

Gdańsk, dnia 16.05.2025 r.

Sygn. 306103

Strona internetowa
prowadzonego postępowania

WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie nieograniczonym na zadanie pn. **Przebudowa skrzyżowania Al. Jana Pawła II i Al. Rzeczypospolitej w Gdańsku w zakresie komunikacji pieszo-rowerowej wraz z rozbiórką istniejącej kładki dla pieszych oraz budową nowych kładek pieszo-rowerowych w Gdańsku**

Sygn. postępowania 50/BZP-U.510.48.2025/MKL

W związku z zapytaniem, jakie wpłynęły w sprawie w/w zamówienia publicznego, Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, działająca w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańska w trybie art. 135 ust. 1, 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2024r. poz. 1320 ze zm.) zwanej dalej ustawą Pzp, przekazuje poniższe wyjaśnienia z prośbą o ich uwzględnienie przy sporządzaniu oferty.

Pytanie 6

Proszę o udostępnienie uzgodnienia/opinii pozytywnej GZDIZ dla projektu wykonawczego część 5/9 - sygnalizacja świetlna i sterowanie ruchem. Załączone do dokumentacji przetargowej jest uzgodnienie do projektu budowlanego, z którego wynika, że należy uzyskać opinię pozytywną Działu Energetycznego Teletechnicznego w zakresie oświetlenia i sygnalizacji świetlnej?

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający nie posiada opinii dla projektu wykonawczego, jednocześnie uzyskanie pozytywnej opinii do projektu wykonawczego należy do obowiązku Wykonawcy a koszt z tym związany należy uwzględnić w cenie ofertowej

Pytanie 7

Proszę o udostępnienie uzgodnienia/opinii pozytywnej GZDIZ dla projektu Branża telekomunikacyjna - Przewodowa Transmisja Danych TRISTAR

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający w załączeniu udostępnia posiadaną pozytywną opinię dla projektu wykonawczego Branży telekomunikacyjnej - Przewodowa Transmisja Danych TRISTAR, jako załącznik 1 do treści wyjaśnień SWZ.

Pytanie 24

Wykonawca prosi o określenie ilości i lokalizacji wymian gruntów, których szczegółowo nie określono w dokumentacji projektowej, a które należy skalkulować zgodnie z informacją na str. 12 opisu technicznego do projektu wykonawczego branży drogowej – „Może wystąpić konieczność wzmocnienia słabego podłoża gruntowego lub jego wymiany w celu uzyskania wymaganego wtórnego modułu odkształcenia na warstwie podłoża pod konstrukcję nawierzchni. Przyjęto, że metoda podstawową będzie wymiana gruntu, na poziom minimum 0,3m od spodu najniższej projektowanej warstwy, wykonana z gruntu niespoistego o wskaźniku różnoziarnistości $U > 3$ (zalecane $U > 5$) i wskaźniku wodoprzepuszczalności $k \geq 8 \text{ m/d}$ ". Wykonawca zwraca

uwagę, że zgodnie z art. 99 ust. 1 Pzp, Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 24

Projekt nie zakłada wymian gruntu, ale po zdjęciu istniejących górnych warstw może okazać się konieczność lokalnych niewielkich stref wymian. Może to się okazać dopiero na etapie budowy. Wykonawca powinien uwzględnić ryzyko wymiany gruntu do wyceny oferty. Szacunkowa wartość wymian to 20 m³ a koszty z tym związane należy uwzględnić w cenie ofertowej.

Pytanie 25

Wykonawca prosi o jednoznaczne określenie ilości koszy na śmieci, które należy skalkulować. Zgodnie z pkt. 7.7 opisu technicznego branży drogowej, lokalizacja i liczba koszy na śmieci zostanie określona na etapie realizacji prac budowlanych. Wykonawca zwraca uwagę, że zgodnie z art. 99 ust. 1 Pzp, Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 25

Ilość koszy należy przyjąć zgodnie z PZT z dodatkową rezerwą w ilości 12 szt. Ostateczna ilość koszy będzie doprecyzowana zgodnie z uzgodnieniem GZDiZ na etapie realizacji. koszty z tym związane należy uwzględnić w cenie ofertowej.

Pytanie 27

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie uziarnienia dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA dla jezdni. Prosimy o potwierdzenie, że na warstwę ścieralną dla jezdni należy zastosować mieszankę SMA 11 z asfaltem PMB 45/80-55.

Odpowiedź na pytanie nr 27

Mieszankę mineralno-asfaltową na warstwę ścieralną SMA jezdni należy przyjąć jako SMA 11 z asfaltem PMB 45/80-55.

