

Gdańsk, dnia 13.05.2025 r.

Sygn. 305251

Strona internetowa  
prowadzonego postępowania

## WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie nieograniczonym na zadanie pn. **Przebudowa skrzyżowania Al. Jana Pawła II i Al. Rzeczypospolitej w Gdańsku w zakresie komunikacji pieszo-rowerowej wraz z rozbiórką istniejącej kładki dla pieszych oraz budową nowych kładek pieszo-rowerowych w Gdańsku**

Sygn. postępowania 50/BZP-U.510.48.2025/MKL

W związku z zapytaniem, jakie wpłynęły w sprawie w/w zamówienia publicznego, Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska, działająca w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańska w trybie art. 135 ust. 1,2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2024r. poz. 1320 ze zm.) zwanej dalej ustawą Pzp, przekazuje poniższe wyjaśnienia z prośbą o ich uwzględnienie przy sporządzaniu oferty.

### Pytanie 3

Zgodnie z Warunkami Technicznymi GZDIZ nr 9/2020 dla sygnalizacji świetlnej dokumentację powykonawczą należy przekazać do GZDIZ w wersji elektronicznej \*.dwg. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni Wykonawcy dokumentację projektową w wersji edytowalnej \*.dwg ?

### Odpowiedź na pytanie nr 3

Zamawiający udostępni wyłonionemu w przedmiotowym postępowaniu przetargowym Wykonawcy posiadaną dokumentację projektową w wersji edytowalnej \*.dwg.

### Pytanie 4

Proszę o udostępnienie uzgodnienia dla projektu Stałej Organizacji Ruchu/Inżynierii Ruchu Drogowego ?

### Odpowiedź na pytanie nr 4

Zamawiający udostępni jako załącznik nr 1. do wyjaśnień treści SWZ skan uzgodnienia projektu Stałej Organizacji ruchu.

### Pytanie 5

Proszę o potwierdzenie, że aktualizacja uzgodnienia projektów Stałej Organizacji Ruchu/Inżynierii Ruchu Drogowego jest po stronie Zamawiającego ?

#### Odpowiedź na pytanie nr 5

Zamawiający informuje iż zgodnie z zmienionym zapisem za pomocą wyjaśnień treści SWZ z dnia 06.05.2025 r. znajdującym się w pkt. 4.2. Opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) to Wykonawca zobowiązany jest przez cały okres trwania umowy do aktualizacji własnym staraniem na bieżąco wszystkich zawartych w dokumentacji przetargowej uzgodnień, w tym docelowej organizacji ruchu, jeżeli taka potrzeba wystąpi. Koszty z tym związane należy uwzględnić w cenie ofertowej, z tym że jeżeli w wyniku aktualizacji uzgodnień, które utraciły ważność w trakcie realizacji Umowy (nie dotyczy docelowej organizacji ruchu) ujawni się potrzeba wykonania robót dodatkowych lub zamiennych, to Wykonawca będzie uprawniony do odpowiedniej zmiany Umowy zgodnie z jej postanowieniami.

#### Pytanie 8

W części opisowej Projektu Wykonawczego Trakcji Tramwajowej na stronie 14 (w punkcie 4.9 Zasilanie sieci trakcyjnej – Kable trakcyjne) znajduje się zapis o treści : „Zgodnie z informacją z GZDiZ w peronie przystanku tramwajowego kierunek pętla tramwajowa Zaspą znajdują się cztery kable trakcyjne oznaczone na mapie jako eN4. Zakres koniecznej ingerencji w przebudowę kabli w związku z pracami w peronie zostanie przedstawiony w odrębnym opracowaniu” . Prosimy o wskazanie opracowania w którym te roboty zostały przedstawione i został określony ich zakres do wykonania (ani projekt ani przedmiar Trakcji Tramwajowej nie obejmują tych prac)

#### Odpowiedź na pytanie nr 8

Informacja zawarta w projekcie branży trakcyjnej odnosi się do zwrócenia uwagi na możliwość wystąpienia ewentualnych kolizji z kablami (wskazanymi w pytaniu) odsyłając do projektów innych branż np. mostowej i drogowej. Ostatecznie kolizje tych kabli z robotami mostowymi i drogowymi nie wystąpiły i uwaga nie skutkuje żadnymi koniecznymi działaniami.

#### Pytanie 9

Proszę o sprostowanie rozbieżności między przedmiarem a profilami KD.

Na profilach dn300 jest 111,46m w przedmiarze 98,5m.

Na profilach dn200 jest 73,79m w przedmiarze 55,5m.

Na profilach łącznie studni 17kpl w przedmiarze 15kpl.

Na profilach łącznie 10 wpustów w przedmiarze 4 wpusty.

