



**PORT
GDAŃSK**



Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
ul. Zamknięta 18, 80-545 Gdańsk
tel.: +48 58 737 91 00
fax: +48 58 737 94 85
e-mail: info@portgdansk.pl www.portgdansk.pl

DOD2/124/2025

Gdańsk, dnia 28 marca 2025 r.

Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

WYJAŚNIENIA I ZMIANA TREŚCI SWZ – SERIA 2

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320) – zwanej dalej *ustawą Pzp*, pn.: **Rozbudowa Nabrzeża Węglowego – etap II oraz Nabrzeża Administracyjnego w Porcie Gdańsk** (numer postępowania: **DOD/DID/2025/001**)

Działając w imieniu Zamawiającego – Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. na podstawie art. 135 ust. 2 i ust. 6 oraz art. 137 ust. 1 *ustawy Pzp*, przekazuję odpowiedzi na pytania do treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (zwanej dalej SWZ) oraz zawiadamiam o dokonanej zmianie treści SWZ.

Wyjaśnienia treści SWZ stanowią Załącznik nr 1 do niniejszego pisma.

W związku z udzielonymi odpowiedziami, Zamawiający dokonuje zmiany w Załączniku nr 8 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy (Załącznik nr 5 do niniejszego pisma).

Zmiany w ww. dokumencie zostały oznaczone czerwonym kolorem czcionki.

Dodatkowo, Zamawiający dokonuje zmiany odpowiedzi na pytanie nr 20 udzielonej pismem nr DOD2/101/2025 w dniu 13.03.2025 r. Treść aktualnej odpowiedzi znajduje się w Załączniku nr 1 do niniejszego pisma.

Ponadto, Zamawiający dokonuje zmiany w:

- Opisie przedmiotu zamówienia stanowiącym Załącznik nr 1 do SWZ poprzez: dodanie lit. k) – lit. q) w pkt V. Wytyczne Zamawiającego ppkt 2. Branża energetyczna, a w konsekwencji dodanie Załącznika nr 6 do OPZ – Standardowe dane wyjściowe do projektowania i budowy stacji i rozdzielnic SN 15kV oraz Załącznika nr 7 do OPZ – Standardowe wytyczne wykonania i montażu rozdzielnic nN 0,4 kV;
- Projektowanych postanowieniach umowy stanowiących Załącznik nr 8 do SWZ wykonując wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25, poprzez: modyfikację §7 Klauzula waloryzacyjna.

Ww. zmiany zostały oznaczone czerwonym kolorem czcionki (Załącznik nr 4 oraz nr 5 do niniejszego pisma).

NIP: 583-24-61-866

Konto: Bank PKO BP S.A.

Nr: 58 1020 1811 0000 0602 0094 5857

KRS: 0000040398

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku

VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Kapitał zakładowy / wpłacony: 2 109 250,00 PLN

Zarząd Spółki:

Dorota Pyć – Prezes Zarządu

Alan Aleksandrowicz – Wiceprezes Zarządu ds. Finansowych i Bezpieczeństwa

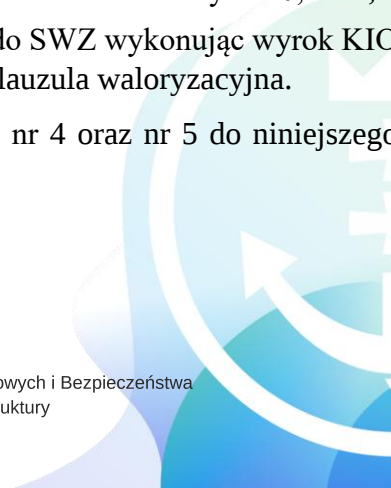
Krzysztof Kaczmarek – Wiceprezes Zarządu ds. Infrastruktury



Rzeczpospolita
Polska



Dofinansowane przez
Unię Europejską



Pozostałe zapisy SWZ pozostają bez zmian.

Zamawiający informuje, że jest w trakcie przygotowywania odpowiedzi na pozostałe pytania Wykonawców. Zamawiający będzie systematycznie udostępniał pozostałe odpowiedzi na pytania.

Z poważaniem
Przewodnicząca Komisji Przetargowej

Załączniki:

1. Zestawienie pytań i odpowiedzi – Seria 2;
2. Schematy dla stacji T-52 – Załącznik do odpowiedzi na pytanie nr 221;
3. Schematy dla stacji T-51 – Załącznik do odpowiedzi na pytanie nr 222;
4. Załącznik nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia – Modyfikacja z dnia 28.03.2025 r.;
5. Załącznik nr 8 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy – Modyfikacja z dnia 28.03.2025 r.

Sporządziła: Anna Borzęcka – Specjalista ds. przetargów



ZESTAWIENIE PYTAŃ I ODPOWIEDZI - SERIA 2

Rozbudowa Nabrzeża Węglowego - etap II oraz Nabrzeża Administracyjnego w Porcie Gdańsk

KOLEJNY NR PYTANIA	TREŚĆ PYTANIA	TREŚĆ ODPOWIEDZI
7	Umowa par 7 ust 10 Wnosimy o podwyższenie limitu waloryzacji wynagrodzenia Wykonawcy z 7% do 20% wartości wynagrodzenia netto - w warunkach wysokiej inflacji ustalenie limitu waloryzacji wynagrodzenia w wysokości 7% powoduje, iż klazula waloryzacyjna nie spełnia swojej roli, w tym zakresie wnioskujemy do Zamawiającego o zastosowanie w Umowie obowiązujących na rynku standardów.	Zamawiający informuje, iż wykonując wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 zwiększa maksymalny poziom waloryzacji określony w §7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy o 3%, tj. zwiększa dotychczasowy limit wynoszący 7% kwoty netto oferty o 3%, co daje 7,21% kwoty netto oferty i dokonuje odpowiedniej zmiany w treści § 7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy. Jednocześnie, Zamawiający zwraca uwagę, iż wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 nakazuje zwiększyć ten limit o co najmniej 3%, a nie o co najmniej 3 punkty procentowe.
20	Prosimy o potwierdzenie, że poprzeczne odwodnienia torowisk mają mieć ruszt, a nie pokrywę pełną.	Zamawiający informuje, że poprzeczne odwodnienia torowisk nie muszą mieć rusztu. Ponadto, Zamawiający wskazuje, iż zaprojektowany system odwodnienia zabudowany w torach bezpodсыpkowych powinien zapewnić skuteczny spływ wód opadowych ze zlewni, zachowując przy tym odpowiednie parametry.
32	Jaka jest całkowita długość istniejących rozjazdów do rozbiórki? Jaka jest konstrukcja istniejących rozjazdów?	Zamawiający informuje, że na Nabrzeżu Węglowym są 4 rozjazdy do rozbiórki: - Rzl nr 352 typ 49E1 1:9 190 ssd dł. 27,14m, - Rkpd nr 353 typ 49E1 1:9 190 dł.33,23m , - Rzl nr 359 typ S42 1:9 205 długość 28,11m, - Rzp w torze nr 343 typ 49E1 1:9 190ssd dł 27,14m, natomiast na Nabrzeżu Administracyjnym/ Rudowym jest 1 rozjad: - Rzp nr 300 typ 49E1 1:9 190 dł 27,14m
35	Jaka jest odległość od miejsca demontażu szyn oraz podkładów kolejowych zaklasyfikowanych jako staroużyteczne do miejsca składowania wyznaczonego przez Zamawiającego? Jaki procent odzysku materiałów przewiduje Zamawiający?	Zamawiający informuje, że odległość wynosi do 2 km. Do odzyskania 1 kompletny rozjazd oraz tor kolejowy na długości 150 mtp na podkładach strunobetonowych oraz 36 mtp na podkładach drewnianych.
59	Odnosząc się do treści § 7 ust. 2 oraz 4 i 5 Umowy, Wykonawca wnosi o obniżenie warunku zmiany wynagrodzenia ze 105 na 103 w przypadku zwiększenia oraz z 95 na 97 w przypadku zmniejszenia wynagrodzenia. Warunki te będą w ocenie Wykonawcy bliższe standardom rynkowym.	Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na zmianę w treści § 7 ust. 2 oraz ust. 4 i 5 projektowanych postanowień umowy.
60	Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie, jakie są oczekiwania Zamawiającego w zakresie konieczności szczegółowego uzasadnienia wpływu zmiany ceny materiałów lub kosztów na wynagrodzenie Wykonawcy – wymóg z § 7 ust. 4 Umowy. Co dokładnie miałyby zostać objęte takim wyjaśnieniem.	Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami w §7 ust. 4 projektowanych postanowień umowy oraz z art. 439 ust. 2 pkt 3 PZP, wykonawca powinien wykazać uzasadnienie wpływu tej zmiany ceny materiałów lub kosztów na wynagrodzenie Wykonawcy. Wykonawca w tym zakresie posiada swobodę, niemniej winien przedstawić Zamawiającemu wiarygodne dowody wskazujące na to, że zaistniała zmiana cen materiałów lub kosztów wpłynęła na koszt wykonania zamówienia.

