



Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 8 treści SWZ

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

w dniu 30.05.2025 r.

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

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

- I. Zgodnie z art. 284 ust. 1 Pzp, Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści SWZ,
a Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytania – zestaw 7 z dnia 18.04.2025 r.

- 7.1 Mając na względzie zapis PFU:

*„uporządkować odwodnienie wszystkich wiaduktów projektując nową sieć odbierającą wszystkie
wody opadowe z obiektów i włączyć ją do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej”*

- prosimy o udostępnienie kompletnych projektów dotyczących wiaduktu południowego oraz
północnego wraz z dokumentacją powykonawczą (geodezja oraz wprowadzone zmiany do
projektu),
- przekazanie warunków gestora sieci deszczowej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający opublikował wszystkie posiadane warunki techniczne. Jednocześnie wskazuje, że rolą
Wykonawcy jest prawidłowe zaprojektowanie i wykonanie odwodnienia nowego obiektu oraz układu
torowo-drogowego.

- 7.2 Prosimy o informacje jakie sieci uzbrojenia obecnie znajdują się na wiadukcie tramwajowym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że udostępnił mapę pochodzącą z zasobów geodezyjnych. Na mapie wskazano
istniejące uzbrojenie. Dodatkowo informujemy, iż po południowej stronie mostu tramwajowego
podwieszono są rury osłonowe z kablami trakcyjnymi. Łącznie wzdłuż wiaduktu ułożonych jest 13 kabli
trakcyjnych. Ponadto na słupach trakcyjnych i masztach oświetleniowych podwieszona jest
napowietrzna linia sterująca - Załącznik graficzny – plik zest_5p5. Należy podtrzymać działanie
wszelkich sieci, w tym linii sterującej.

Zamawiający w załączeniu dostarcza **Załącznik graficzny – plik zest_5p5, stanowiący załącznik nr Z-13
do PFU**

- 7.3 Prosimy o przekazanie WWiORB, zgodnie z § 18 ust. 5 pkt 2) Rozporządzenia Ministra Rozwoju
i Technologii w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji
technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-
użytkowego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający w załączeniu dostarcza **WWiORB stanowiący załącznik nr Z-12 do PFU**, z zastrzeżeniem, iż dokumentem nadrzędnym są zapisy PFU.

7.4 Mając na względzie przesunięcie osi wiaduktu czy Zamawiający przewiduje przesunięcie również osi torowiska ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający wymaga niewielkiej korekty osi torowiska na dojazdach w celu osiągnięcia pełnej symetrii układu docelowego wskazanego na szkicu koncepcyjnym załączanym do SWZ.

7.5 Czy Zamawiający dopuszcza uzyskanie odrębnej decyzji administracyjnej na rozbiórkę istniejącego obiektu ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający daje swobodę w doborze ścieżki formalno-prawnej w celu wypracowania przez Wykonawcę optymalnego harmonogramu prac w ramach wymaganego terminu realizacji zadania. Według wiedzy Zamawiającego, wcześniejsza decyzja o pozwoleniu na rozbiórkę obiektu powoduje konieczność uzyskania pozwolenia na budowę lub ZRIDu.

7.6 Dotyczy projektu Umowy. Wnosimy o wykreśleni sformułowania „niepodlegającą waloryzacji” z § 3 ust. 1 – zapis ten jest niezgodny z Pzp oraz z §26 wzoru umowy.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający zmienia treść § 3 ust. 1 wzoru Umowy, który otrzymuje nowe brzmienie:

„1. Za właściwe wykonanie Umowy, Zamawiający zapłaci Wykonawcy ryczałtową cenę umowną wynikającą z Oferty Wykonawcy w kwocie netto PLN i VAT według stawki 23 % na kwotę PLN, co daje brutto..... PLN.”

7.7 Dotyczy projektu Umowy. Wnosimy o wykreślenie zapisów § 4 ust. 4 i 11. Wykonawca nie może ponosić odpowiedzialności za działania podmiotów trzecich, które zgodnie z Prawem budowlanym są uczestnikami procesu budowlanego. Wykonawca ponosi odpowiedzialność tylko i wyłącznie w zakresie jego obowiązków.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Z uwagi na powtórzenie tego samego zapisu we wskazanych § 4 ust.4 i 11, **skreśla się § 4 ust.11 wzoru umowy**. Co do istoty rzeczy Zamawiający podtrzymuje, że Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za właściwe wykonanie przedmiotu Umowy.

Z uwagi na wykreślenie ust. 11, Zamawiający dokona renumeracji w § 4, przed podpisaniem umowy.

7.8 Dotyczy projektu Umowy. Wnosimy o uszczegółowienie jaki „personel odpowiedzialny za weryfikację projektu” miał na myśli Zamawiający - § 6 ust. 9

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający miał tu na myśli projektantów-sprawdzających wymaganych z mocy ustawy Prawo budowlane.

7.9 Dotyczy projektu Umowy. Wnosimy o korektę zapisu § 6 ust. 10 na: „Każda z osób zatrudnionego przez Wykonawcę personelu kluczowego wskazanego w swz musi spełniać wymogi w zakresie nie mniejszym niż Zamawiający określił to na etapie postępowania o zamówienie publiczne

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Uwzględnia się wniosek Wykonawcy. Zamawiający zmienia treść § 6 ust. 10 wzoru umowy, który otrzymuje brzmienie:

*„10. Każda z osób zatrudnionego przez Wykonawcę **kluczowego personelu wskazanego w SWZ**, musi spełniać wymogi w zakresie nie mniejszym niż Zamawiający określił to na etapie postępowania o zamówienie publiczne.”*

7.10 Dotyczy projektu Umowy. Wnosimy o doprecyzowanie zapisu w § 8 ust. 3 w następujący sposób:
„Wprowadzenie dodatkowego Podwykonawcy lub zmiana Podwykonawcy, o którym mowa w ust. 1, musi być uprzednio uzasadniona na piśmie, zaakceptowana przez Zamawiającego”.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i zmienia treść § 8 ust. 3 wzoru umowy na następujący:
*„3. Wprowadzenie dodatkowego Podwykonawcy lub zmiana Podwykonawcy, **o którym mowa w ust. 1** musi być uprzednio uzasadniona na piśmie, zaakceptowana przez Zamawiającego.”*

7.11 Dotyczy projektu Umowy. W nawiązaniu do zapisów § 10 ust. 6, wnosimy o wskazanie jaka będzie dalsza ścieżka postępowania, jeżeli Zamawiający nie zaakceptuje warunków technicznych wydanych przez gestorów sieci i urzędzeń ? Wykonawca nie ma żadnego wpływu na treść wydawanych warunków.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W przypadku wydania niekorzystnych warunków technicznych (co wg rozpoznania Zamawiającego jest mało prawdopodobne), Zamawiający udzieli wsparcia w celu wynegocjowania warunków akceptowalnych przez Zamawiającego.

7.12 Dotyczy projektu Umowy. Wnosimy o wykreślenie § 12 ust. 8 – jest to powielenie zapisów ust. 2. Dodatkowo ze względu na charakter formuły, czyli zaprojektuj i wybuduj, na etapie podpisywania Umowy Wykonawca nie może złożyć oświadczenia, że wykonana dokumentacja nie jest obciążona roszczeniami, ponieważ ona jeszcze nie istnieje.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający uwzględniając wniosek wykonawcy skreśla § 12 ust.2. Jednocześnie aktualne pozostaje zobowiązanie z § 12 ust. 8, tyle, że wyrazy „nie jest obciążona” zastępuje się wyrazami **„nie będzie obciążona”**. Zamawiający zmienia treść § 12 ust. 8 wzoru umowy, który otrzymuje brzmienie:

*„8. Wykonawca oświadcza, że wykonana przez niego dokumentacja **nie będzie obciążona** żadnymi roszczeniami i innymi prawami osób trzecich. W razie skierowania przeciwko Zamawiającemu roszczeń przez osoby trzecie z tytułu naruszenia ich praw autorskich, Zamawiający zawiadomi o tym niezwłocznie Wykonawcę, który zobowiązuje się do przejęcia takich roszczeń.”*

Z uwagi na wykreślenie ust. 2, Zamawiający dokona renumeracji w §12, przed podpisaniem umowy.

7.13 Dotyczy projektu Umowy. Prosimy o wyjaśnienie bądź korektę w zakresie dopisku poniżej wzoru w § 26 ust. 6.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 5.4, udzielonej w ramach Wyjaśnień i ZMIANY Nr 2 SWZ z dnia 24.04.2025 r.

7.14 Wnosimy o wydłużenie terminu realizacji do 24 miesięcy. Mając na względzie formułę zaprojektuj i wybuduj, przy braku uzyskania przez Zamawiającego decyzji środowiskowej,

realizacja zadania w ciągu 18 miesięcy wraz z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie jest nierealna. Sama procedura uzyskania pozwolenia na budowę/ decyzji zRID będzie trwała 6 – 9 miesięcy. Dodatkowo ze względu na wymagania Zamawiającego w zakresie zawartości koncepcji programowo przestrzennej, termin ten wydłuży się o kolejne 2 miesiące. Ze względu na lokalizację obiektu tj. w bardzo bliskiej odległości do istniejących wiaduktów drogowych okres realizacji będzie wydłużony ze względu na ograniczoną dostępność do terenu budowy i brak możliwości prowadzenia robót na wszystkich frontach. Ewentualnie prosimy o wyłączenie okresów zimowych z podanego terminu realizacji.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający uważa termin podany w SWZ za realny i nie dokona zmiany w warunkach realizacji zadania.

7.15 Dot. PFU. O jakich wariantach pisze Zamawiający w punkcie dot. Zawartości koncepcji programowo – przestrzennej ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie wymaga wariantów w stosunku do rozwiązań funkcjonalnych i konstrukcyjnych wiaduktu, w związku z powyższym Zamawiający modyfikuje wszelkie zapisy PFU dostosowując je do nieobligatoryjności opracowywania wariantów. **Zmiany PFU w tym zakresie zaznaczone zostały tłem koloru żółtego.**

7.16 Dot. PFU. Wnosimy o wykreślenie zapisu dotyczącego obowiązku uzyskania klauzuli ostateczności w zakresie pozyskiwanych decyzji. Wykonawca nie ma żadnego wpływu na uzyskanie tej klauzuli. Przy tak krótkim terminie realizacji, w przypadku zaskarżenia decyzji ZRID, bardzo realne jest zakończenie robót przed rozpatrzeniem odwołania.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy, jednocześnie potwierdza, że skutki ewentualnych postępowań odwoławczych od decyzji uzyskanych przez wykonawcę na rzecz ZDMiKP, nie mogą i nie będą obciążać Wykonawcy.

