

PLU.4001.48.2024.MS

Gdańsk dnia 28.02.2024 r.

Sygn. 248664

### WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, o sygn. zam. 20/BZP-U.510.19.2024/MD „**Budowa przejścia dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną w rejonie skrzyżowania ulic: Rzeczypospolitej – Hynka – Legionów w Gdańsku**”.

Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska działająca w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańska, na podstawie art. 284 ust. 1, ust. 2 i ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 ze zm.), zwanej dalej ustawą Pzp, w związku z zapytaniem do treści SWZ, udziela stosownych wyjaśnień:

#### Pytanie nr 1:

Zgodnie z projektem sygnalizacji świetlnej pkt 3.12. należy wykonać uszynienie projektowanych masztów sygnalizacyjnych (MN5.1, MN6.1, MN6, MN7) oraz masztów sygnalizacyjno-oświetleniowych 5m (MN5, MN7.1) z sygnalizatorami znajdującymi się w pobliżu torowiska tramwajowego. W projekcie nie uwzględniono uszynienia istniejących masztów sygnalizacyjnych znajdujących się w pobliżu torowiska tramwajowego.

Prosimy o informację czy należy uwzględnić uszynienie pominiętych masztów sygnalizacyjnych? Jeżeli należy uwzględnić, prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o rozwiązanie techniczne: schemat, plan, opis ?

#### Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie należy uwzględniać uszynienia istniejących słupów sygnalizacyjnych.

#### Pytanie nr 2:

W projekcie sygnalizacji świetlnej wskazano na konieczność wykonania uszynienia projektowanych masztów sygnalizacyjnych (MN5.1, MN6.1, MN6, MN7) oraz masztów sygnalizacyjno-oświetleniowych 5m (MN5, MN7.1) z sygnalizatorami znajdującymi się w pobliżu torowiska tramwajowego.

Projekt Wykonawczy nie zawiera natomiast żadnych szczegółów/rozwiązań technicznych jak należy takie uszynienie wykonać. Prosimy o udostępnienie:

- schematu uszynienia
- miejsca montażu ograniczników przepięć.
- sposobu połączenia instalacji
- detali: wejścia kablem do masztów sygnalizacji i masztów sygnalizacyjno-oświetleniowych
- detal: połączenie przewodu uszyniającego z szyną
- obliczeń wskazujących na odpowiedni dobór m.in. : ilości iskierników, przekroju kabla uszyniającego

**Odpowiedź:**

Uszynienie należy wykonać zgodnie z projektem, uzgodnieniami i standardami GZDiZ stosowanymi na terenie Miasta Gdańska odnośnie uszynienia. W załączeniu uszczegółowiony schemat uszynienia.

**Pytanie nr 3:**

W projekcie sygnalizacji świetlnej wskazano na konieczność wykonania uszynienia projektowanych masztów sygnalizacyjnych (MN5.1, MN6.1, MN6, MN7) oraz masztów sygnalizacyjno-oświetleniowych 5m (MN5, MN7.1) z sygnalizatorami znajdującymi się w pobliżu torowiska tramwajowego.

Prosimy o potwierdzenie, że w ramach budowy kanalizacji kablowej (Plan Sytuacyjny oraz TAB.1 Zestawienie montażowe kanalizacji kablowej) uwzględniono rurę do prowadzenia kabla uszyniającego ?

Czy kabel uszyniający musi być prowadzony w niezależnej dedykowanej rurze ochronnej ?

**Odpowiedź:**

Kabel uszyniający musi być prowadzony w niezależnej dedykowanej rurze ochronnej. Rura ochronna dla kabli uszyniających została uwzględniona w TAB. 6.

**Pytanie nr 4:**

Zgodnie z Uzgodnieniem GZDiZ do projektu budowlanego sygnalizacji świetlnej naruszoną nawierzchnię chodnika należy odbudować na całej szerokości i długości robót (po min. 1m poza krawędź wykopu). Prosimy o potwierdzenie, czy odtworzenia należy wykonać zgodnie z zapisami wskazanymi w uzgodnieniu, czy tylko na odcinku prowadzonych robót t.j około 0,5-0,75 m szerokości naruszanego chodnika ?