Pytanie 28

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność, którą mieszankę należy zaprojektować w kolorze czerwonym. W opisie technicznym na przejazdach należy zastosować SMA 8 koloru czerwonego natomiast w przedmiarze robót wskazano mieszankę SMA 11 barwa czerwona. Prosimy o wyjaśnienie i doprecyzowanie rodzaju mieszanki w kolorze czerwonym i miejscu zastosowania.

Odpowiedź na pytanie nr 28

Mieszankę mineralno-asfaltową na przejazdach w warstwie ścieralnej jezdni należy przyjąć jako SMA 11 barwy czerwonej.

Pytanie 29

W dokumentacji przetargowej wskazano do zaprojektowania na ścieżkę rowerową mieszankę na warstwę ścieralną z SMA 8 przy użyciu asfaltu modyfikowanego PMB 45/80-55 dla kategorii ruchu KR 5. Mieszanka SMA 8 PMB 45/80-55, KR 5 ma przeznaczenie na drogi o ruchu ciężkim w związku ze zwiększoną odpornością na deformacje trwałe. Zastosowanie zbyt sztywnej mieszanki SMA 8 PMB 45/80-55, KR 5 bezpośrednio na kruszywie niesie duże ryzyko spękań nawierzchni. Prosimy o wyrażenie zgody na zmianę i możliwość zastosowania na ścieżce rowerowej mieszanki na warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC 8 S 50/70 dla kategorii ruchu KR 1-2, która jest typową mieszanką stosowaną na ścieżkach pieszo-rowerowych w związku z niewielkim obciążeniem ruchu.



Odpowiedź na pytanie nr 29

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę. Ścieżkę rowerową należy wykonać zgodnie z projektem Wykonawczym branży drogowej.

Pytanie 35

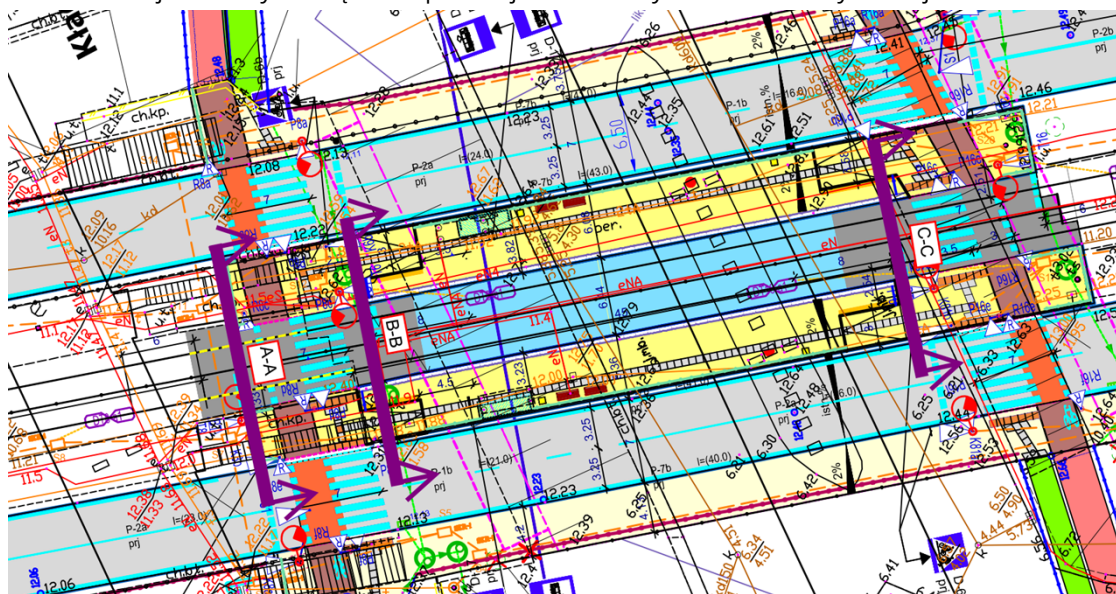
Prosimy o uszczegółowienie wymagań dotyczących komunikacji zastępczej na czas przebudowy torowiska i sieci trakcyjnej w zakresie częstotliwości kursowania, przybliżonej ilości wozokilometrów, wymagań dla taboru (liczba i długość pojazdów, liczba miejsc, wyposażenie pojazdu), kierowców oraz innych warunków, które muszą zostać spełnione.

