



Kraków, 10.03.2025 r.

NZ.261.16.2025

Wg rozdzielnika

Dotyczy: Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla w Krakowie (Most Grunwaldzki). Numer sprawy: 13/II/2025.

Zamawiający, zgodnie z art. 284 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320), przekazuje treść pytań oraz udzielone odpowiedzi:

ZESTAW 1 (pytania do PPU)

Pytanie 1

Dot. par. 3 ust. 6., ustanawiającego zasady odpowiedzialności za szkody powstałe na terenie budowy lub w związku z realizacją umowy. Wykonawca wnosi o dodanie zapisu „chyba, że powstała szkoda jest następstwem okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności”.

Odpowiedź 1

Zamawiający zgodnie z art. 286 ust. 1 Pzp zmienia treść SWZ w zakresie PPU (załącznik nr 2): Zamawiający zmienił zapis par. 3 ust. 6 poprzez dodanie sformułowania „chyba że szkoda jest następstwem okoliczności za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności”.

Obecne brzmienie par. 3 ust. 6: „Wykonawca ponosi odpowiedzialność cywilną za szkody, na osobach i rzeczach powstałe na terenie budowy lub w związku z realizacją Przedmiotu umowy, od czasu przejęcia placu budowy do odbioru końcowego Przedmiotu umowy, chyba że szkoda jest następstwem okoliczności za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności.”

Pytanie 2

Dot. par. 3 ust. 13 wnosimy o dodanie zapisu, że Wykonawca odpowiada za szkody powstałe w skutek nienależytego wykonywania robót przez wykonawcę.

Odpowiedź 2

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie 3

Dot. par. 5 ust. 2. pkt 4) lit. g), wykonawca wnosi o modyfikację postanowienia poprzez umożliwienie Zamawiającemu odmowy dokonania odbioru końcowego w

przypadku wystąpienia wad istotnych uniemożliwiających użytkowanie przedmiotu umowy. Wykonawca podkreśla, że stosowanie takiego rozwiązania jest powszechnie przyjęte w praktyce odbioru robót budowlanych a samo wystąpienie wad nieistotnych nie wpływających na możliwość użytkowania przedmiotu umowy zgodnie z jego przeznaczeniem nie powinno wstrzymywać procedury odbioru końcowego i wypłaty należnego wykonawcy wynagrodzenia.

Odpowiedź 3

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie 4

Dot. par. 6 ust. 5. pkt 2 i 4. wykonawca wnosi o dodanie określenia, że oświadczenie podwykonawców potwierdzające otrzymanie całości wynagrodzenia oraz potwierdzenie przelewu dotyczy wynagrodzenia wymagalnego.

Odpowiedź 4

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie 5

Dot. par. 6a ust. 2, wykonawca wnosi o wykreślenie stwierdzenia, że waloryzacja będzie zrealizowana pod warunkiem zabezpieczenia odpowiednich środków w szczególności w budżecie miasta Krakowa oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej miasta Kraków. Wykonawca wskazuje, że mechanizm waloryzacji jest uregulowany w prawie zamówień publicznych i jest on obligatoryjny przy spełnieniu wymogów określonych w ustawie. Tym samym Zamawiający zobowiązany jest do stosowania mechanizmu waloryzacji po spełnieniu przez wykonawcę przesłanek zawartych w ustawie i nie może jej uzależniać od zabezpieczenia własnych środków finansowych.

Odpowiedź 5

Zamawiający zgodnie z art. 286 ust. 1 Pzp zmienia treść SWZ w zakresie PPU (załącznik nr 2): Zamawiający zmienił zapis par. 6a ust. 2. w następujący sposób: „Wynagrodzenie może zostać zwaloryzowane wyłącznie w zakresie niewykonanej do dnia waloryzacji części Przedmiotu Umowy”.

Obecne brzmienie par. 6a ust. 2: „Wynagrodzenie może zostać zwaloryzowane wyłącznie w zakresie niewykonanej do dnia waloryzacji części Przedmiotu Umowy.”

Pytanie 6

Dot. par. 6a ust. 3, Wykonawca wnosi o modyfikację postanowień umowy i wykreślenie limitu 50% stawki waloryzacyjnej a zamiast tego pozostawienie stawki waloryzacyjnej równej wskaźnikowi zmiany cen produkcji budowlano- montażowej oraz o wykreślenie postanowień, iż waloryzacja może nastąpić pod warunkiem, że wskaźnik waloryzacyjny przekroczy 5%. Wykonawca podkreśla, że przyjęty przez Zamawiającego model polegający na obniżeniu o połowę stawki waloryzacyjnej w

stosunku do wskaźnika zmiany cen produkcji budowlano- montażowej, ogłaszanego komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego prowadzi do znaczącego obniżenia wysokości wynagrodzenia jakie Wykonawca może uzyskać w ramach mechanizmu waloryzacji czyniąc w istocie mechanizm waloryzacji iluzorycznym.

