

Gdynia, 22.03.2024 r.

ERZ-EZP.271.8.2024.AR
(platforma)**WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ NR 1**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na **modernizację przejścia podziemnego pod ul. Morską na przedłużeniu tunelu PKP Gdynia Główna** prowadzonego w trybie podstawowym bez przeprowadzenia negocjacji (nr ref. postępowania EZP.271.8.2024).

Ogłoszenie zostało zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 01.03.2024 r. pod nr 2024/BZP 00227931/01.

Zmiana ogłoszenia o zamówieniu w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 06.03.2024 r. pod nr 2024/BZP 00233685/01.

Zmiana ogłoszenia o zamówieniu w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 14.03.2024 r. pod nr 2024/BZP 00245146/01.

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni – jednostka budżetowa Gminy Miasta Gdyni (Zamawiający), na podstawie art. 284 ust. 1 i 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605), w związku z zapytaniem do specyfikacji warunków zamówienia, udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie nr 1:

Proszę o udostępnienie uzgodnienia lub umowy z PKP PLK w zakresie bezpośredniego wejścia na teren kolejowy.

Odpowiedź nr 1:

Projekt nie przewiduje wejścia Wykonawcy na zamknięty teren kolejowy. Z uwagi na dobry stan betonu (nie wykazujący degradacji i ubytków) nie przewidziano prowadzenia prac od strony terenu PKP PLK. Zabezpieczeniu podlega tylko górna część muru (pod nowym ogrodzeniem).

Pytanie nr 2:

Proszę o udostępnienie uzgodnienia przepięcia trakcji trolejbusowej na czas robót. Proszę o przedstawienie warunków prowadzenia ruchu trolejbusowego w obrębie budowy z wykorzystaniem trolejbusów akumulatorowych.

Odpowiedź nr 2:

Trakcja trolejbusowa należy do PKT Gdynia. Uzyskane uzgodnienie zostało wydane przez PKT Gdynia ze świadomością, iż na czas remontu niezbędne będzie użycie pojazdów z możliwością czasowego odłączenia od trakcji czyli wyposażonych w akumulatory. Jeżeli Wykonawca uważa, że do prowadzenia prac jest konieczne przeprowadzenie przepięcia powinien we własnym zakresie uzgodnić przepięcia trakcji trolejbusowej z PKT Gdynia.

Pytanie nr 3:

Z uwagi na znaczną różnicę poziomów (ok 1m) między jezdniami proszę o przedstawienie sposobu przeprowadzenia przelotki przez pas rozdziału (etap II i III czasowej organizacji ruchu).

Odpowiedź nr 3:

Przeprowadzenie przelotki powinno być wykonane w ramach projektu technologiczno-technicznego organizacji ruchu tymczasowego, który musi wykonać Wykonawca. Dokumentacja wymaga uzgodnienia i akceptacji zainteresowanych stron. Przelotka musi umożliwiać przejazd pojazdów autobusowych przegubowych. Możliwą lokalizację przelotki przedstawiono na fotografii poniżej.

**Pytanie nr 4:**

Etapowanie prac zgodnie z rysunkiem 3a „Widok z góry. Etapy prac” (projekt architektoniczno-budowlany) nie pokrywa się z uzgodnioną czasową organizacją ruchu –projekt czasowej organizacji ruchu; rysunki nr 1.1 – 4.0.

Proszę o załączenie rysunków tymczasowej organizacji ruchu zgodnych z etapowaniem prac.

Odpowiedź nr 4:

Projekt organizacji ruchu był oparty na etapowaniu przedstawionym na rysunku 3a, prawdopodobnie na etapie uzgodnień projektu organizacji ruchu, zwłaszcza z PKT Gdynia, nastąpiła nieznaczna zmiana, która miała usprawnić możliwość pracy autobusów i trolejbusów. Obowiązuje etapowanie zgodne z projektem organizacji ruchu.

Pytanie nr 5:

Z uwagi na etapowanie prac zgodnie z rysunkiem 3a „Widok z góry. Etapy prac” (projekt architektoniczno-budowlany), proszę o załączenie rysunku zabezpieczenia wykopów w poszczególnych etapach robót.

