



Kraków, dnia 05.03.2025 r.

NZ.261.164.2024

Wg rozdzielnika

Dotyczy: Przebudowa ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu "Uniwersytet Jagielloński" wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej. Znak sprawy: 5/XII/2024

Zamawiający zgodnie z art. 135 ust 6 ustawy Prawa zamówień publicznych przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami:

Zestaw 01

Pytanie 1

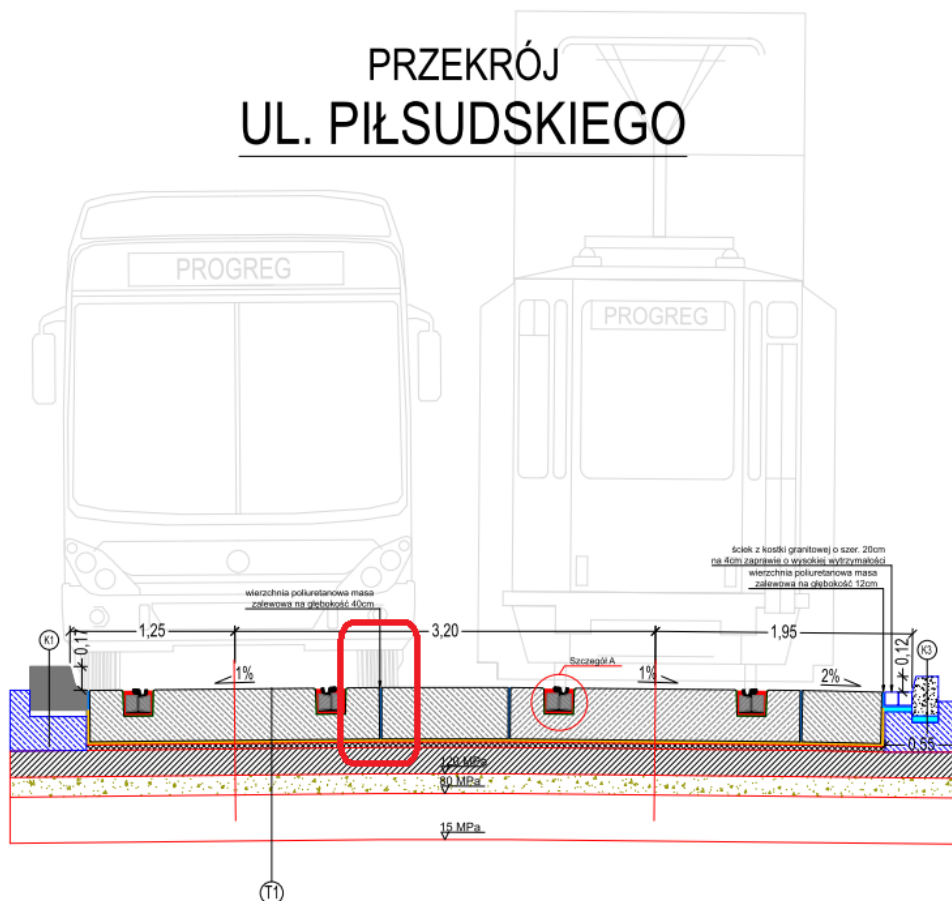
Mając na uwadze, że w torowisku tramwajowym w ulicy Hubskiej we Wrocławiu zastosowano bliźniaczo podobne rozwiązanie konstrukcyjne jak to zaprojektowane w ulicy Straszewskiego i Piłsudskiego w Krakowie, tj. zastosowano warstwę wibroizolacyjną oraz zabudowę torowiska w postaci drobnowymiarowych prefabrykowanych płyt okołotorowych jak i płyt środkowych, informujemy, że zabudowa/nawierzchnia torowiska w ulicy Hubskiej uległa degradacji po upływie niecałych trzech lat i jest obecnie po przebudowie.

Wnosimy o analizę konieczności zastosowania wibroizolacyjnych mat podtorowych pod całym zakresem płyt prefabrykowanych a w szczególności pod płytami drobnowymiarowymi (skrajnymi i środkowymi).