**Odpowiedź:**

Prace należy prowadzić zgodnie z uzgodnieniem GZDiZ.

**Pytanie nr 5:**

Czy przy zastosowaniu uszynienia, nie jest wymagana zmiana istniejącego układu zasilania sygnalizacji świetlnej i oświetlenia? Proszę o potwierdzenie, bądź korektę projektu ?

**Odpowiedź:**

Zmiana zasilania nie jest konieczna. Należy je wykonać zgodnie z uszczegółowionym schematem (załącznik do odpowiedzi nr 2).

**Pytanie nr 6:**

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach. „Organizacja ruchu obejmująca programy sygnalizacji świetlnej nie powinna być wprowadzana później niż 18 miesięcy od daty jej zatwierdzenia.” Prosimy o informację czy Zamawiający przedłuży ważność projektu organizacji ruchu w zakresie sygnalizacji, czy też Wykonawca ma opracować nowy projekt organizacji ruchu w zakresie sygnalizacji świetlnej ?

**Odpowiedź:**



Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu i sygnalizacji świetlnej nastąpiło w dniu 21.10.2020r i ważne jest 2 lata.

W przypadku gdy termin na zakończenie prac i wprowadzenie zatwierdzonej organizacji ruchu nastąpi po tym czasie Wykonawca przed rozpoczęciem robót opracuje i złoży do zatwierdzenia projekt sygnalizacji świetlnej część Inżynieria Ruchu i projekt stałej organizacji ruchu.

**Pytanie nr 7:**

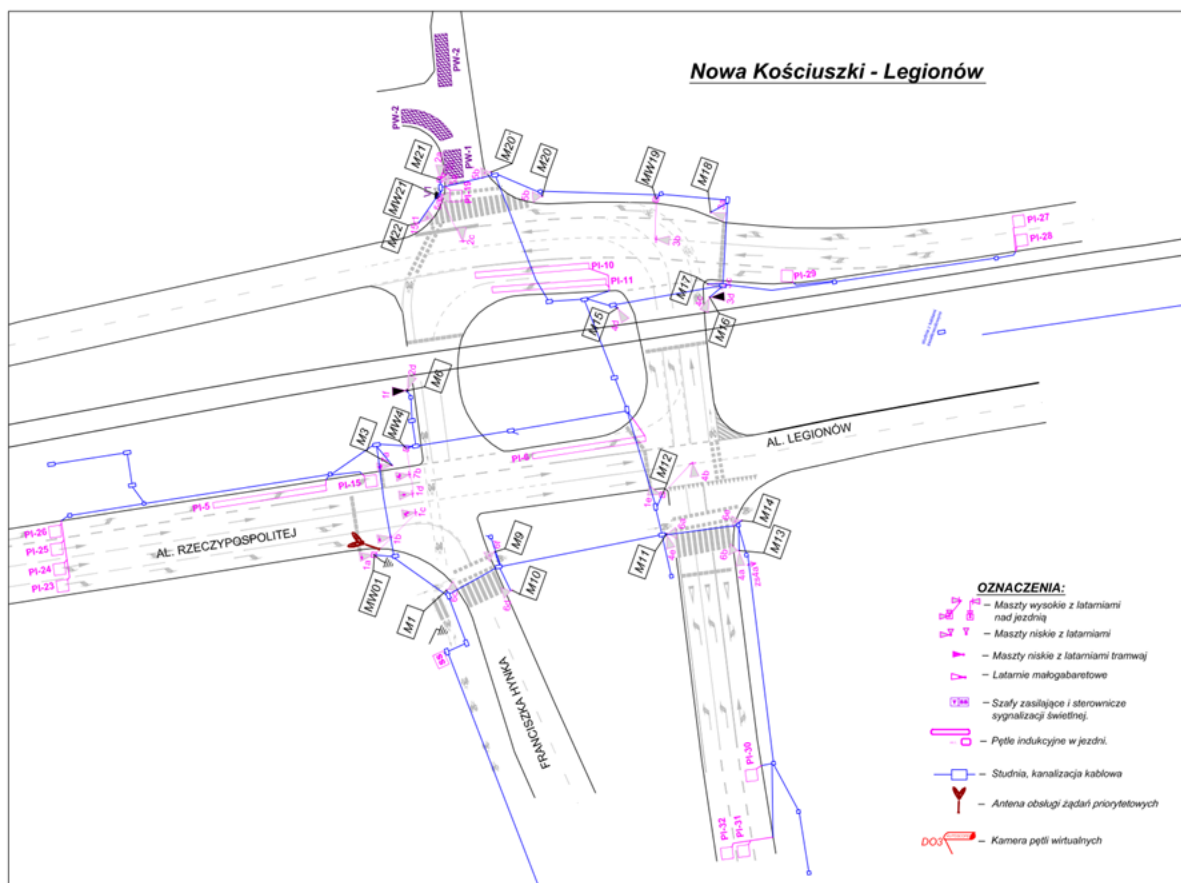
Dotyczy projektu Inżynierii Ruchu – Zgodnie z zestawieniem pętli indukcyjnych sterownik sygnalizacji świetlnej ma obsługiwać łącznie 21 szt. pętli. Na planie sytuacyjnym w projekcie sygnalizacji świetlnej zaznaczone są pętle „długie” w obrębie skrzyżowania, które obecnie są pracujące. Proszę o potwierdzenie, że docelowo ma pracować 21 szt. pętli, natomiast istniejące pracujące pętle będą odłączone, w przeciwnym przypadku proszę o udostępnienie aktualnego projektu inżynierii ruchu wraz z informacją czy należy przewidzieć dodatkowy moduł dla sterownika sygnalizacji świetlnej ?