7.17 Dot. PFU. W związku z załączeniem do PFU Standardów Rowerowych Miasta Bydgoszczy wnosimy o informację, w którym miejscu Wykonawca ma zaprojektować i wykonać ciąg rowerowy ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Ciągi pieszo-rowerowe znajdują się pod wiaduktami i będą wymagały czasowego zamknięcia, wprowadzenia czasowej organizacji ruchu, fragmentarycznej rozbiórki, a następnie wybudowania od nowa rozebranych odcinków.

Pytania – zestaw 8 z dnia 22.04.2025 r.

8.1 Mając na uwadze oczekiwanie dostosowania obiektu do prowadzenia ruchu drogowego prosimy o potwierdzenie szerokości pasów ruchu , co będzie miało wpływ na szerokość całego obiektu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wymagania są sprecyzowane w PFU i Zamawiający nie wprowadza w tym zakresie żadnych zmian: Klasa drogi G – można skorzystać z dopuszczenia ograniczenia szerokości pasów ruchu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Zadanie przygotowane jest w trybie projektuj i buduj. Rozwiązanie proponuje projektant wykonawcy i przedkłada do uzgodnienia w ZDMiKP.

8.2 Czy Zamawiający dopuszcza integrację konstrukcji torowiska z płytą betonową pomostu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie przewiduje betonowej płyty pomostu i nie przewiduje zintegrowania torowiska z ustrojem nośnym obiektu. Wymagania konstrukcyjne zostały sprecyzowane w PFU.

- 8.3 Czy Zamawiający wymaga wykonania chodników lub ciągów technologicznych jako wyposażenia obiektu? jeśli tak prosimy o określenie minimalnych parametrów tego wyposażenia.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający, zgodnie z obowiązującym i załączonym do SWZ szkicem koncepcyjnym, nie przewiduje chodników i pomostów serwisowych na płycie pomostu wiaduktu.

- 8.4 Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób należy przewidzieć doświetlenie pozostałych dwóch obiektów oświetlanych obecnie z masztów oświetleniowych obiektu tramwajowego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza np. umieszczenie oświetlenia na słupach trakcyjnych wiaduktu tramwajowego. Ilość i rodzaj opraw oraz wysokość ich zawieszenia będą wynikały z projektu będącego po stronie Wykonawcy, doboru konkretnych rozwiązań technicznych i materiałowych. Zamawiający dopuszcza również inne sposoby oświetlenia, które może zaproponować Wykonawca na etapie opracowywania koncepcji. Zadanie przygotowane jest w trybie projektuj i buduj. Rozwiązanie proponuje projektant wykonawcy i przedkłada do uzgodnienia w ZDMiKP.

- 8.5 Czy Zamawiający oczekuje odwodnienia nawierzchni torowo-drogowej w sposób analogiczny jak na sąsiednim obiekcie tj. przez wpusty przykrawężnikowe?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Odwodnienie wiaduktu tramwajowego z nawierzchnia drogowo-torową można zrealizować za pomocą wpustów krawężnikowych lub w inny równoważny sposób zapewniający skuteczność i prostotę obsługi podczas utrzymania. Zadanie przygotowane jest w trybie projektuj i buduj. Rozwiązanie proponuje projektant wykonawcy i przedkłada do uzgodnienia w ZDMiKP.

Zamawiający nie dopuszcza wykorzystania wpustów mostowych umieszczonych w jezdni.

- 8.6 Czy na całym odcinku należy utrzymać istniejący rozstaw torów ok. 4.0 m?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zadanie przygotowane jest w trybie projektuj i buduj. Rozwiązanie proponuje projektant wykonawcy i przedkłada do uzgodnienia w ZDMiKP. Zamawiający informuje, że po przebudowie obiektu należy utrzymać rozstaw torów jaki jest obecnie aby nie wprowadzać zmian w geometrii toru przed i za obiektem. Natomiast w czasie wykonania toru objazdowego Zamawiający dopuszcza zmniejszenie tego rozstawu ale przy zachowaniu wymaganych skrajni.

- 8.7 Prosimy o informację w jakiej odległości poza obiektem należy wykonać torowisko tramwajowe.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zadanie przygotowane jest w trybie projektuj i buduj. Zadaniem Wykonawcy jest wykonanie nowego torowiska na obiekcie inżynierskim, na dojazdach, gdzie wykonana zostanie nawierzchnia umożliwiająca wjazd i zjazd pojazdów samochodowych z obiektu oraz odcinki przejściowe (zmiana sztywności). Poza tym należy uwzględnić na odcinkach dochodzących do w/w zakresu regulację toru klasycznego w planie i profilu wraz z uzupełnieniem tłucznia w celu dowiązania do stanu istniejącego.

- 8.8 Czy Zamawiający dopuszcza prowadzenie ruchu tramwajowego jednotorowo na etapie realizacji robót?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza ruch wahadłowy tramwajów po jednym torze objazdowym. Należy w takim przypadku zastosować odpowiednią sygnalizację świetlną sprzężoną z sąsiednimi sygnalizacjami oraz zachować dwa pasy ruchu samochodowego w każdą stronę na wiaduktach drogowych.

- 8.9 Czy Zamawiający potwierdza dostosowanie istniejących obiektów drogowych do prowadzenia ruchu tramwajowego? Prosimy o wskazanie warunków technicznych do montażu torowiska tramwajowego na etapie tymczasowym.

Czy Zamawiający dopuszcza tymczasowe kotwienie podkładów do nawierzchni drogowej wiaduktu drogowego na potrzeby montażu torowiska tymczasowego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zadanie przygotowane jest w trybie projektuj i buduj. Rozwiązanie proponuje projektant wykonawcy i przedkłada do uzgodnienia w ZDMiKP.

Zamawiający nie dopuszcza kotwienia czegokolwiek w płytach pomostów wiaduktów drogowych, jak i w nawierzchni.

Pytania – zestaw 9 z dnia 22.04.2025 r.

- 9.1 Czy w przypadku wykazania w obliczeniach ustroju nośnego nadmiernej dynamiki przęsła Zamawiający dopuszcza zmianę płyty pomostu np.. na zespoloną stalowo-betonową, czy też Zamawiający będzie oczekiwał zaprojektowania kosztownych i mało funkcjonalnych tłumików drgań na obiekcie?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza konstrukcji zespolonej. Dobrze zaprojektowana konstrukcja stalowa zachowuje poprawną dynamikę, czego przykładem są oba sąsiednie wiadukty drogowe, na których konstrukcji należy się wzorować. Wymagania są wystarczająco sprecyzowane w PFU.

- 9.2 Obiekt z ustrojem nośnym w pełni stalowym przy zakładanych rozpiętościach będzie rozwiązaniem najbardziej kosztochłonnym pod względem utrzymaniowym i nieuzasadniony w kontekście rozpiętości przeszkody. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę ustroju np. na sprzężony lub zespolony stalowo-betonowy, żeby ograniczyć późniejsze koszty eksploatacyjne?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wszelkie wymagania Zamawiający zawarł w PFU, stworzonym na bazie wieloletnich doświadczeń Zamawiającego. W związku z czym Zamawiający nie przewiduje zmian w sprecyzowanych wymaganiach.

- 9.3 Czy Zamawiający dysponuje projektem i obliczeniami z którego wynika możliwość przełożenia ruchu tramwajowego na sąsiednie obiekty drogowe? Jeśli nie to Czy Wykonawca ma zakładać wykonanie inwentaryzacji i pełnych obliczeń statyczno-wytrzymałościowych sąsiedniego obiektu oraz jego przeprojektowania lub ewentualnego wzmocnienia pod przemienienie taboru tramwajowego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wszelkie pomocnicze analizy, opracowanie warunków przejazdu taboru tramwajowego po wiaduktach drogowych (np. prędkość), rozwiązania techniczne itp. są po stronie Wykonawcy.

- 9.4 „wykonać badania geotechniczne oraz opracować niezbędną dokumentację geotechniczno-inżynierską wynikającą z przepisów” - o jakich przepisach mowa? Prosimy o jednoznaczne wskazanie podstawy wykonania dokumentacji geotechnicznej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zakres i rodzaj prac geotechnicznych oraz ścieżkę formalno-prawną określa projektant Wykonawcy i bierze za to pełną odpowiedzialność. Zadanie jest realizowane w trybie projektu i buduj.

- 9.5 „opracować wielobranżową koncepcję przebudowy (rozbiórki i budowy) wiaduktu wraz z niezbędnymi fragmentami torowiska na dojazdach i przedłożyć do akceptacji Zamawiającego”- Koncepcja wiąże się z wykonaniem wariantów. Czy Zamawiający oczekuje kilku wariantów rozwiązań?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Koncepcja nie musi wiązać się z opracowaniem wariantów

- 9.6 Koncepcje należy przedłożyć do akceptacji Zamawiającego. W jakim terminie Zamawiający zaakceptuje przedłożoną koncepcję? Co w przypadku nie uzyskania akceptacji Zamawiającego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający zaakceptuje koncepcję bez zbędnej zwłoki, lecz nie później niż 30 dni od daty złożenia.

- 9.7 "dobrać rozwiązania technologiczne i materiałowe zapewniające trwałość – Zamawiający zastrzega sobie prawo narzucenia rozwiązań decydujących o trwałości na podstawie własnego doświadczenia i wiedzy" Czy Zamawiający narzucając rozwiązania projektowe weźmie współodpowiedzialność za trwałość przyjętych rozwiązań, które w tym przypadku mogą nie spełnić jego oczekiwań?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Gwarantem jakości pozostaje Wykonawca robót. Obiekt winien być tak zaprojektowany i wybudowany, by spełnić zarówno warunki funkcjonalne, jak i jakościowe, w tym również sprecyzowane przez Zamawiającego. Zamawiający jako klient zastrzega prawo nie życzyć sobie rozwiązań, które uznaje na podstawie własnej wiedzy i doświadczenia za niesprawdzające się, zbyt ryzykowne itp.

- 9.8 „trzony filarów mają posiadać geometrię identyczną, jak trzony filarów wiaduktów drogowych”- co w przypadku niespełnienia warunku nośności przy tak dobranych wymiarach lub braku ekonomicznego uzasadnienia pozostawienia przekrojów z sąsiednich obiektów?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wszystkie trzy wiadukty stanowiące zespół obiektów budowlanych muszą charakteryzować się spójnością architektoniczną – znajdują się w terenie silnie zurbanizowanym i są wyeksponowane. Zamawiający zapewnia, że przekroje są dobrane z odpowiednią rezerwą, której wykorzystanie jest zadaniem projektanta Wykonawcy. Projektant Wykonawcy, zgodnie z zapisami SWZ, winien posiadać odpowiednie kompetencje zawodowe – wiedzę i doświadczenie – do zaprojektowania obiektu opisanego w PFU.