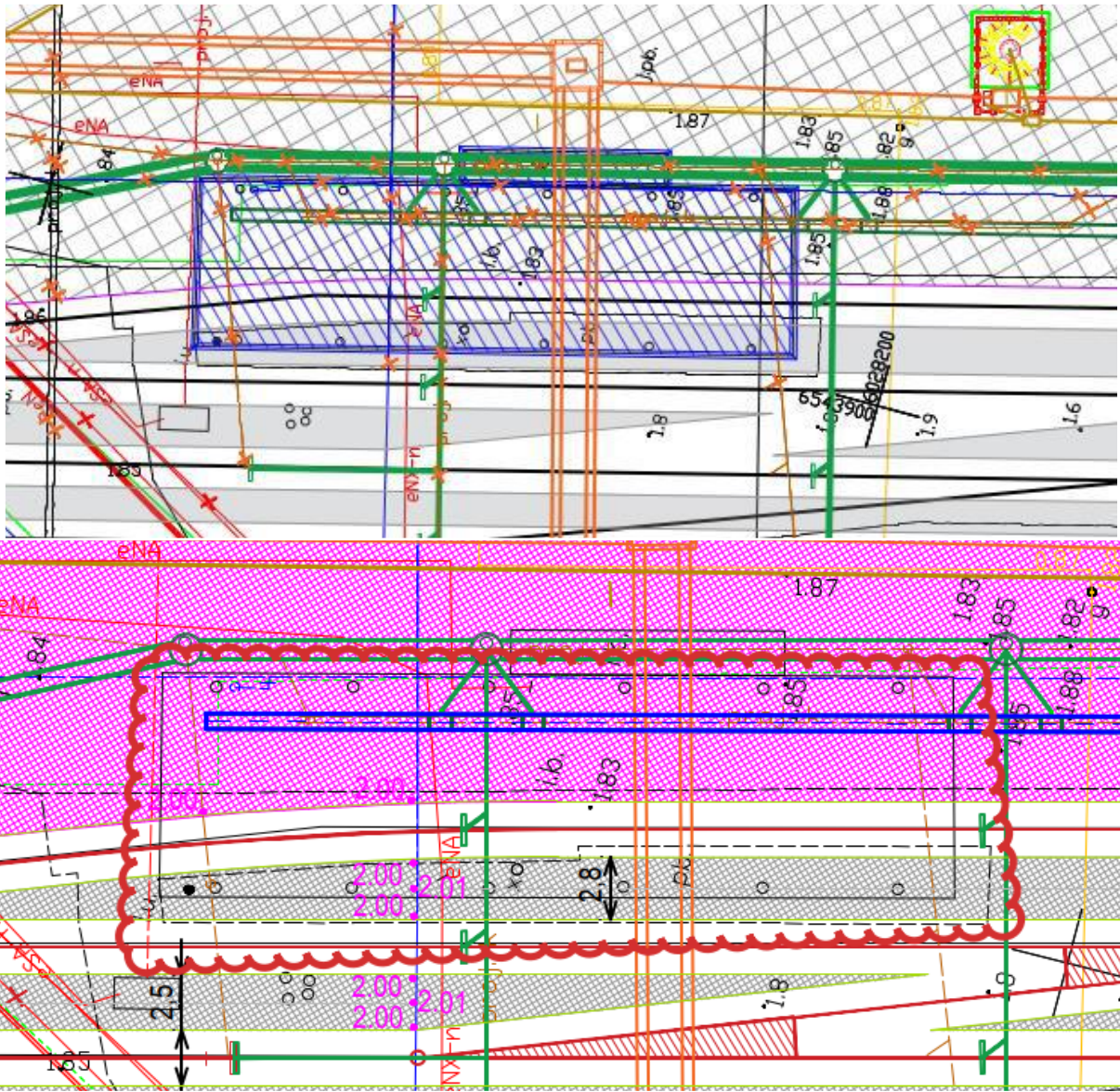
61	Odnosząc się do treści § 7 ust. 10 Umowy – Wykonawca zwraca się z prośbą o zwiększenie łącznej maksymalnej wartości wszystkich zmian wynagrodzenia jaką dopuszcza Zamawiający w efekcie zastosowania waloryzacji do kwoty stanowiącej 20% wynagrodzenia netto wskazanego w ofercie Wykonawcy. Biorąc pod uwagę bardzo długi termin realizacji zadania (ponad 3,5 roku) oraz wskaźniki cen produkcji budowlano montażowej publikowane przez GUS w ostatnich latach należy stwierdzić, że określony przez Zamawiającego limit na poziomie 7% jest niewystarczający do pokrycia faktycznego wzrostu cen. Wobec powyższego klauzula waloryzacyjna ujęta w projekcie umowy została sformułowana wbrew wymaganiom dyspozycji art. 439 ustawy Pzp, w sposób wypaczający ideę waloryzacji i będący sprzeczny z celem określonym w art. 439 ustawy Pzp. W ocenie Wykonawcy, obecny poziom maksymalnej wartości waloryzacji, pozostaje zbyt niski i nie odpowiada sytuacji rynkowej.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 7, Zamawiający informuje, iż wykonując wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 zwiększa maksymalny poziom waloryzacji określony w §7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy o 3%, tj. zwiększa dotychczasowy limit wynoszący 7% kwoty netto oferty o 3%, co daje 7,21% kwoty netto oferty i dokonuje odpowiedniej zmiany w treści § 7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy. Jednocześnie, Zamawiający zwraca uwagę, iż wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 nakazuje zwiększyć ten limit o co najmniej 3%, a nie o co najmniej 3 punkty procentowe.
87	Projekt umowy §7 ust. 10 – Wykonawca zwraca się z prośbą o zwiększenie łącznej maksymalnej wartości wszystkich zmian wynagrodzenia jaką dopuszcza Zamawiający w efekcie zastosowania waloryzacji do kwoty stanowiącej 20% wynagrodzenia netto wskazanego w ofercie Wykonawcy. Biorąc pod uwagę bardzo długi termin realizacji zadania (ponad 3,5 roku) oraz wskaźniki cen produkcji budowlano montażowej publikowane przez GUS w ostatnich latach należy stwierdzić, że określony przez Zamawiającego limit na poziomie 7% jest niewystarczający do pokrycia faktycznego wzrostu cen. Należy podkreślić, iż głównym celem waloryzacji jest utrzymanie tej samej wartości świadczenia pieniężnego, niezależnie od zmian, jakie miały miejsce na rynku pieniężnym. Aby zagwarantować w każdym czasie tę samą wartość świadczenia pieniężnego (wierzytelności) powinno ono być waloryzowane, aby w chwili wykonania zobowiązania (spełnienia świadczenia) miało ono tę samą wartość, co w chwili powstania. Klauzula waloryzacja ma zatem stanowić zabezpieczenie przed gwałtownymi wzrostami cen materiałów i robót budowlanych, tak aby w przypadku ich wystąpienia mechanizm ten rekompensował Wykonawcy wzrost kosztów realizacji zamówienia. Mechanizm ten ma pokrywać straty, jakie Wykonawca ponosi w związku ze zmianą cen rynkowych. Wobec powyższego klauzula waloryzacyjna ujęta w projekcie umowy została sformułowana wbrew wymaganiom dyspozycji art. 439 ustawy Pzp, w sposób wypaczający ideę waloryzacji i będący sprzeczny z celem określonym w art. 439 ustawy Pzp. W ocenie Wykonawcy, obecny poziom maksymalnej wartości waloryzacji, pozostaje zbyt niski i nie odpowiada sytuacji rynkowej.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 7, Zamawiający informuje, iż wykonując wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 zwiększa maksymalny poziom waloryzacji określony w §7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy o 3%, tj. zwiększa dotychczasowy limit wynoszący 7% kwoty netto oferty o 3%, co daje 7,21% kwoty netto oferty i dokonuje odpowiedniej zmiany w treści § 7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy. Jednocześnie, Zamawiający zwraca uwagę, iż wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 nakazuje zwiększyć ten limit o co najmniej 3%, a nie o co najmniej 3 punkty procentowe.
88	Projekt umowy §7 ust. 2 oraz 4 i 5 – Wykonawca wnosi o obniżenie warunku zmiany wynagrodzenia ze 105 na 103 w przypadku zwiększenia oraz z 95 na 97 w przypadku zmniejszenia wynagrodzenia. Warunki te będą w ocenie Wykonawcy bliższe standardom rynkowym.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 59, Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na zmianę w treści § 7 ust. 2 oraz ust. 4 i 5 projektowanych postanowień umowy.
97	Dot. OPZ zał. nr 1 do SWZ rozdział III – w nawiązaniu do zapisu: „Dodatkowo, w przypadku prawdopodobnej konieczności regulacji i stabilizacji torów kolejowych na styku z infrastrukturą kolejową PKP PLK S.A., ten zakres będzie znajdował się na działce 53/2 obręb 0072” Prosimy o jednoznaczne określenie czy w/w zakres prac należy w niniejszym postępowaniu zaofertować? Jeżeli tak, to prosimy o szczegóły rozwiązania.	Zamawiający informuje, iż zakres przedmiotowych prac będzie wynikać z opracowanej przez Wykonawcę dokumentacji projektowej.
98	Dot. OPZ zał. nr 1 do SWZ rozdział VII pkt.9 – prosimy o wskazanie na etapie przetargu jakie materiały z rozbiórek podlegać będą odzyskowi?	Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami w dokumentacji przetargowej, informacje te zostaną przekazane na etapie realizacji umowy.
99	Dot. OPZ zał. nr 1 do SWZ rozdział VIII pkt.32 – prosimy o zestawienie działek na które Wykonawca musi uzyskać prawo do dysponowania nieruchomością?	Zamawiający wskazuje, iż w obowiązku Wykonawcy jest opracowanie dokumentacji projektowej i to z niej będzie wynikało, do jakich działek Wykonawca będzie musiał uzyskać prawo do dysponowania nieruchomością.
104	Dot. Umowa zał. nr 8 do SWZ §7 Klauzula waloryzacyjna - wskazuje, iż warunkiem waloryzacji jest wzrost cen o co najmniej 5% (ust. 2). Wzór waloryzacyjny zawarty w § 5 ust. 3. Jednocześnie Umowa zakłada bardzo niski górny próg waloryzacji wynoszący 7% (§ 7 ust. 10). Wnosimy o zmianę progu waloryzacji na 15-20%.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 7, Zamawiający informuje, iż wykonując wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 zwiększa maksymalny poziom waloryzacji określony w §7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy o 3%, tj. zwiększa dotychczasowy limit wynoszący 7% kwoty netto oferty o 3%, co daje 7,21% kwoty netto oferty i dokonuje odpowiedniej zmiany w treści § 7 ust. 10 projektowanych postanowień umowy. Jednocześnie, Zamawiający zwraca uwagę, iż wyrok KIO z dnia 18.02.2025 r. w sprawie KIO 292/25 nakazuje zwiększyć ten limit o co najmniej 3%, a nie o co najmniej 3 punkty procentowe.
107	Dot. Umowa zał. nr 8 do SWZ §8 Oświadczenia ust. 12 pkt d – prosimy o informacje o jakie przyległe akweny chodzi Zamawiającemu, jakie na myśli ma Zamawiający użytkowane części nabrzeża w tym dojazdy, place i inne elementy technologii przeładunków?	Zamawiający informuje, że przez określenie "akwen przyległy do nabrzeża", o którym mowa w § 9 ust. 12 lit. d) projektowanych postanowieniach umowy, należy rozumieć akwen Basenu Górniczego.

