



Zarząd Transportu Miejskiego

Odnowa infrastruktury publicznego transportu zbiorowego
- modernizacja trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju



Poznań, 11.05.2022 r.

ZTM.EZ.3310.3.2022

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: „Odnowę infrastruktury publicznego transportu zbiorowego – modernizacja Poznańskiego Szybkiego Tramwaju”.

Zamawiający, Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, działając na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2021 poz. 1129 z zm.) udziela odpowiedzi:

Pytanie 1: Ponieważ występują liczne rozbieżności między dokumentami przetargowymi (np. PFU i PB-W) wnosimy o podanie ważności dokumentów.

Odpowiedź na Pytanie 1: PFU jest dokumentem nadrzędnym w stosunku do pozostałej dokumentacji. PB-W ma charakter wyłącznie poglądowy i stanowi załącznik do PFU. Poglądowa dokumentacja projektowa nie stanowi opisu przedmiotu zamówienia. Wszelkie nazwy własne w niej zawarte mają jedynie charakter poglądowy i nie stanowią wytycznych dla Wykonawców co do sposobu realizacji.

Pytanie 2. Torowisko: Zgodnie z Zał. nr 5 do PFU należy zabudować „Przyrządy wyrównawcze typu poznańskiego”. Wnosimy o przekazanie szczegółowych warunków technicznych jakie mają spełniać przyrządy.

Odpowiedź na pytanie 2: Należy wykonać przyrządy wyrównawcze z szyn tramwajowych z gatunku stali R260 z utwardzeniem powierzchni toczonej do 340 HB.

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Grunwaldzka 104, 60-307 Poznań
tel./fax +48 61 867 85 85, tel./fax +48 61 861 47 72 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl

Przyrząd wyrównawczy o długości min. 3,40 m, a zakres pracy ma być nie niż mniejszy 50 mm. Przyrządy wyrównawcze są zlokalizowane w ciągach toków szynowych z szyn kolejowych 49E1. Przejście szyny tramwajowej na szynę kolejową należy wykonać poprzez spawanie termitowe.

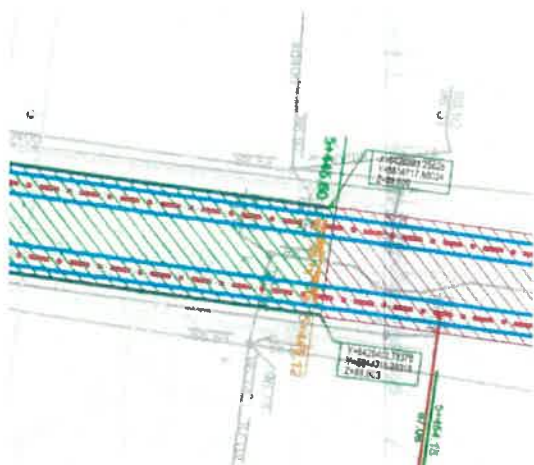
Pytanie 3. Torowisko: Ponieważ przyrządy wyrównawcze występują w nawierzchni typu 49E1 wnosimy o zgodę na zabudowę przyrządów wyrównawczych z szyn kolejowych.

Odpowiedź na Pytanie 3: Zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie 2.

Pytanie 4. Torowisko: Zgodnie z Zał. nr 5 do PFU należy zabudować „Przyrządy wyrównawcze typu poznańskiego na podkładach kompozytowych plastikowych z dodatkiem włókna szklanego”. Z uwagi na długi termin realizacji zamówienia podkładów kompozytowych - ponad 6 miesięcy, wnosimy o zgodę na zastosowanie podkładów drewnianych twardych lub podrozdżadnic betonowych.

Odpowiedź na pytanie 4: Zamawiający podtrzymuje zapisy zamieszczone w PFU.

Pytanie 5. Torowisko: Zgodnie z PFU zakres robót kończy się w km 5+440,00m ok 5m przed końcem platformy przystanku Szymanowskiego - km 5+445,60m. Wnosimy o oddzielenie informacji czy należy wycenić odcinek zgodny z PFU czy do końca platformy Przystanku Szymanowskiego.



Odpowiedź na Pytanie 5: Zakładana w PFU długość krawędzi peronowej przystanku Szymanowskiego wynosi 94,0 m. Istniejące krawędzie zaczynają się w torze 1 - km 5+352,03, a w

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań
tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl
Nr rejestrowy BDO: 00138597

torze 2 - km 5+351,87. Wobec powyższego nowe krawędzie powinny kończyć się odpowiednio w km 5+446,03 toru 1 i w km 5+445,87 toru 2. Należy wycenić odcinek do końca projektowanej krawędzi peronowej toru 1.

Pytanie 6. Torowisko: Wnosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie spawów przejściowych w miejscach łączenia szyn 49E1 z 60R2.

Odpowiedź na Pytanie 6: Zamawiający nie wyraża zgody na stosowanie spawów przejściowych w miejscu łączenia różnych typów szyn.

Pytanie 7. Torowisko: W projekcie na planach sytuacyjnych naniesione są obszary „warstwy ochronnej” i „strefy przejściowej warstwy ochronnej”. Wnosimy o udzielenie informacji jakie są powody wykonania tych warstw, jakie roboty należy wycenić i wykonać w ramach „warstwy ochronnej” i „strefy przejściowej warstwy ochronnej” oraz z jakich materiałów.

Odpowiedź na Pytanie 7: Zgodnie z odpowiedzią jaką Zamawiający udzielił na pytanie 1, PB-W ma charakter wyłącznie poglądowy. Zgodnie z PFU, zadaniem Wykonawcy jest opracowanie dokumentacji projektowej wykonawczej, z której będą wynikały rozwiązania projektowe, w tym dot. wzmocnienia podtorza, które muszą być dobrane do warunków panujących w miejscu jego lokalizacji.

Pytanie 8. Torowisko: Zgodnie z Zał. nr 5 do PFU należy wycenić i zabudować wygradzenia zgodnie z aktualnym katalogiem Mebli Miejskich Poznania. Wnosimy o przekazanie Wykonawcom informacji o typie wygradzeń wraz z aktualnym katalogiem Mebli Miejskich Poznania.

Odpowiedź na Pytanie 8: Dokument jest ogólnodostępny na stronie internetowej Miasta Poznania oraz stanowi załącznik do niniejszego pisma. Model wygradzenia ZAP-07-HO-UL.

Pytanie 9: Wnosimy o przekazanie dokumentów wymienionych w z zał. nr 5 do PFU:

- Zarządzenie nr 247/2008/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 13 maja 2008 w sprawie wymogów jakim powinny odpowiadać przejścia dla pieszych, przejścia podziemne, przejścia nadziemne, przystanki komunikacji publicznej i chodniki.

Odpowiedź: Dokument jest ogólnodostępny na stronie internetowej Miasta Poznania oraz stanowi załącznik do niniejszego pisma.

- Zarządzenie nr 817/2018/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 14.11.2018 r. w sprawie stosowania Standardów Dostępności dla Miasta Poznania Wytycznymi dla nowoprojektowanych przystanków i wiat peronowych sporządzonymi przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, pn. „Podstawowe wytyczne dla projektowanej infrastruktury publicznego transportu zbiorowego”, grudzień 2015 r. wraz z aneksem nr 1 z kwietnia 2017 r.

Odpowiedź: Dokument jest ogólnodostępny na stronie internetowej Miasta Poznania oraz stanowi załącznik do niniejszego pisma.

- „Wytyczne w zakresie estetyki elementów infrastruktury”

Odpowiedź: Dokument jest ogólnodostępny na stronie internetowej Miasta Poznania oraz stanowi załącznik do niniejszego pisma.

- „Wytyczne w zakresie nawierzchni i chodników”

Odpowiedź: Dokument jest ogólnodostępny na stronie internetowej Miasta Poznania oraz stanowi załącznik do niniejszego pisma.

- Aktualne wytyczne dla Systemu Informacji Miejskiej

Odpowiedź: Dokument jest ogólnodostępny na stronie internetowej Miasta Poznania oraz stanowi załącznik do niniejszego pisma.

Pytanie 10. Torowisko: Zgodnie z Zał. nr 5 do PFU należy wykonać nawierzchnię bezpodsypkową dla tymczasowych połączeń nakładkowych. Wnosimy o udzielenie informacji:

- co to są „tymczasowe połączenia nakładkowe”,
- czy Wykonawcy mają je wycenić i dostarczyć oraz w jakich ilościach,

POZnań*

- kiedy należy je zbudować,
- przekazanie szczegółowych warunków technicznych jakie mają spełniać „tymczasowe połączenia nakładkowe”,
- jakie prace należy wycenić w ramach odcinków technicznych w celu montażu „tymczasowych połączeń nakładkowych”.

Odpowiedź na Pytanie 10: Zadaniem Wykonawcy będzie zbudowanie odcinków torów w technologii bezpodsypkowej, która została określona w PFU pkt 2.1.1 str. 13 . Powyższe odcinki będą w przyszłości wykorzystywane do zabudowy na nich rozjazdów nakładkowych tj. rozjazdów z najazdami i torów wykonanych z kształtowników o wysokości rzędu 60 – 80 mm. Przedmiotem zamówienia nie jest dostawa lub dostawa i montaż rozjazdów nakładkowych.

Pytanie 11. Torowisko: Zgodnie z Zał. nr 5 do PFU dokumentacja techniczna w swoim opracowaniu powinna zawierać schematy montażu tymczasowych rozjazdów nakładkowych na odcinkach technicznych. Wnosimy o udzielenie informacji:

- czy Zamawiający posiada rozjazdy nakładkowe przewidziane do wykorzystania dla przedmiotowego remontu, jeżeli tak to wnosimy o przekazanie dokumentacji technicznych tych rozjazdów wraz ze sposobem ich montażu do istniejącej nawierzchni tramwajowej,

Odpowiedź: Rozjazdy nakładkowe nie będą wykorzystywane na potrzeby remontu.