**Odpowiedź:**

Na skrzyżowaniu ma pracować 21 pętli zgodnie z tabelą „Zestawienie pętli indukcyjnych na skrzyżowaniu Nowa Kościuszki – Legionów”

Pętle długie, które widać na rysunku to element mapy. Te pętle podłużne na wlotach najprawdopodobniej w stanie istniejącym są już odłączone lub nawet nie ma ich fizycznie w nawierzchni asfaltowej. Natomiast pętle na środku wyspy centralnej nie biorą udziału w sterowaniu i mogą być odłączone, wydłużenia faz będą działać w oparciu o pętli na wlotach. Dodatkowo nie są one potrzebne w takim układzie sterowania też z uwagi na to, że przejścia uruchamiają się zawsze i nieco usztywni się praca skrzyżowania (część faz uruchomiona będzie na maksimum, więc nie potrzebny jest sygnał do wydłużania fazy).

W rzeczywistości, w stanie istniejącym, układ pętli na skrzyżowaniu wygląda jak niżej:



#### Pytanie nr 8:

Zgodnie z projektem sygnalizacji świetlnej zaprojektowano maszty sygnalizacyjno – oświetleniowe łamane. Maszt MN5 jest masztem sygn. – ośw. o wysokości 5m znajdującym się w odległości większej niż projektowany maszt wysoki sygnalizacji MW4 od istniejącej linii WN. Proszę o wyjaśnienie i potwierdzenie, że maszt wysoki MW4 nie musi być masztem łamanym, jeżeli jednak należałoby go wykonać jako łamany, proszę o przedstawienie aktualizacji projektowej i rozwiązania technicznego wraz z obliczeniami ?

#### Odpowiedź:

W projekcie kierowano się zasadą maksymalnego ograniczenia trudności eksploatacyjnych projektowanych sygnalizatorów. W związku z tym zaprojektowano jak największą liczbę słupów łamanych, które znajdują się w strefie linii WN. Z uwagi na przytoczone informacje o niedostępności niektórych rozwiązań dopuszcza się rezygnację z funkcji łamania słupów z podwójnymi wnękami.

#### Pytanie nr 9:

Dotyczy projektu sygnalizacji świetlnej: Maszt wysoki MW4 projektowany jest w odległości mniejszej niż maszt MN5 od linii Wysokiego Napięcia. Proszę o wytłumaczenie zasadności



zastosowania masztów łamanych np. MN5 o wysokości 5m skoro projektowany maszt wysoki MW4 o wysokości 6,5 m nie jest wykonany jako konstrukcja łamana.