139	Projekt umowy - Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie, jakie są oczekiwania Zamawiającego w zakresie konieczności szczegółowego uzasadnienia wpływu zmiany ceny materiałów lub kosztów na wynagrodzenie Wykonawcy – wymóg z § 7 ust. 4 Umowy. Co dokładnie miałyby zostać objęte takim wyjaśnieniem.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 60, Zamawiający wskazuje, że zgodnie z zapisami w §7 ust. 4 projektowanych postanowień umowy oraz z art. 439 ust. 2 pkt 3 PZP, wykonawca powinien wykazać uzasadnienie wpływu tej zmiany ceny materiałów lub kosztów na wynagrodzenie Wykonawcy. Wykonawca w tym zakresie posiada swobodę, niemniej winien przedstawić Zamawiającemu wiarygodne dowody wskazujące na to, że zaistniała zmiana cen materiałów lub kosztów wpłynęła na koszt wykonania zamówienia.
140	Projekt umowy - Wykonawca wnosi o usunięcie § 8 ust. 3 Umowy, w którym to znalazło się oświadczenie o rzeczeniu się roszczeń w przypadku wystąpienia w terenie budowy trudności mogących tam wystąpić z uwagi na charakterystykę tego terenu (np. zmiana poziomu wody, falowanie, potencjalne zanieczyszczenia, ruch statków, występowanie na dnie lub w dnie złomu lub pali itp.). Wykonawca nie może przejąć na siebie ryzyka z tytułu okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności oraz które wykraczają poza jego wpływ. Wykonawca może oczywiście potwierdzić, że zapoznał się z terenem i ma świadomość jego charakterystyki, a ryzyka związane z tym terenem – w zakresie możliwym do przewidzenia – zostały przez niego uwzględnione w ofercie, jednakże nie może rzec się roszczeń w całości w tym zakresie.	Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na zmianę w treści § 8 ust. 3 projektowanych postanowień umowy.
152	Prosimy o podanie napięcia, mocy, częstotliwości oraz ilości przyłączy dla "Cold ironing" w odniesieniu do jednego stanowiska.	Zamawiający informuje, iż "Cold ironing" nie podlega projektowaniu ani realizacji - należy jedynie uwzględnić miejsce do jego przyszłościowego montażu.
153	PFU pkt. 2.1.3 – Prosimy o doszczegółowienie zapisu dot. "Miejsce na zasilania statków w trakcie jego postoju po stronie SN "Cold ironing". Zapis nie pozwala na jednoznaczne określenie wymagań Zamawiającego w tym zakresie.	Zamawiający informuje, iż miejsce przyszłego montażu określone jest w projekcie koncepcyjnym stanowiącym Załącznik nr 8 do PFU.
158	PFU pkt. 2.1.4.6 Infrastruktura kolejowa – „<i>W nawierzchni bezpodsypkowej szyny kolejowe należy umieścić w kanale szynowym, który zapewni oddzielenie konstrukcyjne od nawierzchni drogowej. Dopuszcza się, aby kanał szynowy był wybudowany przy użyciu typowych deskowań (czyt. tymczasowe). Elementy użyte do wykonania kanałów szynowych powinny zapewnić odpowiednią sztywność i powtarzalność, wystarczającą do zapewnienia stabilnego ustawienia kanału, w szczególności podczas układania i zagęszczania nawierzchni betonowej. Przytwierdzenie szyn należy rozwiązać poprzez podkładkę żebrową i kotwy mocowane w nawierzchni betonowej. System przytwierdzeń zweryfikować na zgodność z PN-EN 13481-5. Kanał szynowy powinien być na tyle szeroki, aby zapewnić możliwość wymiany szyny bez ingerencji w nawierzchnię poza kanałem, przy czym dopuszcza się taką ingerencję na końcach szyn. Zalecane wypełnienie kanału szynowego z dobranej odpowiednio wkładki komorowej, z zalaniem górnej części kanału masą poliuretanową na grubość ok. 4 cm.</i>” Powyższa propozycja rozwiązania konstrukcji bezpodsypkowej szyn kolejowych jest bardzo skomplikowana w budowie i droższa od gotowych prefabrykatów żelbetowych (nawet o ~ 35%) oraz przypomina rozwiązania bardziej tramwajowe niż nawierzchnie kolejowo – drogowe stosowane w portach i na terenach przemysłowych. W portach i na terenach przemysłowych mamy zdecydowanie większe obciążenia i inny typ ruchu kołowego niż na drogach publicznych z uwagi na sprzęt np. ładowarki z ładunkiem, dźwigi. Wobec powyższego zwracamy się o wyjaśnienie: a) Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie gotowych prefabrykatów żelbetowych przy konstrukcji kanałów szynowych? b) Przedstawione w PFU rozwiązanie będzie niemożliwe do zastosowania w rozjazdach z uwagi na ich konstrukcję. Czy Zamawiający przewiduje inny typ kanałów szynowych?	Zamawiający informuje, iż: a) dopuszcza wykonanie zabudowy torów w nawierzchni prefabrykowanej typu GTP lub równoważnej, tj. w zabudowie płytami żelbetowymi wielkogabarytowymi z kanałami szynowymi z mocowaniem szyny do płyty poprzez dopuszczony mechaniczny system przytwierdzeń (nie masą przytwierdzającą), z wypełnieniem kanału szynowego masą poliuretanową przeznaczoną do tego lub wkładką komorową z granulatu gumowego i masą poliuretanową przeznaczoną do tego. Kanały szynowe powinny być od zewnątrz dodatkowo wzmocnione (systemowym) kątownikiem stalowym. b) opisane w PFU rozwiązanie strefy przyszynowej dotyczy układów torowych poza rozjazdami. Na rozjazdach kolejowych oczekiwany jest KZN Contrack (lub rozwiązanie równoważne). Zamawiający dopuszcza wykonanie poligonu na przedmiotowej inwestycji.

159	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz na planie PZT brak jest wymiarów: a) oś szyny poddźwigowej odwodnej oś toru kolejowego nr 301, b) oś toru kolejowego nr 301 oś toru kolejowego nr 302, c) oś toru kolejowego nr 302 oś szyny poddźwigowej odlądowej, d) oś szyny poddźwigowej odlądowej oś toru kolejowego nr 303, e) oś toru kolejowego nr 303 oś szyny poddźwigowej odlądowej, Opisane powyżej wymiary znalazły się w projekcie branży hydrotechnicznej. Wskazano, że odległość pomiędzy osią toru kolejowego nr 302 a osią szyny poddźwigowej odlądowej wynosi 2,16m (w zaokrągleniu). Skrajnia budowli wynosi 2,20m. W naszym przypadku mamy 2,16m minus ~ 0,35m (szerokość bramownicy a może i więcej) = 1,81m < 2,20m. Dla przypomnienia skrajnia taboru 1,60m – pozostaje wolnego miejsca 0,21m. Wobec powyższego prosimy o informację, czy Zamawiający posiada jakieś odstępstwa na odległość i czy są jakieś przepisy, które regulują problem odległości poza wytycznymi dla skrajni budowli i taboru.	Zamawiający informuje, że podczas opracowywania projektu, Wykonawca bezwzględnie jest zobowiązany zachować skrajnię budowli tzw. ujednoliconą.
160	W odniesieniu do pytania powyżej (pytanie nr 159 wg numeracji zastosowanej przez Zamawiającego) prosimy o wyjaśnienie, czy w takim przypadku otrzymamy pozwolenie na użytkowanie? Zwracamy uwagę, że jeszcze jest możliwość zmiany lokalizacji torów nr 301 i 302 względem szyn poddźwigowych i rozstawu osiowego torów.	Zamawiający informuje, że podczas opracowywania projektu, Wykonawca bezwzględnie jest zobowiązany zachować skrajnię budowli tzw. ujednoliconą.
161	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej na planie sytuacyjnym pokazane jest projektowane pochylenie podłużne torów ładunkowych w wielkości 1,35‰ na długości 229,78m. Takie pochylenie można stosować na torach: odstawczych, przyjazdowo-odjazdowych, postojowych, gdzie składy odstawiane są na godziny, dni i można podłożyć płozy hamulcowe lub zakręcić hamulce. Na torach zabudowanych nawierzchnią drogową nie da się zastosować płóz hamulcowych, nie zakręca się hamulców, wagony muszą być cały czas w „ruchu” z uwagi na przeładunki. Przy takim pochyleniu 1,35‰ wagony pełne lub puste mogą zjechać i wjechać na tory PKP PLK gdyż są one położone niżej. Według przepisów, które już dzisiaj nie obowiązują, dopuszczalne pochylenie podłużne na torach ładunkowych wynosiło ≤ 0,5‰. Prosimy o ustosunkowanie się do powyższego problemu.	Zamawiający informuje, że należy zmienić pochylenie podłużne torów z 1,35‰ na 0‰, pozostawiając je na rzędnej 2,02, a w konsekwencji wyregulować tory 341, 342 i 343 na odcinku do załomów za rozjazdami PKP PLK S.A. nr 211 i 212 (rzędna 1,8). Regulację należy odpowiednio uzgodnić z PKP PLK S.A.
162	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej na planie sytuacyjnym zaprojektowano 6 rozjazdów typu 49E1 – 1 : 9 – R = 190 rowkowych. Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie typowych rozjazdów dla torów ładunkowych to jest typu 49E1 – 1 : 7 – R = 190 rowkowych - dzięki którym wydłuży się długość użyteczna torów ładunkowych.	Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie rozjazdów o skosie 1:7.
163	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak jest pokazanej szerokości płyty żelbetowej pod torem i rozjazdem. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
164	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak jest opisanego typu podkładki np.: ZM / Pm – (czterootworowa) a może inna – zalecana ZM / Pm. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
165	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak opisanych elementów składowych kotwy to jest: nakrętki, podkładki sprężystej a może podkładki Uls6. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
166	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak opisanych elementów składowych łączących przystawkę szynową to jest: nakrętki, podkładki sprężystej a może podkładki Uls6. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
167	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak opisanego sposobu przytwierdzenia rozjazdu do płyty żelbetowej np. kotwy czy wkręty. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
168	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak opisanych gabarytów rowków dla ułożenia masy poliuretanowej. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
169	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak opisu z czego wykonać ukresy w rozjazdach na płycie żelbetowej. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
170	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak informacji na temat dylatacji dyblowanych prostopadłych do osi toru / rozjazdu – co ile metrów należy wykonać dylatację rozszerzenia i dylatację skurczową. Obecnie stosowane betony C35/45 mają duże przyrosty wytrzymałości więc w nadbudowie daje się dodatkowo dylatację skurczową przez nacięcie – brak jest również informacji na ten temat. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.

