



Dyrekcja
Rozbudowy
Miasta Gdańska

PLU.4001.40.2022.MS

Gdańsk dnia 08.06.2022 r.

Sygn. 160618

WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia klasycznego o wartości mniejszej niż progi unijne, sygn. zam. 78/BZP-U.510.57/2022/MS pn.:

„Budowa przejścia dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną w rejonie skrzyżowania ulic: Rzeczypospolitej – Hynka – Legionów w Gdańsku”.

W związku z pytaniami, które wpłynęły w sprawie w/w zamówienia publicznego, Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, działająca w imieniu Gminy Miasta Gdańska, jako Zamawiający, na podstawie **art. 284 ust. 1 i ust. 6** ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2019 ze zm.), zwanej dalej ustawą Pzp, przekazuje poniższe wyjaśnienia i odpowiedzi:

Pytanie nr 1

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

Odpowiedź nr 1

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 2

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

Odpowiedź nr 2

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 3

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

Odpowiedź nr 3

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 4

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 nr 4

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



Płyty gumowe podane były w WT, w trakcie projektowania zarządca infrastruktury zmienił rodzaj materiału z którego ma zostać wykonany przejazd.

Pytanie nr 5

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 skrzyż 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 nr 5

- 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 6

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 nr 6

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

Pytanie nr 7

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 nr 7

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 8

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

Odpowiedź nr 8

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

Pytanie nr 9

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

Odpowiedź nr 9

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 19

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 nr 19

Istniejące maszty sygnalizacyjne nie wymagające przebudowy nie są objęte zakresem opracowania.

Pytanie nr 20

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 nr 20

- schemat uszynienia – wg załączonego schematu nr 3a,
- miejsca montażu ograniczników przepięć – w złączach ZK1 zlokalizowanych przy uszynianych masztach,
- sposób połączenia instalacji – wg załączonego schematu nr 3a,
- detal: wejścia kablem do masztów sygnalizacji i masztów sygnalizacyjno-oświetleniowych, wejścia kabli uszyniających do masztów wykonać w zależności od rozwiązania dopuszczonego przez wybranego producenta słupów,
- detal: połączenie przewodu uszyniającego z szyną – zgodnie ze standardami GZDiZ połączenie przewodu z szyną wykonać poprzez wiercenie otworu w osi obojętnej szyny i łącznie wykonać za pomocą kołka gwintowanego do połączeń szynowych,
- obliczenia wskazujących na odpowiedni dobór m.in. ilości iskierników, przekroju kabla uszyniającego – liczba iskierników i przekrój kabla został określony w projekcie.

Pytanie nr 21

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 nr 21

Kabel uszyniający musi być prowadzony w niezależnej dedykowanej rurze ochronnej. Rurę ochronną dla kabla uszyniającego uwzględniono w TAB. 6

Pytanie nr 22

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 nr 22

Chodniki należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową.

W przypadku przebudowy istniejących chodników poza obszarem głównych robót należy je odtworzyć w obszarze 1m od zakresu prowadzonych robót.

Pytanie nr 23

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

Odpowiedź nr 23

Istniejący układ zasilania sygnalizacji świetlnej i oświetlenia niepodlegający przebudowie pozostaje bez zmian.

Pytanie nr 24

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 nr 24

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 Inżynierii Ruchu i projekt stałej organizacji ruchu.

