

Poznań, 03 marca 2023

I.dz. 00986/PIM/03/23/AP/2017-125

Wykonawcy w postępowaniu

poprzez www.pim.poznan.pl oraz

<https://ezamowienia.gov.pl>

Dotyczy: Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn.: „Droga rowerowa wzdłuż ulic Wyszyńskiego, Estkowskiego, Wolnica, Solna” - postępowanie nr PIM/02/23/ZP5/2017-125.

Zamawiający w ww. postępowaniu na podstawie art. 284 ust. 1 i 2 oraz art. 286 ust. 1 Ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm.) zwanej dalej „Ustawą” lub „Ustawą Pzp”, informuje o pytaniach i wyjaśnieniach treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) oraz zmianie ogłoszenia o zamówieniu i zmianie SWZ:

Pytania nr 5 z dnia 24 lutego 2023 r.:

33. W projekcie budowlano-wykonawczym „Rozbudowa ul. Estkowskiego, Małe Garbary, Wolnica i Solnej w Poznaniu w zakresie budowy drogi rowerowej. Odcinek 1 – od ul. Estkowskiego do ul. Działowej” w pkt. 6 przyjęto:

- a) konstrukcję nawierzchni jezdni samochodowej (ul. Estkowskiego, Małe Garbary, Wolnica, Solna) na ruch KR4. Przyjęta konstrukcja jest niezgodna z rozwiązaniami przyjętymi w KTKNPiP z 2014 r. i nie pokrywa w pełni zakresu obciążenia ruchem dla tej kategorii (2.5-7.3 mln osi 100 kN). Prosimy o podanie przyjętej ilości osi obliczeniowych 100 kN dla ww. ulic.

Odp. Wskazany KTKNPiP od wielu lat nie stanowi obligatoryjnych wymagań technicznych dla nawierzchni drogowych. Konstrukcję nawierzchni należy wykonać zgodnie z wytycznymi wskazanymi w dokumentacji projektowej.

- b) konstrukcję nawierzchni na połączeniu istniejącej oraz poszerzonej jezdni samochodowej (ul. Estkowskiego, Małe Garbary, Wolnica, Solna). Czy pomiary ugięć na istniejących nawierzchniach gwarantują, że przyjęte rozwiązanie jest właściwe dla nawierzchni obciążonej ruchem KR4 (w-wa ścieralna 4 cm + w-wa wiążąca 6 cm + siatka szklano-węglowa).

Odp. Przedmiotem dokumentacji projektowej jest budowa drogi dla rowerów wraz z dostosowaniem pozostałych elementów zagospodarowania. W związku z powyższym w zakresie prac nie przewiduje się wzmocnienia istniejących konstrukcji nawierzchni. Wymiana warstw bitumicznych wraz z wbudowaniem siatki ma na celu dowiązanie istniejącej i nowej konstrukcji jezdni. Konstrukcję nawierzchni na poszerzeniach oraz wymianę warstw bitumicznych w obszarze

istniejącej nawierzchni należy wykonać zgodnie z wytycznymi wskazanymi w dokumentacji projektowej.

- c) Konstrukcję nawierzchni kontrapasa na poszerzeniu jezdni samochodowej w obszarze jezdni Plac Wielkopolski. Prosimy o podanie kategorii ruchu dla przyjętej konstrukcji. Nie jest ona zgodna z żadnym z rozwiązań przyjętych w KTKNPIP z 2014r.

Odp. Wskazany KTKNPIP od wielu lat nie stanowi obligatoryjnych wymagań technicznych dla nawierzchni drogowych. Konstrukcję nawierzchni należy wykonać zgodnie z wytycznymi wskazanymi w dokumentacji projektowej.

- d) konstrukcję nawierzchni jezdni samochodowych ul. Bóźnicza, Św. Wojciecha oraz zjazdu. Na jakie obciążenie ruchem zostało przyjęte to rozwiązanie (w-wa ścieralna 4 cm + w-wa wiążąca 10 cm). Czy wykonano pomiary ugięć dla istniejącej nawierzchni?

Odp. Przedmiotem dokumentacji projektowej jest budowa drogi dla rowerów wraz z dostosowaniem pozostałych elementów zagospodarowania. W związku z powyższym w zakresie prac nie przewiduje się wzmocnienia istniejących konstrukcji nawierzchni. Wymiana warstw bitumicznych wraz z wbudowaniem siatki ma na celu dowiązanie istniejącej i nowej konstrukcji jezdni. Konstrukcję nawierzchni na poszerzeniach oraz wymianę warstw bitumicznych w obszarze istniejącej nawierzchni należy wykonać zgodnie z wytycznymi wskazanymi w dokumentacji projektowej.

- e) Konstrukcję nawierzchni drogi rowerowej na str. 8 jako układ trójwarstwowy (4+12+10 cm). Czy przyjęte rozwiązanie gwarantuje uzyskanie właściwych parametrów poszczególnych warstw w wyniku prowadzonych procesów technologicznych (np. przy zagęszczaniu warstwy kruszywa C90/3 i warstwy ścieralnej z AC 5 S 50/70 może dojść do zniszczenia stosunkowo cienkiej warstwy mieszanki związanej cementem C1.5/2)?

Odp. Technologia wykonywania prac w tym zagęszczanie poszczególnych warstw nawierzchni powinna zabezpieczać przed uszkodzeniem innych elementów zagospodarowania w tym wykonanych wcześniej warstw konstrukcyjnych.

34. W projekcie budowlano-wykonawczym „Rozbudowa ul. Estkowskiego, Małe Garbary, Wolnica i Solnej w Poznaniu w zakresie budowy drogi rowerowej. Odcinek 2 – od ul. Działowej do ul. Kulasa” w pkt 6 przyjęto:

- a) konstrukcję nawierzchni jezdni samochodowych ul. Hejmowskiego i Kulasa w obszarze projektowanych progów zwalniających. Jak kategoria ruchu została przyjęta do tych ulic.

Odp. Przyjęta konstrukcja nawierzchni jezdni w/w ulic jest dostosowana do natężenia ruchu. Konstrukcję nawierzchni należy wykonać zgodnie z wytycznymi wskazanymi w dokumentacji projektowej.

- b) konstrukcję nawierzchni drogi rowerowej o nawierzchni z mieszanki mineralno-żywiczej grubości 4 cm. Czy proponowane rozwiązanie zapewni trwałość konstrukcji przy uwzględnieniu jednostkowych obciążeń ruchem pojazdów technicznych (związanych z użytkowaniem terenu) – potwierdza to zapis odnośnie

maksymalnych ugięć nawierzchni nie większych niż 1.5 mm (SST). Ponadto podbudowa ma być wykonana z odpowiednimi spadkami podłużnymi i poprzecznymi, a odchyłki od profilu nie mogą być większe niż 2 mm, co w przypadku podbudowy z mieszanki mineralnej C90/3 z kruszywa o uziarnieniu 4/31.5 mm może być bardzo trudne do wykonania. Dodatkowy aspekt dotyczący trwałości tego rodzaju nawierzchni jest związany z zapewnieniem jej wodoprzepuszczalności. W jaki sposób będzie odbywało się czyszczenie nawierzchni? Ważnym czynnikiem pracy nawierzchni jest połączenie międzywarstwowe. W jaki sposób zapewnić szczepność międzywarstwową warstwy z mieszanki mineralno-żywiczej i podbudowę z kruszywa?

