni stalowej - jeśli tak, prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysu ofertowego należy ująć ten koszt.

**Odpowiedź na pytanie nr 547**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 334.

**Pytanie nr 548**

Dotyczy branża torowa: Czy Zamawiający wymaga wykonania napawania istniejących szyn na styku z nowoprojektowanym torem tramwajowym - jeśli tak, prosimy o wskazanie w której pozycji kosztorysu ofertowego należy ująć ten koszt.

**Odpowiedź na pytanie nr 548**

Nie wymaga się napawania istniejących szyn na styku z nowoprojektowanym torem od strony miasta. Napawanie jest konieczne na szynach S49 od strony Leśnicy. Dokumentacja przewiduje napawanie na długości 2m. Koszt napawania należy ująć w poz. 20. (formularz nr 31 do załącznika nr 7 IDW).

**Pytanie nr 549**

Dotyczy branża torowa: Czy Zamawiający wymaga wykonania badań defektoskopowych spoin? - jeśli tak, prosimy o wskazanie w jakiej ilości i której pozycji kosztorysu ofertowego należy ująć ten koszt.

**Odpowiedź na pytanie nr 549**

Badania defektoskopowe należy wykonać dla co najmniej 20% spawów. Badania należy ująć w pozycjach dot. budowy toru. Uzupełniono zapis w SST T-01.00.07. pkt. 6.6. Skorygowany STWIORB opublikowano w ramach odpowiedzi na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 550**

Dotyczy branża torowa: Czy Zamawiający potwierdza konieczność zastosowania poprzeczek torowych? - jeśli tak, prosimy o wskazanie w jakiej ilości i której pozycji kosztorysu ofertowego należy ująć koszt montażu?

**Odpowiedź na pytanie nr 550**

Dokumentacja projektowa przewiduje montaż poprzeczek torowych wyłącznie na torach montowanych na podbudowie betonowej. Koszt należy przewidzieć w pozycji dot. budowy toru.

Zgodnie z rysunkami szczegółów mocowania szyn określono odległości mocowania poprzeczek torowych i wynosi 4,0m. Mocowanie poprzeczek torowych nie jest oddzielną pozycją kosztorysową, gdyż mieści się w pozycji budowy torów bez podkładów. Ilości poprzeczek i ich rozstaw określony jest w „Wytycznych technicznych projektowania, budowy i utrzymania torów tramwajowych”. Wykonawca powinien obliczyć ilość poprzeczek samodzielnie.

**Pytanie nr 551**

Dotyczy branża torowa: Zgodnie z zapisami SST należy zastosować elektroizolacyjną wkładkę dociskową W49. Prosimy o informację i potwierdzenie, że nazwa jest błędna i chodzi o WKW60.

**Odpowiedź na pytanie nr 551**

Zmieniono zapis w SST na WKW60. Skorygowany STWIORB opublikowano w ramach odpowiedzi na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 552**

Dotyczy branża torowa: Zgodnie z zapisami SST T-01.00.08 należy ułożyć prefabrykowane płyty międzytorza oraz płyty zewnętrzne natomiast dokumentacja projektowa przewiduje podbudowę zasadniczą z betonu oraz warstwę wiążącą i ścierną. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

**Odpowiedź na pytanie nr 552**

Dokumentacja techniczna nie przewiduje zastosowania płyt międzytorzowych i zewnętrznych. Usunięto z SST zapisy o płytach międzytorza i płytach zewnętrznych. Skorygowany STWIORB opublikowano w ramach odpowiedzi na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 553**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o udostępnienie w materiałach przetargowych schematu ułożenia i doboru płyt torowych prefabrykowanych.

**Odpowiedź na pytanie nr 553**

Płyty ułożone są na odcinkach prostych w związku z czym nie przewiduje się montażu innych płyt niż dł. 3,0m. Schemat ułożenia widnieje na rys. Plan sytuacyjny

**Pytanie nr 554**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o jednoznaczne wyjaśnienie rozbieżności - zgodnie z dokumentacją projektową i przedmiarem robót płyty prefabrykowane należy ułożyć na podsypce cementowo-piaskowej gr 5 cm natomiast zgodnie z zapisami SST płyty należy ułożyć na macie wibroizolacyjnej. Jednocześnie z uwagi na ogromną ilość błędów i rozbieżności w SST, prosimy o udostępnienie właściwej Specyfikacji Technicznej.