- 9.9 „płyta stalowa ortotropowa o grubości blachy minimum 16 mm, uźebrowana, grubość blachy pasów dolnych dźwigarów nie mniej niż 50 mm, rozstaw żeber pionowych na środnikach 2,8 m, grubość blach pasów dolnych poprzecznic min. 20 mm, żebra pionowe o przekroju 16x180 mm, grubość blachy środników dźwigarów 16 mm, całkowita masa stali konstrukcyjnej przęseł nie mniejsza niż 400 ton.” Czy w przypadku braku uzasadnienia obliczeniowego tak dużego zużycia stali na zaprojektowanie obiektu, Zamawiający podtrzymuje stanowisko, że należy konstrukcje

"dobalastować" do masy 400 ton co w sposób nieuzasadniony zwiększy koszt realizacji obiekt i jest sprzeczne z dyscypliną finansów publicznych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W konstruowaniu ustroju nośnego należy wzorować się na sąsiednich konstrukcjach. Podane parametry to wymagane minima z uwagi na niekorzystny układ dynamiczny obiektu oraz parametry akustyczne.

- 9.10 "w przypadku wystąpienia problemów z podatnością obiektu na drgania należy przewidzieć rozwiązania likwidujące niepożądane zjawiska, w szczególności dobalastowanie przęsla żelbetem" - Czy dopuszcza się wykorzystanie żelbetu jako elementów nośnych celem zmniejszenia podatności dynamicznej? Dobalastowywanie nowej konstrukcji dodatkowym żelbetem niewspółpracującym z przekrojem poprzecznym prowadzi do nieuzasadnionego zwiększenia masy własnej konstrukcji i tym samym kosztów jej wykonania.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podkreśla, że nośność nie jest jedynym warunkiem do spełnienia zgodnie z obowiązującymi normami, a balastowanie jest skutecznym sposobem zwiększania masy i polepszania parametrów dynamicznych nie tylko w mostach stalowych.

- 9.11 Zamawiający zakłada przeniesienie sieci trakcyjnej na bramownice na sąsiedni obiekt ustawione na płycie pomostu. Sieć trakcyjna zostanie odgięta w stosunku do linii jej przebiegu poza obiektem gdzie to występują naciągi sieci. Takie rozwiązanie spowoduje bardzo duże siły poziome na bramownice, w związku z powyższym założenia bezinwazyjnego ustawienia bramownic mogą być błędne. Czy w takim przypadku Zamawiający dopuszcza inny sposób montażu, lub wykonanie odciągów na obiekcie oraz przełożenie całości ruchu samochodowego jako dwukierunkowego na jednym z obiektów sąsiednich?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Siły poziome prostopadłe do osi wiaduktu należy skompensować na dojazdach i można zastosować odciągi. Na obiekcie może zostać zainstalowana sieć płaska bez poziomych sił prostopadłych do osi wiaduktu. Siły równoległe mogą zostać przejęte przez zastrzały lub odciągi usytuowane wzdłuż osi wiaduktu. Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie

Pytania – zestaw 10 z dnia 22.04.2025 r.

- 10.1 Proszę wyjaśnić dlaczego program funkcjonalno-użytkowy ani załączniki do niego nie zawiera warunków wykonania i odbioru robót budowlanych (WWiORB). Wykonawca wskazuje w tym kontekście, że – zgodnie z § 18 ust. 5 pkt 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z 20.12.2021 w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021, poz. 2454) – opis wymagań zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia obejmuje m.in. WWiORB; przywołany wyżej przepis precyzuje przy tym, że WWiORB mają odpowiadać zawartością specyfikacjom technicznym wykonania i odbioru robót budowlanych, o których mowa w rozdziale 3 ww. rozporządzenia.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 7.3

- 10.2 Proszę wyjaśnić dlaczego część informacyjna programu funkcjonalno-użytkowego nie zawiera oświadczenia zamawiającego o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, wymaganego zgodnie z § 19 pkt 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z 20.12.2021 w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji

technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021, poz. 2454). Jeśli od umieszczenia ww. oświadczenia w części informacyjnej odstąpiono na zasadzie § 20 ww. rozporządzenia, proszę wskazać z którą z sytuacji wskazanych w tym przepisie – umożliwiającą powyższe odstępnie – mamy do czynienia w przypadku niniejszego zamówienia publicznego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający w załączeniu dostarcza Oświadczenie o prawie dysponowania nieruchomością na cele budowlane, stanowiące załącznik nr Z-14 do PFU

- 10.3 Proszę wyjaśnić dlaczego część informacyjna programu funkcjonalno-użytkowego nie wskazuje przepisów prawnych i norm związanych z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego, czego wymaga § 19 pkt 3 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z 20.12.2021 w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021, poz. 2454).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Stosowanie wybranych norm wynika wprost z obowiązujących przepisów. Pozostałe, zgodnie z aktualnym prawodawstwem, są nieobligatoryjne, o ile ich stosowanie nie stoi w sprzeczności z wymaganiami PFU.

Zamawiający uzupełnia PFU o brakujące zapisy poprzez dodanie do części informacyjnej punktu 3. Przepisy prawne

- 10.4 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że Zamawiający załączył do SWZ całą dokumentację potrzebną do wykonania przedmiotu zamówienia oraz że dokumentacja ta jest kompletna i odzwierciedla stan faktyczny w zakresie warunków realizacji zamówienia, zaś brak jakichkolwiek dokumentów istotnych dla oceny warunków realizacji inwestycji nie obciąża Wykonawcy.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dołączył do SWZ wszystkie dokumenty, które posiada. Pozostałe materiały niezbędne do realizacji zadania pozyskuje lub przygotowuje Wykonawca

- 10.5 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że Wykonawcy zostanie jednorazowo przekazany cały teren budowy, obejmujący wszystkie niezbędne działki, na których zgodnie z decyzją administracyjną przewidziano prowadzenie robót drogowych, a ewentualny koszt zajęcia pasa drogowego nie obciąża Wykonawcy

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że Wykonawcy zostanie jednorazowo przekazany cały teren budowy, obejmujący wszystkie niezbędne działki, na których zgodnie z decyzją administracyjną przewidziano prowadzenie robót drogowych, a ewentualny koszt zajęcia pasa drogowego nie obciąża Wykonawcy

- 10.6 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że Zarządca drogi nie planuje prowadzenia innych robót w czasie przejęcia placu budowy przez Wykonawcę.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że nie planuje prowadzenia robót budowlanych w obszarze objętym inwestycją podczas jej trwania.

- 10.7 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że w przypadku napotkania kolizji z siecią nieujęta w dokumentach przesłanych przez Zamawiającego, obowiązek i koszt usunięcia kolizji spoczywa

na gestorze sieci oraz o potwierdzenie, że w przypadku wystąpienia ww. kolizji Zamawiający, wydłuży termin realizacji inwestycji stosownie do zaistniałych okoliczności

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do § 25 wzoru umowy.

- 10.8 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że w przypadku wystąpienia braków lub błędów w zakresie opisu przedmiotu zamówienia określonego w SWZ wraz z załącznikami, stanowiących podstawę wyceny oferty, z których wynika konieczność wykonania dodatkowych robót, Wykonawca otrzyma wynagrodzenie dodatkowe, a termin wykonania zamówienia ulegnie stosownemu wydłużeniu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do § 25 wzoru umowy. Zamawiający opisał przedmiot zamówienia w sposób wyczerpujący i opublikował wszelkie posiadane materiały, które są wystarczające do skalkulowania oferty.

- 10.9 Wykonawca wnosi o podanie wartości szacunkowej zamówienia jaką ustalił Zamawiający na prace będące przedmiotem postępowania przetargowego (na podstawie kalkulacji Projektanta, kosztorysu inwestorskiego lub innych opracowań).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że z orientacyjną wartością zamówienia można zapoznać się pod linkiem:

<https://zdmikp.bydgoszcz.pl/pl/zamowienia-publiczne/plan-postepowan-o-udzielenie-zamowien-na-rok-2025/8676-plan-postepowan-o-udzielenie-zamowien-na-rok-2025-wersja-11>

Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że Wykonawca w cenie oferty winien uwzględnić wszelkie nakłady i koszty pozwalające osiągnąć cel oznaczony w Umowie.

Zgodnie z przepisem art. 222 ust. 4 Prawa zamówień publicznych, Zamawiający zobowiązany jest do podania informacji o kwocie jaką zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia najpóźniej przed otwarciem ofert, do czego Zamawiający się stosuje.

- 10.10 Wykonawca wnosi o podanie ilości środków budżetowych jakie Zamawiający zabezpieczył na prace będące przedmiotem postępowania przetargowego..

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 10.9

- 10.11 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że w ramach inwestycji Zamawiający będzie wymagał realizacji odcinków próbnych dla warstw konstrukcyjnych? W przypadku odpowiedzi twierdzącej wnosimy o określenie rodzaju, ilości oraz lokalizacji odcinków próbnych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie wymaga odcinków próbnych nawierzchni drogowej

- 10.12 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy odcinki próbne mogą być wykonane w ramach planowanej inwestycji oraz pozostawione jako docelowe elementy konstrukcji?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie wymaga odcinków próbnych nawierzchni drogowej

- 10.13 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, kto będzie właścicielem pozyskanego destruktu z rozbiórki (kod odpadu: Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01)?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Destrukt pozostaje własnością Zamawiającego. Destrukt należy odwieźć do bazy ZDMiKP przy ul. Witebskiej w Bydgoszczy.

10.14 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, jeżeli Zamawiający będzie właścicielem pozyskanego destruktu, prosimy o wskazanie miejsca odwozu oraz informację czy Zamawiający posiada decyzję na zbieranie/i lub przetwarzanie odpadów na wskazane miejsce obejmującą ww. kod odpadów?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Destrukt pozostaje własnością Zamawiającego. Destrukt należy odwieźć do bazy ZDMiKP przy ul. Witebskiej w Bydgoszczy. Zamawiający posiada stosowne decyzje.

10.15 Wykonawca wnosi o podanie hierarchii ważności dokumentów.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Integralnymi składnikami Umowy, poza dokumentem samej Umowy m.in. są:

- 1) Program Funkcjonalno-Użytkowy z załącznikami, stanowiący załącznik nr 1 do Umowy,
- 2) Kopia Oferty Wykonawcy, stanowiąca załącznik nr 2 do Umowy,
- 3) Specyfikacja warunków zamówienia, (SWZ), na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy, stanowiąca załącznik Nr 3 do Umowy,

przy czym w razie sprzeczności lub wątpliwości dokumenty powyższe uważa się za wzajemnie uzupełniające się w sposób najszerzej określający zakres prac Wykonawcy, jednakże kluczowe parametry przedmiotu zamówienia precyzuje PFU.