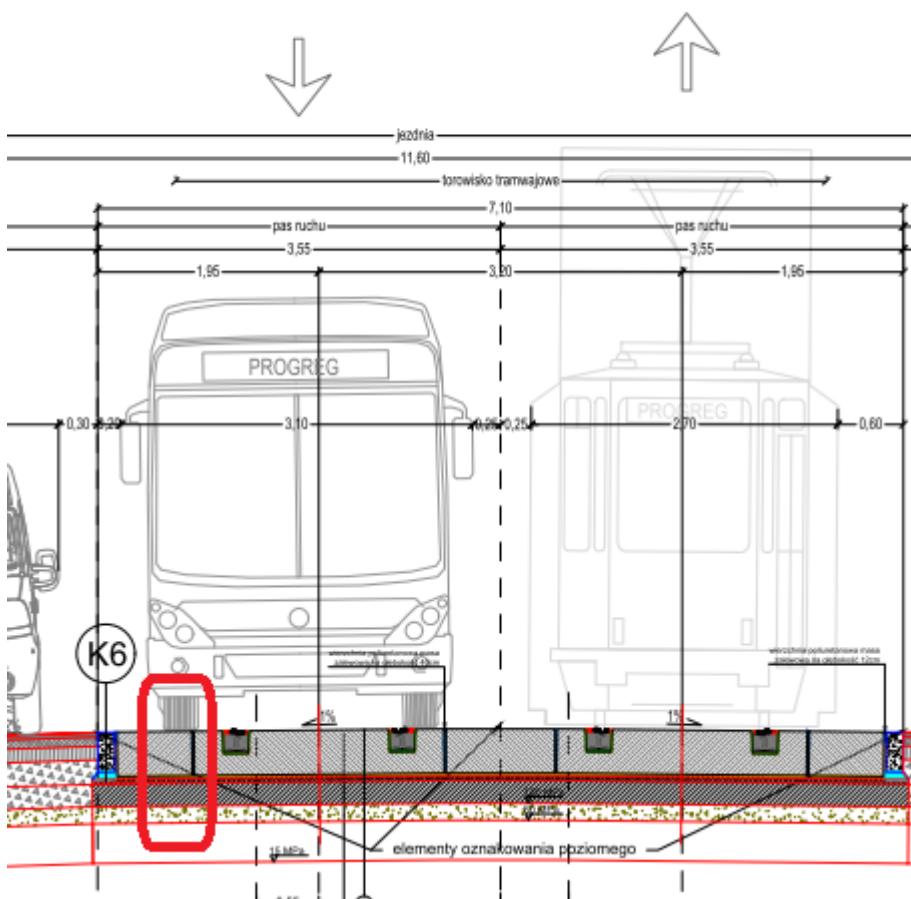
Jak wynika z załączonych do pytania zdjęć, do degradacji pasa torowo- drogowego przyczyniła się przede wszystkim wibroizolacyjna mata podtorowa znajdująca się pod wąskimi płytami zastosowanymi po bokach płyt torowych jak również w międzytorzu. W torowisku stwierdzono również znaczne przemieszczanie się poprzeczne płyt torowych w miejscach łuków poziomych. Ponadto jak widać na zdjęciach, krawężniki (oporniki), zastosowane na połączeniu torowiska (przy pionowej macie wibroizolacyjnej) z jezdnią, uległy zniszczeniu wskutek jeżdżenia po nich kół samochodów w tym autobusów. Degradacja zabudowy torowiska w ulicy Hubskiej obnażyła szereg złych założeń przyjętych na etapie projektowania, w tym między innymi ułożenie na elastycznej macie wibroizolacyjnej elementów z drobnowymiarowych prefabrykowanych płyt będących nawierzchnią pasa drogowo-tramwajowego.

Jak widać na poniższych rysunkach z dokumentacji projektowej koła pojazdów (w tym autobusów) będą poruszały się dokładnie po tych drobnowymiarowych płytach prefabrykowanych co będzie miało niebagatelny wpływ na trwałość zabudowy torowej.