Odpowiedź nr 5:

Sposób zabezpieczenia wykopów leży po stronie Wykonawcy w zależności od przyjętej technologii. Wykonawca w ramach realizacji zadania zobowiązany jest do opracowania wszelkich projektów technologicznych, ich uzgodnienia i akceptacji przez Zamawiającego i Nadzór. Wykopy realizowane będą do poziomu nie niższego niż do konstrukcji tunelu lub płyt przejściowych.

Pytanie nr 6:

Podczas wizji w terenie Wykonawca stwierdził, że część słupów (m.in. słup trakcyjny, słup trakcyjno-oświetleniowy) jest znacznie odchylona od pionu. Proszę o przedstawienie sposobu zabezpieczenia słupów na czas prowadzenia robót. Ewentualne dociążanie dodatkowymi odciążami może pogłębić odchylenie słupów.

Odpowiedź nr 6:

Słupy trakcyjne należą do PKT Gdynia. Wykonawca jest zobowiązany jedynie je zabezpieczyć na czas prowadzenia robót.

Pytanie nr 7:

Z uwagi na duże zróżnicowanie terenu w miejscu wykonania schodów tymczasowych proszę o przedstawienie rozwiązania projektowego wraz z podaniem sposobu prowadzenia wózków i osób niepełnosprawnych.

Odpowiedź nr 7:

Założenia Zamawiającego dotyczące zakresu prac nie obejmowały dostosowania zejścia do tunelu od strony ul. Warszawskiej dla osób niepełnosprawnych. W chwili obecnej ani schody w ciągu chodnika ani schody do tunelu od strony ul. Warszawskiej nie są dostosowane dla ruchu osób niepełnosprawnych. W przypadku prowadzenia robót budowlanych w rejonie chodnika wzdłuż ul. Morskiej od strony ul. Warszawskiej, chodnik ten będzie całkowicie wyłączony z eksploatacji. W tej sytuacji zapis w opisie Projektu Tymczasowej organizacji Ruchu w pkt. 6.6. o schodach tymczasowych należy pominąć.

Pytanie nr 8:

Proszę o przedstawienie rozwiązania projektowego zabezpieczenia fundamentu tunelu podczas wykonywania szybu windowego.

Odpowiedź nr 8:

Prowadzone prace nie wymagają zabezpieczenia fundamentu tunelu podczas wykonywania szybu windowego.

Pytanie nr 9:

Czy Zamawiający przewiduje pełne wygradzenie tunelu na całej wysokości na czas wykonywania szybu windowego?

Odpowiedź nr 9:

Z uwagi na zakurzenie oraz osypywanie gruzu w czasie rozkucia stropu tunelu należy wykonać wygradzenie szczelne na całej wysokość wewnątrz przejścia.

Pytanie nr 10:

Proszę o rysunek odwodnienia szybu windowego na czas robót i docelowego.

Odpowiedź nr 10:

Wg informacji uzyskanych od producent, w przyjętym rozwiązaniu nie jest wymagane odwodnienie szybu windowego. W normalnych pogodowych warunkach (bez klęski powodzi) ilość wody która może przedostać się przez otwieranie drzwi na poziomie jezdni jest znikoma. Odwodnienie szybu na czas prowadzenia robót należy do Wykonawcy w ramach przyjętej technologii prowadzenia robót. Wykonawca w ramach realizacji zadania zobowiązany jest do opracowania wszelkich projektów technologicznych, ich uzgodnienia i akceptacji przez Zamawiającego i Nadzór.

Pytanie nr 11:

Proszę o przedstawienie rysunku zadaszania wejścia windy.

Odpowiedź nr 11:

Należy przyjąć zadaszanie nad drzwiowe mocowane na kotwy do betonu w postaci wspornika o szerokości 1,6 – 1,9 m i wysięgu 0,8 – 1,0 m. wykonanego np. z profili aluminiowych i szklanej osłony (ewentualnie osłona z poliwęglanu litego). Proponowane przez Wykonawcę rozwiązanie wymaga akceptacji Zamawiającego i Nadzoru.

Pytanie nr 12:

W związku z rozliczeniem kosztorysowym, proszę o określenie ilości oznakowania poziomego do odtworzenia.

Odpowiedź nr 12:

Oznakowanie drogowe podlega odtworzeniu i związane jest z obszarem, na który wykonawca będzie prowadził rzeczywiste prace usunięcia nawierzchni w związku z prowadzonymi pracami odsłonięcia tunelu oraz obszaru, na którym będą wykonane przelotki w poszczególnych etapach.