171	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz w WWIORB brak informacji na temat typu dylatacji pomiędzy nawierzchnią kolejowo-drogową toru / rozjazdu a nawierzchnią betonową międzytorza. Prosimy o uzupełnienie.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
172	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej w większości odwodnienie jest w postaci odwodnienia liniowego z rusztem żeliwnym. Czy Zamawiający przewiduje rozwiązanie zamienne dla odwodnienia torów, międzytorza i odwodnienie skrzynek osłaniających mechanizm nastawczy rozjazdu, gdyż zaproponowane rozwiązania mogą być nieskuteczne przy przeładunku materiałów sypkich (węgiel, kruszywa, itp.)	Zamawiający wyjaśnia, iż jego oczekiwania zostały określone. Jednocześnie, Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę rozwiązanie szczegółowe powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
173	W projekcie koncepcyjnym branży drogowej i hydrotechnicznej jest przekrój z odwodnieniem liniowym w międzytorzu. Wg projektu koncepcyjnego branży wod – kan korytko jest w zintegrowanej opasce żelbetowej. Prosimy o wyjaśnienie: a) Czy dodatkowa opaska betonowa lub żelbetowa wokół już istniejącej zintegrowanej opaski żelbetowej odwodnienia liniowego jest wymagana przez Zamawiającego? b) Czy należy stosować dodatkowe dylatacje pomiędzy zintegrowaną opaską odwodnienia liniowego a dodatkowym fundamentem betonowym lub żelbetowym. c) Czy doprowadzenie gruntu pod fundamentem odwodnienia liniowego tylko $E_{v2} \geq 80\text{MPa}$ to nie za mało (tyle wymagają chodniki).	Zamawiający informuje, iż wymaga, aby zastosowane odwodnienie liniowe spełniało parametry nośności dla klasy F900. Nie dopuszcza się zmiany przewidzianego w koncepcji rozwiązania z dodatkową opaską. a) Zamawiający potwierdza, że opaska żelbetowa wokół zintegrowanej opaski żelbetowej odwodnienia liniowego jest wymagana . b) Zamawiający potwierdza, że należy zastosować dylatacje. c) Zamawiający informuje, iż należy wykonać zgodnie z projektem koncepcyjnym.
174	W projekcie koncepcyjnym branży drogowej, kolejowej i wod – kan na planach sytuacyjnych są dwa systemy odwodnienia torów i międzytorzy: • na połowie długości układu kolejowego jest zaprojektowane odwodnienie liniowe pomiędzy torami nr 301 i 302 o szerokości 300mm, • na drugiej połowie pomiędzy torami nr 341, 342, 343, 344 brak jest odwodnienia liniowego w międzytorzach 341/342, 342/343, 343/344, • na całej długości układu kolejowego są tylko skrzynki torowe odwadniające, Skrzynki odwadniające torowe odwadniają tylko i wyłącznie wody opadowe z czystych przystawek szynowych a przy w/w ładunkach przystawki często będą zanieczyszczone – dla tego typu nabrzeży i ładunków to normalne. Pytanie w jaki sposób będą odwadniane międzytorza 341/342, 342/343, 343/344? Brak odwodnień międzytorzy będzie zdecydowanie wpływał na szybszą destrukcję nawierzchni kolejowo – drogowej, a w okresach zimowych doprowadzi do powstania lodu na nawierzchni co będzie zagrażało ruchowi pojazdów drogowych, kolejowych oraz pracowników.	Zamawiający wyjaśnia, iż jego oczekiwania zostały określone. Jednocześnie, Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę rozwiązanie szczegółowe powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
176	Branża kolejowa – prosimy o wyjaśnienie jakie są przewidziane typy dylatacji w międzytorzach oraz prosimy podanie ich rozstawu.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
177	Branża kolejowa - prosimy o podanie parametrów kotew do toru i rozjazdu na płycie żelbetowej.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
178	Branża kolejowa – zbrojenie płyty żelbetowej zaprojektowano z prętów. Czy Zamawiający dopuszcza zbrojenie rozproszone stalowe?	Zamawiający informuje, iż nie dopuszcza zbrojenia rozproszonego stalowego.
179	Prosimy o wskazanie, jak powinna wyglądać strefa przejściowa pomiędzy torem na płycie żelbetowej a torem w tłuczniu (zmiana sztywności). Brak strefy przejściowej powoduje zapadanie się toru na podsypce tłuczniowej.	Zamawiający wskazuje, iż rozwiązanie dotyczące strefy przejściowej pomiędzy torem na płycie żelbetowej a torem w tłuczniu powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
180	Prosimy o potwierdzenie, że przyjęte w koncepcji rozwiązanie zakładające w obrębie płyty nabrzeża wykonanie torowiska na odmiennych warstwach podbudowy aniżeli elementy przyległe (np. między płytą torowiska a belką poddźwigową lub między płytą torowiska a odwodnieniem liniowym) jest rozwiązaniem technicznie poprawnym nie generującym w trakcie eksploatacji potencjalnych miejsc usterkowych z uwagi na styk materiałów o różnych klasach wytrzymałości. Wskazane w koncepcji rozwiązanie może doprowadzać do niekontrolowanych spękań na styku materiałów, dodatkowo prowadzić do nierównomiernego osiadania między materiałami ponadto linia styku może być dodatkowym miejscem doprowadzającym do penetracji wody w poniższe warstwy podbudowy. Czy do wyceny należy zakładać wskazane w koncepcji rozwiązanie czy przyjmować inne rozwiązanie technicznie poprawne?	Zamawiający informuje, że Wykonawca może przyjąć własne rozwiązanie techniczne, o ile jest ono zgodne ze sztuką budowlaną oraz z obowiązującymi normami, rozporządzeniami i spełnia wymagania określone w OPZ, PFU i projekcie koncepcyjnym. Jednocześnie Zamawiający wskazuje, iż koncepcja nie określa szczegółowych rozwiązań.
181	Branża kolejowa – zwracamy uwagę, że odprowadzenie wód opadowych z międzytorzy ze spadkiem w kierunku torów lub szyn poddźwigowych jest niedopuszczalne. Prosimy o skorygowanie spadków.	Zamawiający wyjaśnia, iż jego oczekiwania zostały określone. Jednocześnie, Zamawiający wskazuje, iż rozwiązanie szczegółowe powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.