**Odpowiedź na pytanie nr 554**

Płyty prefabrykowane należy umieścić zgodnie z Dokumentacją Projektową na podsypce cem. - piask. Dołączono zamienną SST. Skorygowany STWIORB opublikowano w ramach odpowiedzi na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 555**

Dotyczy branża torowa: Czy Zamawiający potwierdza, że sącdek do drenażu należy zastosować z nawiniętym filtrem z włókna syntetycznego?

**Odpowiedź na pytanie nr 555**

Dokumentacja projektowa przewiduje geowłókninę wokół zasypki sącza, natomiast sam sącdek nie jest owinięty włóknem syntetycznym.

**Pytanie nr 556**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o podanie szczegółowych parametrów szynowych skrzynek odwodnieniowych - ponieważ w wytycznych SST brak najważniejszych informacji jak klasa obciążeń i wymiary. Dodatkowo prosimy o udostępnienie detalu montażu odwodnienia

**Odpowiedź na pytanie nr 556**

Klasa obciążeń D400 (patrz p. 6 opisu technicznego). Wybór producenta i technologii wykonania należy do wykonawcy robót. Projektant nie może na etapie projektu dokonać wyboru, ponieważ będzie to jednoznaczne ze wskazaniem konkretnego producenta.

**Pytanie nr 557**

Dotyczy branża torowa: Zgodnie z SST podsypkę pod rurę drenarską należy wykonać z piasku gr. 5 cm natomiast dokumentacja przewiduje wykonanie 10 cm warstwy piasku. Prosimy o jednoznaczne wyjaśnienie rozbieżności.

**Odpowiedź na pytanie nr 557**

Zmieniono zapis w SST. Skorygowany STWiORB opublikowano w ramach odpowiedzi na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 558**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności - zgodnie z wymaganiami SST element ścianki peronowej typu L posiada wymiary 70x50x8cm długość 1 m, natomiast dokumentacja projektowa określa ściankę jako "L4", która posiada wymiary 75x 50x10 cm długość 99,5 cm.

**Odpowiedź na pytanie nr 558**

Należy zastosować ściankę L4 - 70x50x10 o dł. 99.5m. Zmieniono zapis w SST. Skorygowany STWiORB opublikowano w ramach odpowiedzi na pytanie nr 484.

**Pytanie nr 559**

Dotyczy branża torowa: Prosimy o wyjaśnienie następującego zapisu znajdującego się w opisie technicznym: "Dodatkowo przewidziano napawanie krzyżownicy w rozjeździe na kierunku do ul. Krupniczej."

**Odpowiedź na pytanie nr 559 (zmiana nr 76)**

Zapis został usunięty z opisu technicznego. Zamawiający wykreśla plik zawarty w załączniku nr 2 do OPZ w pliku zał\_nr\_2\_dok\_Kosm\PW\TOM\_09\ 0.PW\_TR\_opisPW.pdf i zastępuje go plikiem 200309\_Zał. do pytań\_559-0.PW\_TR\_opisPW\_03.2020.pdf

**Pytanie nr 561**

Dot. ul. Kosmonautów. Prosimy o potwierdzenie, że dla wykonanej warstwy opisanej w tabeli 1 Opisu Technicznego jako PP (podbudowa pomocnicza, pozycja kosztorysowa Nr 66) rozstrzygającym, decydującym kryterium odbioru będzie uzyskanie parametrów E<sub>2</sub> według Tabeli 1 Opisu Technicznego.

**Odpowiedź na pytanie nr 561**

Materiały do wykonania warstwy podbudowy zasadniczej, przygotowanie mieszanki jak i wykonana warstwa podbudowy pomocniczej muszą spełniać wymagania zawarte zarówno w PW jak i w STWiORB D-04.05.01. Dolne warstwy konstrukcji nawierzchni lub warstwy ulepszonego podłoża z gruntu lub kruszywa stabilizowanego cementem.