Dodatkowo Zamawiający informuje, iż dołączone do postępowania przetargowego WWIORB należy traktować, jak przedstawiono to wyżej w odpowiedzi na pytanie 7.3

10.16 Wykonawca wnosi o określenie do kogo będą należały materiały pochodzące z rozbiórki. Jeżeli do Zamawiającego, to prosimy o wskazanie miejsca wywozu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Uzyskany materiał rozbiórkowy z torów tramwajowych, sieci trakcyjnej (złom stalowy) i kabli trakcyjnych jest własnością Zamawiającego i zostanie odebrany z miejsca budowy przez podmiot wskazany przez Zamawiającego (złom stanowi własność Zamawiającego i podlega szczegółowemu rozliczeniu). Podobnie destrukt bitumiczny, który należy odwieźć do bazy ZDMiKP przy ul. Witebskiej w Bydgoszczy. Dodatkowo Zamawiający informuje, że rozliczeniu z rozbiórki podlegać będą: przewód jezdy, lina nośna, kable trakcyjne, słupy trakcyjne (jeśli będą demontowane) i osprzęt trakcyjny (rozłącznik, wysięgniki, urządzenia kompensacyjne; jeśli będą demontowane). Zadaniem Wykonawcy będzie zabezpieczenie demontowanych materiałów na miejscu. W imieniu Zamawiającego zdemontowany materiał odbierze firma obsługująca w tym zakresie Zamawiającego.

Jedną z balustrad aluminiowych istniejącego wiaduktu tramwajowego należy przenieść na ścianę oporową w ciągu ul. Kruszwickiej – strona wschodnia wraz z wykonaniem remontu korony tej ściany oraz wybudowania fundamentu pod fragment balustrady o długości ok. 3 m. Drugą z balustrad należy zabezpieczyć i odwieźć do bazy ZDMiKP przy ul. Witebskiej w Bydgoszczy.

Pozostałe materiały rozbiórkowe stanowią własność Wykonawcy.

Wykonawca jest zobowiązany do utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.

10.17 Wykonawca wnosi o podanie czy Zamawiający będzie wymagał paletowania materiałów rozbiórkowych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający wymaga postępowania (w tym składowania) z odpadami zgodnie z przepisami i zgodnie z właściwościami tychże materiałów.

10.18 W związku z okresem Świąt: Wielkonocnych, Pracy i Konstytucji 3 Maja i licznymi urlopami pracowników i potencjalnych podwykonawców, zwracamy się z uprzejmą prośbą o przesunięcie terminu składania ofert o 2 tygodnie, w celu przygotowania bardziej rzetelnej i konkurencyjnej oferty.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Pytanie nieaktualne.

Pytania – zestaw 11 z dnia 22.04.2025 r.

11.1 Czy Zamawiający dopuszcza użycie materiałów staroużytecznych w celu wykonania toru, sieci trakcyjnej i rozjazdów tymczasowych?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza użycie materiałów staroużytecznych i jednocześnie zwraca uwagę, że wszelkie rozwiązania muszą być zgodne z normami, przepisami i sztuką budowlaną, a utrzymanie torowiska i trakcji jak i wszelkich innych elementów czasowej organizacji ruchu leży po stronie Wykonawcy.

11.2 Czy Zamawiający dopuszcza utrzymanie ruchu tramwajowego wahadłowo jednym torem? Jeśli tak, to pod jakimi warunkami?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza ruch wahadłowy jednym torem z tzw. mijanką pod warunkiem zachowania min. dwóch pasów ruchu samochodowego w każdą stronę na wiaduktach drogowych.

11.3 Czy Zamawiający dopuszcza stawianie słupów trakcyjnych w międzytorzu na tymczasowym torowisku tramwajowym?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza takie usytuowanie słupów, jednakże uważa je za dalekie od optymalnego i mało realne z uwagi na zakaz kotwienia w płycie pomostu wiaduktu drogowego.

11.4 Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie słupów trakcyjnych betonowych w rozwiązaniu docelowym?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza w rozwiązaniu docelowym zastosowania słupów betonowych. Zastosowane słupy stalowe muszą być o sylwetce podobnej do istniejących (rurowe o przekroju okrągłym, stałej średnicy ze stopniową jej zmianą, wytrzymałości wg. obliczeń jednak nie mniej niż 20kN) ocynkowane i pomalowane farbami odpornymi na UV o RAL 7021.

11.5 Prosimy o udostępnienie schematu sekcjonowania sieci trakcyjnej na odcinku objętym postępowaniem przetargowym wraz z przebiegiem kabli zasilaczy trakcyjnych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Na całym zakresie związanym z inwestycją nie ma podziału sieci na sekcje. Trasy kabli – Zamawiający dostarcza załącznik graficzny – plik zest_5p5, o czym mowa w odpowiedzi na pytanie 7.2

11.6 Na jak długim odcinku poza obiektem wykonać nowe bariery drogowe?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Za wszelkie rozwiązania projektowe, również związane z lokalizacją i rodzajem barier, odpowiada Wykonawca wraz z jego zespołem projektowym. Wszelkie rozwiązania projektowe wymagają uzgodnienia z ZDMiKP.

Pytania – zestaw 12 z dnia 22.04.2025 r.

- 12.1 Dotyczy następującego zapisu w PFU: "elementy betonowe i żelbetowe projektować jak wykonywane z betonu z domieszką włókien lub mikroprętów polimerowo-bazaltowych. Z uwagi na skurcz należy przewidywać możliwie najniższe klasy betonów" - Czy Zamawiający wymaga, aby zaprojektowane fundamenty, podpory, rygle na filarach wykonane były jako żelbetowe z dodatkiem włókien lub mikroprętów?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że wymaga, by zaprojektowane fundamenty, podpory, rygle na filarach oraz płyty torowe i kapy wykonane były jako żelbetowe z dodatkiem włókien lub mikroprętów polimerowo-bazaltowych

- 12.2 Z czego wynika zapis w PFU o treści: "całkowita masa stali konstrukcyjnej przeseł nie mniejsza niż 400 ton"? Czy Zamawiający, pomimo poprawnego zaprojektowania przez Wykonawcę konstrukcji stalowej o całkowitej masie poniżej 400 ton, będzie wymagał przewymiarowania przekrojów aż do uzyskania wagi 400 ton?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Z analiz pracy ostatnio wybudowanych dla Miasta Bydgoszcz wiaduktów stalowych, w szczególności sąsiednich wiaduktów drogowych w ciągu ul. Wojska Polskiego, wynika potrzeba zastosowania odpowiednich rozwiązań minimalizujących uciążliwości eksploatacyjne i dynamiczne wynikające z układu statycznego. Na podstawie obserwacji, zdobytej wiedzy i doświadczeń eksploatacyjnych (również istniejącego wiaduktu tramwajowego), Zamawiający w PFU sprecyzował wymagania minimalne, a nie optymalne. Zadaniem Projektanta Wykonawcy jest opracowanie projektu koncepcyjnego, wykonanie analiz dynamicznych i akustycznych, a na ich podstawie, zastosowanie dodatkowych środków poprawiających parametry, o ile ich zastosowanie okaże się niezbędne.

- 12.3 Zwracamy się z wnioskiem o odstąpienie od wymogu posiadania potencjału technicznego w postaci wytwórni konstrukcji stalowych posiadających klasę min. EXC3, w zgodności z normą PN-EN-190, określonego w pkt. XVIII ppkt. 3) SWZ.

W opinii Wykonawcy, wymóg dysponowania wytwórnią konstrukcji stalowych ogranicza konkurencję w sposób nieuprawniony i jest nie proporcjonalny do przedmiotu zamówienia, co jest sprzeczne z zapisami ustawy Pzp.

Zgodnie z fundamentalnymi zasadami udzielania zamówień publicznych, Zamawiający winien przygotować i przeprowadzić postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz w sposób proporcjonalny (art. 16 pkt 1) i 3) ustawy Pzp), a warunki udziału w postępowaniu winny być określone w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności tzn. umożliwić możliwie szeroki dostęp wykonawcom zdolnym do realizacji zamówienia (art. 112 ust. 1 ustawy Pzp).

Tymczasem Zamawiający, stawiając warunek dysponowania wytwórnią konstrukcji stalowych, w sposób istotny ogranicza konkurencję (do wykonawców posiadających takie wytwórnie) i dostępność zamówienia dla szerszego grona wykonawców, w tym małych i średnich

przedsiębiorstw, które nie dysponują taką wytwórnią, ale są w stanie wykonać przedmiotowe zamówienie w sposób należyty.

Zgodnie z dominującym orzecznictwem Krajowej Izby Odwoławczej, warunki udziału w postępowaniu powinny być określone na minimalnym poziomie, tj. nie powinny one ograniczać dostępu do zamówienia wykonawcom dającym rękojmię jego należytego wykonania.

Jak wynika z wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 31 października 2023 r. (KIO 3054/23): „Przepis art. 112 ust. 1 ustawy Prawa zamówień publicznych, zgodnie z którym zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności, należy interpretować przede wszystkim jako zakaz ustanawiania zbyt rygorystycznych warunków udziału w postępowaniu. Warunki powinny być określone na minimalnym poziomie, wystarczającym do należytego zrealizowania zamówienia”.

Identycznie wskazuje wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 11 kwietnia 2023 r. (KIO 852/23): „Formułowane przez zamawiającego warunki udziału w postępowaniu powinny służyć zapewnieniu dostępu do udziału w postępowaniu wszystkim wykonawcom zdolnym do realizacji określonego zamówienia. W przypadku kryteriów oceny ofert, uwzględniając zasadę proporcjonalności powinny być one z kolei określane w taki sposób, który pozwoli na wyłonienie najkorzystniejszej oferty, a pomiędzy zawężeniem kręgu wykonawców z tego wynikającym, a korzyściami płynącymi z takiego opisanie tych kryteriów zachodzi rozsądna proporcja. W odniesieniu do warunków udziału w postępowaniu podkreślenia wymaga, że poza art. 112 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (wprost nakazującym zachowanie zasady proporcjonalności w Postępowaniu), zamawiający formułując warunki udziału w postępowaniu powinien wziąć pod uwagę przede wszystkim wyrażone w art. 16 ustawy zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Zasada ta przejawia się w szczególności w obowiązku zapewnienia przez zamawiającego możliwie najszerzego dostępu do zamówienia wykonawców, którzy są w stanie właściwie zrealizować zamówienie. Postawienie zbyt wąskiego warunku udziału w postępowaniu nie może być narzędziem do sztucznego ograniczenia konkurencji lub bezpodstawnego wyeliminowania niektórych podmiotów z udziału w postępowaniu”.

Bardzo podobnie wskazała również Krajowa Izba Odwoławcza z dnia 15 września 2022 r. (KIO 2276/22): „Zgodnie z przepisem art. 112 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych, zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności. Posłużenie się w tym przepisie sformułowaniem „w sposób umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia” oznacza, że zamawiający nie może swobodnie i arbitralnie kształtować warunków udziału w postępowaniu, nawet jeśli trzyma się kategorii warunków określonych ust. 2, ale przy ich określaniu musi ograniczyć się wyłącznie do wymagań niezbędnych do należytego wykonania zamówienia. Przyjęte przez zamawiającego warunki udziału nie mogą zatem wykraczać poza to, co jest racjonalnie niezbędne do osiągnięcia celu, a więc wyboru oferty pochodzącej od wykonawcy zdolnego do należytego wykonania zamówienia”.