Odp. Odcinek drogi rowerowej o nawierzchni z mieszanki mineralno-żywiczej należy wykonać zgodnie z założeniami przyjętymi w dokumentacji projektowej.

35. Zapisy w SST D- - 05.03.13a opierają się na nieaktualnych normach przedmiotowych. Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach norm.

Odp. w trakcie przygotowania.

36. W SST D – 05.03.05.a podano, że do betonu asfaltowego na ruch KR3-4 i ruch KR1-2 ma być zastosowany asfalt wielorodzajowy 35/50. W przypadku kategorii KR1-2 jest to niezgodne z zapisami aktualnych WT-2:2014 część I (taki rodzaj asfaltu nie został tam przewidziany). Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach SST i dopuszczenie standardowych lepiszczy asfaltowych stosowanych do warstwy wiążącej na ruch KR1-2 (asfalt 50/70) oraz na ruch KR3-4 (asfalt 35/50). Tego rodzaju asfalty zostały przyjęte w warstwie podbudowy (AC 22 P 35/50 na ruch KR3-4) oraz w warstwie ścieralnej na ruch KR1-2 (AC 8 S 50/70 i AC 5 S 50/70).

Odp. Zamawiający dopuszcza stosowanie standardowego lepiszcza asfaltowego 50/70 i 35/50.

37. S SST D – 05.03.05.a podano w tab. 16, że beton asfaltowy AC16 W na ruch KR1-2 ma być wbudowany w warstwie o grubości 8 cm. Takiego rozwiązania nie przewidziano w projekcie technicznym. Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach dokumentów technicznych.

Odp. Grubości poszczególnych warstw konstrukcyjnych w tym warstwy wiążącej z betonu asfaltowego należy przyjąć zgodnie z dokumentacją projektową.

38. Prosimy o podanie lokalizacji miejsc, w których ma być wbudowany beton asfaltowy na ruch KR2 i beton asfaltowy na ruch KR3-4. W opisie technicznym brak zapisów na temat kategorii KR2.

Odp. Dokumentacja projektowa zakłada wykonanie warstw konstrukcyjnych dla ruchu KR3-4 w ciągu jezdni ulic głównych tj. ul. Estkowskiego, Garbary, Małe Garbary, Wolnica i Solna. Pozostałe jezdnie ulic przyjęto jak dla kategorii ruchu KR2.

38. Prosimy o podanie lokalizacji miejsc, w których ma być wbudowany beton asfaltowy na ruch KR2 i beton asfaltowy na ruch KR3-4. W opisie technicznym brak zapisów na temat kategorii KR2.

Odp. Dokumentacja projektowa zakłada wykonanie warstw konstrukcyjnych dla ruchu KR3-4 w ciągu jezdni ulic głównych tj. ul. Estkowskiego, Garbary, Małe Garbary, Wolnica i Solna. Pozostałe jezdnie ulic przyjęto jak dla kategorii ruchu KR2.

39. Dotyczy załącznika nr 9 do umowy dotyczącego postępowania z odpadami (z wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 1 do Specyfikacji istotnych warunków zamówienia)

W ww. dokumencie Zamawiający wskazuje na obowiązek przekazania destruktu asfaltowego jako produktu ubocznego Zamawiającemu (powołując się na zapisy ustawy o odpadach dotyczące produktu ubocznego). W oparciu o stanowisko Ministerstwa Klimatu i Środowiska z dnia 3.11.2020 r. (DGO-SP.053.8.2020.AS), gdzie wskazano, iż „Jeden z warunków koniecznych do zrealizowania mówi o tym, że dany przedmiot lub substancja są wytwarzane jako integralna część procesu produkcyjnego. Trudno zatem w przypadku frezowania nawierzchni asfaltowej mówić o procesie produkcyjnym, w ramach którego obok głównego produktu wytwarzany jest jednocześnie produkt uboczny.”, można wywnioskować, iż uznanie destruktu asfaltowego za produkt uboczny jest sprzeczne z zapisami ustawy o odpadach. Wnosimy o zmianę zapisu.

Odp. w trakcie przygotowania.

40. Dotyczy załącznika nr 9 do umowy dotyczącego postępowania z odpadami (z wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 1 do Specyfikacji istotnych warunków zamówienia)

W ww. dokumencie Zamawiający wskazuje na obowiązek przekazania destruktu asfaltowego jako produktu ubocznego Zamawiającemu (powołując się na zapisy ustawy o odpadach dotyczące produktu ubocznego). Zapisy ustawy wskazują na konieczność uzyskania decyzji Marszałka Województwa właściwego ze względu na miejsce wytwarzania o spełnieniu warunków uznania za produkt uboczny.

Czy Zamawiający jest w posiadaniu takiej decyzji?

Odp. w trakcie przygotowania.

41. Dotyczy załącznika nr 9 do umowy dotyczącego postępowania z odpadami (z wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 1 do Specyfikacji istotnych warunków zamówienia)

W przedmiarach robót, w pozycjach dotyczących rozbiórki nawierzchni asfaltowej uwzględniono odwóz i utylizację. Utylizacja (za Wielkim Słownikiem Języka Polskiego Polskiej Akademii Nauk) to przetwarzanie śmieci i odpadów w celu ich bezpiecznego pozbycia się lub ponownego wykorzystania. Przetwarzanie jest procesem, na które zgodnie z ustawą o odpadach, konieczne jest zezwolenie. Nie jest zatem jasne, czy przedmiar robót obowiązuje wykonawcę do przekazania odpadów podmiotowi uprawnionemu (z potwierdzeniem w postaci kart przekazania odpadów), czy też przekazania destruktu asfaltowego Zamawiającemu (zgodnie z załącznikiem nr 9 do umowy). Prosimy o wyjaśnienie.

Odp. w trakcie przygotowania.

42. Przedmiar robót – branża drogowa, poz. 39, 40, 41.

Prosimy o wskazanie dokładnej ilości studni zaworów gazowych, studni wodociągowych, studni rewizyjnych, studni wpustowych i studni teletechnicznych przewidzianych do regulacji, oraz w osobnych pozycjach kosztorysowych ilości

powyższych studni przewidzianych do przebudowy. Regulacja i przebudowa studni są to dwa różne rodzaje robót charakteryzujące się dużą różnicą w koszcie wykonania.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie wskazane w przedmiarze robót studnie zaworów gazowych i wodociągowych, studnie rewizyjne, studnie wpustów oraz studnie teletechniczne będą wymagały przebudowy.

43. Przedmiar robót – branża drogowa, poz. 84

Prosimy o wskazanie koloru krawężników przystankowych z polimerobetonu.

Odp. Krawężniki przystankowe z polimerobetonu należy wykonać zgodnie z zapisami dokumentacji projektowej tj. w kolorze białym.

44. Prosimy o udostępnienie SSTWIORB nr D.10.00.00 Inne Roboty - Dostawa i montaż systemu służącego do zliczania rowerów.

Odp. Zamawiający nie podaje specyfikacji technicznych dla robót umieszczonych w dziale 10 przedmiaru robót. Montaż systemu do zliczania rowerów należy wykonać zgodnie z zapisami dokumentacji projektowej oraz zgodnie z zapisami instrukcji i wymaganiami producenta systemu (np. w zakresie posadowienia).