**Pytanie nr 567**

Dotyczy: odpowiedzi na pytanie 163:

**Pytanie nr 163**

*Dot. ul. Kosmonautów: Prosimy o dostosowanie zamieszczonych w punkcie 5.5 SST 02.01.01 wymagań dla I<sub>s</sub>, do zapisów przywołanej w w/w SST PN-S 02205 mówiących, że dla podłoża konstrukcji, miejscach zerowych i w wykopach I<sub>s</sub> powinien wynosić 1,00. Wymaganie I<sub>s</sub> > 1,03 dotyczy tylko górnej 20 cm warstwy bezpośrednio pod konstrukcją dla autostrad i dróg ekspresowych. Proponowana zmiana jest zgodna z treścią Tablicy 3 punktu 5.5.2 SST D 02.03.01.*

**Odpowiedź na pytanie nr 163**

*Zapisy STWiORB pozostają bez zmian. Należy mieć na uwadze, że norma PN-S\_02205 odnosi się do oznaczeń kategorii ruchu sprzed 1997r. (ruch „lekki”, „ciężki”, „drogi ekspresowe i autostrady” itp.). Zapisy ww. normy należy odnieść do obecnego oznaczenia kategorii ruchu tj. oznaczenie normowe „drogi ekspresowe i autostrady” odpowiadają obecnym kategoriom ruchu KR5-KR6. Zapisy SST D-02.01.01. pozostają bez zmian.*

Ponownie prosimy o dostosowanie zapisów zamieszczonych w punkcie 5.5 SST 02.01.01 wymagań dla I<sub>s</sub>, do zapisów przywołanej w w/w SST PN-S 02205 mówiących, że dla podłoża konstrukcji, miejscach zerowych i w wykopach I<sub>s</sub> powinien wynosić 1,00. Wymaganie I<sub>s</sub> > 1,03 dotyczy tylko górnej 20 cm warstwy bezpośrednio pod konstrukcją dla autostrad i dróg ekspresowych. Proponowana zmiana jest zgodna z treścią Tablicy 3 punktu 5.5.2 SST D 02.03.01.

Udzielenie odmowy zmiany zapisu oraz jej uzasadnienie jest niezgodne ze sztuką budowlaną oraz przywołanymi dokumentami, w tym z zapisami SST. Poniżej omawiany fragment SST:

### 5.5. Wymagania dotyczące zagęszczenia i nośności gruntu

Zagęszczenie gruntu w wykopach i miejscach zerowych robót ziemnych powinno spełniać wymagania, dotyczące minimalnej wartości wskaźnika zagęszczenia ( $I_s$ ), podanego w tablicy 2.

**Tablica 2.** Minimalne wartości wskaźnika zagęszczenia w wykopach i miejscach zerowych robót ziemnych

Strefa korpusu	Minimalna wartość $I_s$ dla kategoria ruchu:
	KR3-KR6 oraz chodników i ścieżek rowerowych
Górna warstwa o grubości 20cm	1,03
Na głębokości od 20 do 50cm od powierzchni robót ziemnych	1,00

Według klasyfikacji ruchu sprzed 1997 r. wydzielano 6 kategorii ruchu R1...R6. Przy czym Kategoria R 6 oznaczała cały zakres obciążenia ruchem powyżej 335 osi na dobę, czyli zawierała także później wydzielone KR3; KR4; KR5 i KR6. W celu ułatwienia identyfikacji kolejnych przedziałów („starych i nowych”), w okresie przejściowym w praktyce posługiwano się obiema klasyfikacjami. Odzwierciedleniem takiego podejścia jest sformułowanie opisu do rysunków 3 i 4 PN-S 02205. Norma ta została opublikowana w 1998 roku, czyli po wprowadzeniu nowej klasyfikacji KR1...KR6, dlatego też, w celu ułatwienia klasyfikacji ruchu i zaznaczenia zwiększonych wymagań dla autostrad i dróg ekspresowych zastosowano: zgeneralizowany opis kategorii ruchu oraz podwyższono wymagania wskaźnika zagęszczenia dla autostrad i dróg ekspresowych.