Odpowiedź na pytanie nr 35

Zamawiający informuje, że organizacja komunikacji zastępczej na czas prowadzonych robót budowlanych, należy do Wykonawcy. Parametry w zakresie częstotliwości kursowania, przybliżonej ilości wozokilometrów, wymagań dla taboru (liczba i długość pojazdów, liczba miejsc, wyposażenie pojazdu), kierowców są zależne od przyjętego przez Wykonawcę harmonogramu robót oraz uzgodnienia z odpowiednimi jednostkami zarządzającym ruchem.

Pytanie 37

Prosimy o doprecyzowanie zakresu przebudowy torowiska tramwajowego i podanie jego oczekiwanej konstrukcji. Prosimy o dołączenie przekrojów normalnych w zaznaczonych miejscach.



Odpowiedź na pytanie nr 37

Torowisko tramwajowe w zakresie istniejącej zabudowy pomiędzy szynami z kostki betonowej należy:

- 1) dla stref przejazdów rowerowych i chodników dla pieszych rozebrać i wykonać z nawierzchni z płyt gumowych stosowanych jako typowe konstrukcje dla przejść i przejazdów w torowisku należy zastosować takie rozwiązanie, aby uzyskać jedną płaszczyznę w strefie międzytorowej bez lokalizowania dodatkowych krawężników w strefie międzytorowej.
- 2) dla pozostałego zakresu zabudowy torowiska z kostki należy ją rozebrać, oczyścić tłuczeń w torowisku z zanieczyszczeń i uzupełnić tłucznem kamiennym 31,5-63 do wysokości istniejących podkładów.

Na etapie budowy należy uzgodnić szczegóły konstrukcyjne przebudowy torowiska a w tym rozwiązania techniczne przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.



Pytanie nr 42

W nawiązaniu do pozycji 34 przedmiaru robót trakcji tramwajowej, prosimy o podanie obowiązującej w Gdańsku ceny za uzyskania jednego wyłączenia napięcia w sieci trakcji tramwajowej wraz z późniejszym załączeniem tego napięcia.

Odpowiedź na pytanie nr 42

Zamawiający poniżej podaje cennik Gdańskich Autobusów i Tramwajów dla wyłączeń trakcji tramwajowej.

Stawki za jedno wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej, przygotowanie stanowiska pracy, zdemontowanie stanowiska pracy i załączenie napięcia przedstawiają się następująco:

Dzień powszedni w dzień: 3 414,56 zł netto

Dzień świąteczny w dzień: 5 212,34 zł netto

Dzień powszedni w nocy: 3 751,86 zł netto

Dzień świąteczny w nocy: 5 550,00 zł netto

Pytanie nr 43

Branża mostowa. PW. Kotwy wklejane zostały opisane w projekcie jako fi14, jednak w zestawieniu stali opisano je jako fi10. Proszę o potwierdzenie którą średnicę przyjąć należy przyjąć.

Odpowiedź na pytanie nr 43

Należy przyjąć kotwę fi14.

Pytanie nr 44

Rozbiórki. PW. Na rysunku nr 1 „Projekt rozbiórki kładki dla pieszych – sytuacja” do rozbiórki zaznaczono 4 windy, jednak na rysunku nr 7 „Rozbiórka windy” napisano aby wykonać rozbiórkę 6 wind. Proszę o potwierdzenie ilości wind przeznaczonych do rozbiórki.

Odpowiedź na pytanie nr 44

Należy wykonać rozbiórkę wszystkich wind czyli 6-ciu.

Pytanie nr 45

Tylko dla kładki nr 1 wrysowano szczegół zaprojektowanej dylatacji stalowej (klapowe urządzenia dylatacyjne z blachy nierdzewnej z korytem odwadniającym). Proszę o informację jakie dylatacje zastosować na pozostałych kładkach? Proszę o udostępnienie szczegółów.

Odpowiedź na pytanie nr 45

Dylatacja co do zasady zarówno na kładce nr 1 jak i na pozostałych kładkach została pokazana dla kładki nr 1. Szczegółowe rozwiązania dylatacji są konsekwencją przyjętych paneli kompozytowych pomostu będą wymagały dostosowania detali przez Wykonawcę na etapie realizacji.



Dyrekcja
Rozbudowy
Miasta Gdańska

Pytanie nr 46

Branża mostowa PW. Proszę o wyjaśnienie rozbieżności. Dylatacja na rysunku ma przesuw +/- 25mm, natomiast w opisie +/-15 mm.

Odpowiedź na pytanie nr 46

Należy przyjąć przesuw +/- 25mm.

Krzysztof Małkowski

Dyrektor

Podpisano elektronicznie: 16-05-2025

Załączniki :

1. Pozytywna opinia dla projektu wykonawczego Branży telekomunikacyjnej - Przewodowa Transmisja Danych TRISTAR