45. Prosimy o obniżenie kary za nieprzedłożenie harmonogramu rzeczowo-finansowego do wysokości 0,02% wartości brutto wynagrodzenia Wykonawcy za każdy dzień zwłoki.

Odp. Zamawiający nie wyraża zgody.

46. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej o zakres robót niezbędny do wykonania dla bezpośredniego przyłączenia przykanalików do kolektora, oznaczonych w dokumentacji projektowej jako T1.1 oraz T1.3. Prosimy o wskazanie konstrukcji oraz zakresu odtworzenia nawierzchni jezdni.

Odp. W ramach odtworzenia nawierzchni jezdni po wykonaniu przykanalików T1.1 i T1.3 należy przyjąć konstrukcję analogiczną jak dla poszerzenia jezdni dla ruchu KR3-4.

47. W nawiązaniu do pytania poprzedniego prosimy o zwiększenie przedmiaru robót o odpowiednie pozycje dotyczące rozbiórek nawierzchni, robót ziemnych, odtworzenie podbudów oraz wykonanie nawierzchni.

Odp. Przedmiar robót uwzględnia w odpowiednich pozycjach wykonanie rozbiórek oraz odtworzenie poszczególnych nawierzchni (w tym nawierzchni jezdni) po wykonaniu prac związanych z wykonaniem odcinków sieci.

48. W nawiązaniu do poprzedniego pytania prosimy o uzupełnienie projektu czasowej organizacji ruchu o schemat, który będzie obejmował wykonanie przyłączy przykanalików T1.1 oraz T1.3 metodą odkrywkową.

Odp. W ramach prac Wykonawca opracuje dodatkowy schemat czasowej organizacji ruchu w celu miejscowego zajęcia jezdni w obszarze prac przewidzianych do wykonania w związku z budowa przykanalików T1.1 i T1.3 oraz odtworzenia nawierzchni jezdni.

49. W nawiązaniu do zapisów załącznika nr 1 do SWZ (Istotne Postanowienia Umowy), informujemy, że w § 2 Termin Realizacji, nie jest określony termin realizacji przedmiotu

umowy dla zakresu wskazanego w § 1 ust. 1 pkt b)., tj. odcinka nr 2 („Prawo opcji”). We wzorze umowy w § 2 ust. 1 określono jedynie termin realizacji dla zakresu wskazanego w § 1 ust. 1 pkt a)., tj. odcinka nr 1. Prosimy o jednoznaczne określenie jaki jest termin realizacji przedmiotu umowy dla zakresu wskazanego w § 1 ust. 1 pkt b)., tj. odcinka nr 2 – od ul. Działowej do ul. Kulasa („Prawo opcji”).

Odp. Zgodnie z treścią projektowanych postanowień umowy, "termin wykonania zamówienia objętego Prawem opcji nie może być dłuższy niż termin realizacji Kamienia Milowego określonego w § 2 ust. 2 pkt. g) - dalej jako: „KM 7” - patrz: § 5 ust. 5 PPU.

50. Prosimy o skorygowanie treści Kamienia Milowego nr 6, poprzez wykreślenie konieczności przebudowy 60% trakcji tramwajowej. Pragniemy wskazać, że na zakresie opisanym w § 1 ust. 1 pkt b)., tj. odcinka nr 2 („Prawo opcji”) nie występuje trakcja tramwajowa.

Odp. Zamawiający koryguje treść KM zgodnie z sugestią w pytaniu i wprowadza odpowiednią zmianę SWZ i OoZ.

51. Czy w ramach obowiązków Wykonawcy, Oferenci mają przewidzieć konieczność zapewnienia płatnych nadzorów przez AQUANET S.A. w trakcie robót związanych z budową elementów kanalizacji deszczowej oraz konieczność dokonania końcowych odbiorów technicznych dla wykonanych urządzeń? Prosimy o potwierdzenie, czy te czynności nie leżą po stronie Zamawiającego.

Odp. w trakcie przygotowania.

52. W związku z koniecznością wielokrotnego przeprogramowywania sygnalizacji świetlnej w trakcie prowadzenia robót, prosimy o wskazanie firmy obsługującej system sterowania sygnalizacji świetlnej w obszarze prowadzenia robót. Prosimy o wskazanie na jakich sterownikach pracuje sygnalizacja świetlna (MSR TRAFFIC czy SIEMENS) osobno dla każdego ze skrzyżowań:

Prosimy o określenie firmy obsługującej sterowniki sygnalizacji dla poszczególnych skrzyżowań, ponieważ zgodnie z wiedzą Oferenta, obecnie występuje duży problem z przeprogramowaniem sygnalizacji pracującej na sterownikach firmy MSR TRAFFIC.

Odp. w trakcie przygotowania.

53. W nawiązaniu do zapisu Załącznika PRZEDMIAR ROBÓT – OFERTA, ODCINEK 1 poz. koszt. 34, prosimy o dokładne wskazanie miejsca odwozu zdemontowanego słupa ogłoszeniowego na postumencie betonowym. Jest to informacja niezbędna do prawidłowej wyceny wskazanych robót.

Odp. w trakcie przygotowania.

54. Prosimy o uzupełnienie Dokumentacji Przetargowej dla Odcinka nr 1 i Odcinka nr 2, o przekroje poprzeczne, w celu umożliwienia oferentom weryfikacji ilości robót przyjętych w przedmiarach.

Odp. Do wyceny należy przyjąć ilość poszczególnych asortymentów materiałów oraz prac budowlanych przedstawionych w odpowiednich pozycjach przedmiaru robót. Zamawiający informuje, że roboty budowlane będą realizowane i rozliczane

w sposób obmiarowy co oznacza, że ilość oraz wartość poszczególnych pozycji będzie rozliczana na podstawie rzeczywiście wykonanych prac budowlanych.

55. Prosimy o załączenie tabeli robót ziemnych dla zakresu prac wskazanego w Załączniku PRZEDMIAR ROBÓT – OFERTA, ODCINEK 1 poz. koszt. 37 i 38.

Odp. Do wyceny należy przyjąć ilość robót ziemnych przedstawionych w odpowiednich pozycjach przedmiaru robót. Zamawiający informuje, że roboty budowlane będą realizowane i rozliczane w sposób obmiarowy co oznacza, że ilość oraz wartość poszczególnych pozycji będzie rozliczana na podstawie rzeczywiście wykonanych prac budowlanych.

56. Prosimy o załączenie tabeli robót ziemnych dla zakresu prac wskazanego w Załączniku PRZEDMIAR ROBÓT – OFERTA, ODCINEK 2 poz. koszt. 23 i 24.

Odp. Ilość robót ziemnych przewidzianych do wykonania, została przedstawiona w odpowiednich pozycjach przedmiaru robót. Zamawiający informuje, że roboty budowlane będą realizowane i rozliczane w sposób obmiarowy co oznacza, że ilość oraz wartość poszczególnych pozycji będzie rozliczana na podstawie rzeczywiście wykonanych prac budowlanych.

