



Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 2 treści SWZ

udostępnione na stronie internetowej prowadzonego postępowania,
zgodnie z art. 284 ust. 6 i art. 286 ust. 7 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych
(t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1320; dalej Pzp),

w dniu 24.04.2025 r.

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie podstawowym
pn.: „**Przebudowa wiaduktu tramwajowego w ciągu ul. Wojska Polskiego nad Al. Jana
Pawła II w Bydgoszczy (nr ZDMiKP: M-058) w systemie zaprojektuj i wybuduj**” Nr sprawy
NF.2531.15.2025

- I. Zgodnie z art. 284 ust. 1 Pzp, Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści SWZ,
a Zamawiający udziela następujących wyjaśnień oraz zmienia treść SWZ w ich następstwie,
w oparciu o art. 286 ust. 1 Pzp.

Uwaga: Tłem koloru żółtego zaznaczono wprowadzone zmiany treści SWZ wraz z załącznikami

Pytania – zestaw 5 z dnia 14.04.2025 r.

- 5.1 co oznacza punkt 3. Ppkt 18) z zał. 1 projektowane postanowienia umowy:
*„Etap 18: Pozostałe roboty budowlane, Przywrócenie terenu do stanu pierwotnego.
Uporządkowanie zieleni, Sporządzenie dokumentacji powykonawczej, Opracowanie Karty
Obiektu Mostowego wg wzoru, odnowienie podpór sąsiednich wiaduktów drogowych, wymiana
warstwy ścieralnej łącznicy południowo-wschodniej”*

Wyjaśnienia Zamawiającego:

*Powyżej przywołany punkt §2 projektowanych postanowień umowy oznacza, że w tym etapie należy
wykonać wszelkie prace (roboty budowlane i usługi) nieobjęte zakresem wcześniejszych etapów
zadania, m.in. wymienione w zacytowanym punkcie.*

- 5.2 Czy Wykonawca ma dowolność wyboru trybu postępowania – Zgłoszenie/PnB/ZRiD?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

*Zamawiający informuje, iż zadaniem Wykonawcy jest taki dobór trybu postępowania, aby w jak
najkrótszym czasie uzyskać stosowne pozwolenia umożliwiające rozpoczęcie prac budowlanych.
Odpowiedzialność dotycząca przyjętego trybu spoczywa na Wykonawcy.*

- 5.3 Czy Wykonawca ma uwzględnić w kosztach ogólnych miejsce do nard Koordynacyjnych zgodnie
z zapisami umowy:

*13. Na żądanie Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany jest do uczestniczenia w spotkaniach
roboczych i przygotowywania aktualnych informacji o postępie realizacji prac projektowych,
w tym wskazywać wszelkie zagrożenia wraz z rozwiązaniami zapobiegającymi ich powstaniu.
Spotkania będą odbywały się w siedzibie Zamawiającego lub Wykonawcy, według wyboru
Zamawiającego.*

Wyjaśnienia Zamawiającego:

*Zamawiający informuje, iż narady (Rady budowy, narady koordynacyjne) będą odbywać się zasadniczo
w siedzibie ZDMiKP. Wykonawca ma również zabezpieczyć miejsce dla Inspektora Nadzoru w swoim*

zapleczu socjalnym (m.in. do celów dokonywania wpisów do dziennika budowy, analizy dokumentacji projektowych, spotkań technicznych itp.).

5.4 Proszę o wyjaśnienie zapisu umowy dotyczącego waloryzacji „(...) ten wzór jest zły”):

6. Wartości robót podlegające waloryzacji zostaną przeliczone według wskaźnika waloryzacji (Ww) obliczonego ze wzoru:

$$Ww = Wr - Wb$$

WG Pana M. Delmaczyńskiego ten wzór jest zły

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż podany w tekście wzór waloryzacji jest poprawny. Zamawiający wykreśla zapis: „wg Pana M. Delmaczyńskiego ten wzór jest zły”, który omyłkowo (komentarz roboczy) znalazł się w opublikowanym materiale. W związku z powyższym §26 pkt 6 projektowanych postanowień umowy otrzymuje brzmienie:

„6. Wartości robót podlegające waloryzacji zostaną przeliczone według wskaźnika waloryzacji (Ww) obliczonego ze wzoru:

$$WW = Wr - Wb$$

5.5 Zgodnie z zapisami PFU:

Zachować przejezdnosć Al. Jana Pawła II podczas budowy (projekty czasowych organizacji ruchu wraz z uzgodnieniami i budowa przejazdów po stronie Wykonawcy).