Co ważne: parametrem funkcjonalnym dla podłoża konstrukcji i warstw konstrukcji jest nośność wyrażona dla robót ziemnych i podbudów poprzez  $E_2$ . Wymaganie dla  $E_2$  pozostawiono 120 MPa zarówno dla ruchu ciężkiego i bardzo ciężkiego jak i dla autostrad i dróg ekspresowych. Takie podejście, polegające na zaakcentowaniu wymagań dla  $E_2$  znalazło odzwierciedlenie w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych z 2014 (zastępującego poprzedni z 1997). Po pierwsze, podaje on jako kryterium oceny podłoża gruntowego pod dolne warstwy konstrukcji wartość  $E_2$ . Po drugie, uznaje że wartość  $E_2 \geq 120$  należy uzyskać dopiero na warstwie ulepszanego podłoża, pod dolną warstwę podbudowy zasadniczej (np. zapis tabeli z „Katalogu...2014” 8.2 oraz 9.1). Natomiast dla gruntu rodzimego lub nasypu (według PN-S – 02205 „powierzchnia robót ziemnych”) „Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni podatnych i Półsztywnych 2014” przyjmuje dla G1  $E_2 \geq 80$  MPa

**Tym bardziej nieuzasadniony jest zapis tablicy 2 z SST 02.01.01, według którego wartość  $I_s \geq 1,03$  należy uzyskać także dla chodników i ścieżek rowerowych.**

#### Odpowiedź na pytanie nr 567 (zmiana nr 77)

Zamawiający dokonuje zmiany minimalnej wartości wskaźnika zagęszczenia w wykopach i w miejscach zerowych robót ziemnych dla górnej warstwy na  $I_s$  minimum 1,00 pod warunkiem spełnienia wszystkich innych wymogów SST D 02.01.01, w szczególności współczynników odkształcenia oraz minimalnych wartości modułów odkształcenia. Zamawiający publikuje zmieniony rozdział STWIORB dla ul. Kosmonautów w pliku 200309\_Załącznik\_do\_odp\_567\_SST\_wykopy\_Kosmonautów.pdf.

#### Pytanie nr 569

W kosztorysie nr 32 w pozycji nr 30 „Mechaniczne podbijanie podkładów w torach o szer. 1435 mm tłuczniem przy rozstawie podkładów 67 cm” podano ilość 0,11 km odpowiadającą długości rozjazdów a nie torowiska. Prosimy o skorygowanie ilości.

#### Odpowiedź na pytanie nr 569

Zamawiający dokonuje zmiany przedmiaru/kosztorysu ofertowego - formularz nr 32 do załącznika nr 7 IDW. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego przy pytaniu nr 510.

#### Pytanie nr 570

W kosztorysie nr 32 w pozycji nr 31 „Mechaniczne podbijanie podkładów w rozjazdach i skrzyżowaniach o szer. torów 1435 mm tłuczniem” podano ilość 0,08 m. Prosimy o skorygowanie ilości.

#### Odpowiedź na pytanie nr 570

Zamawiający dokonuje zmiany przedmiaru/kosztorysu ofertowego - formularz nr 32 do załącznika nr 7 IDW. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego przy pytaniu nr 510.

#### Pytanie nr 571

W kosztorysie nr 37 w pozycji nr 68 uwzględniono „Układanie drenażu z rurek drenarskich z tworzyw sztucznych o śr, przewodów 110 mm w gruncie kat,III na podsypce z piasku gr, 10 cm w otulinie z geowłókniny z podsypką i zasypką” w ilości 3740 m natomiast według projektu wykonawczego przewidziano wykonanie drenażu z rurek o średnicy 160 mm. Prosimy o skorygowanie opisu pozycji kosztorysowej.

#### Odpowiedź na pytanie nr 571

Patrz odpowiedź na pytanie nr 544.

#### Pytanie nr 572

Zgodnie z opisem Projektu Zieleni str. 12 rys 5 przekrój - w poz. 4 jest humus 9 cm - tymczasem zgodnie z przedmiarem poz. 16 Część 2 : Ulica Kosmonautów-ZMIANA DECYZJI NR 4/10 być 10 cm warstwa odcinająca zagęszczona mechanicznie. Które rozwiązanie jest właściwe?



**Odpowiedź na pytanie nr 572**

Obie wartości są poprawne i niezależne od siebie. 10 cm warstwa odcinająca zagęszczona mechanicznie znajduje się pod torowiskiem na gruncie rodzimym. Natomiast 9 cm warstwa humusu ma się znajdować na torowisku bezpośrednio pod matami rozchodnikowymi.