57. W nawiązaniu do zapisów załącznika nr 1 do SWZ (Istotne Postanowienia Umowy) prosimy o wyjaśnienie, czy Oferenci mają uwzględnić w ofercie koszt utylizacji destruktu smołowego, czy też w przypadku wystąpienia tego materiału na budowie, będzie to stanowiło roboty dodatkowe, które będą dodatkowo płatne.

Odp. w trakcie przygotowania.

58. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na powyższe pytanie (tj. potwierdzenia, że w ofercie należy uwzględnić koszt utylizacji destruktu smołowego), prosimy Zamawiającego o podanie dokładnej ilości destruktu smołowego, którego utylizację należy uwzględnić w ofercie. Jest to niezbędne w celu złożenia przez wszystkich oferentów porównywalnych ofert. Pragniemy zaznaczyć, że na etapie składania ofert, Oferenci nie mają możliwości ocenić czy ten materiał wystąpi na budowie, a konieczność dokładnego opisu przedmiotu zamówienia spoczywa na Zamawiającym.

Odp. w trakcie przygotowania.

59. Informujemy, że część rysunków załączonych do Dokumentacji Przetargowej jest zapisana w sposób błędny i podczas próby otwarcia pojawia się następujący komunikat „Na tej stronie występuje błąd. Program Acrobat może ją wyświetlać niepoprawnie. W celu rozwiązania tego problemu należy skontaktować się z twórcą dokumentu PDF.”. Prosimy o udostępnienie plików zapisanych w sposób i w rozmiarze umożliwiającym otwarcie i właściwą analizę Dokumentacji Przetargowej. Poniżej nazwy plików i ścieżki dostępu do wadliwych plików:

a) 2023_OPZ_Drogi_rowerowe_WEWS\OPZ_Drogi_rowerowe_WEWS\ODCINEK 1\3_PBW - BR. ELEKTRYCZNA (LIKWIDACJA KOLIZJI)\PDF

- E-1 Plan, kolizje Arkusz 1
- E-1 Plan, kolizje Arkusz 2

- b) 2023_OPZ_Drogi_rowerowe_WEWS\OPZ_Drogi_rowerowe_WEWS\ODCINEK 1\3_PBW - BR. ELEKTRYCZNA (LIKWIDACJA KOLIZJI)\PDF BEZ DANYCH
- E-1 Plan, kolizje Arkusz 1
 - E-1 Plan, kolizje Arkusz 2
- c) 2023_OPZ_Drogi_rowerowe_WEWS\OPZ_Drogi_rowerowe_WEWS\ODCINEK 1\5_PBW - BR. ELEKTRYCZNA (SYGNALIZACJA DROGOWA)\PDF
- E-2.1 Skic Sytuacyjny sygnalizacja_Garbary-Male Garbary.

Odp. Zamawiający umieszcza poprawione pliki.

60. Prosimy o uzupełnienie Dokumentacji Projektowej branży drogowej dla Odcinka nr 1 oraz dla Odcinka nr 2 o rysunek Plansza Rozbiórek.

Odp. Do wyceny należy przyjąć ilość i asortyment rozbiórek wskazany w przedmiarze robót. Zamawiający informuje, że roboty budowlane będą realizowane i rozliczane w sposób obmiarowy co oznacza, że ilość oraz wartość poszczególnych pozycji będzie rozliczana na podstawie rzeczywiście wykonanych prac budowlanych.

61. Prosimy o jednoznaczne określenie sposobu montażu wiat przystankowych. Jeżeli ich montaż wymaga wykonania fundamentów, prosimy o zamieszczenie rysunków i określenie ich wymiarów oraz wymaganej klasy betonu, informacji o ewentualnym zbrojeniu. Prosimy o uzupełnienie przedmiarów odcinka 1 i 2 o pozycje kosztorysowe umożliwiające rozliczenie robót.

Odp. W zakresie prac jest przedstawienie istniejących wiat przystankowych wykonanych jako konstrukcja ażurowa z profili stalowych ze ścianami szklanymi. Orientacyjne wymiary wiaty 1,5 x 5,0 x 3,0m (szer. x dł. x wys.) Wiata ustawiona jest na 4 słupkach montowanych do podłoża za pośrednictwem stóp fundamentowych z betonu cementowego. Do wyceny należy przyjąć wykonanie na miejscu lub zamontowanie prefabrykowanych stóp fundamentowych o wymiarach orientacyjnych 0,5 x 0,5 i gr. 0,3m wykonanych z betonu cementowego C16/25.

W pozycjach kosztorysowych nr 33 (dla odcinka 1) i 21 (odcinka 2) należy uwzględnić komplet prac związanych z przedstawieniem wiaty przystankowej.

62. Zgodnie z opisem technicznym parkomaty należy zamontować na przygotowanym wcześniej fundamencie z betonu C16/20, prosimy o określenie wymaganych wymiarów fundamentów oraz uzupełnienie przedmiarów odcinka 1 i 2o pozycje kosztorysowe umożliwiające rozliczenie robót.

Odp. Do wyceny należy przyjąć wykonanie na miejscu lub zamontowanie prefabrykowanych stóp fundamentowych/postumentów o wymiarach orientacyjnych 0,5 x 0,5 i gr. 0,3m wykonanych z betonu cementowego C16/20.

63. Czy licznik rowerowy należy zamontować bezpośrednio na nawierzchni drogowej, czy na przygotowanym uprzednio fundamencie? Prosimy o określenie wymiarów fundamentu, materiału oraz uzupełnienie przedmiarów odcinka 1 i 2 o pozycje kosztorysowe umożliwiające rozliczenie robót.

Odp. Montaż systemu do zliczania rowerów należy wykonać zgodnie z zapisami dokumentacji projektowej oraz zgodnie z zapisami instrukcji i wymaganiami producenta systemu (np. w zakresie posadowienia).

Roboty związane z dostawą i montażem systemu do zliczania rowerów będą rozliczane jako komplet.

64. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D-01.01.01:

Prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót o pozycję przedmiarową związaną ze wznowieniem, wyznaczeniem, a w szczególnych przypadkach ustaleniem granic pasa drogowego oraz stabilizacją granic znakami geodezyjnymi wraz z podaniem ilości punktów granicznych – osobno: do wznowienia, do wyznaczenia oraz do stabilizacji.

Odp. Zakres robót objętych zamówieniem nie obejmuje wznowienia, wyznaczenia i ustalenia granic pasa drogowego.

65. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D-01.01.01 punkt 5.7:

Czy stabilizacji granic pasa drogowego należy dokonać z użyciem znaków drogowych typu PD? Prosimy o określenie ilości znaków na każdym z odcinków. Jeżeli stabilizacja znakami PD nie jest wymagana, prosimy o wykreślenie stosownych zapisów ST D-01.01.01.

Odp. Zakres robót objętych zamówieniem nie obejmuje stabilizacji granic pasa drogowego.

66. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D-01.02.04 punkt 5.

Wykonawca wnosi o usunięcie zapisu przerzucającego na Wykonawcę obowiązek opracowania dokumentacji inwentaryzacyjnej i/lub rozbiórkowej. Przedmiotowe postępowanie realizowane jest w formule „zbuduj” zatem to Zamawiający jest zobowiązany opracować przed wszczęciem postępowania kompletną dokumentację umożliwiającą wykonanie zamówienia. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej o projekt rozbiórek wraz z inwentaryzacją stanu istniejącego.