Zachować ciągłość działania linii tramwajowych w ciągu ul. Wojska Polskiego (dopuszcza się jedynie przerwy weekendowe na czas przepinania ruchu na tory objazdowe – montaż rozjazdów itp.) poprzez przeniesienie ruchu na południowy wiadukt drogowy, ewentualnie na oba wiadukty drogowy, jeżeli nie utrudni to robót budowlanych przebudowy wiaduktu. Wprowadzone zachowanie ciągłości funkcjonowania linii tramwajowych musi pozwolić na prowadzenie ruchu samochodowego przy założeniu jednoczesnego funkcjonowania co najmniej 1 pasa ruchu dla każdego kierunku ruchu z i do centrum miasta.

Z uwagi na pobliskie osiedla mieszkaniowe, prace hałaśliwe należy ograniczyć do niezbędnego minimum, realizując je w miarę możliwości w porze dziennej.

Czy Zamawiający dopuszcza ruch po jednym pasie po południowym wiadukcie drogowym dla dwóch relacji (na wprost i w prawo) czy obie relacje muszą mieć odrębne pasy ruchu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający przewiduje budowę tymczasowego torowiska tramwajowego bez tzw. mijanki, tj. budowę dwutorowej linii objazdowej. Jeżeli Wykonawca robót umieści oba tory objazdowe na wiadukcie południowym, wówczas nie będzie możliwe utrzymanie odrębnych pasów ruchu dla jazdy na wprost i jazdy w prawo w kierunku os. Wyżyny. Analogicznie, jeżeli Wykonawca przewidzi umieszczenie jednego toru objazdowego na wiadukcie północnym, a drugiego na południowym, wówczas utrzymanie takiego układu będzie możliwe.

5.6 Proszę o potwierdzenie, że tymczasową sieć trakcyjną należy zamontować od początku do końca sekcji (bez użycia złączek, czyli w całości drut i lina)

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż tymczasową sieć trakcyjną można montować jako wpinkę w istniejącą sieć tj. przy użyciu złączek. Natomiast po wybudowaniu wiaduktu tramwajowego i likwidacji rozwiązania

tymczasowego, przewód jezdny i linię nośną należy wymienić na całych odcinkach naprężenia tj. od kotwic do urządzeń kompensacyjnych dla obu torów, dla przewodu jezdnego i liny nośnej.

- 5.7 Proszę o potwierdzenie że w związku z znaczną różnicą wysokości pomiędzy tymczasowym torowiskiem a istniejącym torowiskiem (tymczasowe torowisko będzie wyżej od istniejącej jezdni o min 50cm w zależności od przyjętej technologii + w stanie istniejącym torowisko jest niżej od istniejącej jezdni do 50cm = łącznie 100cm różnicy wysokości) trzeba założyć „początek” i „koniec” tymczasowego torowiska odpowiednio oddalone od obiektu aby „bezpiecznie” i „płynie” prowadzić ruch tramwajowy po tymczasowym torowisku (tymczasowe torowisko nawet do 300m).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Rolą Wykonawcy jest zaprojektowanie tymczasowego torowiska tramwajowego przy uwzględnieniu obowiązujących przepisów oraz w nawiązaniu do przyjętej technologii jego wykonania oraz technologii wykonania obiektu inżynierskiego przy uwzględnieniu dostępności terenu np. do nasuwania obiektu.

- 5.8 Proszę o potwierdzenie że oprócz tymczasowych słupów trakcyjnych należy również przewidzieć tymczasowe słupy oświetleniowe (istniejące oświetlenie jest na słupach trakcyjnych przewidzianych do rozbiórki), które należy zlokalizować na obu wiaduktach drogowych (północnym i południowym).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Tymczasowe oświetlenie drogowe można umieścić na bramownicach/słupach trakcyjnych

- 5.9 Czy ruch pieszo-rowerowy należy utrzymać na obu wiaduktach drogowych?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Ruch pieszy i rowerowy należy podtrzymać na każdym z sąsiednich wiaduktów drogowych.

- 5.10 Czy w przypadku braku technicznej możliwości poprowadzenia tymczasowego torowiska po istniejących wiaduktach drogowych, Wykonawca powinien uwzględnić w wycenie wykonanie dotychczasowego wiaduktu na potrzeby prowadzenia ruchu tramwajowego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zgodnie z OPZ, Zamawiający dopuszcza rozwiązania alternatywne w formie wiaduktu tymczasowego.