- czy Wykonawcy mogą wycenić i zastosować posiadane rozjazdy nakładkowe,

Odpowiedź: Nie obejmuje tego przedmiot zamówienia.

- czy Wykonawcy mają wycenić i dostarczyć nowe rozjazdy nakładkowe, w jakich ilościach,

Odpowiedź: Nie obejmuje tego przedmiot zamówienia.

- przekazanie szczegółowych warunków technicznych jakie mają spełniać rozjazdy nakładkowe w przypadku zakupu przez Wykonawcę,

Odpowiedź: Nie obejmuje tego przedmiot zamówienia.

- czy rozjazdy nakładkowe będą montowane w trakcie remontu torowiska,

Odpowiedź: Rozjazdy nakładkowe nie będą montowane przez Wykonawcę w trakcie remontu torowiska. W trakcie realizacji prac na odcinku 2 użytkownik infrastruktury

tramwajowej, tj. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu (MPK), zamontuje rozjazdy nakładkowe na odcinku torowiska bezpodsytkowego przed przystankiem Słowiańska (zakres etapu 1). Od Wykonawcy oczekuje się skoordynowania prac oraz umożliwienia ich realizacji przez MPK.

- czy rozjazdy nakładkowe po wykonaniu prac przejdą na własność Zamawiającego,

Odpowiedź: Wykonawca nie dokonuje zakupu rozjazdów nakładkowych.

- jakie prace należy wycenić w ramach odcinków technicznych w celu montażu rozjazdów nakładkowych,

Odpowiedź: Nie obejmuje tego przedmiot zamówienia.

Pytanie 12. Torowisko: Zgodnie z zał. nr 5 do PFU dla konstrukcji nawierzchni bezpodsytkowej należy zastosować system montażu szyn oparty na technologii ERS (Embedded Rail System). Ponieważ PFU przez nazwę handlową i podane wymagań konkretnego produktu jednoznacznie wskazuje producenta wnosimy o przekazanie warunków równoważności dla system montażu szyn w technologii szyny pływającej.

Odpowiedź na Pytanie 12: ERS (Embedded Rail System) jest to ogólne nazewnictwo systemu szyny w otulinie – szyna pływająca. Zamawiający dopuszcza zastosowanie każdego materiału charakteryzującego się poniższymi parametrami lub lepszymi:

Gęstość utwardzonego produktu $0,90 \text{ g/cm}^3$ (PN-EN ISO 2811-1)

Twardość Shore'a A (ISO 48-4; po 28 dniach) 55 ± 5 (PN-EN ISO 868)

Wytrzymałość na rozciąganie $\geq 1,7 \text{ MPa}$ (PN-EN ISO 527)

Wydłużenie przy zerwaniu $\geq 120 \%$ (PN-EN ISO 527)

Jednocześnie jako system alternatywny Zamawiający dopuszcza stosowanie profili z jednorodnego elastomeru o długości nie krótszej niż 18m. Wymagania dla profilu przyszynowego z elastomeru:

Nasiąkliwość poniżej 1 %,

Twardość Shore'a A 62 ± 5 (PN-EN ISO 868)

Wytrzymałość przy zerwaniu $\geq 10 \text{ MPa}$ (PN-ISO 37)

Dla profili pod stopę szyny:

Nasiąkliwość poniżej 1 %,

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań

tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl

Nr rejestrowy BDO: 00138597

Twardość Shore'a A 35 ± 5 (PN-EN ISO 868)

Wytrzymałość przy zerwaniu ≥ 8 MPa (PN-ISO 37)

Oba systemy powinny zapewniać nieprzerwane elastyczne posadowienie szyny.

Pytanie 13. Torowisko: Zgodnie z zał. nr 5 do PFU należy „na całej długości trasy dokonać oczyszczenia i udrożnienia istniejącego odwodnienia, dokonać wymiany uszkodzonych płytek chodnikowych wieńczących korytka typu krakowskiego. Wnosimy o oddzielenie informacji:

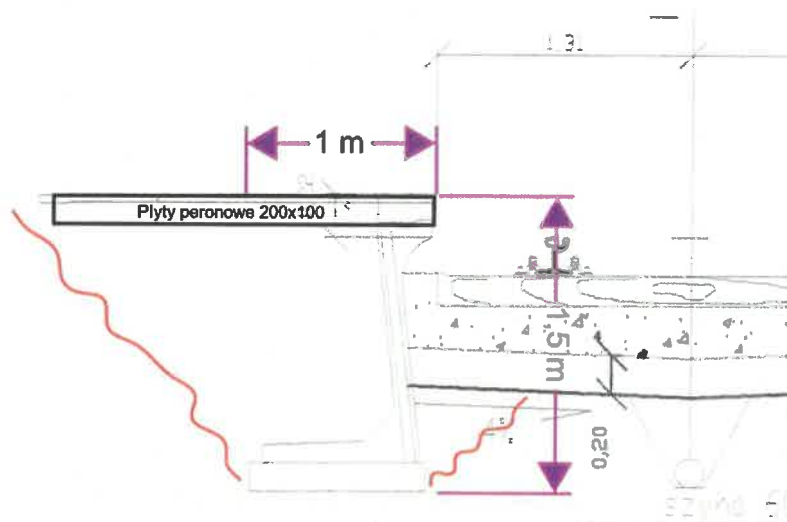
- jakie prace należy wykonać w ramach oczyszczenia i udrożnienia istniejącego odwodnienia,
Odpowiedź: W ramach prac oczyszczenia i udrożnienia istniejącego odwodnienia należy usunąć zalegające liście, śmieci i inne materiały.

- czy należy wymienić korytka typu krakowskiego, w jakich ilościach,
Odpowiedź: Ilość uszkodzonych korytek będzie wynikała z oceny stanu technicznego infrastruktury, której dokona Wykonawca. Infrastruktura techniczna musi spełniać warunki użytkowe, zgodne z jej przeznaczeniem (wolnym od wad). Do wyceny należy przyjąć do 10 % korytek. Z zastrzeżeniem, że Wykonawca będzie zobowiązany do wymiany uszkodzonych koryt w wyniku prowadzonych robót.

- czy konieczna jest zmiana niwelety odwodnienia wykonanego z korytek typu krakowskiego, jaki jest zakres tych prac i jakich materiałów należy ułożyć nowe odwodnienie,
Odpowiedź: Zamawiający nie zakłada zmiany niwelety odwodnienia.

- w jakiej ilości należy dokonać wymiany uszkodzonych płytek chodnikowych.
Odpowiedź: Ilość uszkodzonych płytek chodnikowych będzie wynikała z oceny stanu technicznego infrastruktury, której dokona Wykonawca. Infrastruktura techniczna musi spełniać warunki użytkowe, zgodne z jej przeznaczeniem (wolnym od wad). Do wyceny należy przyjąć do 20 % płytek chodnikowych. Z zastrzeżeniem, że Wykonawca będzie zobowiązany do wymiany uszkodzonych płytek chodnikowych w wyniku prowadzonych robót.

Pytanie 14. Torowisko: Zgodnie z „zał. nr 3 do PFU_Poglądowy zakres prac” należy uwzględnić wymianę krawędzi peronowych (888,00m). Zgodnie z „Załącznik nr 1 do SWZ – PFU” pkt.3 ppkt.b): *Powierzchnia peronów podlegająca remontowi równa się powierzchni płyt peronowych tj. 888,0 m²*; Z poglądowej dokumentacji projektowej wnioskować można o konieczności wymiany nawierzchni peronu wraz z podbudową w wymiarze ponad metr od krawędzi peronu (2,5-2,5m). Analogicznie powiększony zakres prac będzie konieczny do wykonania w poziomie koryta torowiska i niżej:

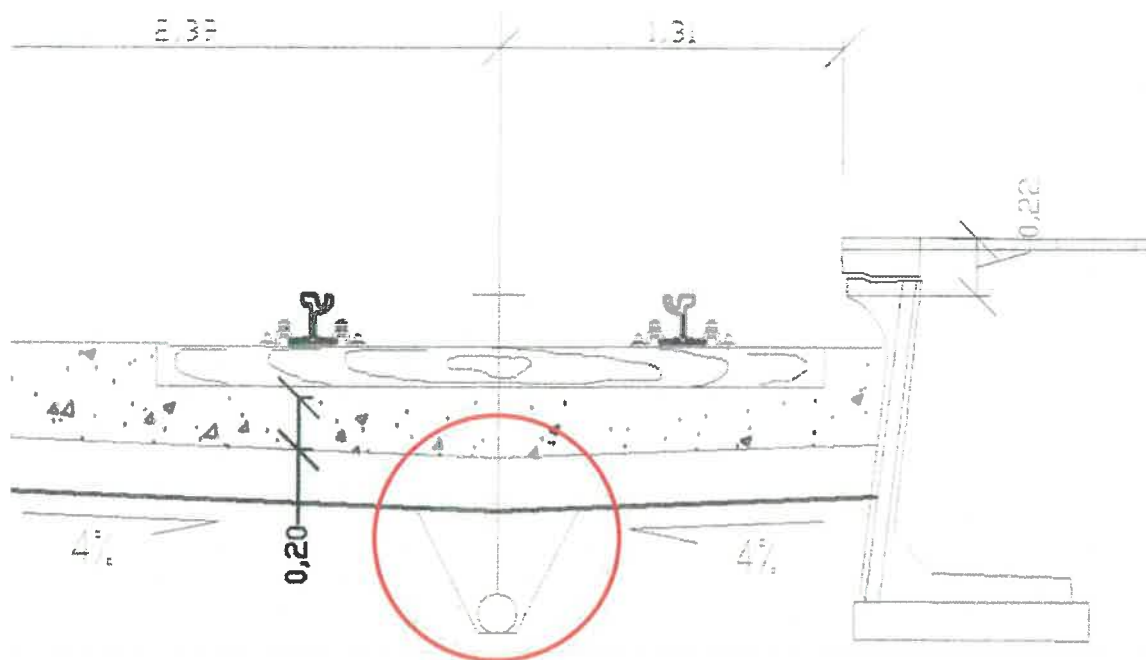


W związku z powyższym wnosimy o korektę założeń PFU i ilości prac do wykonania na platformach peronowych i w torowisku.