182	PFU – prosimy o wskazanie ilości drzew przewidzianych do wycinki. W tabeli 4.8.8. inwentaryzacji (tom I teczka 1 rev.2 do aneksu 3) w kolizji z inwestycją zostało wskazanych 41 drzew, podczas gdy w części rysunkowej (I_01_14 i I_01_15) do wycinki zostało wskazanych ponad 100 drzew.	Zamawiający informuje, iż rysunki inwentaryzacji nie wskazują drzew do wycinki, a jedynie klasyfikują czy dane drzewo w przypadku planowanej wycinki będzie wymagać uzyskania decyzji na wycinkę, czy też nie.
183	PFU – zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie, czy zakres prac Wykonawcy obejmuje wykonanie rozbiórki całej zasobni nr 4.	Zamawiający informuje, że zakres prac obejmuje rozbiórkę wszystkich zasobni na terenie inwestycji.
190	Zwracamy się z prośbą o wyspecyfikowanie zakresu elementów jakie należy ująć w pozycji prac przygotowawczych części hydrotechnicznej.	Zamawiający wskazuje, iż w zakresie prac przygotowawczych przewidziano czynności wskazane w punkcie 2.2.2.3. Przygotowanie terenu Programu funkcjonalno-użytkowego (PFU).
191	Na rys.nr I_05_02_1.2 branży drogowej niebieską szrafurą oznaczono powierzchnie nawierzchni kolejowej do odtworzenia. Prosimy o podanie technologii w jakiej ma być wykonane przedmiotowe odtworzenie nawierzchni. Czy należy zakładać warstwy jak wskazano w projekcie koncepcyjnym dla nowych torowisk (co wiązałoby się z koniecznością rozbiórki szyn celem wykonania stosownych podbudów) czy wykonanie płyty betonowej na istniejącym torowisku (co może wiązać się z prawdopodobieństwem występowania usterek płyty w trakcie eksploatacji).	Zamawiający informuje, że dla odtworzenia nawierzchni torowej podsypkowej należy przyjąć warstwy: szyna, przytwierdzenie, podkład drewniany lub betonowy, podsypka tłuczniowa o grubości warstwy minimum 21 cm pod podkładem, podłoże gruntowe zagęszczone do E2 min. 60 MPa. Ponadto, dla odtworzenia nawierzchni torowej bezpodsypkowej należy przyjąć warstwy jak dla budowy nowych torowisk.
196	W odniesieniu do zapisów pkt. 2.1.7 WWiORB prosimy o wskazanie lokalizacji, ilości oraz parametrów technicznych bram, barierek oraz ogrodzenia jakie zgodnie z zapisami Wykonawca powinien przewidzieć w ofercie	Zamawiający wskazuje, iż ostateczna lokalizacja oraz ilość barierek powinna wynikać z projektu budowlanego będącego przedmiotem zamówienia.
197	Prosimy o wskazanie lokalizacji w których należy wykonać nawierzchnie z kostki betonowej nowej (behaton 10cm). Zgodnie z PZT czerwoną szrafurą wskazano lokalizacje z kostki betonowej natomiast w przekrojach brakuje wskazania lokalizacji warstwy nr 4 który zakłada realizację nawierzchni z kostki nowej behaton. W przekrojach widnieje tylko warstwa 6, która wskazuje na realizację nawierzchni z zastosowaniem kostki kamiennej z rozbiórki.	Zamawiający informuje, iż lokalizacja nawierzchni z kostki betonowej typu behaton wskazana jest na planie sytuacyjnym branży drogowej - odcinki usytuowane wzdłuż kanałów kablowych (arkusz 2).
199	W PFU występuje konstrukcja nawierzchni z trylinki, prosimy o wskazanie, gdzie ona występuje na planie sytuacyjnym.	Zamawiający wskazuje, iż nawierzchnia z trylnki występuje na nawierzchni ul. De Plelo - od strony zachodniej bramy wjazdowej. Nawierzchnię z trylinki w ramach odtworzenia należy zastąpić płytami drogowymi.
200	Prosimy o potwierdzenie, czy w zakresie Wykonawcy jest rozebranie wiaty na rowery oraz wiaty na odpady w okolicy budynku siedziby i czyją własnością jest materiał z rozbiórki.	Zamawiający informuje, że opracowanie nie zakłada likwidacji wiaty rowerowej, ani wiaty na odpady. W przypadku zaprojektowania rozwiązań, których realizacja będzie w kolizji z istniejącą infrastrukturą do jej zachowania, należy przewidzieć odtworzenie takich elementów.
201	Prosimy o wskazanie parametrów dla folii PE dla warstwy poślizgowej.	Zamawiający wskazuje folię PE o gr. min 0.2 mm. Dobór konkretnej folii powinien nastąpić na etapie przygotowywania projektu wykonawczego uzgodnionego z Zamawiającym.
202	Prosimy o wskazanie konstrukcji dla nawierzchni kolejowej do odtworzenia.	Zamawiający informuje, że dla odtworzenia nawierzchni torowej podsypkowej należy przyjąć warstwy: szyna, przytwierdzenie, podkład drewniany lub betonowy, podsypka tłuczniowa o grubości warstwy minimum 21 cm pod podkładem, podłoże gruntowe zagęszczone do E2 min. 60 MPa. Ponadto, dla odtworzenia nawierzchni torowej bezpodsypkowej należy przyjąć warstwy jak dla budowy nowych torowisk.
205	Branża elektryczna i teletechniczna - prosimy o wskazanie typu dźwigu jaki zostanie podłączony do skrzyni podłączeniowej dźwigu GN 1, 2, 3, 4, 5, 6.	Zamawiający informuje, że podłączane dźwigi są obecnie zainstalowane na Nabrzeżu Węglowym.

208	Prosimy o informację czy wiata kolejowa wraz z jej posadowieniem są przeznaczone do rozbiórki (brak oznaczenia na dokumentacji stanowiącego o przeznaczeniu wiaty do rozbiórki). W przypadku potwierdzenia prosimy o informację czy przedmiotowa rozbiórka ma być skalkulowana w ofercie Wykonawcy (i w jakiej pozycji formularza ofertowego należy ująć przedmiotową kwotę) czy Zamawiający wykona rozbiórkę we własnym zakresie. 	Zamawiający informuje, że wiata kolejowa ma pozostać w niezmienionej lokalizacji.
212	W projekcie koncepcyjnym branży elektrycznej powołano się na : Wykorzystanie rozwiązań projektowych opracowania: Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury Drogowo Kolejowej – Zadanie 2/1 - układ drogowo-kolejowy rejonu Basenu Górniczego. Prosimy o wyjaśnienie o jakie rozwiązania projektowe mają zostać wykorzystane. Prosimy o uzupełnienie lub wskazanie opracowania.	Zamawiający informuje, że rozwiązania ujęte w koncepcji powodują rezygnację z rozwiązań przedstawionych w: "Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w Porcie Gdańsk w zakresie infrastruktury Drogowo Kolejowej – Zadanie 2/1 - układ drogowo-kolejowy rejonu Basenu Górniczego".
213	Zaprojektowana kanalizacja wzdłuż ulicy Roberta De Plelo wpływa na rozwiązania kanalizacji kablowej ujęte w opracowaniu „Rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem Toru wodnego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku. Zadanie 6. Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny. Etap 3 – Rozbudowa Nabrzeża Węglowego.” Kanalizacja z tego etapu albo powinna być nie wykonywana albo należy zmienić opracowanie wprowadzając rozwiązanie ujęte niniejszą teczką. Prosimy o wyjaśnienie, jakiej kanalizacji dotyczy ten zapis i jednoznaczne określenie jaka kanalizacja powinna być ujęta w zakresie oferty.	Zamawiający informuje, że w przypadku zrealizowania zakresów z pozwolenia na budowę dla przedsięwzięcia „Rozbudowa nabrzeży wraz z pogłębieniem Toru wodnego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku. Zadanie 6. Rozbudowa Nabrzeża Dworzec Drzewny. Etap 3 – Rozbudowa Nabrzeża Węglowego.” do czasu rozpoczęcia prac niniejszego opracowania - należy zaprojektować przełożenie zrealizowanych sieci do projektowanej kanalizacji z niniejszego postępowania.
217	Prosimy o wskazanie lokalizacji skrzynki SO-350/1	Zamawiający informuje, że skrzynka SO-350/1 zlokalizowana jest na skrzyżowaniu przedłużenia Nabrzeża Rudowego i Administracyjnego.

218	Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności pomiędzy PFU a projektem koncepcyjnym branży elektrycznej - ile masztów 36m należy wybudować? W PFU wskazano 22 szt., w części rysunkowej projektu pokazano tylko 8 masztów. W części opisowej projektu jest 6 masztów o numerach innych niż na rysunkach. Jeżeli masztów ma być łącznie 22 szt. to w jakich lokalizacjach powinny znajdować się te maszty?	Zamawiający wyjaśnia, iż poprawna ilość masztów 36m to 14 sztuk. W PFU nastąpiła omyłka pisarska. Na rysunkach jest wskazana poprawna ilość masztów, tj. 14 masztów 36m oraz 2 maszty 18m (M9, M10).
219	Prosimy o wyjaśnienie, czy skrzynki przyłączeniowe dźwigów o których mowa w opisie to skrzynki gniazda GN?	Zamawiający wyjaśnia, że skrzynki przyłączeniowe dźwigów, o których mowa w opisie to skrzynki gniazda GN.
220	Prosimy o wyjaśnienie, czy szafy telemechaniki podlegają demontażowi i zabudowie w nowych stacjach. Prosimy o przekazanie schematów szaf.	Zamawiający wyjaśnia, że szafy telemechaniki podlegają demontażowi i zabudowie w nowych stacjach, w tym odtworzeniu połączeń, uruchomieniu i skomunikowaniu ze sterownikiem centralnym systemu SCADA typu Syndis.
221	Prosimy o przekazanie schematu SN stacji T-52, schemat jest nieczytelny.	Zamawiający przekazuje schematy dla stacji T-52, stanowiące Załącznik nr 2 do pisma nr DOD2/124/2025 z dnia 28.03.2025r.
222	Prosimy o przekazanie schematów SN i nn stacji T-51, schematy są nieczytelne.	Zamawiający przekazuje schematy dla stacji T-51, stanowiące Załącznik nr 3 do pisma nr DOD2/124/2025 z dnia 28.03.2025r.
223	Prosimy o wskazanie, jaki schemat znajduje się na stronie 65 (numeracja pdf) projektu koncepcyjnego br. elektrycznej - tytuł rysunku jest nieczytelny.	Zamawiający informuje, że jest to S-352/2.
224	Na rysunkach w projekcie koncepcyjnym pokazano stacje OPS (AC/DC/AC). Prosimy o wyjaśnienie jaki zakres robót dotyczący tych stacji powinien być ujęty w ofercie	Zamawiający informuje, że jest to wskazana lokalizacja przyszłościowej stacji OPS nie ujętej przedmiotem niniejszego postępowania. W zakresie robót należy przewidzieć doprowadzenie kanalizacji kablowej oraz utwardzenie placu zgodnie z wytycznymi zawartymi w PFU.
225	Prosimy o przekazanie dokumentacji technicznej dla urządzeń Liebherr LHM 550 oraz Mantsinen 300.	Zamawiający informuje, iż dane sprzętów są ogólnie dostępne na stronach internetowych producentów oraz dystrybutorów.
227	Prosimy o podanie dopuszczalnych wielkości osiadań nawierzchni.	Zamawiający wskazuje: - osiadanie nawierzchni nad płytą żelbetową konstrukcji hydrotechnicznej - osiadania zgodnie z dopuszczalnymi osiadaniami konstrukcji hydrotechnicznej, - osiadanie nawierzchni poza płytą żelbetową - osiadanie równomierne do 3 cm.
228	Po analizie koncepcji branży wod-kan, wynika, że na Nabrzeżu Węglowym II ma zostać wykonany kolektor KD 4 o średnicy rury DN800 i rzędnej wylotu WL-H -1,46 m tj. 1,46 m poniżej poziomu średniej wody, co w praktyce przy obecnych stanach wody na rzędnej +0,2 - + 0,3 powoduje znaczne obniżenie przebiegu kolektora i praktycznie pracę pod wodą. Dodatkowo w celu właściwego posadowienia trzeba będzie wykonać prace przygotowawcze podłoża pod ułożenie kolektora na co najmniej 0,3 – 0,4 m. Sumując te wszystkie rzędne, aby wykonać prace związane z ułożeniem kolektora prace w większości trzeba będzie wykonać 2,2 – 2,5 m poniżej rzędnej wody w basenie portowym. W związku z powyższym wykonanie robót związanych z kolektorem wiąże się z koniecznością: pogrążenia tymczasowych grodzic na trasie ułożenia kolektora, wykonania znaczącej ilości prac podwodnych przez ekipy nurkowe, wydłużenie czasu realizacji oraz zablokowanie frontu dla innych robót na odcinku sekcji na której wykonywany będzie kolektor o tak niskiej rzędnej ułożenia. której wykonywany będzie kolektor o tak niskiej rzędnej ułożenia. a) Czy Zamawiający potwierdza, że istnieje konieczność wykonania kolektora wylotowego w ramach niniejszego zadania ? Nadmieniamy, że jest to kolektor ślepy, który nie będzie odprowadzał wód deszczowych bezpośrednio z Nabrzeża Węglowego. b) Jeżeli tak, czy studnia lądowa do której ma zostać podłączony kolektor musi posiadać parametry pod względem rzędnych wylotu, takie jakie są podane w koncepcji projektowej ? c) Zamawiający potwierdza konieczność wykonania niniejszego wylotu lub jeśli wylot jest niezbędny, czy musi on pozostać na takiej głębokości? d) Czy studnia lądowa do której ma zostać podłączony kolektor jest już wykonana ? Wszystkie pytania dotyczące poruszanych kwestii należy traktować rozdzielnie i wnioskujemy o udzielenie jednoznacznej i wyczerpującej odpowiedzi na wszystkie cztery.	a) Zamawiający potwierdza, że istnieje konieczność wykonania przedmiotowego kolektora wylotowego w ramach niniejszego zadania. b) studnia lądowa, do której ma zostać podłączony kolektor musi posiadać parametry pod względem rzędnych wylotu, takie jakie są podane w koncepcji projektowej. c) Zamawiający potwierdza konieczność wykonania przedmiotowego wylotu zgodnie z projektem koncepcyjnym. d) studnia lądowa, do której ma zostać podłączony kolektor nie jest wykonana. Wykonawca ma uwzględnić w ofercie jej wykonanie.