Pytanie nr 13:

Proszę o podanie okresu gwarancji dla oznakowania poziomego.

Odpowiedź nr 13:

Okres gwarancji dla oznakowania poziomego dla: cienkowarstwowego 12 miesięcy, grubowarstwowego 36 miesięcy.

Pytanie nr 14:

Proszę o podanie typu barier energochłonnych do odtworzenia – poz. 60, 61 kosztorysu.

Odpowiedź nr 14:

Barьеры energochłonne podlegają odtworzeniu wg pozycji 60 przedmiaru w pasie rozdziału. Są to standardowe bariery energochłonne dzielące (dwustronne w pasie rozdziału) typ H1W5A. Bariery ujęte w pozycji przedmiaru 61 wzdłuż chodnika przy osłonach – należy zastosować bariery, które będą współgrały z systemem osłon (rozstawu słupków itp.) – typ barier N2W2A. Mocowanie słupów barier obu typów w strefie dojazdów w sposób standardowy, natomiast nad obiektem może wymagać zastosowania kotwieni w konstrukcji żelbetowej stropu przejścia podziemnego – szczegóły rozwiązania zostaną uzgodnione z NA po odsłonięciu konstrukcji stropu tunelu.

Pytanie nr 15:

Proszę o podanie parametrów poręczno-osłon do odtworzenia – poz. 62 kosztorysu.

Odpowiedź nr 15:

Przyjęto, że na osłony zostaną użyte słupki w rozstawie nie większym jak 2m, wypełnienie panelami, wysokość osłon 1,20m. Osłony podlegają odtworzeniu z założeniem, iż na chodniku zostaje wbudowana bariera energochłonna. Możliwe są dwa rozwiązania: osłony niezależne lub osłony zintegrowane z barierami energochłonnymi. Ostateczne rozwiązanie – po uprzednim przedstawieniu propozycji rozwiązania konstrukcyjnego – Wykonawca uzgodni z Zamawiającym.

Pytanie nr 16:

W związku z rozliczeniem kosztorysowym proszę o podanie ilości dla robót dodatkowych – poz. od 81 do 87 kosztorysu. Przedmiot zamówienia musi być określony jednoznacznie.

Odpowiedź nr 16:

Z uwagi na nieznaną ostateczny charakter sieci oraz ich rzeczywiste ułożenie względem siebie trudno jest sprecyzować dokładnie zakres robót dodatkowych związanych z zabezpieczeniem mediów znajdujących się w strefie prac. Wykonawca na podstawie mapy do celów projektowych, dokumentacji projektowej i przedmiarów dotyczący robót ziemnych może oszacować potencjalne długości kabli i ich potrzebnego zabezpieczenia. Być może część kabli będzie w odpowiednich rurach osłonowych i zabezpieczenie będzie polegało wyłącznie na zabezpieczeniu nie zmiennej trasy instalacji, aby nie doprowadzić do ich uszkodzenia.

Pytanie nr 17:

Proszę o podanie parametrów odwodnienia liniowego przed wejściem do dźwigu osobowego.

Odpowiedź nr 17:

Przewidziano zwykłe odwodnienie liniowe – kryte wstawiane w chodnik, wykonane z polimerobetonu, z przykryciem w formie kraty żeliwnej. Odpływ wody w korycie o wymiarach wysokość min 65 mm, szerokość min. 80 mm. Koryto doprowadzone sprzed wejścia do szybu windowego do krawędzi jezdni i odpływem na jezdnię.

Pytanie nr 18:

Proszę o podanie parametrów ogrodzenia do wykonania wzdłuż granicy z terenem PKP.

Odpowiedź nr 18:

W przedmiarze (kosztorysie) założono ogrodzenie o wysokości min 1,7m (2.0m) wykonane z paneli tzw 3D, z drutów fi4 o oczkach 50x200mm, montowane do słupków w rozstawie ok 2.0 m, słupki o profilu 60x40 mm i grubości 2 mm. Stal drutów i słupków zabezpieczona antykorozyjnie powłoką cynkowania galwanicznego i powlekane warstwą poliestrową z gwarancją min 10 lat.