Odpowiedź na Pytanie 14: Zamawiający wskazał w PFU pkt 2.1.1 ppkt 3 lit. b), że powierzchnia peronów podlegająca remontowi równa się powierzchni płyt peronowych tj. 888,0 m². Zapis ten wynika z ułożenia płyt peronowych wzdłużnie, tj. na 100 cm włąb platform przystankowych. Sposób ułożenia płyt peronowych został opisany w PFU pkt 2.1.1 ppkt 3 lit.c). i jest on odmienny od wskazanego na powyższym rysunku.

Pytanie 15. Torowisko: Wnosimy o udzielenie informacji czy z powodu wykonania warstwy ochronnej lub innych robót w rejonach przystanków osobowych Zamawiający będzie wymagał wykonania nowego odwodnienia torowiska w postaci drenaży i włączenia do sieci kanalizacji deszczowej. Jeżeli takie prace będą wymagane wnosimy o udzielenie informacji o ilościach i

asortymentach robót dla remontu odwodnienia torowiska oraz przekazanie dokumentacji uwzględniającej obecne podłączenie drenażu do KD.



Odpowiedź na Pytanie 15: Zamawiający nie wymaga wykonania nowego odwodnienia torowiska w postaci drenażu i włączenia do sieci kanalizacji deszczowej. Należy sprawdzić drożność drenokolektorów. W przypadku niedrożności należy oczyścić, a w przypadku uszkodzenia należy dokonać wymiany.

Pytanie 16. Torowisko: Wnosimy o udzielenie informacji czy na całym zakresie szyny należy oczyścić i pokryć powłoką dielektryczną.

Odpowiedź na Pytanie 16: Nie zachodzi potrzeba wykonania powłoki dielektrycznej na szynach.

Pytanie 17. Torowisko: Ponieważ zgodnie z zał. nr 5 do PFU Specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót w zakresie wykonania torowiska i podsypki należy przyjąć wg opracowania BPK Poznań, wg której szyny rowkowe należy stosować o profilu 60R2 ze stali R340GHT lub typu 59R2 w gatunku stali R290GHT-CL co jest sprzeczne z zapisem punktu 2.3. zał. nr 5 do PFU, wnosimy o udzielenie informacji jakie szyny należy zastosować w strefie hamowania i przyspieszania.

Odpowiedź na Pytanie 17: Załącznikiem nr 5 do PFU są wytyczne techniczne wydane przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne.

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań

tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl

Nr rejestrowy BDO: 00138597

Zamawiający, zgodnie z PFU pkt 2.1.1 ppkt 1 lit. a), przewiduje w strefie hamowania i przyspieszenia, typy szyn w podziale na gatunki stali do wbudowania na odpowiednie lokalizacje.

Pytanie 18. Torowisko: Wnosimy o udzielenie informacji ile przyrządów wyrównawczych należy wycenić:

- wg zał. nr 3 do PFU - 26,00 kpl.,
- wg zał. nr 6 do PFU - 22,00 kpl.,

Odpowiedź na Pytanie 18: Załącznik nr 6 do PFU ma charakter wyłącznie poglądowy. Należy wycenić 26 kpl.

Pytanie nr 19: Nazewnictwo produktu – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 16730:2016-08 (dalej 16730) W dokumentacji pojawia się wiele określeń na podkładki podpodkładowe (nazwa zgodna z normą 16730), np. „sprężyste podpory podkładów” lub „zelówki”. Wnosimy o ujednoczenie i poprawienie nazewnictwa, gdyż obecne określenia są niejednoznaczne i wprowadzają w błąd. Określenie „sprężyste podpory podkładów” może odnosić się także do innych elementów sprężystych np. warstwy podsypki. Określenie „zelówka” jest bezpośrednim tłumaczeniem nazwy wyrobu z języka niemieckiego. Wnioskujemy o ujednoczenie nazewnictwa w całym projekcie, celem zminimalizowania możliwych błędów w interpretacji a przez to podniesieniem jakości końcowego produktu jakim jest końcowy cel zadania niniejszego postępowania przetargowego.

Odpowiedź na Pytanie nr 19: Użyte w PFU (strona 14) określenia „plastyczno-elastyczne podpory podkładów”, „sprężyste podpory podkładów” odnoszą się do tego samego typu produktu, który w normie PN-EN 16730:2016-08 określany jest jako „podkładki podpodkładowe”. Zamawiający ujednoczili nazewnictwo w PFU przez wprowadzenie nazwy „podkładki USP”.

Pytanie nr 20: Wymagane parametry – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: Ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo Zamówień Publicznych – Dziennik Ustaw 2019 poz. 2019 (dalej PZP) Bardzo szczegółowe wymagania dotyczące: rodzaju materiału z jakiego ma być wykonana podkładka USP (np. „ze spienionego poliuretanu” lub „różnokomórkowego poliuretanu”),

POZnań*

wymaganej grubości części sprężystej, całkowitej grubości podkładki USP, grubości warstwy szepnej, wartości minimalnych wybranych istotnych parametrów – np. statycznego i dynamicznego modułu sztywności, wskazują na preferowanie konkretnego wyrobu i jego producenta, co ewidentnie utrudnia innym producentom zaoferowanie wyrobu równoważnego. Taki opis jest niezgodny a art. 99 ust. 4 PZP. Wnioskujemy o dopuszczenie innych rozwiązań, gdyż producenci bazują na różnych rozwiązaniach m.in. warstwy szepnej, różnych materiałach co przekłada się na ich różną grubość. Jednocześnie sugerujemy skorzystanie m.in. z ww. normy 16730 i opisanie przedmiotu zamówienia parametrami technicznymi (sztywnościami, wartością przyczepności na odrywanie, trwałością produktu) a nie wskazującymi na danego producenta (m.in. grubość danych warstw, typ materiału). Ponadto opisane w przedmiocie zamówienia określenia „materiał jednorodny” i „różnokomórkowy poliuretan” to sformułowania przeciwstawne co de facto wyklucza zastosowanie jakiegokolwiek materiału. Wnioskujemy o prawidłowy opis niesugerujący jednego konkretnego produktu.

Odpowiedź na Pytanie nr 20:Zamawiający dopuszcza wszystkie materiały spełniające minimalne wymagania zgodne z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14).

Norma PN-EN 16730, zgodnie z aktualnymi trendami w normalizacji, nie określa wymagań jakościowych (tj. wymaganych wartości parametrów), a jedynie określa jednolite procedury badawcze służące do wyznaczenia wartości parametrów ustalanych przez Zamawiającego. Dlatego zadaniem Zamawiającego jest określenie wymaganych wartości parametrów.

Pytanie nr 21: Założenia finansowe projektu – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: Założenia programu Polski Ład (źródło: ww.gov.pl) Zgodnie z ww. założeniami programu, z którego finansowane jest przedmiotowe postępowanie: „Polski Ład to program, na którym skorzystają Polacy”. Dlaczego zatem Zamawiający ww. specyficznym opisem przedmiotu zamówienia, sugeruje wybór rozwiązań zagranicznych, a tym samym wspiera aby z Polskiego Ładu skorzystali nie Polacy, ale inni dostawcy? W kraju posiadamy producentów rozwiązań do tłumienia drgań i hałasu, z których można skorzystać w przedmiotowym postępowaniu. Jest to szczególnie niejasne w kontekście materiału, z którego Zamawiający wymaga aby była wykonana podkładka

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań
tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl
Nr rejestrowy BDO: 00138597

podpodkładowa – t.j. z poliuretanu. Produkcja tego materiału odbywa się w większości poza Polską. Półprodukty poliuretanu – pochodne ropy naftowej – w większości produkowane są przez firmę z siedzibą w Niemczech, która największy zakład – ciągle działający – posiada w Rosji. Materiał następnie transportowany jest głównie do Niemiec, Austrii i Danii i tam spieniany, aby na końcu został dostarczony do Polski. Taki łańcuch dostaw nie może być rozumiany jako zielony (ekologiczny). Wnioskujemy o określenie przez Zamawiającego kryterium równoważności opartego na istotnych parametrach technicznych.

Odpowiedź na Pytanie nr 21: Zamawiający dopuszcza wszystkie materiały spełniające minimalne wymagania zgodne z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14).

Pytanie nr 22: Ograniczenia typu materiału – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 16730:2016-08 (dalej 16730), Program Europejski Zielony Ład. Dlaczego Zamawiający ogranicza zastosowanie równoważnych materiałów sprężystych np. na bazie gumy z recyklingu? Jest to niezgodne z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, gdyż wpływa na wydłużenie łańcucha dostaw a tym samym zwiększenie śladu węglowego. Ww. norma 16730 nie ogranicza zastosowania materiałów na bazie gumy z recyklingu i nie faworyzuje produktów na bazie poliuretanu. Wnioskujemy o dopuszczenie rozwiązań z różnych materiałów, gdyż to nie materiał, a parametry techniczne i cechy użytkowe są istotne z punktu widzenia Zamawiającego.

Odpowiedź na Pytanie nr 22: Zamawiający dopuszcza wszystkie materiały spełniające minimalne wymagania zgodne z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14).

Pytanie nr 23: Nietypowe wymagania materiałowe – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 16730:2016-08 (dalej 16730). Dlaczego Zamawiający wymaga spełnienia parametrów o drugorzędym znaczeniu np. wytrzymałość na rozciąganie (podkładka podpodkładowa to element cyklicznie ściskany), podczas gdy w wymaganiach brakuje – ujętych w normie 16730 – istotnych parametrów np. wytrzymałości zmęczeniowej lub odporności na warunki atmosferyczne? Czy w związku z tym Zamawiający dopuszcza zastosowanie wyrobu, który w

stosunkowo krótkim czasie od rozpoczęcia eksploatacji może utracić swoje właściwości wibroizolacyjne (brak granicznej wartości zmiany modułów sztywności) lub nawet ulegnie częściowej lub całkowitej destrukcji w wyniku występowania obciążeń eksploatacyjnych (np. kontaktu z ostrymi ziarnami podsypki) oraz narażenia na niekorzystne warunki środowiskowe (woda, mróz). Wnioskujemy o przedstawienie prawidłowej listy wymagań niesugerującej jednego konkretnego produktu.