Odpowiedź 6

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie 7

Dot. par. 6a ust. 3 pkt 2., wykonawca prosi o potwierdzenie, że w przypadku zakończenia robót budowlanych i ich odbioru przez Zamawiającego w terminie krótszym niż 12 miesięcy liczonych od zawarcia umowy, Wykonawca będzie uprawniony do stosowania mechanizmu waloryzacji zgodnie z postanowieniami umowy.

Odpowiedź 7

Waloryzacja będzie naliczana zgodnie z projektowanymi postanowieniami umowy. Wystąpienie Wykonawcy o waloryzację będzie możliwe po upływie terminów wskazanych w 6a ust. 3, tj. 6 miesięcy.

Pytanie 8

Par. 10 ust. 8 Wykonawca prosi o wykreślenie zdania drugiego. Wykonawca podkreśla, że zasadą jest pierwszeństwo naprawy rzeczy objętej gwarancją przed jej wymianą na nową. Wobec tego wykonawca winien mieć możliwość w pierwszej kolejności naprawy przedmiotu umowy a dopiero w przypadku dwukrotnej naprawy, Zamawiający może żądać wymiany przedmiotu objętego gwarancją lub jego część na nową.

Odpowiedź 8

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

Pytanie 9

Dot. par. 10 ust. 14 wykonawca wnosi o wykreślenie przedmiotowego punktu uzasadniając, że Zamawiający nie może przerzucać na wykonawcę ciężaru i kosztu utrzymania przedmiotu umowy i jego napraw powstałych na skutek eksploatacji. Powyższe prowadzi do niezasadnego i niedającego się przewidzieć na etapie przygotowania oferty zobowiązania i odpowiedzialności wykonawcy czyniąc odpowiedzialność wykonawcy odpowiedzialnością absolutną, niezależną od należytego wykonania umowy. Wykonawca podkreśla, że w myśl art. 433 Prawa Zamówień Publicznych projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający oraz umowa powinna określać wartości lub wielkości świadczenia stron. Tymczasem postanowienia par. 10 ust. 14 umowy pozostają w

sprzeczności z postanowieniami PZP bowiem wykonawca nie jest w stanie ustalić limitu swojego zobowiązania.

Odpowiedź 9

Zamawiający zgodnie z art. 286 ust. 1 Pzp zmienia treść SWZ w zakresie PPU (załącznik nr 2): Zamawiający zmienił zapis par. 10 ust. 14 poprzez dodanie sformułowania „przez innego profesjonalnego wykonawcę”.

Obecne brzmienie par. 10 ust. 14: „Wykonawca oświadcza, że obowiązki z tytułu gwarancji będzie wykonywał z uwzględnieniem przeznaczenia rezultatu prac wykonanych przez Wykonawcę na podstawie niniejszej Umowy, to jest z uwzględnieniem stałej eksploatacji. Z tych względów Wykonawca oświadcza i zobowiązuje się, że wykonywanie prac utrzymaniowych oraz doraźnych napraw zgodnie ze sztuką budowlaną - dotyczących rezultatu prac wykonanych przez Wykonawcę w ramach niniejszej Umowy - przez innego profesjonalnego wykonawcę wybranego przez Zamawiającego zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych nie będzie stanowiło podstawy do zwolnienia się przez Wykonawcę z wykonywania obowiązków z tytułu gwarancji.”

Pytanie 10

Par. 12 ust. 5 wykonawca wnosi o skrócenie okresu na odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z terminu rocznego do 30 dni od momentu gdy suma kar umownych naliczonych Wykonawcy osiągnie wysokość 30 %. Wykonawca podkreśla, że wprowadzenie terminu jednego roku od momentu gdy suma kar umownych naliczonych Wykonawcy osiągnie wysokość 30 % na odstąpienie przez Zamawiającego od umowy jest terminem nadmiernie długim i niczym nieuzasadnionym a dodatkowo wprowadza niepewność stron do co stosunku zobowiązaniowego.

Odpowiedź 10

Zamawiający zgodnie z art. 286 ust. 1 Pzp zmienia treść SWZ w zakresie PPU (załącznik nr 2): Zamawiający zmienił zapis par. 12 ust. 5 poprzez skrócenie okresu na odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z terminu rocznego do 3 miesięcy.