**Pytanie nr 573**

Zgodnie z opisem Projektu Zieleni str. 16 pkt 9.3 należy maty z rozchodnikiem pielęgnować, tymczasem w przedmiarze dotyczącym Zieleni nie ma pozycji pielęgnacji. Czy zatem Wykonawca ma ująć pielęgnację rozchodników, jeżeli tak to w jakim okresie i w której pozycji kosztorysowej należy ująć pielęgnację?

**Odpowiedź na pytanie nr 573 (zmiana nr 78)**

Do przedmiaru OZ94\_przedmiar\_zieleń dodano pozycję nr 67 „Pielęgnacja mat rozchodnikowych na okres wskazany w ofercie”. Zamawiający określa treść wzoru kosztorysu ofertowego, opublikowanego w ramach odpowiedzi na pytanie nr 3 w plikach zawartych w katalogu zal\_7\_idw\_200131\47 i zastępuje ją treścią zawartą w plikach zawartych w pliku 200309\_47.7z

**Pytanie nr 574**

Poz. 60 przedmiaru ZIELEŃ naszym zdaniem jest błąd w jednostce obmiarowej, powinno być szt. zamiast m2. Prosimy o korektę przedmiaru robót.

**Odpowiedź na pytanie nr 574**

Zapis pozostaje bez zmian. Korę należy rozsypać na powierzchni 28928 m2.

**Pytanie nr 575**

W której pozycji kosztorysowej należy ująć mechanizmy nastawcze zwrotnic zjazdowych w ilości 4 kpi?

**Odpowiedź na pytanie nr 575**

Mechanizmy należy ująć w pozycji 27 - formularz nr 32 do załącznika nr 7 IDW.

**Pytanie nr 576**

Dot. ul. Kosmonautów Prosimy o potwierdzenie możliwości zastosowania granulatu asfaltowego do betonu asfaltowego na warstwę podbuwy i wiążącą zgodnie z przywołanymi dokumentami w ramach SST i spełnieniu wymaganych właściwości mieszanki mineralno- asfaltowych wg SST.

**Odpowiedź na pytanie nr 576**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie granulatu asfaltowego do betonu asfaltowego na warstwę podbudowy i warstwę wiążącą pod warunkiem spełnienia wymagań mu stawianych w STWiORB D-04.07.02. „Podbudowa z betonu asfaltowego AC22P” i STWiORB D-05.03.05. „Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W” oraz wymogów „Wymagania techniczne - Nawierzchnie asfaltowe na drogach publicznych. WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2014”

**Pytanie nr 587**

Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia został przedstawiony w Części III Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. 2019/S 249-617365 oświetlenia służącego do oświetlenia ulic, parkingów, parków, ciągów pieszych oraz oświetlenia iluminacyjnego na terenie Miasta. Usługa obejmuje wszystkie niezbędne czynności. Szczegółowy zakres wykonania usługi został wymieniony w treści SIWZ oraz wzorze/projekcie. Brak jest jasnych i czytelnych opisów do poprawnej wyceny jak i możliwość obliczeń do pracy przy projektach oświetlenia ozdobnego parkowego ulicznego oraz musi zapewniać bezpieczeństwo ludzi i nie oślepić i dopisać wszystkie obowiązujące normy wskazane przez EU do lamp jak ich wysięgników i uchwyty, które powinny zawierać informacje dla wykonawców. Wiadomo że nowe technologie są droższe, brak podania rzetelnego opisu jest celowym działaniem na szkodę zlecającego jak i firm które składają oferty.

1) Czy realizowana inwestycja ma przyjęte obliczenia opraw zgodne z klasami oświetlenia dróg M2, M3, M6 które zapewnią bezpieczeństwo ludzi i otoczenia na oświetlaną powierzchnię, dołączenie odpowiednich obliczeń fotometrycznych co do norm zamienników świateł sodowych

**Odpowiedź na pytanie nr 587**

Dla oświetlenia przyjęto klasy zgodnie w Danymi Koordynacyjnymi ZDiUM; tj ME3c – dla jezdni, oraz S2 – dla ciągu pieszego – rowerowego.