Biorąc powyższe pod uwagę, zwracamy się o odstąpienie od wymogu posiadania potencjału technicznego w postaci wytwórni konstrukcji stalowych posiadających klasę min. EXC3. Taka modyfikacja warunków udziału w postępowaniu nadal zagwarantuje wybór wykonawcy o odpowiednich kwalifikacjach, a jednocześnie zwiększy konkurencyjność w przedmiotowym postępowaniu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podziela stanowisko wykonawcy, jednak w intencjach Zamawiającego, warunek „dysponowania wytwórniami” nie jest tożsamy z „posiadaniem wytwórni” i dotyczy także możliwości zamówienia konstrukcji stalowych na potrzeby przedmiotowego zamówienia w ramach stałej umowy o współpracy, przyjęcia zlecenia, złożenia oferty wykonania konstrukcji, innej podobnej w skutkach formy relacji między wykonawcą, a dysponentem wytwórni spełniającej ww. wymagania, w razie wyboru jego oferty.

Dodatkowo Zamawiający zmienia w warunku udziału w postępowaniu dotyczącym zdolności technicznej lub zawodowej w zakresie potencjału technicznego zapis: „w zgodności z normą PN-EN-190” na następujący: „w zgodności z normami PN-EN”

W związku z powyższym, **pkt XVIII 1. 3) SWZ**, otrzymuje brzmienie:

„3) potencjału technicznego - wykonawca zobowiązany jest wykazać się dysponowaniem wytwórniami konstrukcji stalowych posiadających klasę min. EXC3, w zgodności z normami PN-EN”

Zamawiający wprowadza stosowną zmianę we wzorze wykazu potencjału technicznego – załącznik Nr 10 do SWZ wymagając dodatkowo wskazania w ww. wykazie, lokalizacji wytwórni konstrukcji stalowych.

Zamawiający nie przekazuje ujednoliconej SWZ

Pytania – zestaw 13 z dnia 22.04.2025 r.

13.1 Dotyczy Czy Zamawiający przewiduje jakieś terminy pośrednie (kamienie milowe) dla poszczególnych etapów – w PFU wykazanych jest aż 18 etapów? Przy rozbudowanej procedurze projektowej i uzgadniania dokumentacji (Decyzja Środowiskowa, Decyzja ZRiD i inne), przy wykonaniu i uzgodnieniu wielobranżowej koncepcji (WARIANTOWEJ), konsultacjach społecznych założone 18 miesięcy realizacji (zgodnie z Umową) może być niewystarczające.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Tzw. kamienie milowe są opisane we wzorze umowy i w PFU. Terminy ich osiągnięcia określa Wykonawca w harmonogramie robót. Zamawiający przewiduje płatności częściowe wg wzoru Umowy (paragraf 19).

13.2 Proszę o sprecyzowanie „początku i końca” projektu i przebudowy nowego torowiska w związku z zastosowaniem nawierzchni przejezdnej dla samochodów na torowisku (jak daleko poza obiekt należy zaprojektować nowy układ). Prosimy o wskazanie na planie sytuacyjnym granicy przebudowy torowiska tramwajowego

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Przebudowa torowiska na dojazdach nie tylko jest determinowana koniecznością wybudowania dojazdów do wiaduktu, ale też technologią scalania i montażu konstrukcji (te dobiera Wykonawca optymalnie do swojego potencjału technicznego) i wynikającym z tego zakresem budowy torowiska objazdowego. W związku z tym, zakres ten będzie możliwy do dokładnego określenia wyłącznie na etapie projektowania. Dodatkowo Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 8.7

13.3 Dotyczy zapisy PFU, p. 1.4 - prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie włókien polimerowych w płycie betonowej

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza zapisy zawarte w PFU i wyjaśnia, że wszelkie betony (z wyjątkiem betonu podkładowego na gruncie) muszą zawierać odpowiednie domieszki włókien lub mikroprętów polimerowo-bazaltowych.

- 13.4 Dotyczy zapisy PFU, p 1.4 – Treść PFU: „Zabudowa docelowa torowiska w postaci płyty betonowej/żelbetowej z betonu szczelnego z dodatkiem włókien polimerowo-bazaltowych. Klasa betonu do ustalenia z Zamawiającym”. Prosimy o podanie wymaganej klasy betonu wraz wymaganiami jakie powinien spełniać.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zadanie realizowane jest w trybie projektuj i buduj. Ostateczne parametry konstrukcji (klasa stali, klasa betonu) podaje projektant Wykonawcy (spełniając warunki brzegowe określone w PFU, o ile takie Zamawiający sprecyzował). W przypadku wszelkich betonów obowiązuje zasada stosowania jak najniższej klasy. Jeżeli płyta mocująca szyny nie będzie pełnić roli typowego elementu żelbetowego (w którym wyróżnia się strefę ściskania betonu i rozciągania stali zbrojeniowej), należy potraktować ją jako kapę, co do której Zamawiający sprecyzował wymagania w PFU.

- 13.5 Dotyczy zapisy PFU, p. 2 Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia. Treść PFU: „Dobrać rozwiązania technologiczne i materiałowe zapewniające trwałość – Zamawiający zastrzega sobie prawo narzucenia rozwiązań decydujących o trwałości na podstawie własnego doświadczenia i wiedzy”. Prosimy o Przedstawienie listy wszystkich rozwiązań, które według doświadczenia Zamawiającego decydują o trwałości konstrukcji. Prosimy o przekazanie założeń do rozwiązań dla nawierzchni torowej, wiaduktu oraz sieci trakcyjnej. Prosimy tak opisać przedmiot zamówienia, aby oczekiwania Zamawiającego co do sposobu wykonania prac jak i doboru materiałów były jasne dla oferentów i stanowiły podstawę prawidłowej wyceny robót.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający określił wymagania w PFU w sposób wyczerpujący i wystarczający do realizacji zadania. Zadanie jest realizowane w trybie projektuj i buduj, więc nie jest możliwe określenie wymagań w sposób jeszcze bardziej precyzyjny. Wszelkie rozwiązania proponuje projektant Wykonawcy do akceptacji Zamawiającego. Torowisko na obiekcie mostowe ma być torowiskiem zabudowanym umożliwiającym przejazd po nim pojazdom samochodowym. Ponadto należy zastosować szyny 60R2 na całej długości obiektu mostowego. Wykonawca może zastosować na obiekcie mostowym płytę wylewana na mokro lub płyty prefabrykowane.

- 13.6 Dotyczy zapisy PFU, p. 2 Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia. Treść PFU: Przewidzieć wytłumienie hałasu generowanego przez przejeżdżający tabor tramwajowy – zastosować izolację akustyczną i maty wygłuszające na powierzchniach elementów konstrukcyjnych, zwłaszcza stalowych. Czy Zamawiający wymaga zastosowania mat wibroizolacyjnych oddzielających płytę nawierzchni torowej od płyty ustroju nośnego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający wymaga zastosowania wibroizolacji na płycie ustroju nośnego. Rodzaj i parametry mat zobowiązany jest dobrać projektant z uwagi na fakt, że zadanie ma formę zaprojektuj i wybuduj.

- 13.7 Dotyczy zapisy PFU, p. 2 Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia. Treść PFU: Przewidzieć wytłumienie hałasu generowanego przez przejeżdżający tabor tramwajowy – zastosować izolację akustyczną i maty wygłuszające na powierzchniach elementów konstrukcyjnych, zwłaszcza stalowych. Prosimy o odpowiedź czy Zamawiający wymaga wykonania pomiarów hałasu i wibracji przed rozpoczęciem prac budowlanych oraz po zakończeniu prac przebudowy wiaduktu. W przypadku pozytywnej odpowiedzi prosimy o wskazanie miejsc w których wspomniane badania należy wykonać i liczbę pomiarów.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż należy wykonać pomiary hałasu i wibracji zgodnie z obowiązującym przepisami, przed i po wykonaniu inwestycji.

13.8 Prosimy o informację na jakim odcinku należy wykonać regulację istniejącego toru w planie i profilu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zakres wynikał będzie z dokumentacji projektowej, która jest po stronie Wykonawcy. Zadanie ma formę zaprojektuj i wybuduj i jednym z obowiązków wykonawcy jest zaprojektowanie toru objazdowego dwutorowego dla utrzymania ruchu tramwajowego w ciągu ul. Wojska Polskiego w Bydgoszczy. Zakres przewidziany do regulacji w planie i profilu uzależniony będzie od obszaru na jakim będzie wykony tor objazdowy oraz od zakresu na jakim Wykonawca dokona zmiany rozstawu torowiska, ponieważ tor na nowym obiekcie jest lekko przesunięty w porównaniu do stanu istniejącego. Dlatego regulacje i podbicie toru należy wykonać do miejsca w którym tor istniejący nie będzie podlegał, żadnym zmianą zarówno w planie jak i w profilu. Dodatkowo Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 8.7.

13.9 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Jakiej twardości szyny należy zabudować na zadaniu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że należy zastosować szynę rowkową o profilu 60R2 ze stali R260.

13.10 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Jakiej długości toki szynowe należy zabudować na zadaniu:

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że należy zastosować szynę 60R2, której długość wynosi 18m. Na zadaniu nie należy stosować odcinków szyny krótszych niż 6 m.

13.11 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Czy toki szynowe należy łączyć ze sobą za pomocą spoin elektrycznych czy termitowych?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że szyny należy połączyć za pomocą spawów termitowych.

13.12 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Czy po zakończeniu prac budowlanych należy wykonać prewencyjne szlifowanie toków szynowych?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że po zakończeniu robót nie będzie wymagał szlifowania toków szynowych.

13.13 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o przekazanie wymagań jakie powinny spełniać spoiny termitowe lub elektryczne.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że szyny tych samych toków należy połączyć ze sobą za pomocą spawania termitowego z zastosowaniem technologii zgodnej z Instrukcją spawania. Spawanie mogą wykonywać wyłącznie osoby posiadające poświadczone kwalifikacje. Dopuszcza się spawanie elektryczne drutem osłonowym, ale tylko w przypadku gdy poprawne wykonanie spawu termitowego jest technicznie niewykonalne tj.:

- nie ma możliwości odpowiedniego montażu sprzętu spawalniczego;
- nie ma możliwości wykonania odpowiedniego odstępu (luzu) spawalniczego;
- nie ma możliwości wykonania odpowiedniego osiowania (uniesienia) szyn.

Jeżeli styk wypada na podkładzie, na czas wykonania spoiny należy odsunąć podkład wzdłuż osi toru na odległość umożliwiającą wykonanie spoiny, po czym przesunąć podkład do pierwotnego położenia.