229	Czy Zmawiający koordynuje rzędne posadowienia wykonania płyty nabrzeża pomiędzy obecnie rozpoczynaną realizacją na Nabrzeżu Węglowym I oraz rzędną na odcinku Nabrzeża Węglowego II w zakresie rzędnej posadowienia płyty, prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że rzędna płyty w obecnie realizowanym zadaniu Nabrzeża Węglowego I nie ulegnie zmianie w projekcie optymalizacyjnym który z całą pewnością zostanie przekazany przez Wykonawcę Nabrzeża Węglowego I. Wnioskujemy o jednoznaczne przekazanie informacji w tym zakresie. Nadmieniamy, że w przypadku zmiany rzędnej płyty nabrzeża na odcinku Nabrzeża Węglowego I, będzie miało znaczący wpływ na wycenę konstrukcji oraz z tym związanych konstrukcji branżowych na odcinku Nabrzeża Węglowego II. W przypadku zgody na zmiany rzędnych posadowienia płyty nabrzeża na odcinku Nabrzeża Węglowego I (podniesienie rzędnych), będzie wpływać na zachowanie uczciwości konkurencji dla obecnego postępowania.	Zamawiający informuje, iż zawarł umowę na realizację rozbudowy Nabrzeża Węglowego (etap I). Obecnie nie jest rozważana zmiana rzędnej posadowienia płyty nabrzeża. Niemniej jednak, nie można wykluczyć takiej zmiany, gdyż zawarta umowa dopuszcza wprowadzenie zmian.
230	Wnioskujemy o jednoznaczne i wyczerpujące potwierdzenie przez Zamawiającego, że nie wyrazi zgody na zmianę charakterystycznych rzędnych posadowienia dla płyty konstrukcyjnej nabrzeża, kanałów instalacyjnych, rzędnych krawędzi podwodnej oczepu dla obecnie realizowanego Nabrzeża Węglowego I, które w naturalny sposób będzie stanowiło ciągłość z Nabrzeżem Węglowym II i będzie miało wpływ na cenę obecnej oferty.	Zamawiający informuje, iż zawarł umowę na realizację rozbudowy Nabrzeża Węglowego (etap I). Obecnie nie są rozważane zmiany rzędnych. Niemniej, nie można wykluczyć takiej zmiany, gdyż zawarta umowa dopuszcza wprowadzenie zmian.
231	W świetle zapisu z PFU i punktu 2.1.4.6 Infrastruktura kolejowa: W nawierzchni bezpodsypkowej szyny kolejowe należy umieścić w kanale szynowym, który zapewni oddzielenie konstrukcyjne od nawierzchni drogowej. Dopuszcza się, aby kanał szynowy był wybudowany przy użyciu typowych deskowań (czyt. tymczasowe). Elementy użyte do wykonania kanałów szynowych powinny zapewnić odpowiednią sztywność i powtarzalność, wystarczającą do zapewnienia stabilnego ustawienia kanału, w szczególności podczas układania i zagęszczania nawierzchni betonowej. Przytwierdzenie szyn należy rozwiązać poprzez podkładkę żebrową i kotwy mocowane w nawierzchni betonowej. System przytwierdzeń zweryfikować na zgodność z PN-EN 13481-5. Kanał szynowy powinien być na tyle szeroki, aby zapewnić możliwość wymiany szyny bez ingerencji w nawierzchnię poza kanałem, przy czym dopuszcza się taką ingerencję na końcach szyn. Zalecane wypełnienie kanału szynowego z dobranej odpowiednio wkładki komorowej, z zalaniem górnej części kanału masą poliuretanową na grubość ok. 4 cm. oraz zapisu z OT branży torowej pkt. 2.2: Dla torów na płycie żelbetowej przewidziano nawierzchnię stalową z szyn typu 49E1 przytwierdzonych klasycznie za pomocą podkładek żebrowych w rozstawie co 0,65m z wykorzystaniem przystawek szynowych do szyn typu 49E1 mocowanych 1/4 łubką i śrubą łubkową w odstępach co 1,5m. Podkładowe żebrowe mocowane do płyty żelbetowej za pomocą dwóch kotew Φ 22mm o L=250mm. Dla torów poza płytą zaprojektowano nawierzchnię z szyn 49E1 ułożonych na podkładach strunobetonowych PS-83 na podsypce tłuczniowej o grubości min. 0,30m pod podkładem. Przytwierdzenie szyn do podkładów sprężyste SB-4/SB-7. Rozstaw podkładów co 0,65m. Na połączeniu z torami PKP PLK S.A. należy wbudować szyny przejściowe. Szczeliny pomiędzy szyną, przystawką szynową, a nawierzchnią betonową wypełnić masą poliuretanową. prosimy o informację, co Zamawiający rozumie pod stwierdzeniem „oddzielenia konstrukcyjnego szyny od nawierzchni torowej”, jeśli jednocześnie przytwierdzenie szyny ma być rozwiązane przez „podkładkę żebrową i kotwy mocowane w nawierzchni betonowej”? Czy Zamawiający dopuszcza rezygnację z przystawki szynowej i zastosowanie innych rozwiązań zapewniających zachowanie wymaganego żłobka szyny? Czy Zamawiający wymaga poszerzenia kanału szynowego zalanego masą poliuretanową w miejscach płytek żebrowych w taki sposób, żeby zapewnić dostęp do przytwierdzenia typu K bez konieczności ingerencji w nawierzchnię betonową? Czy kanał szynowy ma mieć stałą szerokość na całej długości? Jakie są wymagania Zamawiającego dla mas poliuretanowych do zalewek przyszynowych (boki szyn)?	Zamawiający wyjaśnia, iż oddzielenie konstrukcyjne oznacza, że obie nawierzchnie (drogowa i stalowa) mogą pracować w swoich niezależnych zakresach sprężystości. Dodatkowo konstrukcja powinna zapewnić szynie pewne ugięcie pod przejeżdżającym tabor, które w głównej mierze zapewnia odpowiedni system przytwierdzeń. Jeżeli jest on potem zalany betonem to nie jest to rezultat oczekiwany. Jednocześnie, Zamawiający nie dopuszcza rezygnacji z przystawki szynowej i zastosowania innych rozwiązań.
232	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz na planie PZT brak jest wymiarów: • oś szyny poddźwigowej odwodnej oś toru kolejowego nr 301, • oś toru kolejowego nr 301 oś toru kolejowego nr 302, • oś toru kolejowego nr 302 oś szyny poddźwigowej odlądowej, • oś szyny poddźwigowej odlądowej oś toru kolejowego nr 303, • oś toru kolejowego nr 303 oś szyny poddźwigowej odlądowej, Skorzystano z projektu branży hydrotechnicznej w, którym opisane powyżej wymiary się znalazły: Dużym problemem jest odległość pomiędzy osią toru kolejowego nr 302 osią szyny poddźwigowej odlądowej, która wynosi 2,16m (w zaokrągleniu). Skrajnia budowli wynosi 2,20m. W naszym przypadku mamy 2,16m minus ~ 0,35m (szerokość bramownicy a może i więcej) = 1,81m < 2,20m. Dla przypomnienia skrajnia taboru 1,60m – pozostaje wolnego miejsca 0,21m. Pytanie czy inwestor posiada jakieś odstępstwa na odległość i czy są jakieś przepisy, które regulują problem odległości poza wytycznymi dla skrajni budowli i taboru. Pytanie czy w takim przypadku otrzymamy pozwolenie na użytkowanie – jest jeszcze możliwość zmiany lokalizacji torów nr 301 i 302 względem szyn poddźwigowych i rozstawu osiowego torów.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 159, Zamawiający informuje, że podczas opracowywania projektu, Wykonawca bezwzględnie jest zobowiązany zachować skrajnię budowli tzw. ujednoliconą.