**Pytanie nr 590**

Brak jest opisów ogólnych lampy i ich uchwyty mocowań według norm, jest niedopuszczalne podawanie nazw opraw, powinna być podana charakterystyka i normy minimum powyżej 110 lumenów 1W netto, oraz prawa do instalowanych produktów według zamienników Zielonych Zamówień Publicznych i Kryteriów Unijnych, (czytaj google) które mogą ukierunkować wykonawcę i inwestora jakie produkty przedstawić do rzetelnej wyceny jednocześnie dostosowując się do polityki klimatycznej kraju z zachowaniem strategii niskoemisyjnej rozwoju, z zachowaniem ustawy o efektywności energetycznej. Wszystkie oprawy LED lub sodowe powinny spełniać niezbędne wytyczne EU co do średnicy wysięgników i mocowań instalacji oprawy.

#### Odpowiedź na pytanie nr 590

Możliwe jest zastosowanie innych opraw o parametrach nie gorszych niż ujęte w projekcie pod warunkiem przedstawienia obliczeń fotometrycznych, uzgodnienia ich zastosowania z Zamawiającym oraz uzyskaniem akceptacji przez Koordynatora Wystroju Plastycznego Miasta Wrocław

#### Pytanie nr 591

Zgodnie z SST nr. M13.01.08 Ekran akustyczny typu zielona ściana dla części I Aleja Stabłowicka w punkcie 5. wykonanie robót „Przy ekranach, **w miejscach wskazanych w dokumentacji**, należy wykonać humusowanie pasów gruntu.

Po wykonaniu montażu grunt wzdłuż ekranu należy wymienić na podłoże dla pnączy. Do nasadzeń stosować pnącza:

- Hedera,
- Polygonum aubertii,
- Lonicera hackrottii,
- Celastus,
- Clematis,
- Parthenocissus tricuspidata,

Pnącza stanowią grupę krzewów ozdobnych wspinających się po podporach przy pomocy pędów, wąsów czepnych lub liści. Pnącza należy sadzić:

- co najmniej 50cm od podstawy ekranów,
- 5-10cm głębiej niż rosły dotychczas,
- w dołach o wymiarach 50x50x50cm wypełnionych żyzną glebą lub w donicach prefabrykowanych.
- pnącza nasadzać w ilości 1 sadzonki na 0.5 mb ekranu. Powierzchnie ziemi po nasadzeniach należy ściółkować min 15 cm warstwą kory.

Wykonawca zobowiązany jest pielęgnować nasadzenia przez okres gwarancji.”

Prosimy o wskazanie dla których ekranów akustycznych, należy wykonać nasadzenia pnączy, gdyż projekt wykonawczy nie wskazuje lokalizacji tych nasadzeń.

#### Odpowiedź na pytanie nr 591

Należy założyć nasadzenia na całej długości ekranów typu „zielona ściana”.

#### Pytanie nr 593

W kosztorysie ofertowym ściany oporowej S-1 dla BUDOWA OBWODNICZY OSIEDLA LEŚNICA OD UL. ŚREDZKIEJ DO UL. GRANICZNEJ WE WROCŁAWIU ODCINEK OD UL. PIOŁUNOWEJ DO UL. OSINIECKIEJ AKTUALIZACJA, jest do wykonania pozycja nr 6 j/n

6	M.02.02.02	W miejscach występowania gruntów niespoistych dogęszczenie warstwy (pod konstrukcją ramy i skrzydłami) z domieszką klinka do uzyskiwania $E_{v2} = 120 \text{ Mpa}$	m3	2 921,00
---	------------	---	----	----------

Prosimy o wskazanie dokładnego miejsca tego dogęszczenia (poszczególne segmenty ściany), gdyż dokumentacja wykonawcza nie wskazuje lokalizacji, a opis pozycji „ pod konstrukcją ramy i skrzydełkami” nie jest adekwatny do rodzaju elementów. Ściana nie ma ramy ani skrzydeł.

#### Odpowiedź na pytanie nr 593 (zmiana nr 79)

Skorygowano zapis pozycji w kosztorysie ofertowym. Zamawiający publikuje poprawiony wzór kosztorysu ofertowego nr 63 w pliku 200306\_63.7z

#### Pytanie nr 594

Dot. Kosztorys – Torowisko zabudowane tłuczniem. Prosimy o skorygowanie oczywistej omyłki pisarskiej jednostki w poz. nr 31 z „m” na „km”.

#### Odpowiedź na pytanie nr 594

W kosztorysie zmieniono ilość w pozycji 31 (formularz nr 32 do załącznika nr 7 IDW). Patrz odpowiedź na pytanie nr 569, 570. Zamawiający publikuje skorygowany wzór kosztorysu ofertowego przy pytaniu nr 510.