Powinny być spełnione następujące wymagania:

- powierzchnie toczne łączonych szyn w miejscu styku powinny znajdować się w jednej płaszczyźnie, a krawędzie boczne wewnętrzne należy tak ustawić, aby tworzyły linie równoległe leżące na wspólnej płaszczyźnie,
- spoiny w złączach spawanych powinny być jednolite, bez kraterów, pęknięć i ubytków materiału,
- powierzchnie robocze szyn w miejscach spoin powinny być oszlifowane do normalnego profilu szyny.

Tor bezstykowy winien być układany w tzw. temperaturze montażowej, $+15^{\circ}\text{C} \div +30^{\circ}\text{C}$. W przypadku układania torów w temperaturze innej należy przeprowadzić regulację naprężeń w temperaturze montażowej.

13.14 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Czy należy wykonać defektoskopową kontrolę spoin termitowych? W przypadku konieczności wykonania takich badań prosimy o podanie informacji jaki % spoin termitowych należy przebadać defektoskopowo.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że przebadać defektoskopowo należy minimum 30% spawów termitowych.

13.15 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: jaki typ nawierzchni torowiska tramwajowego należy przewidzieć na wiadukcie?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 13.5

13.16 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: jaki typ nawierzchni torowiska tramwajowego należy przewidzieć na dojazdach do wiaduktu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że na dojazdach do wiaduktu należy wykonać torowisko klasyczne za wyjątkiem miejsc tzw. wjazdu i wyjazdu z wiaduktu gdzie należy zastosować torowisko zabudowane połączone z jezdnią aby umożliwić w przypadku awarii możliwość przejazdu pojazdów osobowych przez wiadukt.

13.17 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Jaki typ kotwienia toków szynowych do podbudowy należy uwzględnić w wycenie? Dodatkowo prosimy o wskazanie minimalnego, wymaganego przez Zamawiającego rozstawu węzłów kotwiących, w przypadku ich występowania.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zadanie ma formę zaprojektuj i wybuduj i to projektant powinien określić minimalna odległość kotwienia toków szynowych do podbudowy w przypadku jej występowania, ale w ocenie Zamawiającego odległość ta nie powinna być mniejsza niż 1,0 m.

13.18 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o wskazanie wymagań dla torowych styków dylatacyjnych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Przyrządy wyrównawcze (styki dylatacyjne) powinny być wykonane z szyn 60R2 na podkładach drewnianych. Ponadto należy wykonać mostki obejściowe (wzdłużne) łączące szyny torowiska mostkujące styki dylatacyjne.

13.19 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Czy Zamawiający wymaga zabudowy torowych mat wibroizolacyjnych. W przypadku konieczności zabudowy mat wnosimy o wskazanie minimalnych wymagań materiałowych i parametrów technicznych jakie powinny spełniać.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 13.6

13.20 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: W jaki sposób ma być odwodnione

torowisko tramwajowe na obiekcie. Czy za pomocą skrzynek odwodnienia punktowego, czy za pomocą skrzynek odwodnienia liniowego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zadanie ma formę zaprojektuj i wybuduj i dopuszcza oba rozwiązania, których wybór powinien być uzależniony od konstrukcji odwodnienia obiektu.

- 13.21 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: W jaki sposób i jakim materiałem należy wypełnić szczeliny dylatacji pełnych i pozornych?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zadanie ma formę zaprojektuj i wybuduj i to do obowiązków Wykonawcy będzie należał wybór odpowiedniej konstrukcji torowiska na obiekcie do której należy zastosować odpowiedni system dylatacji, który będzie podlegał zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

- 13.22 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: W jaki sposób należy wykończyć powierzchnię zabudowy torowiska po której będzie odbywał się ruch kołowy?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 13.5

Pytania – zestaw 14 z dnia 24.04.2025 r.

- 14.1 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.6:

„Zamawiający informuje, iż tymczasową sieć trakcyjną można montować jako wpinkę w istniejącą sieć tj. przy użyciu złączy. Natomiast po wybudowaniu wiaduktu tramwajowego i likwidacji rozwiązania tymczasowego, przewód jezdny i linę nośną należy wymienić na całych odcinkach naprężenia tj. od kotwic do urządzeń kompensacyjnych dla obu torów, dla przewodu jezdny i liny nośnej”

Proszę o potwierdzenie, że do wyceny nowej sieci trakcyjnej należy przyjąć odcinek od słupa nr 23/703 (piąty słup przed obiektem) do słupa na wysokości ul. Polna (lokalizacja aż za skrzyżowaniem z ul. Ujejskiego) – pomierzono w terenie 755m.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że po likwidacji tymczasowej sieci trakcyjnej, należy wymienić przewód jezdny i linę nośną w całości (bez łączeń) odpowiednio dla: toru południowego (relacji rondo Kujawskie – węzeł Szarych Szeregów) od kotwic na słupie nr 20/704 do urządzeń naprężających na słupie 23/703, dla toru północnego (relacji węzeł Szarych Szeregów – rondo Kujawskie) od kotwic na słupie 1/703 do urządzeń naprężających na słupie 22/703.

- 14.2 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.8:

„Tymczasowe oświetlenie drogowe można umieścić na bramownicach/słupach trakcyjnych”

Proszę o potwierdzenie, że w przypadku lokalizacji tymczasowego torowiska tylko na wiadukcie południowym (tymczasowe bramownice na sieć trakcyjną i oświetlenie zlokalizowane na wiadukcie południowym), również należy zaprojektować DODATKOWE tymczasowe oświetlenie na wiadukcie północnym, aby doświetlić obiekt (jezdnię i ciąg pieszo-rowerowy).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza taką konieczność.

14.3 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.9:

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

Czy Zamawiający dopuszcza ograniczenia ruchu pieszego i rowerowego lub całkowite zamknięcie ruchu pieszego i rowerowego w przypadku braku miejsca na południowym wiadukcie – tymczasowe torowisko, tymczasowe bramownice z płytami dociążającymi, utrzymanie ruchu kołowego, tymczasowe oświetlenie, ruch technologiczny?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza ograniczenia w ruchu, lecz nie dopuszcza całkowitego zamknięcia ruchu pieszego i rowerowego.

14.4 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.15:

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

Proszę o potwierdzenie, że w żadnym przypadku nie ma możliwości zaprojektowania tymczasowego torowiska jako ruchu wahadłowego jednotorowego dla tramwajów. Wykonawca przypomina, że rozwiązanie takie (wahadło dla tramwajów) funkcjonowało w Bydgoszczy przy przebudowie ul. Fordońskiej w latach 2022-2023 i w tak newralgicznym miejscu (5 linii tramwajowych o dużej częstotliwości) zastosowanie „mijanki” tramwajowej wraz z akomodacyjną sygnalizacją świetlną zdało egzamin. Dodatkowo prowadzenie dwóch torów (zamiast mijanki) ogranicza Wykonawcy możliwości pracy: brak miejsca dla ruchu technologicznego, większe utrudnienia dla pozostałych uczestników ruchu. Dodatkowo wąskim gardłem będzie połączenie obiektu z najazdem (na wysokości dylatacji) gdzie szerokość jezdni wynosi tam ok 10m.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza ruch wahadłowy po jednym torze objazdowym pod warunkiem utrzymania min. dwóch pasów ruchu samochodowego w każdą stronę na sąsiednich wiaduktach drogowych.

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 8.8.

Zamawiający zmienia zapisy PFU w tym zakresie w części opisowej w: pkt 1.2 oraz pkt 2 „Inne wymagania” oraz zmiany zaznacza tłem koloru żółtego

14.5 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.23:

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

Proszę o wyjaśnienie zapisu – konstrukcja przejazdu z płyt gumowych.

Dodatkowo jakie długie mają być najazdy drogowo-torowe i włączenia do ruchu dla każdej z jezdni – proszę o precyzyjne określenie zakresu przebudowy torowiska.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza przejazdu z płyt gumowych i anuluje zapis dot. konstrukcji przejazdu z płyt gumowych, zawarty w odpowiedzi na pytanie 5.23 udzielonej w ramach Wyjaśnień i ZMIANY Nr 2 SWZ z dnia 24.04.2025 r.

Przejazdy mają być wykonane w konstrukcji torowiska zabudowanego. Mogą być wykonane z betonu wylewanego na mokro lub płyt prefabrykowanych.

14.6 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.24:

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

Proszę o określenie początku i końca zakresu nakładki bitumicznej – precyzyjne określenie zakresu nakładki bitumicznej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odstępuje od wykonania wymiany warstwy ścieralnej nawierzchni na łącznicy pomiędzy Al. Jana Pawła II i ul. Wojska Polskiego.

Zamawiający zmienia zapisy PFU w tym zakresie w części opisowej pkt 2” opis wymagań Zamawiającego” poprzez usunięcie zapisów o zakresie drogowym na łącznicy południowo-wschodniej węzła drogowego Wojska Polskiego/Jana Pawła II. Zmiana została zaznaczona tłem koloru żółtego.

14.7 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.25:

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

Proszę o informację zwrotną, jaki jest to koszt? – przy wcześniejszych inwestycjach każdorazowe przejazdy techniczne były organizowane i finansowane przez ZDMiKP

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że koszty związane z przejazdami technicznymi pokryje Wykonawca. W sprawie kosztów należy zwrócić się do jednej z firm świadczących usługi przewozowe tramwajami na terenie Miasta Bydgoszczy

14.8 Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie szyn LK1 i płyt węgierskich dla torowiska TYMCZASOWEGO?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie.

Pytania – zestaw 15 z dnia 25.04.2025 r.

15.1 Szanowni Państwo, proszę o udzielenie informacji: dotyczy zapisu: "Odświeżyć podpory sąsiednich wiaduktów jednakowym kolorem" - czy Zamawiający ma również na myśli przyczółki oraz skrzydełka przyczółków istniejących wiaduktów?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający ma na myśli wszelkie widoczne (wystające ponad grunt) elementy żelbetowe wiaduktów – filary, przyczółki itp. Wszystkie te elementy (dla wszystkich trzech obiektów) powinny uzyskać jednolity wygląd (rodzaj powłok, kolor, odcień). Istniejące malowania wandalistyczne należy zamalować w sposób kryjący (nieprzezierny).

Pytania – zestaw 16 z dnia 25.04.2025 r.

16.1 Szanowni Państwo, proszę o informację, jaki rodzaj tramwajów ("stare" KONSTALE czy "nowe" PESY) będą jeździły po tymczasowym torowisku oraz informację, czy podczas przejazdów próbnych należy w cenie przewidzieć przejazd próbny "starym" Konstalem i "nową" Pesą - podwójny koszt wynajęcia taboru tramwajowego.