Odp. Do wyceny należy przyjąć ilość i asortyment rozbiórek wskazany w przedmiarze robót. Zamawiający informuje, że roboty budowlane będą realizowane i rozliczane w sposób obmiarowy co oznacza, że ilość oraz wartość poszczególnych pozycji będzie rozliczana na podstawie rzeczywiście wykonanych prac budowlanych.

Dotyczy odcinka 1 (zakres podstawowy):

67. Prosimy o uzupełnienie opisu pozycji przedmiarowej 33 branży drogowej o sposób zamontowania wiaty przewidzianej do demontażu oraz określenie podstawowych wymiarów (wysokość, długość, szerokość całej konstrukcji).

Odp. W zakresie prac opisanych w pozycji 33 jest przedstawienie istniejącej wiaty przystankowej wykonanej jako konstrukcja ażurowa z profili stalowych ze ścianami szklanymi. Orientacyjne wymiary wiaty 1,5 x 5,0 x 3,0m (szer. x dł. x wys.) Wiatą ustawioną jest na 4 słupkach montowanych podłoża za pośrednictwem stóp fundamentowych z betonu cementowego. Do wyceny należy przyjąć wykonanie na miejscu lub zamontowanie prefabrykowanych stóp

fundamentowych o wymiarach orientacyjnych 0,5 x 0,5 i gr. 0,3m wykonanych z betonu cementowego C16/25.

W pozycji 33 należy uwzględnić komplet prac związanych z przestawieniem wiaty przystankowej.

68. Wykonawca prosi o określenie wymiarów oraz ciężaru słupa ogłoszeniowego oraz postumentu betonowego, o którym mowa w pozycji 34 przedmiaru robót branży drogowej.

Odp. Zamawiający nie jest w posiadaniu wnioskowanych informacji. Pozycja nr 34 przedmiaru robót dotyczy demontażu słupa ogłoszeniowego wykonanego w formie walca średnicy ok. 1m i wysokości ok. 3,5-4m wykonanego z materiałów sztucznych (PCV lub podobne). Walec ten w celu zapewnienia jego stateczności zamontowany jest do betonowego postumentu średnicy ok 1m i wysokości ok. 0,3m. Całość konstrukcji jest ustawiona jako niezwiązana z gruntem w obszarze chodnika w rejonie przystanku autobusowego.

69. Prosimy o potwierdzenie, że w pozycji 34 należy przekazać Zamawiającemu jedynie słup ogłoszeniowy.

Odp. Pozycja nr 34 dotyczy demontażu całości słupa ogłoszeniowego tj. słup wraz z postumentem. Wszystkie elementy przedmiotowego słupa będą przekazane przez Wykonawcę w miejsce wskazane przez Zamawiającego.

70. Wykonawca prosi o rozbieżność pozycji przedmiarowej 39 branży drogowej osobno na regulację pionową i przebudowę studzienek zaworów gazowych i wodociągowych wraz z podaniem ilości przedmiarowych oraz zaznaczenie w dokumentacji projektowej, które studzienki zaworów gazowych i wodociągowych podlegają regulacji, a które przebudowie.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie zawory będą wymagały przebudowy.

71. Wykonawca prosi o rozbieżność pozycji przedmiarowej 40 branży drogowej osobno na regulację pionową i przebudowę studni rewizyjnych i wpustowych wraz z podaniem ilości przedmiarowych oraz zaznaczenie w dokumentacji projektowej które studnie podlegają regulacji, a które przebudowie.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie studnie rewizyjne i wpustowe będą wymagały przebudowy.

72. Wykonawca prosi o rozbieżność pozycji przedmiarowej 41 branży drogowej osobno na regulację pionową i przebudowę studni teletechnicznych wraz z podaniem ilości przedmiarowych oraz zaznaczenie w dokumentacji projektowej które studnie podlegają regulacji, a które przebudowie.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie studnie teletechniczne będą wymagały przebudowy.

Dotyczy odcinka 2 (zakres „prawo opcji”):

73. Dotyczy poz. 19 przedmiaru robót branży drogowej dotyczącej demontażu ogrodzenia działki Szkoły Mistrzostwa Sportowego Prosimy o uszczegółowienie zakresu: podanie

wysokości ogrodzenia, rozstawu pręseł, wysokości i grubości cokołu, wysokości, szerokości i grubości słupków murowanych.

Odp. Zamawiający podaje orientacyjne parametry ogrodzenia przewidzianego do rozbiórki:

- **długość demontowanego ogrodzenia (wraz z odcinkiem bramy przesuwnej): 17m**
- **wysokość słupków ogrodzenia (od poziomu przyległego terenu): od 1,0 do 1,8m**
- **szerokość i głębokość słupków ogrodzenia: ok. 0,5x0,5m**
- **szerokość i głębokość słupków bramy: ok. 0,5x0,8m**
- **wysokość cokołu (pomiędzy słupkami ogrodzenia): ok. 0,3m**
- **szerokość cokołu (pomiędzy słupkami ogrodzenia): ok. 0,5m**
- **wymiar pręseł z paneli z siatki stalowej: ok. 0,6x2,0m**

W celu rzetelnej wyceny wszystkich elementów zagospodarowania zalecana jest wizja w terenie.

74. Dotyczy poz. 19 przedmiaru robót branży drogowej dotyczącej demontażu ogrodzenia działki Szkoły Mistrzostwa Sportowego prosimy o rozbieżności pozycji na:

- a) Rozbiórkę ogrodzenia
- b) Demontaż bramy wjazdowej szerokości 4 m do ponownego montażu.

Odp. Zamawiający nie zmienia przedmiaru robót w tym zakresie. Należy wycenić przedmiotowy zakres prac jako komplet.

75. Prosimy o uzupełnienie opisu pozycji przedmiarowej 21 branży drogowej o sposób zamontowania wiaty przewidzianej do demontażu oraz określenie podstawowych wymiarów (wysokość, długość, szerokość całej konstrukcji).

Odp. W zakresie prac opisanych w pozycji 21 jest przedstawienie istniejącej wiaty przystankowej wykonanej jako konstrukcja ażurowa z profili stalowych ze ścianami szklanymi. Orientacyjne wymiary wiaty 1,5 x 5,0 x 3,0m (szer. x dł. x wys.) Wiatą ustawioną jest na 4 słupkach montowanych podłoża za pośrednictwem stóp fundamentowych z betonu cementowego. Do wyceny należy przyjąć wykonanie na miejscu lub zamontowanie prefabrykowanych stóp fundamentowych o wymiarach orientacyjnych 0,5 x 0,5 i gr. 0,3m wykonanych z betonu cementowego C16/25.

W pozycji 21 należy uwzględnić komplet prac związanych z przestawieniem wiaty przystankowej.

76. Wykonawca prosi o rozbieżności pozycji przedmiarowej 25 branży drogowej osobno na regulację pionową i przebudowę studzienek zaworów gazowych i wodociągowych wraz z podaniem ilości przedmiarowych oraz zaznaczenie w dokumentacji projektowej, które studzienki zaworów gazowych i wodociągowych polegają regulacji, a które przebudowie.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie zawory będą wymagały przebudowy.