Czy jakaś część zakresu z profili jest wykluczona

#### Odpowiedź na pytanie nr 9

Zamawiający informuje, iż zgodnie z zapisami Opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) wszystkie przedmiary robót pełnią rolę wyłącznie pomocniczą przy obliczeniu ceny ofertowej przez Wykonawcę, w tym co do ilości i typów robót. W przypadku, gdy jakieś prace nie zostały ujęte w przedmiarach, a są niezbędne do prawidłowego wykonania zamówienia Wykonawca winien je wycenić i uwzględnić w cenie ofertowej. Zamawiający informuje, że nie wyklucza żadnej części zakresu z zamówienia.

#### Pytanie 10

Czy zamówienie obejmuje wykonanie odwodnienia liniowego

#### Odpowiedź na pytanie nr 10

Zamówienie obejmuje wykonanie odwodnienia liniowego.

#### Pytanie 11

Czy Zamawiający oczekuje uwzględnienia w ofercie aktualizacji projektu inżynierii Ruchu Drogowego ?

#### Odpowiedź na pytanie nr 11

Zamawiający informuje iż zgodnie z zmienionym zapisem za pomocą wyjaśnień treści SWZ z dnia 06.05.2025 r. znajdującym się w pkt. 4.9. Opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) O ile dla wykonania przedmiotu



zamówienia, będzie konieczne wykonanie innych robót lub czynności, w tym konieczność wykonania projektów zamiennych, warsztatowych, technologicznych lub montażowych i uzyskania w związku z tym wymaganych prawem zezwoleń to Wykonawca wykona te czynności i roboty oraz uzyska niezbędne zezwolenia własnym kosztem i staraniem. Jeśli konieczności wykonania projektów, o których mowa w zdaniu poprzednim nie można było przewidzieć w dacie zawarcia Umowy oraz jeśli wpłyną one na czas lub koszt realizacji Umowy, Wykonawca będzie uprawniony do przedłużenia czasu realizacji

#### **Pytanie 12**

Czy w przypadku gdy Wykonawca będzie zobligowany do opracowania aktualizacji projektu Inżynierii Ruchu Drogowego, Zamawiający w ramach nadzoru autorskiego opracuje zamienne projekty techniczne/wykonawcze ?

#### **Odpowiedź na pytanie nr 12**

Zamawiający informuje iż zgodnie z zmienionym zapisem za pomocą wyjaśnień treści SWZ z dnia 06.05.2025 r. znajdującym się w pkt. 4.9. Opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) O ile dla wykonania przedmiotu zamówienia, będzie konieczne wykonanie innych robót lub czynności, w tym konieczność wykonania projektów zamiennych, warsztatowych, technologicznych lub montażowych i uzyskania w związku z tym wymaganych prawem zezwoleń to Wykonawca wykona te czynności i roboty oraz uzyska niezbędne zezwolenia własnym kosztem i staraniem. Jeśli konieczności wykonania projektów, o których mowa w zdaniu poprzednim nie można było przewidzieć w dacie zawarcia Umowy oraz jeśli wpłyną one na czas lub koszt realizacji Umowy, Wykonawca będzie uprawniony do przedłużenia czasu realizacji

#### **Pytanie 22**

Zgodnie z pkt 4.37. OPZ, Wykonawca naprawi i pokryje Zamawiającemu lub osobom trzecim wszystkie szkody i koszty związane z naprawą uszkodzonego uzbrojenia zainwentaryzowanego oraz związane z uszkodzeniem innego mienia Zamawiającego lub osób trzecich. Odpowiedzialność Wykonawcy w tym zakresie oparta jest na zasadzie ryzyka. W postanowieniu tym została określona odpowiedzialność Wykonawcy na zasadzie ryzyka, co stanowi rozszerzenie odpowiedzialności Wykonawcy, który – zgodnie z przepisami k.c. – odpowiada na zasadzie winy. W związku z powyższym wnoszę o udzielenie odpowiedzi, czy Zamawiający dopuszcza zmianę tego postanowienia tak, aby odpowiedzialność Wykonawcy była oparta na zasadzie winy poprzez nadanie zdaniu ostatniemu tego postanowienia następującego brzmienia: Odpowiedzialność Wykonawcy w tym zakresie oparta jest na zasadzie winy. Ewentualnie: W tym zakresie Wykonawca odpowiada za szkody powstałe wskutek okoliczności za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność, lub na zasadach ogólnych poprzez nadanie zdaniu ostatniemu tego postanowienia następującego brzmienia: Odpowiedzialność Wykonawcy w tym zakresie oparta jest na zasadach ogólnych KC.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 22**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu

#### **Pytanie 23**

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający posiada odpowiednie zgody i pozwolenia na przetwarzanie i magazynowanie odpadów zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (z późn. Zmianami) – dotyczy zapisu w SST D.05.03.11 „sfrezowany materiał stanowi własność Zamawiającego” oraz zapisu w opisie technicznym projektu wykonawczego branży drogowej „elementy rozbiórkowe nadające się do ponownego użycia przekazać inwestorowi”. Wykonawca informuje, że przekazywanie odpadów jest możliwe wyłącznie podmiotom, które posiadają w/w pozwolenia, a w/w zapis w SST jest sprzeczny z zapisem pkt. 4.59 OPZ.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 23**

Zamawiający nie posiada zgód i pozwoleń na przetwarzanie i magazynowanie odpadów, zgodnie z zmienionym zapisem za pomocą wyjaśnień treści SWZ z dnia 06.05.2025 r. znajdującym się w pkt. 4.59 OPZ

sfrezowany materiał inaczej nazwany destruktem bitumicznym stanowi zagospodarowanie przez Wykonawcę we własnym zakresie.

#### **Pytanie 26**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie uziarnienia dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę wiążącą dla jezdni. W opisie technicznym i przedmiarze podano mieszankę AC 16 W natomiast w ST wskazano mieszankę AC 11 W. Prosimy o potwierdzenie, że na warstwę wiążącą dla jezdni należy zastosować mieszankę mineralno-asfaltową z AC 16 W jak podano w opisie technicznym i przedmiarze.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 26**

Mieszankę mineralno-asfaltową na warstwę wiążącą jezdni należy przyjąć zgodnie z opisem technicznym jako AC 16 W.

#### **Pytanie 30**

Dotyczy D.05.03.05, D.05.03.13, D.05.03.13A W SST dla projektowanych mieszanek mineralno-asfaltowych na warstwę wiążącą, ścieralną i asfaltu lanego wskazano częstotliwość wykonywania badań dla materiałów wsadowych tj. asfaltów, wypełniacza, kruszyw do mm-a niezgodne z obowiązującą normą PN-EN 13108-21 (Zakładowa Kontrola Produkcji). Prosimy o potwierdzenie, że na przedmiotowym zadaniu badanie materiałów wsadowych należy prowadzić zgodnie z zapisami normy PN-EN 13108-21.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 30**

Badanie materiałów wsadowych należy prowadzić zgodnie z zapisami normy PN-EN 13108-21.

#### **Pytanie 31**

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że maksymalna głębokość frezowania nawierzchni wynosi 5cm w skutek czego po remoncie nawierzchni czyli ułożeniu dwóch nowych warstw konstrukcyjnych niweleta na remontowanym odcinku będzie wyższa od stanu istniejącego.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 31**

Zgodnie z pkt. 7.4. Projektu wykonawczego branży drogowej dokładna głębokość frezowania powinna być ustalona na budowie i powinna wynosić średnio 5 cm, w zależności od położenia wysokościowego projektowanego przekroju warstw.

#### **Pytanie 32**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie rodzaju płytek chodnikowych na nawierzchni peronu przystankowego. W opisie technicznym mamy informację, że należy zastosować płytki chodnikowe o wymiarach: 15x30, 20x30, 25x30, układ ciosowy w kolorze szarym, natomiast w załączonym przedmiarze należy dane miejsca wykonać z kostki betonowej brukowanej barwy grafitowej. Prosimy o wyjaśnienie i potwierdzenie, że nawierzchnie chodnika na peronach przystankowych należy wykonać z płytek chodnikowych o wymiarach: 15x30, 20x30, 25x30, układ ciosowy w kolorze szarym.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 32**

Zapisy w opisie technicznym są wiążące czyli płytki chodnikowe o wymiarach: 15x30, 20x30, 25x30 w układzie ciosowym w kolorze szarym.

#### **Pytanie 33**

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że cała nawierzchnia na obiekcie mostowym ma być wykonana z asfaltu lanego łącznie z przejazdami rowerowymi.

**Odpowiedź na pytanie nr 33**

Nawierzchnię na obiekcie mostowym należy wykonać zgodnie z dokumentacją przetargową.

Na przejazdach w warstwie ścieralnej jezdni na wiadukcie należy przyjąć tzw. asfalt twardolany barwy czerwonej.

**Pytanie 34**

Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, że zgodnie z opisem technicznym należy wykonać pas buforowy z dwóch rzędów kostki betonowej grafitowej pomiędzy chodnikiem i ścieżką rowerową.

**Odpowiedź na pytanie nr 34**

Tak pas buforowy należy wykonać z dwóch rzędów kostki betonowej grafitowej pomiędzy chodnikiem i ścieżką rowerową.

**Pytanie 36**

Wykonawca prosi o potwierdzenie czy koszty dotyczące wyłączenia trakcji tramwajowej ponosi Wykonawca. Jeśli tak to prosimy o podanie cennika dla wyłączeń.