Odpowiedź na Pytanie nr 23: Zamawiający dopuszcza wszystkie materiały spełniające minimalne wymagania zgodne z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14). Norma PN-EN 16730, zgodnie z aktualnymi trendami w normalizacji, nie określa wymagań jakościowych (tj. wymaganych wartości parametrów), a jedynie określa jednolite procedury badawcze służące do wyznaczenia wartości parametrów ustalanych przez Zamawiającego.

Pytanie nr 24: Błędne wymagania materiałowe – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 16730:2016-08 (dalej 16730) Dlaczego Zamawiający przyjął kategorię toru TC3, która zgodnie z PN-EN 16730 odpowiada parametrom eksploatacyjnym na kolei? Właściwym wydaje się przyjęcie kategorii TC1 (ew. TC2), która odpowiada obciążeniom eksploatacyjnym w torowiskach tramwajowych. Przyjęcie kategorii TC3 – biorąc pod uwagę nieliniowe charakterystyki obciążenie/ugięcie materiałów sprężystych (w szczególności poliuretanowych) nie ma najmniejszego sensu od strony technicznej w przypadku aplikacji podkładek podpodkładowych w torowisku tramwajowym. Wnioskujemy o zmianę wymagań z kategorii TC3.

Odpowiedź na Pytanie nr 24: Zamawiający dopuszcza wszystkie materiały spełniające minimalne wymagania zgodne z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14).

Pytanie nr 25: Niepotrzebne wymagania materiałowe – podkładka podpodkładowa. Dokument odniesienia: norma DIN 4102 Dlaczego Zamawiający wymaga spełnienia klasy palności, kiedy aplikacja rozwiązania nie przebiega w tunelu? Dlaczego podano normę krajową niemiecką, jeśli

istnieją polskie normy badania parametru palności? Wnoskujemy o usunięcie lub zmianę spełnienia klasy palności zgodnie z polskimi normami oraz podanie celu wymagania spełnienia danej klasy palności.

Odpowiedź na Pytanie nr 25: Zamawiający podtrzymuje zapis dotyczące parametru palności zgodnie z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14).

Pytanie nr 26: Błędna nazwa wyrobu – mata podtłuczniowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 17282:2021-03 (dalej 17282) Określenie używane w specyfikacji jest niezgodne z ww. normą 17282. Zamiast „maty podpodsypkowe” używana jest nazwa „maty podtłuczniowe” lub „maty antywibracyjne”. Przy czym „mata antywibracyjna” może być myląca, gdyż może odnosić się także do mat UBM, które ze względu na znaczne wartości statycznych i dynamicznych modułów sztywności, nadają się do zastosowania jedynie w celu ochrony warstwy podsypki. Wnoskujemy o zastosowanie ujednoliconej nazwy „maty podtłuczniowe”.

Odpowiedź na pytanie nr 26: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat podtłuczniowych.

Pytanie nr 27: Sposób dostarczania produktu – mata podtłuczniowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 17282:2021-03 (dalej 17282) Wymaganie, aby maty były dostarczane w rolkach o możliwie dużych wymiarach w celu minimalizacji połączeń. Tego typu szczegółowe ograniczenia dotyczące wymiarów maty UBM i sposobu ich połączenia mogą wskazywać na preferowanie konkretnego wyrobu i producenta np. dostarczającego maty w rolkach oraz utrudniać innym producentom, np. dostarczającym maty w arkuszach, zaoferowanie wyrobu równoważnego zgodnie z PZP. Maty w rolkach o Trwałość połączenia arkuszy mat powinna być weryfikowana na podstawie pozytywnego wyniku badań zawartych w raporcie z badań wytrzymałości zmęczeniowej maty UBM w korycie z tłuczniem z próbką złożoną z dwóch części maty UBM wraz systemem ich połączenia (wg PN-EN 17282).

Odpowiedź na pytanie nr 27: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat podtłuczniowych.

Pytanie nr 28: Normatywny dokument odniesienia – mata podtłuczniowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 17282:2021-03 (dalej 17282), DIN 45673-5 Dlaczego w ramach inwestycji finansowanej z programu POLSKI ŁAD Zamawiający faworyzuje krajową normę niemiecką DIN 45673-5, zamiast stosować normę polską przenoszącą normę europejską PN-EN 17282. Jest to niezgodne z art. 99 ust. 4 ustawy PZP, dodatkowo faworyzuje produkty np. produkowane w Niemczech lub Austrii i przebadane według krajowej normy niemieckiej oraz deprecjonuje produkty produkowane w Polsce i przebadane wg PN-EN 17282. Norma niemiecka DIN 45673-5 została wycofana ze stosowania również na terenie Niemiec, w związku z pojawieniem się normy DIN-EN 17282. Wnioskujemy z zmianę dokumentu odniesienia na PN-EN 17282.

Odpowiedź na pytanie nr 28: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat podtłuczniowych.

Pytanie nr 29: Niepotrzebne wymagania materiałowe – mata podtłuczniowa. Dokument odniesienia: norma PN-EN 17282:2021-03 (dalej 17282) Dlaczego podawane są wymagania dla parametrów o drugorzędym znaczeniu: np. wydłużenie przy zerwaniu (mata UBM to element ściskany!), podczas gdy brakuje ujętych w normie PN-EN 17282 istotnych parametrów – np. wytrzymałości zmęczeniowej lub odporności na warunki atmosferyczne? Czy w związku z tym zamawiający dopuszcza zastosowanie wyrobu, który w stosunkowo krótkim czasie od rozpoczęcia eksploatacji może utracić swoje właściwości wibroizolacyjne (brak granicznej wartości zmiany modułów sztywności) lub nawet ulegnie częściowej lub całkowitej destrukcji w wyniku obciążeń eksploatacyjnych (np. kontaktu z ostrymi ziarnami podsypki) oraz narażenia na niekorzystne warunki środowiskowe (woda, mróz).

Odpowiedź na pytanie nr 29: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat podtłuczniowych.

Pytanie nr 30: Sposób opisywania parametrów – podkładka podpodkładowa, mata podtłuczniowa Wymaganie podania wartości statycznego modułu sztywności podkładki USP lub maty UBM, błędnie określanego jako sztywność statyczna lub statyczny moduł podatności (podatność to odwrotność sztywności!), często z pominięciem tolerancji tego parametru – co od strony praktyki badań

laboratoryjnych i zakładowej kontroli produkcji jest niewłaściwe. Zamiast podania jednej konkretnej wartości należy określić przedział nominalnych wartości dopuszczalnych. Dodatkowo w ramach wymagań zakładowej kontroli produkcji należy określić tolerancję wyników z badań laboratoryjnych kolejnych próbek danego wyrobu wytypowanych do badań z wyprodukowanej partii (np. $\pm 15\%$) względem wartości nominalnej. Wnioskujemy o zastosowanie prawidłowego nazewnictwa i opisywanie parametrów za pomocą wymaganych przedziałów/klas a nie konkretnych wartości.

Odpowiedź na pytanie nr 30: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat podtłuczniowych. Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące parametrów sztywności statycznej i dynamicznej dla podkładki podpodkładowej zgodnie z zapisem w PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14).

Pytanie nr 31: Wymagane dokumenty odniesienia – aprobaty techniczne. Formułowanie wymagania, że wyroby te powinny posiadać aprobatę techniczną wydaną przez Instytut Kolejnictwa i/lub Instytut Badawczy Dróg i Mostów, jest błędne. Od stycznia 2017 roku aprobaty techniczne zostały zastąpione krajowymi ocenami technicznymi, co również wiąże się z brakiem możliwości uzyskania aprobaty technicznej na produkty certyfikowane po grudniu 2016 roku. Potwierdza to jednoznacznie utrwaloną od lat praktykę bezkrytycznego przepisywania na kolejne projekty identycznych wymagań dotyczących wibroizolatorów (mat UBM i podkładek USP), bez uwzględnienia nie tylko zmian w zasadach certyfikacji wyrobów, lokalnych uwarunkowań, parametrów eksploatacyjnych – w tym podsystemu dróg szynowych. Wnioskujemy o podanie aktualnych wymagań dla przedmiotowych produktów.

Odpowiedź na pytanie nr 31: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat podtłuczniowych. W zakresie podkładek podpodkładowych PFU punkt 2.1.1 Założenia dla remontu torowiska podpunkt 1 g) (strona 14) Zamawiający nie formułuje wymagań dotyczących Aprobatek Technicznych/Krajowych Ocen Technicznych.

Pytanie nr 32: Informujemy, że zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego” Rozdział 4 - Zakres i forma programu funkcjonalno-użytkowego, § 19. 4 materiał przetargowy powinien zawierać elementy niezbędne do wyceny prac projektowych oraz robót realizowanych na ich podstawie tj.:

- a) kopię mapy zasadniczej,
- b) wyniki badań gruntowo-wodnych na terenie budowy dla potrzeb posadowienia obiektów,
- c) zalecenia konserwatorskie konserwatora zabytków,
- d) inwentaryzację zieleni,
- e) dane dotyczące zanieczyszczeń atmosfery do analizy ochrony powietrza oraz posiadane raporty, opinie lub ekspertyzy z zakresu ochrony środowiska,
- f) pomiary ruchu drogowego, hałasu i innych uciążliwości,
- g) inwentaryzację lub dokumentację obiektów budowlanych, jeżeli podlegają one przebudowie, odbudowie, rozbudowie, nadbudowie, rozbiórkom lub remontom w zakresie architektury, konstrukcji, instalacji i urządzeń technologicznych, a także wskazania zamawiającego dotyczące zachowania urządzeń naziemnych i podziemnych oraz obiektów przewidzianych do rozbiórki i ewentualne uwarunkowania tych rozbiórek,
- h) porozumienia, zgody lub pozwolenia oraz warunki techniczne i realizacyjne związane z przyłączeniem obiektu do istniejących sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłych, gazowych, energetycznych i teletechnicznych oraz dróg samochodowych, kolejowych lub wodnych,

co wymaga uzupełnienia materiałów przetargowych w celu przygotowania konkurencyjnej Oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 32: Zważywszy na charakter robót Zamawiający przekazał wszelkie niezbędne do realizacji informacje i dokumenty. Na marginesie wskazujemy, że przywołane w pytaniu Rozporządzenie nie jest obowiązujące.