- 5.11 Czy Zamawiający dopuszcza całkowite zamknięcie ruchu tramwajowego (bez tymczasowego torowiska) przy jednoczesnym skróceniu terminu realizacji?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza całkowitego zamknięcia ruchu tramwajowego poza przerwami technicznymi niezbędnymi do uruchomienia lub wyłączenia z ruchu tymczasowego torowiska. Przerwy te mogą być organizowane wyłącznie w weekendy tzn. od piątku godz. 23:45 do poniedziałku godz. 4.00.

- 5.12 Czy Proszę o potwierdzenie, że tymczasowe torowisko tramwajowe, ze względu na występowanie istniejącej bariery energochłonnej na obu najazdach na długościach ok. 40- 50m, należy projektować poza barierami energochłonnymi, czyli dopiero po ok 50m za wiaduktem.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Podczas przebudowy wiaduktu obowiązywać ma czasowa organizacja ruchu. Za wszelkie rozwiązania projektowe, również związane z torowiskiem tymczasowym czy lokalizacją i rodzajem barier, odpowiada Wykonawca wraz z jego zespołem projektowym.

- 5.13 Przy obu najazdach jest istniejące wygradzenie w międzytorzu o kolorze żółtym – czy ma być ono zdemontowane na czas wykonania tymczasowego torowiska, a po zakończeniu robót zamontowane nowe wygradzenie?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Istniejące wygradzenie należy zdemontować w zakresie umożliwiającym realizację inwestycji. Po wykonaniu robót budowlanych ogrodzenie to należy przywrócić w zakresie wynikającym z dokumentacji projektowej będącej jednym z elementów przedmiotu zamówienia, podlegającej uzgodnieniu z ZDMiKP.

- 5.14 Od str. ul. Magnuszewskiej były wykonywane roboty związaną z likwidacją kładki dla pieszych i w stronę przedmiotowego wiaduktu Wojska Polskiego zostały wykonane nasadzenia kompensacyjne w postaci krzewów – co w przypadku, gdy krzewy będą w kolizji z robotami związanymi z budową wiaduktu i tymczasowym torowiskiem?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Należy postępować zgodnie z zapisami PFU. Wykonawca jest zobowiązany uzyskać decyzję na wycinkę zieleni, o ile taka będzie potrzebna. Zieleń kolidującą z terenem budowy należy przywrócić w jak największym zakresie, czyli tam, gdzie nie będzie ona kolidować z projektowanymi elementami o charakterze trwałym. Działania w zakresie zieleni należy uzgadniać zarówno z Urzędem Miasta, jak i ZDMiKP.

- 5.15 W przypadku montażu rozjazdów nakładkowych zachodzi konieczność wykonania sygnalizacji „wahadłowej” dla tramwajów. Proszę o potwierdzenie, że sygnalizacja ta ma być akomodacyjna wraz z pętlami wykrywającymi tramwaje, pętlami zliczającymi zjechanie tramwajów z odcinka jednotorowego i skoordynowana z istniejącą sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu Wojska Polskiego-Ujejskiego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie narzuca typu rozjazdów, natomiast zadaniem Wykonawcy jest zapewnienie wszelkich środków technicznych (np. sygnalizacji świetlnej, jeżeli taka okaże się konieczna) do utrzymania ruchu tramwajów po dwóch niezależnych torach (Zamawiający nie dopuszcza ruchu wahadłowego

- 5.16 Czy Wykonawca powinien wliczyć w ofertę kwotę na przejęcie jakiegokolwiek gwarancji z przebudowanego wiaduktu drogowego po północnej stronie (zakończenie inwestycji w 2022r) lub po południowej stronie (zakończenie inwestycji w 2017r)?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wykonawca jest odpowiedzialny za wszelkie szkody powstałe podczas realizacji inwestycji, również te powstałe na sąsiednich wiaduktach drogowych. Sąsiednie wiadukty drogowe wchodzą w obszar terenu budowy, za który Wykonawca będzie odpowiadał, również w zakresie ich utrzymania podczas trwania robót. Wykonawca jest również odpowiedzialny za przekazanie terenu po zakończeniu inwestycji Zamawiającemu w stanie niepogorszonym, co dotyczy również obu wiaduktów drogowych.

- 5.17 Na ile weekendów Wykonawca uzyska zgodę Zamawiającego na całkowite zamknięcie torowe i w jakich godzinach będzie ono trwało?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wykonawca dopuszcza całkowite zamknięcie torowe w weekendy jedynie na czas montażu i demontażu rozjazdów tymczasowych. Zamknięcie torowe weekendowe może odbywać się jedynie od piątku od godziny 23:45 do poniedziałku do godz. 04:00. Zamawiający wyrazi zgodę w sumie na maksymalnie 4 zamknięcia torowe weekendowe

5.18 Jakie koszty powinien przyjąć Wykonawca do oferty w przypadku weekendowego zamknięcia torowego (koszty komunikacji zastępczej, całodobowa ochrona tramwajów stacjonujących na pętlach zlokalizowanych w mieście, inne?)