#### Pytanie nr 595

Zgodnie z zapisem specyfikacji technicznej T-01.00.08 zaprojektowano płyty torowe o przekroju trapezowym. Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie także prefabrykowanych płyt torowych o przekroju prostokątnym tej samej grubości.

#### Odpowiedź na pytanie nr 595

Tak.

#### Pytanie nr 596

W projekcie wykonawczym branży torowej na rysunku „Przekroje konstrukcyjne” dla torowiska na podkładach strunobetonowych pokazano drenaż wykonany z rury o średnicy 160 mm otoczony kruszywem i geowłókniną. Jednocześnie w kosztorysie nr 37 „Odwodnienie torowiska” znalazła się pozycja „Układanie drenażu z rurek drenarskich z tworzyw sztucznych o śr. przewodów 110 mm” natomiast w treści specyfikacji technicznej nr T-01.00.09 „Drenaż”, uwzględniono rury

o średnicy 100 mm. Prosimy o wyjaśnienie tej rozbieżności i wskazanie jaką średnicę rurek należy zastosować w drenażu torowiska.

**Odpowiedź na pytanie nr 596**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 544.

**Pytanie nr 597**

Prosimy o wskazanie, ile połączeń spawanych szyn należy badać po ich wykonaniu. Czy mają to być wszystkie połączenia czy tylko ich część.

**Odpowiedź na pytanie nr 597**

Patrz odpowiedź na pytanie 549.

**Pytanie nr 598**

Prosimy o potwierdzenie, że w ramach zadania nie należy wykonywać szlifowania szyn torowiska i rozjazdów.

**Odpowiedź na pytanie nr 598**

Patrz odpowiedź na pytanie 334.

**Pytanie nr 599**

Prosimy o potwierdzenie, że w ramach zadania nie należy pokrywać szyn materiałem dielektrycznym w torowisku i rozjazdach.

**Odpowiedź na pytanie nr 599**

Nie wymaga się pokrywać szyny materiałem dielektrycznym na torowisku zielonym. Szyny są izolowane poprzez wkładki gumowe. Materiał dielektryczny należy zastosować w torach zabudowanych na przystankach, przejściach i przejazdach w technologii na podbudowie betonowej oraz rozjazdy w zabudowie z kłińca.

Do izolacji dielektrycznej szyn przewidziano zastosowanie warstwy grubości 500µm z materiału, który po utwardzeniu pozostaje twardo-ciągły, nie przewodzi ładunków elektrycznych oraz charakteryzuje się wysoką odpornością chemiczną, zapewniającą odporność na przebicie (potwierdzone badaniem porozymetrycznym) dla napięcia występującego w trakcji tramwajowej - 600V, posiadającego aprobatę techniczną do dielektrycznych powłok o nie gorszych parametrach określonych poniżej:

- oporność powłoki suchej o grubości warstwy 300µm  $\geq 0,8G\Omega$

Powłoka ta musi zapewniać konduktancję przejścia między szynami a ziemią o wartości nie większej niż 2,5 S/km toru pojedynczego zgodnie z normą PN-EN 50122-2.

**Pytanie nr 609**

W udostępnionym FORMULARZU OFERTY znajduje się pozycja 72: Roboty związane z usunięciem zieleni. Próbuąc wyszacować wartość nie możemy odnaleźć w dokumentacji listy drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia dla tego obszaru. Prosimy o wskazanie zapisów.

**Odpowiedź na pytanie nr 609**

Zakres wycinki drzew i krzewów na przedmiotowym odcinku dotyczy głównie budowy i renowacji rowów, w związku z czym tabela inwentaryzacyjna oraz załącznik graficzny znajdują się w opracowaniu „PROJEKT WYKONAWCZY BUDOWY, RENOWACJI ORAZ LIKWIDACJI ROWÓW” (plik: 04\_PW\_ROWY – AKTUALIZACJA.pdf).

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

Miejsca, termin składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.

Pozostałe zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

Z poważaniem

Magdalena Świątek  
Kierownik Działu Prawnego i Zamówień Publicznych

Sprawę prowadzi: Marta Kwapisz tel. 661 900 666

Do wiadomości:

1. Adresat
2. kwapm, a/a