Pytanie nr 33: Prosimy o zmianę PF-U w zakresie punktu 1.2.1.1. pkt 7 w zakresie pozyskania w imieniu i na rzecz Zamawiającego warunków technicznych usunięcia kolizji z sieciami z uwagi na

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań
tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl
Nr rejestrowy BDO: 00138597

niezgodność tego wymagania z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego”.

Odpowiedź na pytanie nr 33: Patrz odpowiedzi na Pytanie 32, w konsekwencji nie wyrażamy zgody na powyższe.

Pytanie nr 34: Prosimy o uszczegółowienie 1.2.1.2. pkt.2. jakie konkretnie ryzyka generujące wycenę robót ma na siebie wziąć Zamawiający tj.” ... badania, pomiary, odkrywki, uzyskiwanie wytycznych, warunków technicznych, uzgodnień, ekspertyz, odstępstw ..” oraz określenie szczegółowej zawartości tych dokumentów.

Odpowiedź na pytanie nr 34: Wykonawca powinien uwzględnić możliwość wystąpienia ryzyka i oszacować ich wartość.

Pytanie nr 35: W związku z brakiem warunków technicznych stanowiących obligatoryjne wymaganie PF_U prosimy o potwierdzenie, że każda przebudowa kolizji traktowana będzie jako robota dodatkowa.

Odpowiedź na pytanie nr 35: Zamawiający potwierdza, że usuwanie kolizji z infrastrukturą podziemną nie wskazaną wcześniej i niezidentyfikowaną będzie traktowane jako robota dodatkowa.

Pytanie nr 36: Prosimy o informację czy Zamawiający ustali dla tego zadania Inżyniera Kontraktu?

Odpowiedź na pytanie nr 36: Zamawiający dla tego zadania nie ustali Inżyniera Kontraktu. Zgodnie z projektem umowy (stanowiącym załącznik nr 6 do SWZ) w § 10 Przedstawiciele stron w punkcie 5, Zamawiający wyznaczy inspektorów nadzoru.

Pytanie nr 37: Prosimy o załączenie wymaganej przepisami Inwentaryzacji zieleni, z uwagi na oczekiwania zawarte w PF-U zabezpieczenia krzewów przed uszkodzeniem.

Odpowiedź na pytanie nr 37: Zamawiający udzielił odpowiedzi odpowiadając na pytanie nr 32.

Pytanie nr 38: W związku z wymaganiem pkt.2.1.1 prosimy o potwierdzenie, że nie jest wymagana

weryfikacja i zmiana układu torowego w planie i profilu zaprojektowanego przez BPK-Poznań.

Odpowiedź na pytanie nr 38: Zamawiający informuje, że należy dowiądać się w planie i profilu do poglądowej dokumentacji BPK Poznań sp. z o.o. Ewentualna zmiana może wynikać z opracowanej dokumentacji projektowej wykonawczej.

Pytanie nr 39: Prosimy o dopuszczenie stosowania szyn 330 V.

Odpowiedź na pytanie nr 39: Zamawiający dopuszcza stosowanie szyn wskazanych w PFU. Jednocześnie w obszarze strefy hamowania i przyśpieszania dopuszcza stosowanie szyn o twardości nie mniejszej niż 290 Brinelli i o właściwościach spawalniczych niegorszych niż wskazanych w PFU.

Pytanie nr 40: Prosimy o wyrażenie zgody na unifikację długości peronów przystankowych.

Odpowiedź na pytanie nr 40: Zamawiający wymaga wykonania krawędzi peronowych w założonych w PFU długościach (str. 15 pkt 2.1.1 ppkt. 4).

Pytanie nr 41: Prosimy o potwierdzenie, że poziom wód gruntowych umożliwia odwodnienie studni kablowych do warstwy chłonnej zgodnie z zapisami PF_U.

Odpowiedź na pytanie nr 41: W ramach opracowania dokumentacji projektowej wykonawczej Wykonawca ma stwierdzić możliwość odwodnienia studni w sposób wskazany w PFU.

Pytanie nr 42: Prosimy o precyzyjne wskazanie elementów trakcyjnych podlegających wymianie/remontowi/modernizacji. Na podstawie przedstawionej dokumentacji nie można określić przesunięć zaprojektowanego układu torowego (zmiany osi torów) ani wpływu tego rozwiązania na roboty trakcyjne.

Odpowiedź na pytanie nr 42: W zakresie Wykonawcy jest wykonanie dokumentacji technicznej wykonawczej stanowiącej podstawę do realizacji robót budowlanych. Dokumentacja BPK Poznań sp. z o.o. jest dokumentacją poglądową.

Pytanie nr 43: Prosimy o informację, czy na odcinku inwestycji znajdują się obiekty bądź instalacje wymagające uszynienia?

Odpowiedź na pytanie nr 43: Uszynieniu podlegają wszystkie słupy trakcyjne, wygradzenia międzytorowe, semafony i znaki pionowe. Natomiast przyrządy wyrównawcze mają połączenia wyrównawcze łączące szyny przed i za przyrządami w każdym toku szynowym. Należy również wykonać połączenia międzytokowe i międzytorowe.

Pytanie nr 44: Prosimy o potwierdzenie ilości:

- toru klasycznego 7440 mtp
- toru w technologii bezpodsypkowej 400 mtp
- kanalizacji kablowej 3920 m

jako ostatecznych i niezmiennych, a więc podlegających wycenie w ramach przedmiotowego postępowania.

Odpowiedź na pytanie nr 44: Zadanie obejmuje torowisko od km 1+520 do km 5+446,03; całkowita długość torowiska podlegająca wymianie wynosi 3+926,03 km, stąd długość torów 7852,06 mtp w tym:

- tor klasyczny – 7452,06 mtp
- tor bezpodsypkowy – 400 mtp
- kanalizacja kablowa – 3926,03 mb

Pytanie nr 45: Prosimy o określenie wymagań i typów studni kablowych wraz z określeniem maksymalnej odległości między studniami.

Odpowiedź na pytanie nr 45: Należy przewidzieć studnie o wymiarach i funkcjonalności nie mniejszej niż studnie kablowe SKR-2. Wymagania, w tym odległości pomiędzy studniami zostały określone w PFU (punkt 2.1.2 Roboty towarzyszące).

Pytanie nr 46: W projekcie budowlano – wykonawczym w ust. 5.4 opisano przyrządy wyrównawcze z szyn 49E1. W STWIORB w części MATERIAŁY ust.1.4.6 opisano przyrząd wyrównawczy wykonany z szyn rowkowych 60R2. Prosimy o informację jakie przyrządy wyrównawcze należy przewidzieć.

Odpowiedź na pytanie nr 46: Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 2.

Pytanie nr 47: Zapisy SWZ pkt. VII 2. d) tiret pierwszy - Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę w zakresie warunku udziału i rozszerzenie możliwości legitymowania się doświadczeniem Wykonawcy zdobytym w okresie ostatnich 120 miesięcy?

Aktualnie warunek brzmi:

d) zdolności technicznej lub zawodowej - Zamawiający wymaga, by Wykonawca:

- wykazał, że w ciągu ostatnich 60 miesięcy przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie co najmniej 2 roboty budowlane związane z budową, rozbudową lub przebudową torowiska tramwajowego o długości min 500 mtp (metry toru pojedynczego) każda;

Proponujemy zmianę na:

d) zdolności technicznej lub zawodowej - Zamawiający wymaga, by Wykonawca:

- wykazał, że w ciągu ostatnich **120** miesięcy przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie co najmniej 2 roboty budowlane związane z budową, rozbudową lub przebudową torowiska tramwajowego o długości min 500 mtp (metry toru pojedynczego) każda;

Wprowadzenie powyższej zmiany znacznie rozszerzy krąg Wykonawców mogących wziąć udział w postępowaniu, co przełoży się na większą konkurencyjność ofert, która i tak jest już ograniczona poprzez zapisy umowne w zakresie płatności wynagrodzenia w dwóch fakturach w związku z finansowaniem zadania w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład. Znaczna część firm wykonawczych nie zdecyduje się na finansowanie przez parę miesięcy realizacji zadania lub korzystanie z produktów kredytowych na pokrycie kosztów prowadzonych przez siebie robót w ramach przedmiotowej inwestycji.

Dlatego też dodatkowe zawężanie kręgu Wykonawców mogących wziąć udział w postępowaniu, poprzez sformułowanie warunku udziału w sposób ograniczający legitymowanie się doświadczeniem na dwóch zadaniach zdobytym tylko w ostatnich 5 latach, jest ograniczeniem nadmiernym i nie służącym podstawowemu celowi prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, jakim jest wyłonienie Wykonawcy zdolnego do należytej realizacji przedmiotu zamówienia

„Rozporządzenie Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii w sprawie podmiotowych środków dowodowych oraz innych dokumentów lub oświadczeń, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy” w par. 9 pkt. 4 wskazuje, iż:

„...4. W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu konkurencji w postępowaniu, zamawiający może dopuścić, aby wykaz:

1) o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dotyczył robót budowlanych wykonanych w okresie dłuższym niż ostatnie 5 lat;...”

i taka praktyka zwiększania do 10 lat doświadczenia określonego w warunku udziału w postępowaniu jest powszechnie stosowana przez Zamawiających, szczególnie jeśli chodzi o specyficzne branże, w których nie realizuje się bardzo dużo inwestycji, a zwłaszcza w tak zawężonym okresie czasu. Chociażby Miasto Poznań, poprzez inwestora zastępczego Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o., ogłaszało w ostatnim czasie kilka postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w ramach inwestycji związanych z torowiskiem tramwajowych i w każdym z tych postępowań Wykonawca mógł wykazać się doświadczeniem z ostatnich 10 lat.