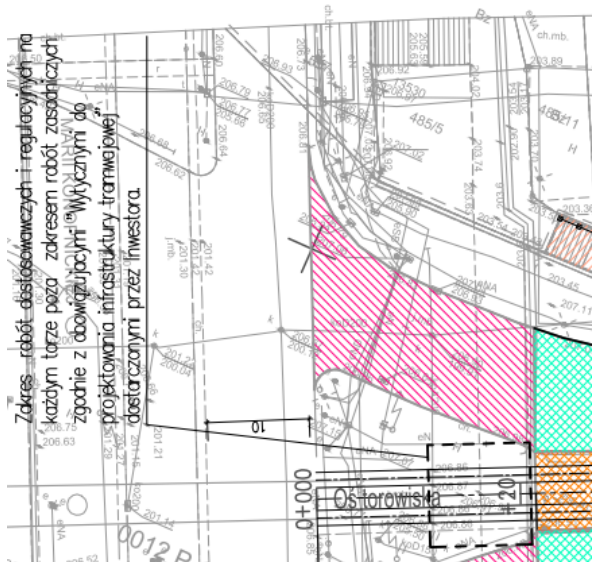
Obecne brzmienie par. 12 ust. 5: „W przypadku gdy suma kar umownych naliczonych Wykonawcy osiągnie wysokość 30 % kwoty wskazanej w § 6 ust. 1 niniejszej Umowy Zamawiający może, bez wyznaczania terminu dodatkowego, odstąpić od niniejszej Umowy, w terminie do 3 miesięcy od momentu gdy suma kar umownych naliczonych Wykonawcy osiągnie wysokość 30 % kwoty wskazanej w § 6 ust. 1 niniejszej Umowy.”

ZESTAW 2

Pytanie 1

Mając na uwadze, że torowisko tramwajowe zarówno na odcinku przed zakresem przebudowy jak i za zakresem przebudowy wskazanym na Planie sytuacyjnym jest

torowiskiem wykonanym w konstrukcji bezpodsypekowej z zabudową bitumiczną a zatem nie ma możliwości wykonania jego regulacji bez konieczności rozebrania zabudowy torowiska do elementu, do którego zamocowane są szyny, prosimy o wskazanie jaki jest obecny sposób mocowania szyn na przymiotowych odcinkach (przekrój konstrukcyjny ze szczegółami mocowania szyn).



Odpowiedź 1

Sposób mocowania szyn oraz przekrój konstrukcyjny torowiska na odcinku przed zakresem remontu jak i za zakresem remontu określi Wykonawca w opracowanym przez siebie Projekcie technologicznym. Po zamknięciu ruchu tramwajowego Wykonawca będzie miał czas na wykonanie odkrywek i zinventaryzowanie istniejącego torowiska. Wykonawca zgodnie z zapisami dokumentacji technicznej winien sporządzić Projekt technologiczny/warsztatowy robót dostosowawczych i regulacyjnych i przedstawić go do akceptacji Inwestora. Roboty te Wykonawca musi przewidzieć w cenie ofertowej.

Projekt robót torowych zakłada wpisanie się w istniejący układ geometryczny w związku z czym prace dostosowawcze powinny w głównej mierze skupić się na połączeniu nawierzchni stalowej poprzez np. wykonanie niezbędnych prac spawalniczych. Wykonawca nie może jednak wykluczyć, że niezbędna będzie jakaś drobna korekta w planie i w profilu na połączeniu z istniejącym torowiskiem.

Zamawiający zamieszcza na stronie prowadzonego postępowania prawdopodobny szczegół mocowania szyny na połączeniu z istniejącym torowiskiem.

Pytanie 2

W jaki sposób (jakie warstwy) ma być odtworzona zabudowa torowiska oraz jak ma być wykonana strefa przyszynowa na odcinkach, na których ma następować jego regulacja?

Odpowiedź 2

Wykonawca musi odtworzyć warstwy w strefie przyszynowej i odbudować warstwy torowiska, które uszkodzi na odcinku gdzie będzie wykonywał regulację torowiska. Sposobu odtworzenia warstw i torowiska nie określa się. Do Wykonawcy należy podanie w projekcie technologicznym sposobu odtworzenia torowiska i warstw w strefie przyszynowej.

ZESTAW 3

Pytanie 1

Mając na uwadze, że przetarg jest w konwencji „buduj” a nie „projektuj i buduj” prosimy o przekazanie dokumentacji projektowej na zakres odcinków dostosowawczych. Obecnie odcinki dostosowawcze są wykonane w zabudowie asfaltowej i Oferent nie wie jaka jest na tych odcinkach konstrukcja torowiska i strefa okołoszynowa. Nie można zatem żądać od Oferenta wyceniania zakresu robót, które ani Projektant ani Zamawiający nie sprecyzowali w dokumentach przetargowych.

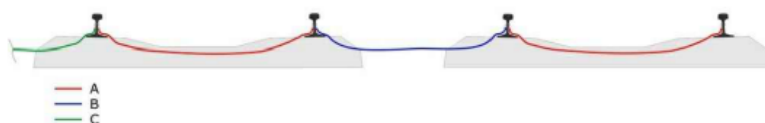


UWAGI:

1. Na połączeniu z istniejącym torowiskiem należy przewidzieć zakres robót dostosowawczych i regulacyjnych na każdym torze poza zakresem robót zasadniczych zgodnie z obowiązującymi "Wytycznymi do projektowania infrastruktury tramwajowej" dostarczonymi przez Inwestora.