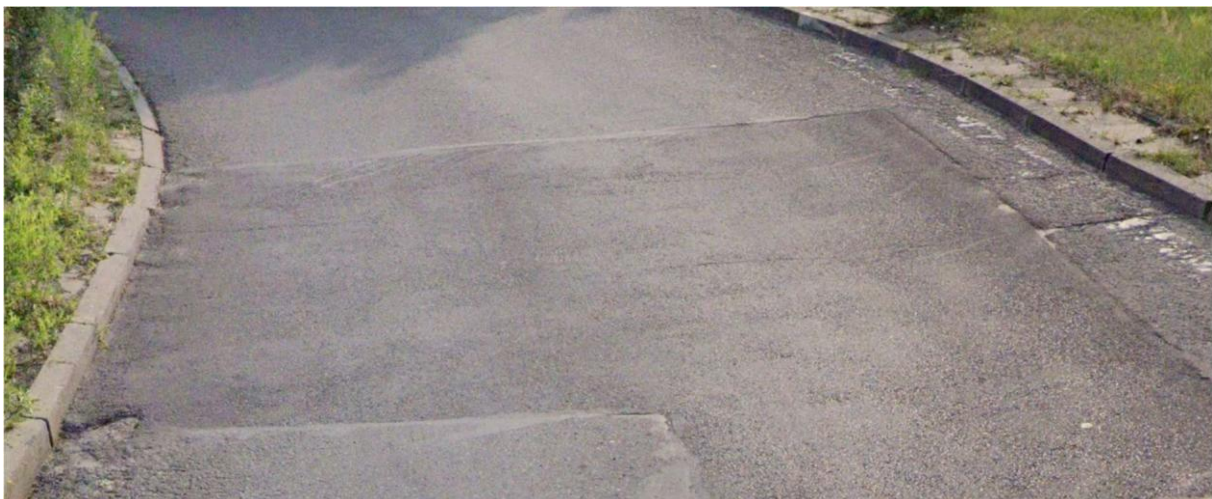
Wyjaśnienia Zamawiającego:

Po torowisku tymczasowym będzie jeździł każdy rodzaj pojazdów szynowych będących w zasobach Miasta Bydgoszczy, również tramwaje techniczne. Przejazd próbny należy przewidzieć tramwajem PESA.

Zamawiający informuje, że koszty przejazdów próbnych pokryje Wykonawca.

Pytania – zestaw 17 z dnia 25.04.2025 r.

- 17.1 Czy w związku z wykonywaniem nakładki bitumicznej na łącznicy południowo wschodniej Zamawiający przewiduje również wymianę krawężników, które są w złym stanie technicznym – zdjęcie poniżej?



Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odstępuje od wykonania wymiany warstwy ścieralnej nawierzchni na łącznicy pomiędzy Al. Jana Pawła II i ul. Wojska Polskiego.

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 14.6

17.2 W związku z wyjaśnieniem Zamawiającego 5.13:

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

Czy kolorystyka wygradzenia w międzytorzu ma pozostać żółta? Jeśli nie – czy nie trzeba wymienić całych odcinków wygradzenia, aby było jednakowe?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Kolorystyka ogrodzenia pozostaje bez zmian.

Zamawiający informuje, że do obowiązków wykonawcy będzie należało demontaż wygradzeń znajdujących się w torowisku, jego zabezpieczenie oraz ponowny montaż po zakończeniu robót. W przypadku uszkodzenia elementów wygradzeń w międzytorzu Wykonawca zobowiązany będzie do ich odtworzenia po przez zakup nowych.

17.3 W nawiązaniu do rysunku koncepcyjnego (zał. 7) proszę o potwierdzenie, że nowe słupy trakcyjne mają być po obu stronach nowego wiaduktu tramwajowego oraz że nowe słupy będą słupami trakcyjnooświetleniowymi (będą również doświetlać dwa wiadukty drogowe – jezdnie + chodnik + ścieżkę rowerową) – proszę o wytyczne co do wysokości słupów i wymagań co do oświetlenia.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że słupów nie należy lokować pomiędzy torami na wiadukcie i wjazdach na obiekt. Nowe oświetlenie musi obsłużyć zespół wszystkich trzech wiaduktów. Wysokości słupów i dobór opraw (pod kątem mocy, charakterystyki itp.) muszą być elementem branżowej dokumentacji projektowej, którą opracowuje projektant Wykonawcy.

17.4 Dotyczy tymczasowego torowiska – czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie szyny kolejowej na tymczasowym torowisku?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Torowisko tymczasowe ma być zaprojektowane i wykonane zgodnie ze sztuką. Zamawiający nie dopuszcza szyn kolejowych na torze objazdowym.

17.5 Zamawiający wymaga na docelowym torowisku:

- przewidzieć wytłumienie hałasu generowanego przez przejeżdżający tabor tramwajowy – zastosować izolację akustyczną i maty wygłuszające na powierzchniach elementów konstrukcyjnych, zwłaszcza stalowych,
Czy Wykonawca ma również przewidzieć takie zabezpieczenia na istniejącym obiekcie drogowym dla tymczasowego torowiska?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Na istniejących obiektach drogowych nie trzeba stosować specjalnych mat wytłumiających – wystarczy ograniczenie prędkości przejazdu do 10 km/h dla tramwajów. Zamawiający informuje, że do obowiązków wykonawcy będzie należało zaprojektowanie i wykonanie toru objazdowego na czas

przewodzenia robót. Konstrukcja toru objazdowego musi być wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami i w sposób bezpieczny powinny z niej korzystać poruszające się po niej tramwaje.

- 17.6 Czy Zamawiający przewidział demontaż barier energochłonnych na obiekcie drogowym na całej długości w przypadku prowadzenia tymczasowego ruchu tramwajowego – w przypadku awarii tramwaju (lub innych awaryjnych sytuacji-pożar, wykołowanie i inne), aby umożliwić pasażerom bezpieczną ewakuację?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Rozważane rozwiązanie jest niebezpieczne i nie należy demontować barier na obiektach drogowych do prowadzenia ruchu tramwajowego.

- 17.7 Proszę o podanie wymagań dla dylatacji tramwajowych dla torowiska tymczasowego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zadanie ma formę zaprojektuj i wybuduj i to projektant zobowiązany jest określić czy dla toru objazdowego wymagane będą przyrządy wyrównawcze dla torowiska tymczasowego. Jeśli tak to powinny być one wykonane z szyn 60R2. Wykonawca zobowiązany jest natomiast wykonać przyrządy wyrównawcze przed i za obiektem po zakończeniu robót na torowisku zasadniczym.

Pytania – zestaw 18 z dnia 29.04.2025 r.

- 18.1 Czy w ramach czasowej organizacji ruchu Zamawiający wyrazi zgodę na ruch tramwajowy wahadłowo jednym torem po nitce południowej?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza wahadłowy ruch tramwajowy po jednym torze.

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 8.8

Pytania – zestaw 19 z dnia 29.04.2025 r.

- 19.1 W związku ze stopniem skomplikowania wykonania dwutorowego, nieingerującego w istniejącą infrastrukturę mostową objazdu tramwajowego oraz znacznymi kosztami jego wykonania, przy jednoczesnym istotnym ograniczeniu przepustowości ruchu kołowego, zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający zezwoli na wprowadzenie komunikacji zastępczej autobusowej na przebudowywanym odcinku?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie zezwoli na takie rozwiązanie. Zamawiający informuje, że nie wprowadzi komunikacji autobusowej zastępczej na przebudowywanym odcinku ponadto odsyła do odpowiedzi 18.1

- 19.2 Czy Zamawiający jest w stanie oszacować całkowity koszt lub podać cenniki jednostkowe ewentualnego wykorzystania komunikacji zastępczej autobusowej na czas prowadzenia budowy?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 19.1

- 19.3 Czy koszty wprowadzenia i utrzymania ewentualnej komunikacji zastępczej autobusowej na odcinku prowadzenia robót i w okresie prowadzenia budowy są po stronie Wykonawcy czy Zamawiającego?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie 19.1

19.4 Proszę o wyjaśnienie następującej rozbieżności: dlaczego w załączniku nr 7 do PFU "Z-7 Szkic koncepcyjny nowego wiaduktu w powiązaniu z sąsiednimi" przekrój poprzeczny zarówno wiaduktu północnego jak i południowego przedstawia po 6 stalowych dźwigarów głównych, jeśli w rzeczywistości wiadukt północny posiada w przekroju poprzecznym 5 dźwigarów głównych?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Na szkicu pokazany jest układ docelowy, zgodnie z zapisami w PFU.

19.5 Zwracamy się z prośbą o udostępnienie dokumentacji projektowej wiaduktu północnego, obejmującego w szczególności posadowienie obiektu, gabaryty fundamentu, przekrój poprzeczny, rysunek konstrukcji stalowej przęsła, zestawienie stali konstrukcyjnej przęsła.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający w załączeniu dostarcza dokumentację rysunkową Projektu Budowlanego wiaduktu północnego, stanowiącą załącznik nr 15 do PFU

19.6 Zwracamy się z prośbą o udostępnienie dokumentacji geologicznej wiaduktu południowego. Udostępniono jedynie dokumentację geologiczną pod wiaduktem północnym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający w załączeniu dostarcza dokumentację geologiczną wiaduktu południowego, stanowiącą załącznik nr 16 do PFU wskazując, że jest ona jedynie poglądowa.

19.7 Zwracamy się z prośbą o udostępnienie dokumentacji fotograficznej z etapu budowy fundamentów podpór wiaduktu północnego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie dysponuje dokumentacją fotograficzną w okresie fundamentowania

19.8 Dotyczy wyjaśnienia Zamawiającego do pytania nr 4.2 z dnia 11.04.2025 r. *"Zamawiający nie posiada aktualnej inwentaryzacji sieci podziemnych. Wykonawca będzie odpowiedzialny za opracowanie aktualnej mapy do celów projektowych i zinwentaryzowanie sieci podziemnych. Zamawiający zwraca uwagę na wysokie ryzyko tego typu kolizji (w szczególności w obszarze fundamentowania) i potencjalnych niezgodności z opublikowaną mapą poglądową."*: Czy w razie natrafienia na niezainwentaryzowaną sieć, której Wykonawca na etapie postępowania przetargowego nie mógł przewidzieć, Zamawiający przewiduje pokrycie dodatkowych kosztów związanych z jej ewentualną przebudową?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do § 25 wzoru umowy

19.9 Dotyczy zapisu w PFU: *"Torowisko tramwajowe przejezdne dla normalnego ruchu. Wymagana pełna nośność najwyższej klasy jak dla obiektu drogowego"*. Czy Wykonawca powinien przewidzieć przejezdność ruchu samochodowego na wiadukcie tramwajowym jak dla jednego czy dla dwóch pasów ruchu?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Przejezdność dla dwóch pasów ruchu na wiadukcie tramwajowym (wiadukt drogowo-tramwajowy).