Pytanie nr 19:

W związku z dużym zakresem zamówienia i koniecznością pozyskania wielu ofert branżowych i materiałowych proszę o przesunięcie terminu ofert minimum o 14 dni. Pozwoli to wykonawcom na złożenie rzetelnej oferty.

Odpowiedź nr 19:

Dokonano zmiany ogłoszenia o zamówieniu w dniu 14.03.2024 r. pod nr 2024/BZP 00245146/01.

Pytanie nr 20:

W związku z rozliczeniem kosztorysowym proszę o podanie głębokości korytowania dla poz. 24 kosztorysu.

Odpowiedź nr 20:

Głębokość korytowania nie może być podana jednoznacznie gdyż nie ma 100 % pewności pod jakim nachyleniem i na jakiej tak naprawdę głębokości są wykonane płyty przejściowe. Nie ma też jednoznacznej gwarancji, że te płyty przejściowe – podobnie jak kanał ciepłownicy – są rzeczywiście wbudowane. Na podstawie wykonanych rysunków i rzędnych wykonawca może jednak oszacować wielkość robót i określić z nadatkiem wielkość koryta.

Pytanie nr 21:

Proszę o określenie konstrukcji ścieżki rowerowej do odtworzenia – poz. 29 kosztorysu.

Odpowiedź nr 21:

Projektanci dysponowali dokumentacją projektową ścieżki istniejącej. Zakładając, że jest to standardowa konstrukcja ścieżki, Wykonawca powinien skalkulować pozycję kosztorysową robót. Ostateczny zakres i szczegóły konstrukcyjne dotyczące odtworzenia ścieżki możliwe będą po wykonaniu robót rozbiórkowych.

Pytanie nr 22:

W związku z rozliczeniem kosztorysowym proszę o rozbieżność poz. 26 kosztorysu na osobne pozycje dla każdej grubości warstwy podbudowy .

Odpowiedź nr 22:

Rozbieżność pozycji kosztorysowej dla każdej warstwy podbudowy nie jest możliwe z uwagi na brak jednoznacznych informacji jakie warstwy zostały wbudowane. Podbudowa drogowa jest przewidziana do odtworzenia, w sposób umożliwiający dostosowanie nawierzchni i podbudowy na obiekcie do niwelety drogi na dojazdach. Odtworzenie musi spełniać klasyfikację KR5.

Pytanie nr 23:

Proszę o potwierdzenie, że w poz. 97 kosztorysu „Odbudowa stacji MEVO” należy wycenić przestawienie istniejących stojaków rowerowych.

Odpowiedź nr 23:

Tak, chodzi o przestawienie istniejących stojaków rowerowych, z zaznaczeniem że może być potrzeba rozdzielenia na dwie części lub zmniejszenia ilości stojaków tej stacji.

Pytanie nr 24:

Proszę o określenie jakie wyposażenie na jezdni ul. Morskiej i Śląskiej należy zamontować zgodnie z SWZ Rozdział 3 Opis przedmiotu zamówienia pkt 3. ppkt 12).

Odpowiedź nr 24:

Zakres wyposażenia na jezdni ul. Morskiej i Śląskiej do montażu zgodnie z SWZ Rozdział 3 Opis przedmiotu zamówienia pkt. 3 ppkt. 12 przedstawiono w SST M.20.02.05. Zamawiający dokona zmiany Szczegółowej Specyfikacji Technicznej stanowiący jeden z elementów załącznika A do SWZ.

Pytanie nr 25:

Proszę o określenie jakie wyposażenie wewnątrz przejścia dla pieszych należy naprawić i zamontować zgodnie z SWZ Rozdział 3 Opis przedmiotu zamówienia pkt 3. ppkt 20).

Odpowiedź nr 25:

Zakres wyposażenia wewnątrz przejścia dla pieszych do naprawy i montażu zgodnie z SWZ Rozdział 3 Opis przedmiotu zamówienia pkt. 3 ppkt. 20 przedstawiono w SST M.20.02.05. Zamawiający dokona zmiany Szczegółowej Specyfikacji Technicznej stanowiący jeden z elementów załącznika A do SWZ.

Niniejsze wyjaśnienia stanowią integralną część specyfikacji warunków zamówienia. Zamawiający wymaga od wykonawców złożenia oferty z uwzględnieniem odpowiedzi na pytania.

KIEROWNIK SAMODZIELNEGO REFERATU
ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

Marek Kamiński