Pytanie nr 25

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 nr 25

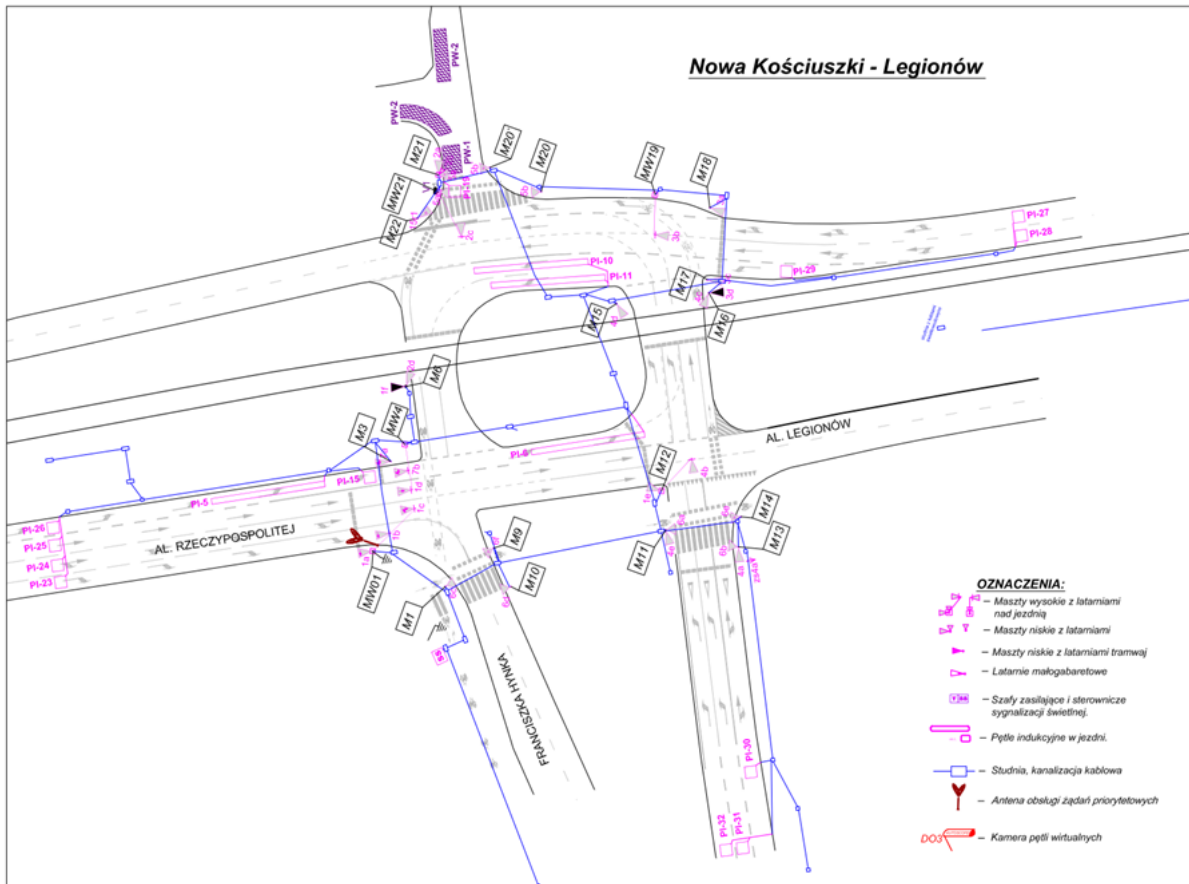
Na skrzyżowaniu ma pracować 21 pętli zgodnie z tabelą „Zestawienie pętli indukcyjnych na skrzyżowaniu Nowa Kościuszki – Legionów”

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 asfalcie. Natomiast pętle na środku wyspy centralnej nie biorą udziału w sterowaniu i mogą być odłączone, wydłużenia faz będą działać w oparciu o pętle 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 tak:



Pytanie nr 26

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 nr 26

Maszt MW4 nie musi być wykonany jako łamany.



Pytanie nr 27

Dotyczy projektu sygnalizacja świetlna: 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 nr 27

W konsekwencji odpowiedzi nr 28 maszt MN5 nie musi być wykonany jako łamany.

Pytanie nr 28

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 nr 28

W związku brakiem rozwiązań oferowanych przez producentów maszty sygnalizacyjno-oświetleniowe z dwiema wnękami nie muszą być wykonane jako maszty łamane.

W załączeniu:

1. Uzgodnienie GZDiZ Dział Inżynierii projektu wykonawczego,
2. Uzgodnienie GZDiZ DR Dział Zieleni projektu wykonawczego,
3. Uzgodnienie GZDiZ zieleni Dział Zieleni projektu wykonawczego,
4. Uzgodnienie GZDiZ Dział Drogowy Sekcja Tramwajowa projektu wykonawczego,
5. Rysunek nr 3a – schemat.

Karol Kalinowski

Dyrektor

Podpisano elektronicznie: 09-06-2022