**Odpowiedź na pytanie nr 36**

Zamawiający potwierdza, że koszty dotyczące wyłączenia trakcji tramwajowej ponosi Wykonawca. Jednocześnie poniżej podaje cennik Gdańskich Autobusów i Tramwajów dla wyłączeń trakcji tramwajowej.

Stawki za jedno wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej, przygotowanie stanowiska pracy, zdemontowanie stanowiska pracy i załączenie napięcia przedstawiają się następująco:

Dzień powszedni w dzień: 3 414,56 zł netto

Dzień świąteczny w dzień: 5 212,34 zł netto

Dzień powszedni w nocy: 3 751,86 zł netto

Dzień świąteczny w nocy: 5 550,00 zł netto

**Pytanie 38**

Czy Zamawiający posiada uzgodnienia z GZDiZ oraz GAIŁ dotyczące możliwych długości wyłączeń sieci trakcyjnej (nocne, dobowe, tygodniowe) i zamknięć torowiska? Czy możliwe będzie zorganizowanie komunikacji zastępczej przez GAIŁ?

**Odpowiedź na pytanie nr 38**

Zamawiający nie posiada uzgodnienia z GZDiZ oraz GAIŁ dotyczącym możliwych długości wyłączeń sieci trakcyjnej (nocne, dobowe, tygodniowe) i zamknięć torowiska. Zorganizowanie usług komunikacji zastępczej zgodnie z zapisami OPZ spoczywa na Wykonawcy. ZTM i GAIŁ w Gdańsku w ramach zawartych obecnie umów nie dysponuje siłami i środkami do zapewnienia takiej usługi w wymiarze większym niż tylko w soboty, niedziele i święta. Dodatkowo Wykonawca musi uwzględnić wystąpienie do jednostek i zgłoszenia przedmiotowego zamknięcia torowiska najpóźniej do 10. dnia miesiąca poprzedzającego miesiąc, w którym rozpoczną się prace. Koszty z tym związane należy uwzględnić w cenie ofertowej

**Pytanie 39**

Czy Zamawiający ma w swojej ofercie kalkulować koszty zajęcia pasa drogowego?

**Odpowiedź na pytanie nr 39**

Zamawiający wskazuje, iż koszt zajęcia pasa drogowego zgodnie z pkt. 4.32 OPZ spoczywa na Wykonawcy i należy go uwzględnić w wynagrodzeniu ryczałtowym.

#### **Pytanie 40**

W Dokumentacji Projektowej (PAB, PW i PT) wysokość konstrukcyjna paneli kompozytowych zastosowanych na kładkach została określona jako 150mm. W Specyfikacji Technicznej M-20.01.01. „Pomost kompozytowy” znajduje się jednak następujący zapis: „wysokość konstrukcyjna pomostu - elementów kompozytowych pomostu:  $\leq 150$  mm”. Prosimy o jednoznaczne określenie, jaką wysokość konstrukcyjną powinien posiadać pomost kompozytowy.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 40**

Obydwa zapisy nie wykluczają się. Jako szerszą możliwość materiałową pomostów kompozytowych należy przyjąć elementy kompozytowe zgodnie z ST czyli o wysokości  $\leq 150$  mm. Konkretna wysokość panelu pomostu i w konsekwencji jego konstrukcja i sztywność powinny być potwierdzone obliczeniowo zgodnie z zasadami podanymi w wytycznych IBDiM przywołanych w ST oraz wymagań PW i ST.

#### **Pytanie 41**

W Dokumentacji Projektowej (PAB, PW i PT) oraz w Specyfikacji Technicznej M-20.01.01. „Pomost kompozytowy” znajdują się następujące zapisy dotyczące wymaganej odporności ogniowej: „Wymagane jest, aby elementy prefabrykowane pomostu kompozytowego były następująco klasyfikowane na odporność ogniową zgodnie z PN EN 13501: 1) w zakresie całości materiału: - reakcja na ogień klasa: A1, A2, B; - wydzielanie dymu: s1, s2; - występowanie płonących kropli: d0, 2) w zakresie posadzki (nawierzchni z górną płytą panelu kompozytowego) : - reakcja na ogień klasa: A1fl, A2fl, Bfl; - wydzielanie dymu: s1.” Powyższe informacje są niejednoznaczne. Prosimy o jednoznaczne określenie wymagań dotyczących klas odporności na ogień w zakresie całości materiału oraz w zakresie posadzki.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 41**

Wymagania są prawidłowe. Wymagania „posadzki” są wyższe niż dla pozostałej części panelu kompozytowego. Zwracamy uwagę na fakt, że panel od góry jest pokryty nawierzchnią, która będzie traktowana w wymaganiach „posadzkowych”.

#### **Załącznik do pisma :**

1. Uzgodnienie projektu Stałej Organizacji ruchu