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Koszty komunikacji zastępczej bierze na siebie Zamawiający. Nie przewiduje się stacjonowania tramwajów na pętlach podczas zamknięć torowych.

5.19 Zapis z PFU:

- *dobrac rozwiązania technologiczne i materiałowe zapewniające trwałość – Zamawiający zastrzega sobie prawo narzucenia rozwiązań decydujących o trwałości na podstawie własnego doświadczenia i wiedzy,*
O jakich rozwiązaniach dokładnie mowa w tym punkcie?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W zacytowanym tekście jest mowa o każdym rozwiązaniu, które nie sprawdziło się na terenie zarządzanym przez ZDMiKP, czyli nie dało oczekiwanej trwałości lub odpowiednio niskich nakładów utrzymaniowych. Wszelkie rozwiązania materiałowe i technologiczne podlegają zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

5.20 Zapis z PFU:

- *opracować wielobranżowy Projekt Architektoniczno-Budowlany (w tym projekt zieleni, jeżeli będzie konieczny) wraz z uzyskaniem wszelkich uzgodnień i decyzji, w tym decyzji środowiskowej i decyzji o pozwoleniu na budowę (ewentualnie ZRID lub zgłoszenie robót – wyboru dokonuje Zamawiający),*
Czy Zamawiający określi na etapie przetargu sposób uzyskania Decyzji administracyjnej pozwalającej na rozpoczęcie robót – jest to kluczowe, gdyż decyzje ZRID ustawowo „trwa 90” dni, a pozostałe możliwości zdecydowanie krócej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie określi na etapie przetargu sposobu uzyskania zgody na realizację robót z uwagi na fakt podjęcia starań o dofinansowanie inwestycji, co będzie wymagać uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę lub ZRID. W przypadku braku dofinansowania dopuszcza się zgłoszenie robót. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że w przypadku przyjęcia ścieżki z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, konieczne będzie uzyskanie decyzji o lokalizacji celu publicznego. Może to oznaczać, że uzyskanie decyzji ZRID będzie terminowo korzystniejsze.

5.21 Zapis z „wzoru umowy”:

- 6) *pełnienie wielobranżowego nadzoru autorskiego nad przebudową wiaduktu, przy czym Zamawiający zastrzega prawo do odstąpienia od wykonania tego zakresu zamówienia, przy jednoczesnym skorygowaniu wynagrodzenia oraz prawo do powołania innego zespołu projektantów do pełnienia funkcji nadzoru autorskiego*
W jakim przypadku Zamawiający zrezygnuje z Nadzoru Autorskiego potencjalnego Wykonawcy?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Przedmiotem zamówienia realizowanego dla Miasta Bydgoszczy jest rozbiórka i budowa obiektu inżynierskiego spełniająca wymagania i standardy określone w PFU, Polskich Normach, ustawach i rozporządzeniach oraz Wzorcach i Standardach. Zamawiający dołożył wszelkich starań, by indywidualne wymagania i oczekiwania (te, które nie wynikają z przepisów ogólnych) zostały zawarte w PFU. Pozostałe kwestie, wynikające już z samego projektowania będą przedmiotem uzgodnień z Zamawiającym. Zamawiający oczekuje ścisłej współpracy ze strony projektantów na każdym etapie inwestycji. Jeżeli poziom tej współpracy nie będzie zadowalający, Zamawiający powoła własny nadzór autorski.

5.22 Zapis PFU:

- *urządzenia dylatacyjne modułowe należy zaprojektować tak, by nie stworzyć zastoiska wodnego. Konkretny rodzaj/typ i model podlega uzgodnieniu i zatwierdzeniu Zamawiającego: **Zamawiający zastrzega sobie bezwzględne prawo odmowy zatwierdzenia rodzaju/typu lub modelu budzącego wątpliwości Zamawiającego co do trwałości lub awaryjności.***

Jakie konkretnie urządzenia dylatacyjne Zamawiający ma na myśli (prośba o umieszczenie konkretnych wymagań)

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający postawił konkretne wymaganie. Zamawiający nie może ocenić żadnego urządzenia dylatacyjnego nie widząc całościowego rozwiązania projektowego tej strefy konstrukcji. Zamówienie jest przewidziane w trybie projektuj i buduj, więc ocena Zamawiającego może zostać sformułowana dopiero na etapie projektowania. Należy wykonstruować strefę dylatacyjną pozbawioną możliwości pojawiania się zastoisk wodnych, łatwą w czyszczeniu, łatwą w wymianie uszczelnień, a urządzenia dylatacyjne mają być dostosowane do wykonstruowanej strefy i mieć trwałość określoną w przywołanych przepisach.