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 8.

**Pytanie nr 10:**

W projekcie oświetlenia drogowego zaprojektowano słup stalowy ocynkowany malowany proszkowo na kolor RAL 9007, H=6m i H=5m z dwoma oddzielnymi wnękami słupowymi – łamany. Po konsultacji z producentami słupów pragniemy poinformować, że zaprojektowane konstrukcje wsporcze dla sygnalizacji i oświetlenia są niewykonalne technicznie. Sygnalizatory i dodatkowa wnęka uniemożliwiają wykonanie słupa przegubowego. Jedynym rozwiązaniem jest wykonanie słupa łamanego przy podstawie na zawiasie, co z kolei mija się z sensem ponieważ, wykonywanie jakichkolwiek prac na tym słupie wymaga zastosowania sprzętu do pracy na wysokości, czyli podnośnika samochodowego.

Prosimy o zaproponowanie rozwiązania zamiennego.

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 8.

**Pytanie nr 11:**

Dotyczy sygnalizacji świetlnej: posadowienie masztu MN 5.1, studni SKR-7f oraz budowy odcinka kanalizacji pomiędzy studniami SKR7f i SKR7e.

Prosimy o informację na jakiej głębokości od poziomu terenu znajduje się strop tunelu ?

Prosimy o udostępnienie przekroju wraz ze wskazaniem dedykowanego rozwiązania technicznego wykonania studni i fundamentu masztu niskiego ?

**Odpowiedź:**

Normatywne przykrycie tunelu powinno wynosić powyżej 1m. Rzeczywistą głębokość od poziomu terenu ustali Wykonawca na etapie realizacji robót. W przypadku głębokości mniejszej niż 1m studnię należy wypłycić, a konstrukcję masztu mocować do stropu tunelu.

**Pytanie nr 12:**

Dotyczy branża oświetlenie: W projekcie wykonawczym strona 7 „Sterowanie” zapisano „Projektowana część obwodu nr 6 (pole 2) w szafie SOT-005 załączana będzie wspólnie z obwodem do którego zostanie podłączona. Załączanie oświetlenia realizowane będzie przy pomocy sygnału sterującego z czujnika zmierzchowego zainstalowanego na słupie oświetleniowym oraz cyfrowego programatora astronomicznego (CPAnet)” „Istniejącą szafę oświetleniową należy odpowiednio doposażyć, aby sposób sterowania spełniał powyższe wymagania”

Natomiast w Warunkach Technicznych zapisano:

Proszę o jednoznaczną informację:

- czy należy istniejącą szafę oświetleniową doposażyć/przebudować ?
- jeżeli należy, proszę o wskazanie zakresu prac oraz przedstawienie schematu szafy oświetleniowej ? - Sprostowanie do pytania nr 12

#### Pytanie 12

Dotyczy branża oświetlenie: W projekcie wykonawczym strona 7 „Sterowanie” zapisano „Projektowana część obwodu nr 6 (pole 2) w szafie SOT-005 załączana będzie wspólnie z obwodem do którego zostanie podłączona. Załączanie oświetlenia realizowane będzie przy pomocy sygnału sterującego z czujnika zmierzchowego zainstalowanego na słupie oświetleniowym oraz cyfrowego programatora astronomicznego (CPAnet)” „Istniejącą szafę oświetleniową należy odpowiednio doposażyć, aby sposób sterowania spełniał powyższe wymagania”

Natomiast w Warunkach Technicznych zapisano:

2. Zasilanie i pomiar energii

2.1 Zasilanie projektowanego oświetlenia przejścia dla pieszych przewidzieć z szafki SOT 078

"Tunel al. Rzeczypospolitej, ETC"

Proszę o jednoznaczną informację:

- czy należy istniejącą szafę oświetleniową doposażyć/przebudować ?
- jeżeli należy, proszę o wskazanie zakresu prac oraz przedstawienie schematu szafy oświetleniowej ?

#### **Odpowiedź:**

Oświetlenie wykonać zgodnie z projektem i uzgodnieniem GZDiZ. Szafa SOT-005 spełnia wymagania sterowania oświetleniem zewnętrznym.