77. Wykonawca prosi o rozbieżności pozycji przedmiarowej 26 branży drogowej osobno na regulację pionową i przebudowę studni rewizyjnych i wpustowych wraz z podaniem ilości przedmiarowych oraz zaznaczenie w dokumentacji projektowej, które studnie polegają regulacji, a które przebudowie.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie studnie rewizyjne i wpustowe będą wymagały przebudowy.

78. Wykonawca prosi o rozbieżności pozycji przedmiarowej 27 branży drogowej osobno na regulację pionową i przebudowę studni teletechnicznych wraz z podaniem ilości przedmiarowych oraz zaznaczenie w dokumentacji projektowej, które studnie polegają regulacji, a które przebudowie.

Odp. Należy przyjąć że wszystkie studnie teletechniczne będą wymagały przebudowy.

Dotyczy odcinka 1 i 2 (cały zakres zamówienia)

79. Prosimy o potwierdzenie, że uzyskanie pozwolenia konserwatora zabytków jest po stronie Zamawiającego.

Odp. Zamawiający dysponuje ww. pozwoleniem.

80. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności pomiędzy przedmiarem robót dla cz.1 a projektem.

W przedmiarze (dla cz.1) wskazano 5cm grubość podsypki pod częścią nawierzchni z kostki cegła:

68	X	Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej brukowej typu CEGŁA 10x20cm gr. 8 cm w kolorze grafitowym (kostka niefazowana) na podsypce cementowo -piaskowej 1:4 gr. 3 cm	m ²	142,50
69	X	Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej brukowej typu CEGŁA 10x20cm gr. 8 cm w kolorze grafitowym (kostka niefazowana) na podsypce cementowo -piaskowej 1:4 gr. min.5cm	m ²	88,00

W projekcie jednak zarówno dla miejsc postojowych jak i najazdów na wyniesione przejścia występuje grubość podsypki 3cm. Prosimy o jednoznaczne określenie grubości podsypki, którą należy wykonać dla konkretnych grup nawierzchni z kostki typu CEGŁA. Dotyczy cz. 1.

Odp. Dla wszystkich grup nawierzchni z kostki betonowej (za wyjątkiem powierzchni najazdów na progi płytowe) należy wykonać podsypkę cementowo-piaskową gr. 3 cm.

Dla odcinków najazdów na progi płytowe należy wykonać warstwę podsypki cementowo-piaskowej zmiennej grubości o gr. min. 2 cm. W pozycji 69 przedmiaru robót przyjęto uśrednioną grubość tej warstwy jako 5 cm, mylnie opisując ją jako minimalną.

81. Prosimy o zaznaczenie na planie sytuacyjnym cz.1 miejsc gdzie należy zastosować opornik kamienny 12x25. Zgodnie z przedmiarem robót w poz. 88 mamy

88	X	Ustawienie oporników kamiennych 12x25cm na ławie z oporem z betonu C12/f15	m	65,00
----	---	--	---	-------

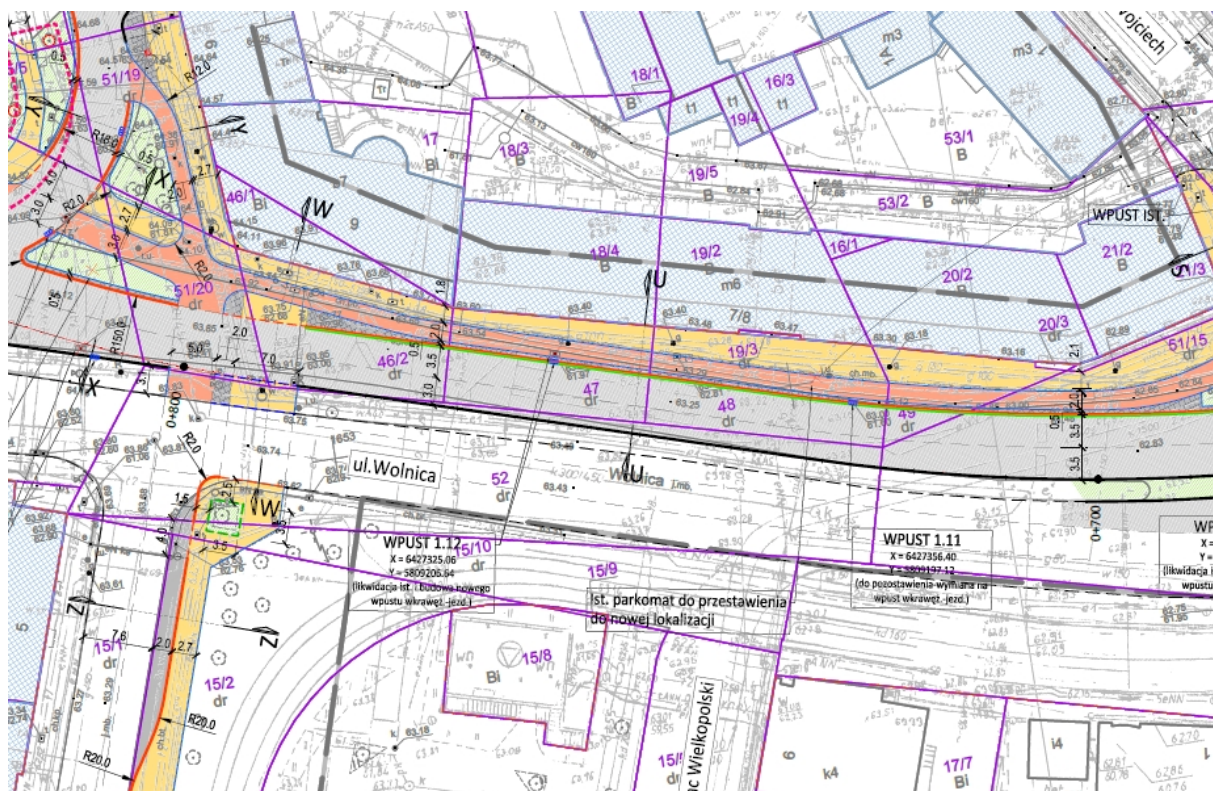
Odp. Zamawiający zamieszcza zmieniony rysunek planu sytuacyjnego (dla odcinka 1 i 2) gdzie legendę rysunku uzupełniono o oznaczenie dla zastosowania opornika kamiennego 12x25cm.

Opornik kamienny 12x25cm w obszarze odcinka 1 należy zastosować jako obramowanie krawędzi torowiska tramwajowego (na wskazanych odcinkach) w obszarze skrzyżowania Estkowskiego - Garbary oraz jako obramowanie misy drzewa w rejonie Placu Wielkopolskiego.