Przykłady postępowań:

<https://pim.poznan.pl/zamowienia-publiczne/wszczete/program-centrum-etap-ii-budowa-trasy-tramwajowej-wraz-z-uspokojeniem>

<https://pim.poznan.pl/zamowienia-publiczne/wszczete/projekt-budowa-centrum-pl-wolnosci-ul-27-grudnia-ul-ratajczaka-ul>

<https://pim.poznan.pl/zamowienia-publiczne/archiwum-ogloszen/rozbudowa-fragmentu-ulicy-sw-marcin-na-odcinku-od-mostu>

Ponadto konieczne jest zachowanie równowagi pomiędzy interesem zamawiającego w uzyskaniu rękojmi należytego wykonania zamówienia a interesem wykonawców, którzy poprzez sformułowanie nadmiernych wymagań mogą zostać wyeliminowani z postępowania, a są jak najbardziej zdolni do jego wykonania, ponieważ fakt iż nabyli doświadczenie podczas realizacji zadania zakończonych należycie w czasie dłuższym niż sprzed 5 lat nie umniejsza w żaden sposób kompetencji tych Wykonawców.

Przy formułowaniu warunków udziału w postępowaniu należy mieć na względzie przede wszystkim to, iż postawienie określonych warunków w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej ma na

celu przede wszystkim umożliwienie Zamawiającemu dokonania oceny, czy wykonawca składający ofertę jest w stanie wykonać dane zamówienie.

Odpowiedź na pytanie nr 47: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu w zakresie wskazanym przez wykonawcę.

Pytanie nr 48: Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu pkt. VII ppkt 2 d) dotyczącego posiadanego doświadczenia w realizacji robót, tj. o dopuszczenie doświadczenia z realizacji co najmniej dwóch robót budowlanych związanych z budową, rozbudową lub przebudową torowiska kolejowego o długości min 500 mtp każda. Prośbę motywujemy faktem, iż na sąsiednim odcinku, na którym prace realizowane będą w ramach zadania „Modernizacja Poznańskiego Szybkiego Tramwaju – remont torowiska na odcinku od ul. Roosevelta do przystanku Słowiańska wraz z pracami konserwacyjnymi estakady nad Bogdanką i wiaduktu nad ul. Poznańską w km 0+000 – 1+520,00” ogłoszonego przez MPK w Poznaniu analogiczna prośba została uwzględniona.

Odpowiedź na pytanie nr 48: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu i zgodnie 137 ust. 1 ustawy Pzp dokonuje zmiany SWZ. Warunek w pkt. VII ppkt 2 d) otrzymuje nowe brzmienie:

wykazał, że w ciągu ostatnich 60 miesięcy przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie co najmniej 2 roboty budowlane związane z budową, rozbudową lub przebudową torowiska tramwajowego i/lub kolejowego, w technologii podsypkowej i/lub bezpodsypkowej, o długości min 500 mtp (metry toru pojedynczego) każda;

Pytanie nr 49: Alternatywnie Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu pkt VII ppkt 2 d) dotyczącego posiadanego doświadczenia w realizacji robót, tj. o wydłużenie okresu, w jakim Wykonawca mógł realizować przedmiotowe prace z 60 miesięcy do 96 miesięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 49: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu w zakresie wskazanym przez wykonawcę.

Pytanie nr 50: Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu pkt VII ppkt 2 d) dotyczącego Kierownika Budowy, tj. o wydłużenie okresu, w jakim Kierownik Budowy mógł nabyć doświadczenie z 60 miesięcy do 84 miesięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 50: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu w zakresie wskazanym przez wykonawcę.

Pytanie nr 51: Alternatywnie Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu pkt VII ppkt 2 d) dotyczącego Kierownika Budowy, tj. dopuszczenie doświadczenia co najmniej jedną robotą budowlaną polegającą na budowie, rozbudowie lub przebudowie torowiska tramwajowego lub kolejowego w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej na odcinku o długości min 500 mtp.

Odpowiedź na pytanie nr 51: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu i zgodnie 137 ust. 1 ustawy Pzp dokonuje zmiany SWZ. Warunek w pkt. VII ppkt 2 A) d) otrzymuje nowe brzmienie:

„w okresie ostatnich 60 miesięcy przed upływem terminu składania ofert kierowała jako Kierownik budowy co najmniej jedną robotą budowlaną polegającą na budowie, rozbudowie lub przebudowie torowiska tramwajowego i/lub kolejowego, w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej, na odcinku o długości min 500 mtp (metry toru pojedynczego)”

Pytanie nr 52: Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu pkt VII ppkt 2 d) dotyczącego Kierownika branży torowej, tj. dopuszczenie doświadczenia dwóch robót budowlanych polegających na przebudowie lub budowie torowiska tramwajowego lub kolejowego w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej na odcinku o długości min 500 mtp każda.

Odpowiedź na pytanie nr 52: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu Zamawiający i zgodnie 137 ust. 1 ustawy Pzp dokonuje zmiany SWZ. Warunek w pkt. VII ppkt 2 A) d) otrzymuje nowe brzmienie:

„w okresie 60 miesięcy przed upływem terminu składania ofert kierowała co najmniej jedną robotą budowlaną polegającą na budowie, rozbudowie lub przebudowie torowiska tramwajowego i/lub

kolejowego, w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej, na odcinku o długości min 500 mtp (metry toru pojedynczego)”.

Pytanie nr 53: Alternatywnie Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu pkt VII ppkt 2 d) dotyczącego Kierownika branży torowej, tj. o wydłużenie okresu, w jakim Kierownik robót torowych mógł nabyć doświadczenie z 60 miesięcy do 84 miesięcy.

Odpowiedź na pytanie nr 53: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu w zakresie wskazanym przez wykonawcę.

Pytanie nr 54: Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że koszt prowadzenia komunikacji zastępczej nie będzie organizowany i finansowany przez Wykonawcę.

Odpowiedź na pytanie nr 54: Koszt prowadzenia komunikacji zastępczej będzie spoczywał po stronie Zamawiającego, nie będzie organizowany i finansowany przez Wykonawcę.

Pytanie nr 55: Zwracamy się z prośbą o informację czy należy uwzględnić komunikację zastępczą i tymczasową organizację ruchu w okresie do grudnia, jeśli jest ona w tym czasie przewidziana na tym samym odcinku na zadaniu PST I.

Odpowiedź na pytanie nr 55: Podczas wyceny robót nie należy uwzględniać komunikacji zastępczej. Po stronie Wykonawcy należy wykonanie projektu tymczasowej organizacji ruchu, jego wdrożenie, wraz z usunięciem, zgodnie z zapisami w PFU punkt 1.2.1.1 Wytyczne ogólne podpunkt 5 i 6 (str. 9)

Pytanie nr 56: Prosimy o informację czy obiekty inżynieryjne nad linią tramwajową posiadają wymagane uszyczenia? Jeśli tak to czy istnieje możliwość demontażu i ponownego montażu tych urządzeń?

Odpowiedź na pytanie nr 56: Zgodnie z zapisami w PFU: punkt 2.12.1.2 Roboty towarzyszące, dla wszystkich obiektów mostowych i wiaduktów, kładek itd. (obiekty w bezpośrednim sąsiedztwie sieci trakcyjnej) należy uzgodnić i wykonać nowe, właściwe zabezpieczenie ochrony przeciwporażeniowej tj. ograniczniki niskonapięciowe dla rozwiązań tramwajowych. Po ich zamontowaniu należy wykonać pomiary skuteczności ochrony.

Pytanie nr 57: W związku z działaniami wojennymi na Ukrainie dostrzegamy znaczny spadek liczby złożonych ofert przez podwykonawców motywowany zaistniałą sytuacją. Na chwilę obecną utrudniona jest rzetelna kalkulacja stawek robocizny. Jednocześnie informujemy, że na rynku dostaw materiałów strategicznych ceny poszczególnych asortymentów materiałów zmieniają się bardzo dynamicznie lub wręcz brak jest możliwości uzyskania cen. Z rozmów z dostawcami materiałów wynika, że w chwili obecnej nie są w stanie oszacować tempa i poziomu wzrostu cen produkcji i dostaw materiałów w najbliższym okresie. W związku z powyższym, prosimy o maksymalne wydłużenie terminu składania ofert.

Odpowiedź na pytanie nr 57: Patrz modyfikacji terminu poniżej.

Pytanie nr 58: Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zabudowania maty antywibracyjnej podtłuczniowej wykonanej z innego materiału niż poliuretan, o właściwościach tożsamyh lub wyższych jak te ze specyfikacji, które będą spełniać zadane wymagania mające wpływ na jej użytkowanie?

Odpowiedź na pytanie nr 58: Zamawiający na odcinku 2 od przystanku Słowiańska do przystanku Szymanowskiego, w km 1+520 – 5+446,03, nie przewiduje stosowania mat antywibracyjnych.

Pytanie nr 59: Dot. projektu umowy. Wykonawca wnosi o wykreślenie z §3 ust. 3 sformułowanie o treści „których nie można było przewidzieć” z uwagi na fakt, iż jest ono sprzeczne z art. 99 ust. 1 w zw. z art. 103 ust. 2 w zw. z art. 433 pkt 3 Ustawy Pzp.