#### **Pytanie nr 13:**

W uzgodnieniu nr 6330-152(5)-2020-KS-3772,3969,4226 z dnia 11.09.2020 r

PKT C. Elektroenergetyczna (oświetlenie drogowe), ppkt. D) zapisano:

„Kable uszyniające prowadzić na głębokości 1,5 m od główki szyny”.

Technicznie podejście na głębokości 1,5 m do krawędzi szyny jest niemożliwe.

Prosimy o udostępnienie przykładowego planu, schematu lub przekroju trasy prowadzenia kabli ?

Czy połączenie pomiędzy konstrukcjami uszynianymi ma być również prowadzone na głębokości 1,5 m ?

Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza prowadzenie instalacji uszynienia na normatywnej głębokości układania linii kablowej ?

#### **Odpowiedź:**

Projekt nie przewiduje przejścia kablami uszyniającymi pod torowiskiem. Uszynienie wykonać zgodnie z załączonym schematem (załącznik do odpowiedzi nr 2).

#### **Pytanie nr 23:**

Czy Zamawiający posiada aktualne uzgodnienia? Wszystkie zamieszczone przez Zamawiającego uzgodnienia straciły ważność.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza posiadanie zamieszczonych uzgodnień. Obowiązkiem Wykonawcy zgodnie z zapisami OPZ [pkt. 4. Ppkt 2)], cytat:

*„2) Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia wszystkich ryzyk, ograniczeń i realizacji zobowiązań, w tym kosztów wynikających z uzyskanych w ramach dokumentacji projektowej*



*uzgodnień, opinii i decyzji oraz wszelkich procedur odbiorowych gestorów sieci i pozostałych użytkowników aktualnych na dzień odbioru, (w razie potrzeby do uzyskania uaktualnienia uzgodnień, opinii i decyzji przy udziale Zamawiającego)."*

**Pytanie nr 24:**

Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Wykonawcy leży nadzór saperski.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 25:**

Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Wykonawcy leży przyrodniczy (dendrologiczny).

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 26:**

Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Wykonawcy leży nadzór ornitologiczny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 27:**

W warunkach technicznych wydanych przez GZDiZ nr GZDiZ-IR-6304-1(29)-2019-DT-I8 z dnia 08.11.2019r. dotyczących projektowania infrastruktury torowej jest, że nawierzchnia przejścia ma zostać wykonana z płyt gumowych, sprężonych podłużnie o powierzchni antypoślizgowej, ograniczonej krawężnikiem betonowym typu T. natomiast w projekcie jest nawierzchnia przejścia z płyt betonowych. Prosimy o potwierdzenie, że nawierzchnię przejścia należy wykonać z płyt betonowych.

**Odpowiedź:**

Potwierdzamy, że w konstrukcji przejazdu należy zastosować prefabrykowane żelbetowe sprężone płyty torowe.

**Pytanie nr 28:**

Uzgodnienie GZDiZ nr 6330-152(5)-2020-KS-3772,3969,4226 z dnia 11.09.2020r. :

9. W rejonie budowy przejść dla pieszych znajdują się czynne kable trakcyjne 600V DC zasilające sieć trakcyjną tramwajową, dlatego należy osłonić w/w kable trakcyjne rurami osłonowymi dwudzielnymi.
10. W rejonie projektowanej ścieżki rowerowej (przy skrócie z Al. Rzeczypospolitej w ul. Hynka) znajdują się czynne kable trakcyjne powrotne 600V DC zasilające sieć trakcyjną tramwajową, dlatego należy osłonić w/w kable trakcyjne rurami osłonowymi dwudzielnymi.
11. W projekcie oraz w planie BIOZ należy szczegółowo opisać sposób prowadzenia prac w pobliżu czynnej sieci trakcyjnej tramwajowej 600V DC i odbywającego się ruchu tramwajowego.
12. Harmonogram i sposób wykonywania prac wymagających wyłączenia kabli trakcyjnych 600V DC należy uzgodnić z Działem Dróg (Sekcja Tramwajowa) GZDiZ oraz Działem Sieci GAIT Sp. z o.o.