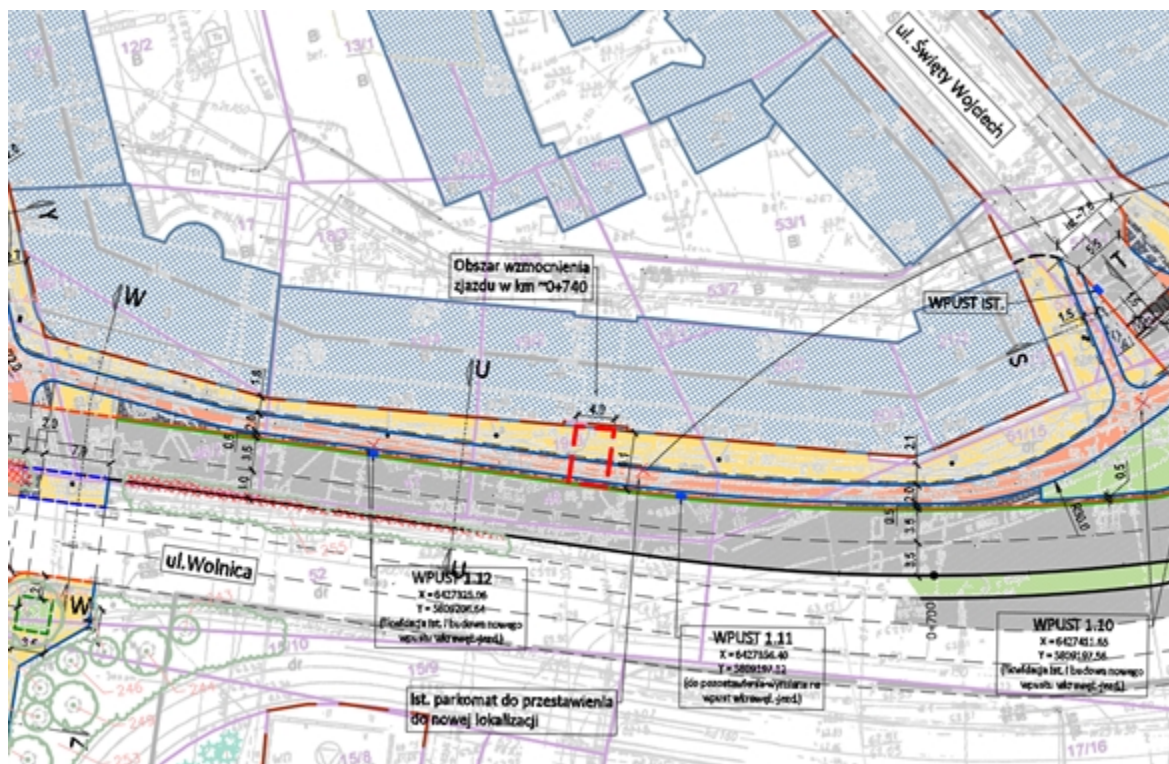
82. Prosimy a o jednoznaczne wskazanie nawierzchni jezdni odcinków, na których zakłada się pełną konstrukcję jezdni oraz zakresu montażu siatki szklanej.

Odp. Dokumentacja projektowa zakłada wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni jedynie na odcinkach dla których przewiduje się konieczność poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni. W tych przypadkach po usunięciu istniejących elementów obramowania konstrukcji należy wykonać rozbiórkę przykrawężnikowej konstrukcji nawierzchni jezdni szerokości 0,3m i wykonanie nowej konstrukcji jezdni poszerzenia. Poszerzenia nawierzchni jezdni występują jedynie w obszarze odcinka 1. Schemat prac związanych z poszerzeniem nawierzchni jezdni pokazano na rysunkach przekrojów normalnych (np. Przekrój E-E) na którym pokazano również sposób montażu siatki szklano-węglowej jako wzmocnienie połączenia pomiędzy istniejącą i nową konstrukcją jezdni.

83. Prosimy o wskazanie miejsca (zjazdu) w km ok. 0+740 dla którego przewidziano zastosowanie wzmocnionej konstrukcji chodnika i ścieżki rowerowej. Poniżej przedstawiono odcinek od ok. 0+700 do km 0+800 -na wskazanym odcinku nie sposób wyróżnić zjazdu (i zakresu, w którym należy zastosować wzmocnioną konstrukcję chodnika i ścieżki rowerowej):



Odp. Zamawiający na rysunku poniżej, wskazuje miejsce wzmocnienia konstrukcji nawierzchni chodnika i ścieżki rowerowej.



86. Wobec powyższych niejasności oraz w celu przygotowania rzetelnej oferty a także biorąc pod uwagę złożony/skomplikowany charakter inwestycji Wykonawca zwraca się z wnioskiem o przesunięcie terminu składania ofert na 14 marca 2023 r.

Odp. Zamawiający dokonał przesunięcia terminu w wymaganym zakresie.

Pytania nr 6 z dnia 25 lutego 2023 r.:

Dotyczy odcinka 1 i 2 (cz.1 i cz.2)

1. W związku z rozbieżnościami w Dokumentacji Projektowej na planie sytuacyjnym a udostępnionym przez Zamawiającego uzgodnieniem z ZDM Poznań z dnia 09.08.2021 r., które wskazuje w punkcie 6 na nadrzędność ciągów pieszych i rowerowych.

Prosimy o jednolicenie zapisów i jednoznaczne określenie jaka nawierzchnia ma być wykonana na przejściu ścieżki rowerowej i chodnika przez zjazdy. Prosimy o informację czy stosować nadrzędność ciągów pieszych i rowerowych zgodnie z punktem 6 w uzgodnieniu z Zarządem Dróg Miejskich? czy może jednak należy wykonać nawierzchnię o warstwach jak dla zjazdów?

Odp. Wszystkie nawierzchnie wykonywać zgodnie z dokumentacją projektową.

2. Dotyczy odcinka 2. (cz.2)

W Opisie Technicznym odcinka 2 w punkcie 6 Konstrukcje nawierzchni Założenia ogólne mamy:

Wobec powyższych zapisów prosimy o wskazanie konstrukcji wymiany pełnej konstrukcji nawierzchni (KR4) oraz zaznaczenie na planach sytuacyjnych miejsc, w których należy ją wykonać.

Odp. Dla odcinka drugiego nie przewiduje się wymiany pełnej konstrukcji północnej jezdni ul. Solnej.

3. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D 00.00.00 Wymagania ogólne punkt 1.5.2 podpunkt 2 punkt czwarty:

3.1. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca powinien ponownie opracować i uzgodnić projekt tymczasowej organizacji ruchu.

3.2. Jeżeli odpowiedź na powyższe jest przecząca, prosimy o wykreślenie punktora czwartego.

Odp. Wykonawca w trakcie prowadzenia prac budowlanych w zależności od przyjętej technologii oraz harmonogramu robót może wykazać konieczność wprowadzenia zmian w przekazanej przez Zamawiającego czasowej organizacji ruchu. W takim przypadku jest zobowiązany wykonać zmianę do zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu lub w niektórych przypadkach wykonać nową czasową organizację ruchu.

4. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D 00.00.00 Wymagania ogólne punkt 1.5.2 podpunkt 2 punkt ósmy:

Prosimy o określenie, których Zarządców dróg ma na myśli Zamawiający, czy w/w punkt dotyczy Zarządców dróg również poza obrębem miasta Poznań?

Odp. Jeśli zajdzie konieczność wykonania projektu transportu materiałów budowlanych na teren budowy, Wykonawca ma obowiązek wykonać taki projekt dla całej planowanej trasy dowozu tych materiałów w zależności od miejsca wytworzenia, może to być również teren poza granicami administracyjnymi Miasta Poznania. W takim przypadku Wykonawca uzgodni projekt z odpowiednim zarządcą drogi.

5. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D 00.00.00 Wymagania ogólne punkt 1.5.2 podpunkt 2 punkt

„- Plan działań ratowniczych;

- Projekt stanowiska do mycia kół samochodowych;

- Projekty technologiczno-materiałowe izolacji i nawierzchni mostowych;

- Projekt technologiczny ekranów akustycznych;

- Projekty technologiczno-materiałowe wraz z kolorystyką zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji betonowych i stalowych;

- Projekt technologiczny wraz z obliczeniem stateczności ścianek szczelnych lub innych elementów zabezpieczających;

- Projekt technologiczny wraz z obliczeniem stateczności dla rusztowań podpierających dźwigary prefabrykowane;

- Projekt warsztatowy dla barier ochronnych;

- Projekt warsztatowy dla poręczy;

- Rysunki robocze tablic oznakowania pionowego oraz konstrukcji wsporczych i fundamentowania dla ich zamocowania;”

Prosimy o potwierdzenie że w/w zapisy zostały zamieszczone omyłkowo i nie odnoszą się do niniejszego postępowania.

Odp. Zamawiający nie będzie wymagał opracowania przez Wykonawcę w/w opracowań. Zamawiający wprowadza odpowiednią zmianę SWZ.

6. Dotyczy Specyfikacji Technicznej ST D 00.00.00 Wymagania ogólne punkt 1.5.4

6.1 Prosimy o określenie maksymalnej ilości oraz podanie wymiarów i zawartości tablic informujących o przystąpieniu do robót o których mowa w w/w punkcie ST.

6.2. Prosimy o umieszczenie projektu tablic informacyjnych.

6.3. Prosimy o informację czy tablice informacyjne mają zawierać wizualizację.

6.4. Jeśli odpowiedź na pytanie powyżej jest, że tak, to prosimy o potwierdzenie, że po stronie Zamawiający jest dostarczenie wymaganych wizualizacji.

Odp. Tablice (szt. 2) muszą zawierać wizualizację, którą musi zaproponować wykonawca, przykładowy projekt w załączeniu.

7. Dotyczy SWZ pkt. 20.1.3.1. punkt trzeci – warunek udziału w postępowaniu dotyczący doświadczenia Wykonawcy: „2 roboty budowlane polegające na budowie /przebudowie oświetlenia drogowego oraz o wartości prac co najmniej 50.000,00 pln netto każda z ww. 6 robót.”

7.1. Wykonawca zwraca się z prośbą o wykreślenie omyłkowo dodanych wyrazów „z ww.6 robót” nadając tym samym brzmienie wymogu: „2 roboty budowlane polegające na budowie /przebudowie oświetlenia drogowego oraz o wartości prac co najmniej 50.000,00 pln netto każda”

7.2. Jeżeli zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie słów „z ww. 6 robót” prosimy o wyjaśnienie jak Wykonawca ma je interpretować.

Odp. We wskazanym warunku Zamawiający wymagał doświadczenia w zakresie 6 robót budowlanych (3 punktory – w każdym 2 roboty budowlane), do których odnosi się uwaga dot. wartości wszystkich 6 robót. Zapis nie wymaga zmiany.

Pytania nr 10 z dnia 2 marca 2023 r.:

1. Dotyczy zamieszczonego 1.03.2023 uzgodnienia z MPK.

Zgodnie z treścią zamieszczonego uzgodnienia ze spółką MPK Poznań Sp. z o.o. punkt 8 „Wykonawcy robót realizujących przedmiotowe zadanie (inwestycje) są odpowiedzialni za wszelkie straty materialne i finansowe wynikające z realizacji prac w obrębie infrastruktury trakcyjnej i torowiska tramwajowego. Należy wliczyć w to również straty wynikające z ewentualnych przerw w ruchu tramwajowym”.

W związku z powyższym, Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie powyższego zapisu i potwierdzenie, że dotyczy on wyłącznie sytuacji awaryjnych wynikających wyłącznie z winy Wykonawcy (np. uszkodzenie infrastruktury trakcyjnej lub torowiska tramwajowego) i nie mają zastosowania do planowych wyłączeń i przerw w ruchu tramwajowym związanych z przebudową infrastruktury tramwajowej w zakresie objętym dokumentacją projektową.

Odp. Zamawiający podtrzymuje bez zbędnej wykładni jednoznaczny zapis pkt 8 z uzgodnienia MPK, iż Wykonawca odpowiada za wszelkie straty materialne i finansowe będące następstwem realizacji prac przez Wykonawcę.

2. Dotyczy zamieszczonego 1.03.2023 uzgodnienia z MPK

Ponadto zwracamy się z wnioskiem o określenie wysokości ewentualnych strat finansowych wynikających z przerw w ruchu tramwajowym w przeliczeniu na godzinę lub dzień.

Należy podkreślić, że Oferent nie jest podmiotem świadczącym usługi przewozu na terenie miasta Poznania, nie ma wiedzy o kosztach ponoszonych przez MPK Poznań Sp. z o.o., w związku z czym nie ma możliwości oszacować strat wynikających z ewentualnych przerw w ruchu tramwajowym.

W myśl art. 99 ust. 1 PZP Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty w

związku z czym SWZ nie może zawierać niedookreślonych i niemożliwych do oszacowania ryzyk a wykonawca zobowiązany jest do skalkulowania jedynie tego co wynika z dokumentacji zamówienia. Brak jednoznacznego wskazania przedmiotowych kosztów skutkować będzie niemożnością przygotowania rzetelnej oferty.

Odp. Zgodnie z pismem MPK Wykonawca ma przygotować i uzgodnić harmonogram robót, który będzie uwzględniał czas niezbędny na wykonanie prac, a tym samym wyeliminuje ew. straty finansowe wynikające z przerw w ruchu tramwajowym.

3. Prosimy o podanie wszystkich niezbędnych danych wyjściowych i sposobu kalkulacji opłat za zmiany w organizacji transportu zbiorowego w związku z realizacją przedmiotowego zadania, tj. ilości linii autobusowych i tramwajowych objętych zmianami, planowanej długości objazdów etc.

Odp. W związku z faktem, że zadanie dot. inwestycji prowadzonej przez Miasto Poznań koszty związane z ewentualną koniecznością zmian w organizacji transportu zbiorowego leżą po stronie Zamawiającego.

4. W związku z brakiem udzielenia wyjaśnień na pytania przesłane do Zamawiającego 24.02.2023 oraz 25.02.2023 za pośrednictwem platformy <https://ezamowienia.gov.pl>, Wykonawca zwraca się z ponowną prośbą o wyjaśnienie wszelkich wątpliwości dotyczących treści SWZ, udzielenie odpowiedzi i przesunięcie terminu składania ofert o minimum 14 dni od dnia publikacji odpowiedzi wyjaśniających treść SWZ.

Odp. Zamawiający dokonał przesunięcia terminu w wymaganym zakresie.

Z poważaniem

Dyrektor ds. wsparcia inwestycji

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Sprawę prowadzi: Artur Pieczykolan, Koordynator ds. zamówień publicznych, tel: +48 519 351 454 , email: artur.pieczykolan@pim.poznan.pl

Pismo sporządził/a: Artur Pieczykolan, Koordynator ds. zamówień publicznych, tel: +48 519 351 454 , email: artur.pieczykolan@pim.poznan.pl

Klucz dokumentu: Type=DocumentVer;Id=4294968001087