- 5.23 Czy w związku z tym, że nowe torowisko ma być „przejezdne” dla ruchu kołowego, czy Wykonawca ma przewidzieć w swoim rozwiązaniu „włączenie” się do ruchu kołowego z mostu tramwajowego (tzw. Przejazdy awaryjne)? Czy ma być to z każdej jezdni (i południowej i północnej)? Jakie bariery na takim przejeździe – czy rozbieralne? Jaka konstrukcja przejazdu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Należy przewidzieć strefy włączania się do ruchu dla każdej jezdni oraz zastosować bariery demontowalne (osadzone w gniazdach). Konstrukcja przejazdu z płyt gumowych.

5.24 Zapis z PFU:

- *na łącznicy południowo-wschodniej węzła drogowego Wojska Polskiego/Jana Pawła II dokonać wymiany warstwy ścieralnej (frezowanie istniejącej nawierzchni o grubości średniej 5 cm i położenie nowej warstwy SMA na długości ok. 200 m.*
- Czy pod warstwę ścieralną należy ułożyć siatkę? Dokładne wytyczne co do siatek.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie przewiduje wykorzystania siatek pod warstwą ścieralną, o ile lokalnie nie zajdzie taka potrzeba na styku nowej i starej nawierzchni. Natomiast wykonanie warstwy ścieralnej najprawdopodobniej wymagać będzie wykonania warstwy profilowej, co powinno być ujęte w dokumentacji projektowej.

5.25 Zapis z PFU:

- *opracowanie projektu tymczasowego torowiska tramwajowego zlokalizowanego na wiaduktach drogowych północnym i południowym (lub tylko na południowym) w ciągu ul. Wojska Polskiego nad Al. Jana Pawła II oraz dojazdach na odcinkach umożliwiających scalanie konstrukcji przęseł do nasunięcia, wraz z wpięciem torów w istniejący układ (tory tramwajowe wraz z siecią trakcyjną, rozjazdami i zasilaniem). Po wykonaniu toru objazdowego zorganizowany zostanie przejazd techniczny tramwajów celem sprawdzenia prawidłowości wykonanych prac. Przejazd zostanie zorganizowany przez Zamawiającego.*
- Kto ponosi koszty przejazdu technicznego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Koszty przejazdu technicznego i jego zorganizowania z MZK, przy powiadomieniu Zamawiającego, ponosi Wykonawca. W przypadku konieczności jego ponowienia z uwagi na nieprawidłowości w wykonaniu robót budowlanych koszty te także ponosi Wykonawca.

- II. W związku ze zmianą treści SWZ, Zamawiający przekazuje ujednolicone projektowane postanowienia umowy, stanowiące nowy załącznik nr 1 do SWZ, uwzględniający wprowadzoną zmianę zaznaczoną w jego treści tłem koloru żółtego - oznaczony ZMIANA Nr 2 SWZ
- III. Z uwagi czas potrzebny do zapoznania się wszystkich zainteresowanych wykonawców z wyjaśnieniami niezbędnymi do należytego przygotowania i złożenia ofert oraz czas potrzebny Zamawiającemu na udzielenie wyjaśnień treści SWZ na pozostałe pytania, zgodnie z art. 284 ust. 3, Zamawiający przedłuża termin składania ofert do dnia **09.05.2025 r. godz.10:00** i dokonuje zmiany treści SWZ w tym zakresie, tj.:
- dotychczasową datę „28.04.2025 r.”, zawartą w **pkt XIII.3. i XIV.1. SWZ**, dotyczącą terminu składania i otwarcia ofert, **zmienia na datę: „09.05.2025 r.”**
Godziny składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.
 - dotychczasową datę „27.05.2025 r.”, zawartą w **pkt XV.1. SWZ**, dotyczącą terminu związania ofertą, **zmienia na datę: „07.06.2025 r.”**
- IV. ZMIANA Nr 2 treści SWZ prowadzi do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu.
- V. Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 2 treści SWZ stają się obowiązujące dla wszystkich Wykonawców ubiegających się o udzielenie przedmiotowego zamówienia z dniem ich udostępnienia na stronie internetowej prowadzonego postępowania (ID 1084684)

DYREKTOR
podpis nieczytelny
Wojciech Nalazek

24.04.2025r.

(data i podpis Kierownika Zamawiającego)