PRZEKRÓJ UL. PIŁSUDSKIEGO



PRZEKRÓJ UL. STRASZEWSKIEGO



W obawie o trwałość inwestycji w zakresie konstrukcji i nawierzchni torowiska zwłaszcza w okresie gwarancji i rękojmi wnosimy o zmianę dokumentacji projektowej w przedmiotowym zakresie. Poniżej zdjęcia przedstawiające torowisko w ulicy Hubskiej po niewielkim okresie eksploatacji:





Odpowiedź 1

Zamawiający nie przewiduje zmian w zakresie rozwiązań konstrukcyjnych. Zaprojektowana konstrukcja została poprzedzona analizą w zakresie skuteczności wibroizolacji i maksymalnych ugięć szyny na odcinkach przebudowywanych ulic oraz węzła tramwajowego. Przytoczony przykład z ulicy Hubskiej we Wrocławiu jest nietrafiony, gdyż wiązał się z poważnymi problemami jakościowymi oraz zmianą Wykonawcy w trakcie

wykonywania robót. Odmienna była również technologia wykonania warstwy wyrównawczej pod płytami prefabrykowanymi oraz wypełnienia szczelin między płytami. O wiele celniejszym porównaniem byłby przykład ul. Królewskiej w Krakowie, gdzie torowisko utrzymane jest w dobrym stanie technicznym, a zostało wykonane w analogicznej konstrukcji, z wąskimi płytami międzytorowymi i na dobrej jakości macie wibroizolacyjnej. Podobnie jak w wielu innych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa oraz całej Polski (np. Poznań, Łódź) tego typu nawierzchnia, w połączeniu ze starannością wykonania i doбором odpowiednich materiałów, będzie optymalna z punktu widzenia założonego obciążenia ruchem oraz konieczności skutecznego tłumienia drgań.

Zestaw 02

Pytanie 1

Dotyczy: Zapisy SWZ

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymagań w zakresie:

-jest: „Posiadają wiedzę i doświadczenie, tj. w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert (...).”

-po zmianie: „Posiadają wiedzę i doświadczenie, tj. w okresie ostatnich dziesięciu lat przed upływem terminu składania ofert (...).”

Odpowiedź 1

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę wymagań.

Pytanie 2

Zwracamy się z prośbą o zmianę wymagań w zakresie:

-jest: „co najmniej dwie roboty budowlane polegające na przebudowie lub budowie torowiska tramwajowego wbudowanego w jezdnię o długości co najmniej 200 metrów pojedynczego toru każde (...).”

-po zmianie: „co najmniej dwie roboty budowlane polegające na przebudowie lub budowie torowiska tramwajowego bezpodsyPKowego o długości co najmniej 200 metrów pojedynczego toru każde (...).”

Zaprojektowane w przedmiotowym zadaniu torowisko wbudowane w jezdnię jest torowiskiem bezpodsyPKowym i technologia jego wykonania nie różni się w żadnym aspekcie od torowiska bezpodsyPKowego przy granicy jezdni lub poza jezdnią.

Odpowiedź 2

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę wymagań.

Pytanie 3

Dotyczy: Torowisko tramwajowe

Zgodnie z zapisami STWiORB powierzchnia jezdni płyt torowych powinna być wykonana w postaci poprzecznych rowków (ryflowana) oraz mieć odpowiednio szorstką fakturę, jednak z uwagi na technologię wykonywania płyt rozjazdowych, produkt ten dostępny jest z fakturą rombów. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuści taką fakturę.

Odpowiedź 3

Zamawiający dopuszcza zmianę ryflowanej faktury prefabrykowanych płyt rozjazdowych na fakturę w kształcie rombów.

Pytanie 4

Dotyczy: Torowisko tramwajowe

Prosimy o potwierdzenie, że zaprojektowane długości prefabrykowanych płyt torowych i rozjazdowych są jedynie schematyczne i mogą zostać zmienione z uwagi na wybranego dostawcę.

Odpowiedź 4

Dopuszcza się niewielkie modyfikacje wymiarów płyt na węźle tramwajowym. Wariant układki oraz kierunki ułożenia płyt zostały wybrane przez konserwatora zabytków. Wszelkie zmiany sposobu układania płyt będą wymagały ponownego uzgodnienia z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Pytanie 5

Dotyczy: Torowisko tramwajowe

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie dopuści zmiany technologii wykonania torowiska z płyt prefabrykowanych na płyty wylewane „na mokro”.

Odpowiedź 5

Zamawiający nie dopuszcza zmiany technologii wykonania torowiska z płyt prefabrykowanych na płyty wylewane „na mokro”. Projekt węzła tramwajowego i technologia jego wykonania zostały uzgodnione z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków – wszystkie płyty torowe i rozjazdowe mają być prefabrykowane.

Otrzymują:

- strona internetowa prowadzonego postępowania
- NZ aa