Zgodnie z powszechnie obowiązującym prawem i jednolitym orzecnictwem w tym zakresie KIO oraz sądów powszechnych w zakresie odpowiedzialności Wykonawcy, nawet w obliczu wynagrodzenia ryczałtowego, nie mogą leżeć rzeczy, których nie można było przewidzieć na etapie składania oferty i/lub podpisania umowy na realizację robót budowlanych.

Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszelkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie (wyr. KIO 437/16), Podobnie wyrok KIO z 21 lutego 2013 r., sygn. akt KIO 269/13) oraz wyrok KIO z 21 lutego 2013 r., sygn. akt KIO 269/13.

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań
tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl
Nr rejestrowy BDO: 00138597

Odpowiedź na pytanie nr 59: Zamawiający modyfikuje par 3 ust 3 zdanie drugie w następujący sposób: *„Przez wszelkie koszty rozumiane są w szczególności wszelkie koszty niezbędne do realizacji przedmiotu zamówienia, wynikające z umowy oraz dokumentów przetargowych, a także koszty wygenerowane okolicznościami zaistniałymi na terenie budowy, których przy dochowaniu należytej staranności nie można było przewidzieć.”*

Pytanie nr 60: Zapisy SWZ pkt. VII 2. d) tiret drugi odnośnie doświadczenia wymaganego dla Kierownika branży torowej – Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę warunku i nadanie następującego brzmienia:

- uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń lub w specjalności inżynierskiej kolejowej bez ograniczeń,
- w okresie 60 miesięcy przed upływem terminu składania ofert kierowała co najmniej jedną robotą budowlaną polegającą na przebudowie lub budowie torowiska tramwajowego w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej na odcinku o długości min 500 mtp (metry toru pojedynczego). Taka zmiana byłaby spójna z ilością wymaganych zadań wykonanych we wskazanym okresie przez inne osoby wykazywane na spełnienie warunku udziału w postępowaniu.

Wymóg legitymowania się doświadczeniem zdobytym w okresie ostatnich 5 lat już jest znacznym ograniczeniem, a zwłaszcza w odniesieniu do branży tramwajowej.

Odpowiedź na pytanie nr 60: Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 52.

Pytanie nr 61: Prosimy o potwierdzenie, że przedmiotowe przedsięwzięcie należy zakwalifikować do § 3 ust. 1 pkt 63 rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: linie tramwajowe, (...).

Odpowiedź na pytanie nr 61: Przedmiotowego przedsięwzięcia nie należy zakwalifikować do § 3 ust. 1 pkt 63 rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: linie tramwajowe, (...).

Pytanie nr 62: Prosimy o przekazanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odpowiedź na pytanie nr 62: Zamawiający nie posiada, ani nie będzie wymagane uzyskanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

Pytanie nr 63: Czy do obowiązków wykonawcy należy pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach?

Odpowiedź na pytanie nr 63: Odpowiedź została udzielona w pytaniu nr 62.

Pytanie nr 64: Czy Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia nasadzeń zieleni?

Odpowiedź na pytanie nr 64: Wykonawca nie będzie zobowiązany do przeprowadzenia nasadzeń zieleni.

Pytanie nr 65: Jeśli odpowiedź na ww. jest twierdząca, prosimy o informację ile drzew i/lub krzewów należy nasadzić.

Odpowiedź na pytanie nr 65: Odpowiedź została udzielona w pytaniu nr 64.

Pytanie nr 66: Prosimy o podanie oczekiwanego typu studni kablowej do zabudowy na projektowanej kanalizacji kablowej 4x160 + 1x110.

Odpowiedź na pytanie nr 66: Na projektowanej kanalizacji kablowej należy przewidzieć studnie o wymiarach i funkcjonalności nie mniejszej niż studnie kablowe SKR-2.

Pytanie nr 67: Prosimy o potwierdzenie, że w zakres zadania nie wchodzi zaciąganie jakichkolwiek kabli (elektrycznych i/lub teletechnicznych) do projektowanej kanalizacji kablowej 4x160 + 1x110.

Odpowiedź na pytanie nr 67: Zakres zadania obejmuje budowę kanalizacji kablowej, bez zaciągania jakichkolwiek kabli do przedmiotowej kanalizacji.

Pytanie nr 68: Prosimy o potwierdzenie, że w stanie istniejącym uzbrojenie terenu (sieci telekomunikacyjne) krzyżujące się z torowiskiem spełnia odległości wymagane w odpowiednich przepisach i w przypadku braku zmiany tych odległości lub zmniejszenia ich względem

nowoprojektowanego torowiska nie jest wymagana wymiana uzbrojenia ani ewentualne ich dodatkowe zabezpieczenie.

Odpowiedź na pytanie nr 68: W opisanym przypadku nie zachodzi i nie jest wymagana wymiana uzbrojenia podziemnego.

Pytanie nr 69: Czy Zamawiający wyraża zgodę, aby w celu potwierdzenia posiadanej zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawca wykazał się, że w ciągu ostatnich 60 m-cy przed upływem składania Ofert, wykonał należycie co najmniej 2 roboty budowlane związane z budową, rozbudową lub przebudową torowiska tramwajowego i/lub kolejowego w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej na odcinku o długości co najmniej min. 500 mtp?

Odpowiedź na pytanie nr 69: Patrz odpowiedź na pytanie nr 48.

Pytanie nr 70: Czy Zamawiający wyraża zgodę, aby osoba wskazana na kierownika branży torowej posiadała uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności drogowej w ograniczonym zakresie, ale z wieloletnim doświadczeniem zawodowym wychodzącym poza ramy postawionego warunku przetargowego?

Wykonawca swoją prośbę motywuje faktem, że poziom wiedzy i doświadczenia personelu skierowanego do realizacji Zamówienia powinien być nadrzędny nad posiadanymi uprawnieniami budowlanymi. Ponadto zgodnie z posiadanym stanowiskiem/opinią Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

w Poznaniu, uprawnienia technika drogowego – czyli w ograniczonym zakresie - upoważniają do kierowania robotami o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych. Przez pojęcie „powszechnie znane rozwiązania konstrukcyjne” objęte daną specjalnością należy rozumieć obiekty o sprawdzonych (powtarzalnych) rozwiązaniach konstrukcyjnych. Zgodnie ze stanowiskiem z dnia 29 stycznia 2008 r. Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa roboty o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych i schematach technicznych w specjalności konstrukcyjno – inżynierskiej w zakresie „dróg” użyte w rozporządzeniu MGTiOŚ z dnia 20 lutego 1975r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie rozumiane są w następującym brzmieniu:

POZnań*

Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Matejki 59, 60-770 Poznań

tel.+48 61 834 61 26, tel.+48 61 834 61 46 fax.+48 61 834 61 47 | ztm@ztm.poznan.pl | www.ztm.poznan.pl

Nr rejestrowy BDO: 00138597

dla kierownika budowy:

- budowa drogi - drogi klasy D,L, Z z wyjątkiem terenów zagrożonych wpływami eksploatacji górniczych i terenów o niestabilnym gruncie nośnym,
- przebudowa drogi - drogi klasy D,L,Z,G,
- remont drogi – droga klasy D,L,Z,G,GP,
- ochrona drogi – wszystkie klasy dróg,
- pełen zakres robót na drogach wewnętrznych;

dla kierownika robót na wszystkich klasach dróg roboty:

- ziemne – z wyjątkiem terenów zagrożonych wpływami eksploatacji górniczych i terenów o niestabilnym gruncie nośnym,
- konstrukcyjne podbudów,
- utrzymaniowe,
- bitumiczne.

Przy uwzględnieniu powyższego należy uznać, że nie ma przeszkód aby remont/ modernizacja nawierzchni torowej trasy tramwajowej na odc. od stacji Słowiańska do stacji Szymanowskiego , nie był kierowany i nadzorowany przez osobę posiadającą uprawnienia w ograniczonym zakresie z wieloletnim doświadczeniem w budowie, przebudowie (lub remoncie) torowiska tramwajowego w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej na odcinku o długości min. 500 mtp.

Odpowiedź na pytanie nr 70: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego warunków udziału w postępowaniu w zakresie wskazanym przez wykonawcę.

Pytanie nr 71: Czy Zamawiający wyraża zgodę, aby osoba wskazana na stanowisko na kierownika branży torowej posiadała doświadczenie w zakresie kierowania co najmniej dwoma robotami budowlanymi polegającymi na budowie lub przebudowie torowiska kolejowego w technologii podsypkowej lub/i bezpodsypkowej na odcinku o długości min. 500 mtp każda?

Odpowiedź na pytanie nr 71: Patrz odpowiedź na pytanie nr 52.

Pytanie nr 72: Czy Zamawiający dopuści zelówki wykonane z innego materiału niż spieniony poliuretan (np. gumowe) spełniające wymagania?

Odpowiedź na pytanie nr 72: Należy zastosować podkładki USP spełniające minimalne wymagania zgodne z PFU str. 14.

Pytanie nr 73: Czy Zamawiający dopuści zelówkę o innej (mniejszej) grubości przy zachowaniu parametrów użytkowych?

Odpowiedź na pytanie nr 73: Odpowiedź została udzielona w pytaniu nr 72.

Pytanie nr 74: W wariantcie 1 w opisie nawierzchni tramwajowej na przystankach wskazano podkłady drewniane IIB z elementami tłumiącymi drgania tzw. zelówkami. Prosimy o szczegółowy opis tego rozwiązania. Producenci nie dostarczają podkładów drewnianych z zelówkami (tak, jak w przypadku podkładów strunobetonowych).

Odpowiedź na pytanie nr 74: Zamawiający w PFU nie wskazał zastosowania podkładów drewnianych na długości przystanków. Wszystkie podkłady należy zastosować strunobetonowe, dostosowane do typu szyny.