Dokumentacja projektowa nie zawiera tego typu prac. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej o projekt dotyczący trakcji wraz z wymaganymi uzgodnieniami.

**Odpowiedź:**

- W projekcie wykonawczym branży drogowej w pkt. 2.15 wskazano występowanie w rejonie inwestycji kabli trakcyjnych i wskazano sposób ich zabezpieczenia.
- W projekcie oświetlenia drogowego w pkt. 3.5 Zabezpieczenie istniejących kabli trakcyjnych wskazano sposób zabezpieczenia tych kabli.
- W informacji BIOZ podano sposób prowadzenia prac w obszarze czynnych kabli trakcyjnych.
- Do obowiązku wykonawcy należy opracowanie planu BIOZ opracowanie harmonogramu i sposobu wykonania prac wymagających wyłączenia kabli trakcyjnych oraz dokonania uzgodnienia z Działem Dróg - Sekcja Tramwajowa GZDiZ oraz z działem sieci GAIT SP. z o.o.

**Pytanie nr 29:**

Uzgodnienie GZDiZ nr 6330-152(5)-2020-KS-3772,3969,4226 z dnia 11.09.2020r.:

- d) Należy opisać oraz oznaczyć na przekroju sposób montowania profesjonalnego systemu napowietrzającego – nawadniającego. Nie dopuszcza się stosowania zwykłych rur drenarskich w kolorze np. żółtym.
- g) Zaleca się zastosowanie hydrozelu również pod trawniki.

Dokumentacja projektowa nie zawiera robót zawartych w powyższym uzgodnieniu. Prosimy o potwierdzenie, że zakres zamówienia nie obejmuje tych robót.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z uzgodnieniem PW Działu Zieleni (mail) zrezygnowano z systemu nawadniająco - napowietrzającego. Zamówienie nie obejmuje tych robót.

**Pytanie nr 30:**

Projektant wskazuje, że na 72 godziny zostanie wstrzymany ruch tramwajowy na wskazanym odcinku celem wykonania robót torowych. Kto ponosi koszty związane z wprowadzeniem komunikacji zastępczej? Czy leży to po stronie Wykonawcy? Co w przypadku, gdy zamknięcie z uwagi m.in. na technologię wykonania płyt, wymagane jest na dłuższy okres czasu niż wspomniane 72 godziny?

**Odpowiedź:**

Wykonawca robót opracuje projekt tymczasowej organizacji ruchu - w tym również ruchu tramwajów i określi niezbędny czas zamknięcia torów. W przypadku konieczności będzie konieczne wprowadzenie zastępczej komunikacji zbiorowej lub ograniczenie istniejącej - w uzgodnieniu z ZTM Gdańsk. Koszt zastępczej komunikacji poniesie wykonawca robót.

**Pytanie nr 31:**

Projekt przewiduje demontaż istniejącego przejazdu z płyt gumowych. Czy płyty należy odwieźć na składowisko GZDiZ, czy też należy je zutylizować?

**Odpowiedź:**

Zużyte płyty gumowe należy poddać utylizacji zgodnie z przepisami prawa. Koszt utylizacji poniesie wykonawca robót.





Dyrekcja  
Rozbudowy  
Miasta Gdańska

**Pytanie nr 32:**

Prosimy o możliwość wykonania warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznej z mma SMA11.

**Odpowiedź:**

Z uwagi na lokalizację inwestycji w mieści gdzie konieczne jest ograniczenie hałasu w-wę ścieralną jezdni należy wykonać z SMA 8. Na ścieżkach rowerowych należy zastosować SMA 5.

**Pytanie nr 33:**

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca musi w ramach docelowej usunięcie istniejącego oznakowania poziomego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 34:**

Z uwagi na konieczność uwzględnienia w wycenach różnych kosztów, czy zasadne jest narzucanie na przez Zamawiającego w Tabeli Elementów Scalonych procentowego ograniczenia wycen poszczególnych elementów i rodzajów robót?

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje zasadność.

W załączeniu:

1. uszczegółowiony schemat uszynienia,

Krzysztof Małkowski

p.o. Dyrektora

Podpisano elektronicznie: 28-02-2024