19.10 Czy Zamawiający zezwoli na czasowe zamknięcia pasów ruchu w ciągu al. Jana Pawła II w obu kierunkach, przy zachowaniu ich przejezdności co najmniej jednym pasem?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający zezwala na ograniczanie ruchu na al. Jana Pawła II, w tym przepinanie ruchu z jednej jezdni na drugą i odwrotnie z zachowaniem co najmniej jednego pasa ruchu w każdym kierunku.

Pytania – zestaw 20 z dnia 30.04.2025 r.

20.1 Prosimy o podanie ilości kabli trakcyjnych biegnących po istniejącym wiadukcie oraz określenie ich lokalizacji?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 7.2 oraz informuje, że załącznikiem do PFU jest mapa pobrana z zasobów geodezyjnych.

20.2 Prosimy o udostępnienie naniesienia sieci, co pozwoli rzetelnie oszacować koszty kolizji.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający opublikował wszystkie materiały, które są w jego posiadaniu.

Pytania – zestaw 21 z dnia 05.05.2025 r.

21.1 Dotyczy wymagania Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia:

- *plyta stalowa ortotropowa o grubości blachy minimum 16 mm, uźebrowana, grubość blachy pasów dolnych dźwigarów nie mniej niż 50 mm, rozstaw żeber pionowych na środnikach 2,8 m, grubość blach pasów dolnych poprzecznic min. 20 mm, żebra pionowe o przekroju 16x180 mm, grubość blachy środników dźwigarów 16 mm, całkowita masa stali konstrukcyjnej przęseł nie mniejsza niż 400 ton.*

Proszę o wyjaśnienie na jakiej podstawie Zamawiający określił podane ilości, skoro przetarg jest w systemie projektuj i buduj, a Zamawiający nie posiada projektu. Co będzie w sytuacji gdy Wykonawca zaprojektuje konstrukcje o mniejszej/większej masie, mniejszych/większych grubościach blach, większym/mniejszym rozstawie żeber.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający w PFU sprecyzował swoje wymagania wzorując się na sąsiednich wiaduktach i doświadczeniach z ich eksploatacji. Wykonawcy nie wolno zaprojektować konstrukcji nie spełniających wymagań Zamawiającego (klienta). PFU przedstawia minimalne wymagania zamawiającego.

Pytania – zestaw 22 z dnia 06.05.2025 r.

22.1 Proszę o podanie warstw konstrukcyjnych torowiska na obiekcie i na najazdach na obiekt wraz z miąższościami tych warstw.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Projektowane parametry określa projektant Wykonawcy i daje do akceptacji Zamawiającego

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 13.5

22.2 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: *Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy.* Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację: Czy Zamawiający zezwala na wykonanie spoin przejściowych 49E1/60R2 na budowie, czy wymaga zakupu i zabudowy styków przejściowych wykonanych w zakładzie produkcyjnym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuści Wykonanie spoin przejściowych z szyn 60R2/49E1 ale tylko jeśli wystąpią one w torowisku klasycznym w innych przypadkach należy zastosować styki przejściowe.

- 22.3 Dotyczy zapisy PFU, Uwagi ogólne. Treść PFU: *Zamawiający, po zapoznaniu się z przedłożonymi propozycjami, opierając się na własnym doświadczeniu i wiedzy, zastrzega sobie prawo wskazania innych rozwiązań konstrukcyjnych bez dodatkowego wynagrodzenia dla Wykonawcy. Mając na uwadze powyższy zapis prosimy o informację czy styki dylatacyjne należy zabudować na podkładach drewnianych czy na podroczajdnicach SPT.*

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 13.18

- 22.4 Zapisy PFU mówią: *projekt ma przewidywać wymianę przyczółków - co oznacza ten zapis? Prosimy podać granicę rozbiórki przyczółka tj. z dokumentacji archiwalnej wynika że przyczółki wykonane są z oczepu, słupów, oczepu palowego i pali.*

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Granice określa projektant Wykonawcy na podstawie założeń projektowych, własnych analiz i obliczeń. Zakres ten akceptuje Zamawiający.

Pytania – zestaw 23 z dnia 19.05.2025 r.

- 23.1 Proszę o podanie warstw konstrukcyjnych torowiska na obiekcie i na najazdach na obiekt wraz z miąższościami tych warstw.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zdaniem Zamawiającego wymiana fundamentu przyczółków jest technicznie niemożliwa lub niezwykle trudna. Usunąć należy rygiel. Zakres przebudowy słupów przyczółków (wymiany, wzmocnienia itp.) określi projektant Wykonawcy po odkryciu i przeprowadzeniu oceny technicznej z uwzględnieniem stanu technicznego oraz wyników obliczeń statyczno-wytrzymałościowych. W przypadku konieczności ingerencji w fundament, projektant Wykonawcy opracuje propozycję do akceptacji Zamawiającego

- II. Poza zmianami treści SWZ określonymi powyżej w pkt I, Zamawiający, na podstawie art. 286 ust. 1 Pzp, zmienia treść SWZ następująco:

1. w pkt XXI.2.2) SWZ, w kryterium doświadczenie projektanta branży mostowej (D), zmienia się zapisy dotyczące **opisu** wzoru wyliczenia liczby punktów w zakresie **D_{max}**, na następujące:

„Liczba punktów (D) w tym kryterium zostanie obliczona wg wzoru:

$$D = \frac{D_o}{D_{max}} \times 20 \text{ pkt}$$

Gdzie: *D – liczba punktów uzyskanych przez ocenianą ofertę w kryterium doświadczenie projektanta*

D_o – ilość obiektów mostowych wskazana w ofercie ocenianej,

D_{max} – maksymalna ilość obiektów mostowych wymagana przez Zamawiającego, tj. 3 obiekty mostowe”

Pozostałe zapisy ww. pkt, pozostają bez zmian.

2. w pkt XXI.2.3) SWZ, w kryterium okres udzielenia gwarancji jakości na zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowych (G) zmienia się zapisy dotyczące **opisu** wzoru wyliczenia liczby punktów w zakresie **G_{max}**, na następujące:

„Liczba punktów (G) w tym kryterium zostanie obliczona wg wzoru:

$$G = \frac{G_o}{G_{max}} \times 20 \text{ pkt}$$

Gdzie: G – liczba punktów uzyskanych przez ocenianą ofertę w kryterium gwarancja jakości na zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowych

G_o – okres gwarancji jakości zaoferowany w ofercie ocenianej,

G_{max} – najdłuższy okres gwarancji wymagany przez Zamawiającego, tj. 15 lat ”

Pozostałe zapisy ww. pkt, pozostają bez zmian.

3. § 8 projektowanych postanowień umowy uzupełnia się o pkt 10, który otrzymuje następujące brzmienie:

„10. Przed przystąpieniem do wykonania zamówienia Wykonawca podaje Zamawiającemu (o ile są już znane) nazwy albo imiona i nazwiska oraz dane kontaktowe oraz dane kontaktowe Podwykonawców i osób do kontaktu z nimi, zaangażowanych w realizację robót budowlanych lub usług.”

4. Zamawiający rozszerzył zakres zamówienia o przeniesienie balustrady wiaduktu tramwajowego na ścianę oporową zlokalizowaną przy ulicy Kruszwickiej wraz z remontem korony tej ściany. Część I pkt 2 PFU uzupełnia się o zapis:

„• Jedną z aluminiowych balustrad przeszłowych istniejącego obiektu przenieść na ścianę oporową przy ul. Kruszwickiej wraz z remontem korony tej ściany (długość ściany ok. 108 m, oczyszczenie strumieniowo-ścierne, naprawa ubytków zaprawami PCC, zabezpieczenie antykorozyjne betonu).”

5. Zamawiający zmodyfikował w PFU wymagania w stosunku do urządzeń dylatacyjnych usuwając wskazania rodzajów dylatacji z uwagi na stopień skomplikowania miejsca (nawierzchnia drogowo-torowa), co może spowodować konieczność zaprojektowania i zastosowania indywidualnych urządzeń hybrydowych (np. połączenie dwóch rodzajów urządzeń dylatacyjnych, dodatkowy system odprowadzania wody, połączenie urządzenia dylatacyjnego z urządzeniem kompensacyjnym torowiska).

Rozwiązanie techniczne bezwzględnie wymaga uzgodnienia z Zamawiającym.

Zmodyfikowane zapisy zostały zaznaczone tłem koloru żółtego.

III. W związku ze zmianami treści SWZ, Zamawiający w załączeniu przekazuje następujące załączniki do SWZ:

1. WWiORB, stanowiący załącznik nr Z-12 do PFU
2. Załącznik graficzny – plik zest_5p5 stanowiący załącznik nr Z-13 do PFU
3. Oświadczenie o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, stanowiące załącznik nr Z-14 do PFU
4. Projekt wykonawczy wiaduktu północnego, stanowiący załącznik nr Z-15 do PFU
5. Dokumentacja geologiczna wiaduktu południowego, stanowiąca załącznik nr Z-16 do PFU
6. nowe PFU, uwzględniające wprowadzone zmiany, zaznaczone tłem koloru żółtego, stanowiące nowy załącznik nr 2 do SWZ - oznaczony **ZMIANA Nr 8**
7. nowe projektowane postanowienia umowy, uwzględniające wprowadzone zmiany, zaznaczone tłem koloru żółtego, stanowiący nowy załącznik nr 1 do SWZ - oznaczony **ZMIANA Nr 8**

8. nowy wzór wykazu potencjału technicznego uwzględniający wprowadzone zmiany, **zaznaczone tłem koloru żółtego**, stanowiący nowy załącznik Nr 10 do SWZ – oznaczony **ZMIANA Nr 8**

IV. Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 8 treści SWZ są istotne dla sporządzenia i wymagają od wszystkich zainteresowanych Wykonawców dodatkowego czasu na zapoznanie się z ich treścią i należyte przygotowanie i złożenie ofert, w związku z tym, w oparciu o art. 286 ust. 3 Pzp, Zamawiający przedłuża termin składania ofert do dnia **09.05.2025 r. godz.10:00** i dokonuje zmiany treści SWZ w tym zakresie, tj.:

- *dotychczasową datę „03.06.2025 r.”, zawartą w pkt XIII.3. i XIV.1. SWZ, dotyczącą terminu składania i otwarcia ofert, **zmienia na datę: „09.06.2025 r.”***

Godziny składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.

- *dotychczasową datę „02.07.2025 r.”, zawartą w pkt XV.1. SWZ, dotyczącą terminu związania ofertą, **zmienia na datę: „08.07.2025 r.”***

V. ZMIANA Nr 8 treści SWZ prowadzi do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu.

VI. Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 8 treści SWZ stają się obowiązujące dla wszystkich Wykonawców ubiegających się o udzielenie przedmiotowego zamówienia z dniem ich udostępnienia na stronie internetowej prowadzonego postępowania (**ID 1084684**)

Z upoważnienia
Dyrektora ZDMiKP
Zastępcy Dyrektora
ds. Transportu
podpis nieczytelny
Rafał Grzegorzewski

.....
(podpis kierownika zamawiającego)