Pytanie nr 75: W punkcie 2.1.1 PFU „Założenia dla remontu torowiska” podpunkt 3 „Platformy przystankowe” Zamawiający nakazuje zastosowanie płyt peronowych 200x100x10 cm układanych wzdłużnie tzn. dłuższą krawędzią do toru, z linią ostrzegawczą oraz pasem ostrzegawczym. Analizując Standardy dostępności Miasta Poznań dowiadujemy się, że wykończenie krawędzi peronu komunikacji miejskiej powinno zawierać pas ostrzegawczy z fakturą bezpieczeństwa (typ B) szerokości 30 lub 40 cm w odległości 80 cm od krawędzi peronu, pas ostrzegawczy powinien być prowadzony na całej długości peronu, czyli minimalna szerokość płyty powinna wynosić $80+30-40\text{cm}=110-120\text{ cm}$. W związku z tą sprzecznością prosimy o modyfikację zapisów PFU np. poprzez zmianę układania płyt peronowych w standardowy sposób.

Odpowiedź na pytanie nr 75: Rozwiązanie, które ma zostać zastosowane na peronach przystanków trasy PST jest uzgodnione z Koordynatorem ds. dostępności przestrzeni publicznej, który wyraził

zgodę na takie odstępstwo od obowiązujących standardów dostępności. Przedmiotowa zgoda stanowi załącznik nr 4 do PFU.

Pytanie nr 76: Wykonawca zwraca uwagę, że konieczny będzie wykaz mienia do uzyskania oferty ubezpieczenia. Czy Zamawiający przedstawi wykaz mienia do ubezpieczenia?

Odpowiedź na pytanie nr 76: Zgodnie z par. 13 projektu Umowy Zamawiający wymaga ubezpieczenia wykonawcy od odpowiedzialności cywilnej deliktowo-kontraktowej. Nie jest wymagane ubezpieczenie mienia Zamawiającego, zatem nie ma konieczności udostępniania wykazu takiego mienia.

Pytanie nr 77: SWZ rozdz. IV ust. 1 i Umowa §1 ust. 2 pkt 1. czy Zamawiający potwierdza, iż jeśli po wykonaniu prac projektowych i spełnieniu przez Wykonawcę wszelkich warunków wymaganych dla uzyskania Pozwolenia na Budowę dla Robót, przedmiotowe Pozwolenie nie zostanie wydane z przyczyn, za które Wykonawca nie odpowiada, Wykonawca będzie uprawniony do wystąpienia o płatność oraz adekwatne przesunięcie terminu realizacji przedmiotu Umowy?

Odpowiedź na pytanie nr 77: Zamawiający wskazuje, że w niniejszym stanie faktycznym nie zachodzi konieczność uzyskania pozwolenia na budowę. Wobec tego pytanie Wykonawcy jest bezprzedmiotowe.

Pytanie nr 78: SWZ rozdz. IV ust. 1 i Umowa §1 ust. 2 pkt 1. czy możliwe jest projektowanie etapowe i uzyskiwanie etapowych pozwoleń na budowę – jeżeli tak, to czy po takich etapach możliwe będzie fakturowanie częściowe?

Odpowiedź na pytanie nr 78: Patrz odpowiedź na pytanie nr 77. Zamawiający nie wyraża zgody na fakturowanie częściowe zgodnie z wnioskiem Wykonawcy. Szczegółowe zasady zapłaty wynagrodzenia zostały określone m.in. w §3 ust. 6 Umowy.

Pytanie nr 79: SWZ rozdz. IV ust. 5. Czy Zamawiający potwierdza, iż dla potrzeb fakturowania Elementem Rozliczeniowym jest zakres robót ujęty w harmonogramie rzeczowo – finansowym przygotowanym przez Wykonawcę?

Odpowiedź na pytanie nr 79: Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 80: SWZ rozdz. XI ust. 11. Czy Zamawiający akceptuje zmianę zapisu i wymóg wystąpienia z żądaniem zapłaty najpóźniej w ostatnim dniu ważności gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej?

Odpowiedź na pytanie nr 80: Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 81: Umowa §7 ust. 3 pkt 2. Czy Zamawiający akceptuje dopuszczenie wyższej wartości robót podwykonawcy niż wartość tego zakresu robót wynikająca z oferty Wykonawcy, ale zastrzeżenie odpowiedzialności Zamawiającego do wysokości określonej za ten zakres robót w umowie Zamawiającego z Wykonawcą?

Odpowiedź na pytanie nr 81: Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie nr 82: Umowa §12 ust.1 ust. 3. czy Zamawiający akceptuje ustalenie kary na poziomie 10% wynagrodzenia netto?

Odpowiedź na pytanie nr 82: Brak zgody na powyższe.

Pytanie nr 83: Umowa §12 ust. 5. Czy Zamawiający akceptuje ustalenie limitu kar z tytułu zwłoki w wysokości 10% wynagrodzenia netto?

Odpowiedź na pytanie nr 83: Brak zgody na powyższe.

Pytanie nr 84: Umowa §18 ust. 2. Czy Zamawiający akceptuje ograniczenie prawa Zamawiającego do ograniczenia zakresu robót do racjonalnego poziomu wartościowego lub przedmiotowego wynikającego ze specyfiki przedmiotu Umowy – np. 5% ceny lub zakaz ograniczania konkretnego (jakiego?) rodzaju robót?

Odpowiedź na pytanie nr 84: Zamawiający wskazuje, że §18 ust 2 Umowy dotyczy robót zaniechanych, tj. zbędnych do prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia (zgodnie z zasadami wiedzy technicznej i obowiązującymi przepisami wykonania przedmiotu umowy). Podstawą do wprowadzenia robót zaniechanych będzie aneks do umowy a nie jednostronne polecenie Zamawiającego. Wobec tego nie znajdzie zastosowania przepis art. 433 pkt 4 ustawy Pzp.

Pytanie nr 85: Umowa §18 ust. 2. Czy Zamawiający akceptuje wymóg uprzedniego zgłoszenia Wykonawcy ewentualnego ograniczenia robót nie później niż 30 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia tej części robót, której dotyczy ograniczenie?

Odpowiedź na pytanie nr 85: Zamawiający nie akceptuje wskazanego rozwiązania.

Pytanie nr 86: Umowa §18 ust. 2. Jeżeli zgłoszenie ograniczenia nastąpi po zawarciu przez Wykonawcę umowy podwykonawczej dotyczącej realizacji robót, których dotyczy ograniczenie, czy Zamawiający zwróci Wykonawcy udokumentowane koszty, które Wykonawca poniósł w wyniku ograniczenia?

Odpowiedź na pytanie nr 86: Zamawiający nie przewiduje takiego rozwiązania.

Pytanie nr 87: Umowa §18 ust. 2. Czy Zamawiający akceptuje adekwatne zmniejszenie zabezpieczenia wykonania?

Odpowiedź na pytanie nr 87: Zamawiający nie przewiduje takiego rozwiązania.

Pytanie nr 88: UMOWA §3 ust. 3. Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę zapisu aby były to okoliczności, które można było przewidzieć przy dochowaniu należytej staranności.

Odpowiedź na pytanie nr 88: Zamawiający odsyła do pytania nr 59.

Pytanie nr 89: W związku z zamiarem udziału w postępowaniu zwracamy się z prośbą o udostępnienie edytowalnej formy załączników do SWZ celem sprawniejszego przygotowania oferty

Odpowiedź na pytanie nr 89: Edytowalne załączniki niezbędne do złożenia oferty stanowią załącznik do niniejszego pisma.

Ponadto Zamawiający działając zgodnie z art. 137 ust. 1 ustawy Pzp dokonuje następujących zmian w SWZ:

W Rozdziale XII pkt. 1 Termin związania ofertą poprzez nadanie mu nadaje mu następującego brzmienie:

Pkt. 1 w Rozdziale XII Wykonawca jest związany ofertą przez okres **90 dni**, od dnia upływu terminu składania ofert, tj. **do dnia 20.08.2022 r.**, przy czym pierwszym dniem terminu związania ofertą jest dzień, w którym upływa termin składania ofert.

W Rozdziale XIV Sposób oraz termin składania i otwarcia ofert poprzez nadanie mu następującego brzmienia w pkt. 3 i 8:

Pkt. 3 Rozdział XIV Ofertę wraz z załącznikami należy złożyć do dnia 23 maja 2022 roku do godz. 9.00

Pkt. 8 Rozdział XIV Otwarcie ofert nastąpi w dniu 23 maja 2022 roku o godzinie 12.00.

Zmianie ulegają również zapisy w **§ 3 pkt.3 Projektu umowy, który otrzymuje następujące brzmienie:**

“Kwota określona w ust. 1 niniejszego paragrafu zawiera wszystkie koszty związane z realizacją Przedmiotu umowy i nie może ulec zmianie, z zastrzeżeniem przypadków przewidzianych w niniejszej umowie. Przez wszelkie koszty rozumiane są w szczególności wszelkie koszty niezbędne do realizacji przedmiotu zamówienia, wynikające z umowy oraz dokumentów przetargowych, a także koszty wygenerowane okolicznościami zaistniałymi na terenie budowy, których przy dochowaniu należytej staranności nie można było przewidzieć.”

Załączniki:

- załącznik do odpowiedzi na pytanie nr 8 i 9
- zmieniony projekt umowy
- zmieniony SWZ
- załączniki do SWZ w formacie WORD
- zmieniony załącznik nr 1 do SWZ – PFU wraz z załącznikiem nr 3 do PFU

Jednocześnie Zamawiający informuje, że pierwotny plik archiwum PFU zamieszczony na stronie internetowej jest aktualny a zmiany PFU są udostępniane na stronie internetowej Zamawiającego.

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W POZNANIU
DYREKTOR

Jan Gosiewski
(2)

Kierownik
Działu Realizacji i Rozliczenia
inwestycji

Agnieszka Gabrysiak

Z-CADYREKTORA
ds. Infrastruktury Transportowej

Rafał Brzezinski

Główny specjalista
Agnieszka Kaczmarek

Kierownik
Działu Zarządzeń Publicznych

Iwona Kozłowski

Starszy specjalista

Iłona Maciak

Z-CADYREKTORA
ds. Ekonomicznych

Ewa Wieczorek