233	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej na planie sytuacyjnym pokazane jest projektowane pochylenie podłużne torów ładunkowych w wielkości 1,35‰ na długości 229,78m. Takie pochylenie można stosować na torach: • odstawczych, • przyjazdowo-odjazdowych, • postojowych, gdzie składy odstawiane są na godziny, dni i można podłożyć płozy hamulcowe lub zakręcić hamulce. Na torach zabudowanych nawierzchnią drogową: • nie da się zastosować płóz hamulcowych, • nie zakręca się hamulców, • wagony muszą być cały czas w „ruchu” z uwagi na przeładunki, Przy takim pochyleniu 1,35‰ wagony pełne lub puste mogą zjechać i wjechać na tory PKP PLK gdyż są one położone niżej. Według przepisów, które już dzisiaj nie obowiązują, dopuszczalne pochylenie podłużne na torach ładunkowych wynosiło ≤ 0,5‰. Prosimy o ustosunkowanie się do powyższego problemu.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 161, Zamawiający informuje, że w projekcie budowlanym opracowywanym przez Wykonawcę należy przewidzieć brak pochylenia podłużnego torów, pozostawiając je na rzędnej 2,02, a w konsekwencji wyregulować tory 341, 342 i 343 na odcinku do załomów za rozjazdami PKP PLK S.A. nr 211 i 212 (rzędna 1,8). Regulację należy odpowiednio uzgodnić z PKP PLK S.A.
234	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej na planie sytuacyjnym zaprojektowano 6 rozjazdów typu 49E1 – 1 : 9 – R = 190 rowkowych. Proponujemy zastosowanie typowych rozjazdów dla torów ładunkowych to jest typu 49E1 – 1 : 7 – R = 190 rowkowych dzięki, którym wydłuży się długość użyteczna torów ładunkowych. Zmiana nie wpływa na koszty budowy układu kolejowego.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 162, Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie rozjazdów o skosie 1:7.
235	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej oraz z WWIORB brak jest: • pokazanej szerokości płyty żelbetowej pod torem i rozjazdem, • opisanego sposobu przytwierdzenia rozjazdu do płyty żelbetowej np. kotwy czy wkręty, • opisanych gabarytów rowków dla ułożenia masy poliuretanowej, • opisu z czego wykonać układy w rozjazdach na płycie żelbetowej, • informacji na temat dylatacji dyblowanych prostopadłych do osi toru / rozjazdu – co ile metrów należy wykonać dylatację rozszerzenia i dylatację skurczową. Obecnie stosowane betony C35/45 mają duże przyrosty wytrzymałości więc w nadbudowie daje się dodatkowo dylatacje skurczowe przez nacięcie – brak jest również informacji na ten temat. Prosimy o odpowiedź na postawione wyżej pytania.	Zamawiający wskazuje, iż oczekiwane przez Wykonawcę uzupełnienie powinno znaleźć się w projekcie budowlanym.
236	W projekcie koncepcyjnym branży kolejowej powinno być : • odwodnienie torów poprzez skrzynki torowe odwadniające – skrzynki te nie zbierają wód odpadowych z powierzchni międzytorza a jedynie z przystawek szynowych poprzez otwór 80 x 20mm wycięty w przystawce szynowej , • odwodnienie międzytorzy poprzez odwodnienie liniowe, • odwodnienie skrzynek osłaniających mechanizm nastawczy rozjazdu – w projekcie branży wod – kan wrysowane są typowe skrzynki torowe odwadniające a to jest różnica, Nabrzeże Węglowe jest „brudnym” nabrzeżem na którym dokonuje się przeładunku: • węgla, • kruszyw, • minerałów, Zastosowanie odwodnienia liniowego z rusztem żeliwnym przy tego typu ładunkach, który będzie zalegał w torach i międzytorzach i przy ruchu ładowarek oraz pojazdów drogowych typu ciągnik siodłowy z naczepą spowoduje szybkie uszkodzenie rusztów. Kruszywo zalegające w ruszcie + ładowarka doprowadza do szybkiego uszkodzenia rusztu. Pytanie czy jest jakieś oświadczenie producentów odwodnień liniowych, którzy potwierdzili by, że ich produkty w klasie obciążeń E600/F900 można zastosować do powyżej opisanej eksploatacji nawierzchni kolejowo – drogowej. Pytanie to również dotyczy rusztu w skrzynkach torowych odwadniających.	Zamawiający informuje, iż zaprojektowany system odwodnienia zabudowany w torach bezpodsypkowych powinien zapewnić skuteczny spływ wód opadowych ze zlewni, zachowując przy tym odpowiednie parametry. Jednocześnie, Zamawiający informuje, że poprzeczne odwodnienia torowisk nie muszą mieć rusztu.
237	W projekcie koncepcyjnym branży drogowej i hydrotechnicznej jest przekrój z odwodnieniem liniowym w międzytorzu. Wg projektu koncepcyjnego branży wod – kan korytka jest w zintegrowanej opasce żelbetowej. Pytanie po co dodatkowa opaska betonowa lub żelbetowa wokół już istniejącej zintegrowanej opaski żelbetowej odwodnienia liniowego. Pytanie – czy należy stosować dodatkowe dylatacje pomiędzy zintegrowaną opaską odwodnienia liniowego a dodatkowym fundamentem betonowym lub żelbetowym. Pytanie czy doprowadzenie gruntu pod fundamentem odwodnienia liniowego tylko Ev2 ≥ 80MPa to nie za mało tyle wymagają chodniki.	Zamawiający wymaga, aby zastosowane odwodnienie liniowe spełniało parametry nośności dla klasy F900. Nie dopuszcza się zmiany przewidzianego w koncepcji rozwiązania z dodatkową opaską.

238	W projekcie koncepcyjnym branży drogowej, kolejowej i wod – kan na planach sytuacyjnych są dwa systemy odwodnienia torów i międzytorzy: • na połowie długości układu kolejowego jest zaproponowane odwodnienie liniowe pomiędzy torami nr 301 i 302 o szerokości 300mm, • na drugiej połowie pomiędzy torami nr 341, 342, 343, 344 brak jest odwodnienia liniowego w międzytorzach 341/342, 342/343, 343/344, • na całej długości układu kolejowego są tylko skrzynki torowe odwadniające, Skrzynki odwadniające torowe odwadniają tylko i wyłącznie wody opadowe z czystych przystawek szynowych a przy w/w ładunkach przystawki często będą zanieczyszczone – dla tego typu nabrzeży i ładunków to normalne. Pytanie w jaki sposób będą odwadniane międzytorza 341/342, 342/343, 343/344 – brak odwodnień międzytorzy będzie zdecydowanie wpływał na szybszą destrukcję nawierzchni kolejowo – drogowej a w okresach zimowych doprowadzi do powstania lodu na nawierzchni co będzie zagrażało ruchowi pojazdów drogowych, kolejowych oraz pracowników.	Zamawiający informuje, iż należy zaprojektować zgodnie z wytycznymi Zamawiającego zawartymi w załączonym Programie Funkcjonalno Użytkowym (PFU).
240	Czy Zamawiający dysponuje uzgodnieniami z PKP PLK dotyczącymi bezpośredniego połączenia budowanej/modernizowanej bocznicą z torami PKP PLK? Czy w miejscu włączenia w infrastrukturę kolejową konieczne będzie zastosowanie sygnalizacji, urządzeń SRK, wykolejnic, itp?	Zamawiający informuje, że wykonany, ze wszystkimi szczegółowymi rozwiązaniami, projekt budowlany, Wykonawca zobowiązany jest odpowiednio uzgodnić.
241	Czy Zamawiający ma wymagania dotyczące typu i rozstawu maksymalnego dylatacji na nawierzchni i płycie torowej?	Zamawiający informuje, iż dla nawierzchni maksymalny rozstaw dylatacji pełnej 5 m, zaś dla płyt torowych rozstaw maksymalny dylatacji 3 m. Oddylatowane wszystkie elementy infrastruktury np. odwodnienie liniowe, studzienki, nawierzchnia torowa (dylatacja na pełnej grubości konstrukcji). Pozostałe parametry zgodnie z projektem koncepcyjnym.
245	Prosimy o wskazanie zakresu podwodnego rozpoznania saperskiego.	Zamawiający informuje, iż nie narzuca sposobu, w jaki ma być przeprowadzone rozpoznanie saperskie i zapewniony nadzór saperski nad inwestycją. Zapewnienie bezpieczeństwa podczas robót leży po stronie Wykonawcy.
247	Prosimy o potwierdzenie, że prace czerpalne należy wykonać 10m od Nabrzeża Węglowego II i Nabrzeża Administracyjnego, których ilość wówczas wynosi około 28tys. m3.	Zamawiający informuje, że prace czerpalne należy wykonać do 25 m od linii Nabrzeża Węglowego II i Nabrzeża Administracyjnego.
248	Prosimy o wyjaśnienie i potwierdzenie przez Zamawiającego, że na akwenie gdzie prowadzone będą prace czerpalne nie znajduje się żadna infrastruktura podwodna np. sieci, rurociągi, kable łączności, kable energetyczne lub inne instalacje, a w przypadku występowania na akwenie podanie współrzędnych geograficznych ww. infrastruktury.	Zamawiający informuje, że w akwenie nie zdiagnozowano występowania infrastruktury podwodnej na etapie opracowania PFU.
253	W PFU pojawia się informacja o 22 kpl masztów h=36m, natomiast z planu kanalizacji i rozmieszczenia masztów dla całego obszaru jest to 14 szt. Czy jest to omyłka pisarska czy nieprecyzyjny opis przedmiotu zamówienia i wykracza on poza obszar przedstawiony w dokumentacji?	Zamawiający informuje, że poprawne ilości masztów ujęte są na planach i rysunku: „Schemat ideowy. Oświetlenie”- 14 masztów 36m, 2 maszty 18m (M9, M10). W PFU nastąpiła omyłka pisarska.
254	Prosimy o potwierdzenie informacji dotyczących dopuszczalnych obciążeń, ponieważ jest rozbieżność pomiędzy częścią rysunkową (koncepcja) a opisem PFU. Do projektowania należy przyjąć poniższy zestaw obciążeń zgodnie z PFU: - Dopuszczalne obciążenie robocze na płycie nabrzeża DOR = 40 kN/m²; - Dopuszczalne obciążenie na zapleczu (placie składowe) 100 kN/m²; Od strony lądu projektowana infrastruktura na całej długości musi być zdolna do przeniesienia obciążeń w trakcie przejazdu i rozładunku (obciążenia pod podporami) z wykorzystaniem urządzeń: - Liebherr LHM 550 - Mantsinen 300 - Szynowych żurawi portowych o udźwigu 10 ton (6 kół/co 66 cm/wózki co 12m/obc. na koło 185kN) - Szynowych żurawi portowych marki GANZ (6 kół/co 130 cm/wózki co 12m/obc. na koło 200kN)	Zamawiający informuje, że należy założyć obciążenie DOR - 40 kN/m ² na płycie oraz 100 kN/m ² na placach składowych. Cała infrastruktura ma umożliwiać przejazd urządzeń wskazanych w PFU oraz możliwość ich pracy na Nabrzeżu Węglowym.
255	Prosimy o informację dotyczącą dopuszczalnych osiadań na projektowanych placach składowych za płytą nabrzeża.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 227, Zamawiający wskazuje: - osiadanie nawierzchni nad płytą żelbetową konstrukcji hydrotechnicznej - osiadania zgodnie z dopuszczalnymi osiadaniami konstrukcji hydrotechnicznej, - osiadanie nawierzchni poza płytą żelbetową - osiadanie równomierne do 3 cm.

256	Prosimy o potwierdzenie, że podane wartość Wx dla ścianki szczelnej ($Wx > 8430 \text{ cm}^3/\text{m}$ nab. Węglowe oraz $Wx > 7828 \text{ cm}^3/3$ nab. Administracyjne) mogą ulec zmianie na podstawie przeprowadzonych obliczeń zgodnie z podanymi założeniami w PFU w punkcie 2.2.1.2.1.1. Projektowanie,	Zamawiający informuje, że ostateczna wartość Wx ma zostać określona na podstawie obliczeń przeprowadzonych na etapie sporządzania projektu budowlanego. Zamawiający nie dopuszcza w rozwiązaniu konstrukcji nabrzeży zastosowania zasypu odciążającego, filtru odwrotnego. Zaprojektowane nabrzeża mają posiadać przednią ściankę szczelną, zaś zasyp pod płytą nabrzeża ma dochodzić do jej spodu.
257	Prosimy o wyjaśnienie pojęć podanych w PFU w punkcie 2.2.1.2.1.1. Projektowanie, które nie mają odzwierciedlenia w przywołanych normach do projektowania konstrukcji hydrotechnicznych. Co należy rozumieć przez - Obliczeniowy WX z obliczeń geotechnicznych? Co należy rozumieć przez - Obliczeniowy WX z obliczeń konstrukcyjnych?	Zamawiający wyjaśnia, że: - Wx z obliczeń geotechnicznych - minimalny wskaźnik wytrzymałości Wx profilu głównego palościanki wyznaczony z obliczeń metodą elementów skończonych. - Wx z obliczeń konstrukcyjnych - minimalny wskaźnik wytrzymałości Wx profilu głównego palościanki wyznaczony z obliczeń metodą analityczną (np. przy użyciu kalkulatorów inżynierskich) przy uwzględnieniu nośności pionowej profilu obciążonego nadbudową żelbetową i obciążeniami użytkowymi.
259	Czy drzewa znajdujące się w teczce 1 Inwentaryzacja, rysunek nr I/01/Z1 „Inwentaryzacja Zieleni – Arkusz A” oraz „Inwentaryzacja Zieleni – Arkusz B” oznaczone są jako drzewa do wycinki?	Zamawiający informuje, że przedstawiona inwentaryzacja przedstawia istniejące drzewa i krzewy. Wskazany podział w legendzie jedynie klasyfikuje, czy dane drzewo w przypadku planowanej wycinki będzie wymagać uzyskania decyzji na wycinkę, czy też nie.
265	Ze względu na formułę przetargu zaprojektuj i wybuduj, prosimy o wyjaśnienie czy przyjęte do obliczeń parametrów kanalizacji deszczowej wskazanych w „Projekcie koncepcyjnym Wariant 2” opracowanym przez ANTEA Polska SA (opis techniczny pkt 8.4. Dobór urządzeń Nabrzeże Węglowe, pkt 8.5 Dobór urządzeń Nabrzeże Administracyjne oraz rysunek nr I-48-07-01) powierzchnie zlewni są obowiązujące?	Zamawiający wyjaśnia, że powierzchnie zlewni są obowiązujące dla przyjętych rozwiązań odwodnień, a w przypadku wprowadzenia zmian zlewnie należy skorygować.
266	Prosimy o informację czy 4 przetwornice AC/DC/AC 2MW (OPS) widoczne na planie rozmieszczenia urządzeń elektrycznych stanowią przedmiot zamówienia i należy je dostarczyć w ramach niniejszego postępowania?	Zamawiający informuje, że cztery zespoły przetwornic AC/DC/AC 2MW, widoczne na rysunku nr 01 "Plan. Lokalizacja urządzeń, demontaże", nie są objęte przedmiotowym zamówieniem.
267	Czy wysokość i rozwiązanie dotyczące masztów oświetleniowych (maszt 36m z opuszczaną koroną) jest obligatoryjne? Czy można zmienić wysokość masztu w zależności od wyników obliczeń natężenia oświetlenia, albo zastosować typ ze stałą platformą oświetleniową i drabiną wjazdową?	Zamawiający informuje, że podana w dokumentacji wysokość masztów jest ich wysokością minimalną. Wszystkie maszty muszą być wyposażone w opuszczane korony.
280	Prosimy o wskazanie dopuszczalnych osiadań całkowitych oraz różnicowych dla placów składowych. W naszej ocenie z uwagi na dopuszczalne obciążenie równe 100 kN/m^2 , konieczne jest na tym obszarze wzmocnienie podłoża.	Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 227, Zamawiający wskazuje: - osiadanie nawierzchni nad płytą żelbetową konstrukcji hydrotechnicznej - osiadania zgodnie z dopuszczalnymi osiadaniami konstrukcji hydrotechnicznej, - osiadanie nawierzchni poza płytą żelbetową - osiadanie równomierne do 3 cm.
281	Prosimy o informację, czy Zamawiający w ramach przedmiotowego zadania wymaga wykonania wciągarek do wagonów?	Zamawiający informuje, że nie wymaga wykonania wciągarek do wagonów.
283	Prosimy o doszczegółowienie, czy do nawierzchni z płyt betonowych można zastosować płyty o wymiarach $3 \times 1,5 \times 0,15 \text{ m}$?	Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie płyt o wymiarach $3,0 \text{ m} \times 1,5 \text{ m} \times 0,15 \text{ m}$ do nawierzchni z płyt betonowych.
284	Prosimy o wskazanie miejsca dostarczenia zdemontowanych odbojnic Trellex MV 1000x1500.	Zamawiający informuje, że Wykonawca powinien założyć utylizację odbojnic, jednakże przed utylizacją, Zamawiający dokona weryfikacji stanu odbojnic i w przypadku stwierdzenia, że stan odbojnic jest dobry to Wykonawca zostanie zobowiązany do złożenia odbojnic na terenie portu.

285	Wykonawca zwraca się z prośbą o modyfikację warunku SWZ Rozdział 14 „Informacja o warunkach udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia”, ppkt. 14.2.5. litera a) zdolności technicznej lub zawodowej ,w sposób następujący: „ (...) Projektant branży hydrotechnicznej – osoba posiadająca uprawnienia budowlane bez ograniczeń, wymagane do projektowania w zakresie budowli hydrotechnicznych oraz doświadczenie nabyte w okresie ostatnich 10 lat przed upływem terminu składania ofert w pełnieniu funkcji projektanta przy realizacji co najmniej trzech usług (umów) polegających na opracowaniu projektu budowlanego dotyczącego morskich budowli hydrotechnicznych o wartości prac projektowych na łączną kwotę minimum 1.000.000,00 PLN brutto; (...) ” Jest: „ (...) Projektant branży hydrotechnicznej – osoba posiadająca uprawnienia budowlane bez ograniczeń, wymagane do projektowania w zakresie budowli hydrotechnicznych oraz doświadczenie nabyte w okresie ostatnich 10 lat przed upływem terminu składania ofert w pełnieniu funkcji projektanta przy realizacji co najmniej dwóch usług (umów) polegających na opracowaniu projektu budowlanego dotyczącego morskich budowli hydrotechnicznych o wartości prac projektowych nie mniejszej niż 500.000 PLN brutto każda; (...) ” Proponowana zmiana w SWZ zapewni szerszy dostęp do postępowania dla Generalnych Wykonawców, którzy posiadają odpowiednie doświadczenie i zdolności do prawidłowej realizacji projektu. Powyższa modyfikacja pozwoli na zachowanie wysokich standardów doświadczenia wymaganego od projektanta, przy jednoczesnym zwiększeniu konkurencyjności postępowania i umożliwieniu udziału szerszej grupy wykonawców posiadających doświadczenie w projektowaniu morskich budowli hydrotechnicznych	Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody na zmianę treści SWZ w zakresie warunku udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia, o którym mowa w pkt 14.2.5. lit. a) SWZ.
-----	---	--