Wykonawca sporządzi Projekt Technologiczny/Warsztatowy robót dostosowawczych i regulacyjnych i przedstawi go do akceptacji Inwestora.

2. W trakcie robót rozbiórkowych należy zinwentaryzować wszystkie połączenia elektryczne w torowisku zgodnie z poniższym schematem połączeń sieci powrotnej. Połączenia te należy odtworzyć na podstawie inwentaryzacji. Wykonawca sporządzi Projekt Technologiczny/Warsztatowy odtworzenia połączeń elektrycznych w torowisku i przedstawi go do akceptacji Inwestora.



Zarząd Dróg Miasta Krakowa

tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)

fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl

31-586 Kraków ul. Centralna 53

ePUAP:/ZIKIT/SkrytkaESP

www.zdmk.krakow.pl

Odpowiedź 1

Sposób mocowania szyn oraz przekrój konstrukcyjny torowiska na odcinku przed zakresem remontu jak i za zakresem remontu określi Wykonawca w opracowanym przez siebie Projekcie technologicznym. Po zamknięciu ruchu tramwajowego Wykonawca będzie miał czas na wykonanie odkrywek i zinventaryzowanie istniejącego torowiska. Wykonawca zgodnie z zapisami dokumentacji technicznej winien sporządzić Projekt technologiczny/warsztatowy robót dostosowawczych i regulacyjnych i przedstawić go do akceptacji Inwestora. Roboty te musi przewidzieć Wykonawca w cenie ofertowej.

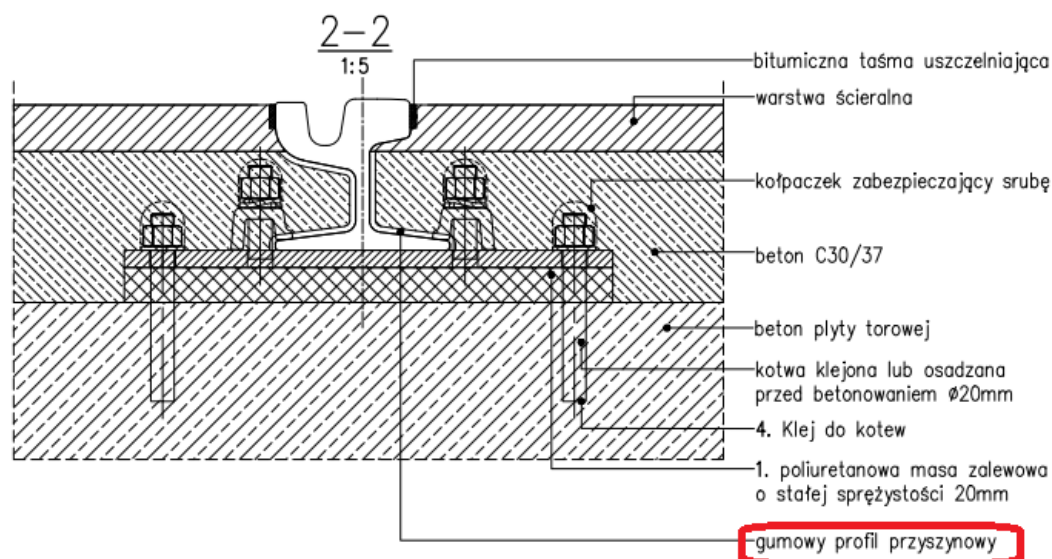
Wykonawca musi odtworzyć warstwy w strefie przyszynowej i odbudować warstwy torowiska, które uszkodzi na odcinku gdzie będzie wykonywał regulację torowiska. Sposobu odtworzenia warstw i torowiska nie określa się. Do Wykonawcy należy podanie w projekcie technologicznym sposobu odtworzenia torowiska i warstw w strefie przyszynowej.

Projekt robót torowych zakłada wpisanie się w istniejący układ geometryczny w związku z czym prace dostosowawcze powinny w głównej mierze skupić się na połączeniu nawierzchni stalowej poprzez np. wykonanie niezbędnych prac spawalniczych. Wykonawca nie może jednak wykluczyć, że niezbędna będzie jakaś drobna korekta w planie i w profilu na połączeniu z istniejącym torowiskiem.

Zamawiający zamieszcza na stronie prowadzonego postępowania prawdopodobny szczegół mocowania szyny na połączeniu z istniejącym torowiskiem.

Pytanie 2

Proszę o wskazanie przykładowych materiałów do zastosowania jako gumowy profil przyszynowy:



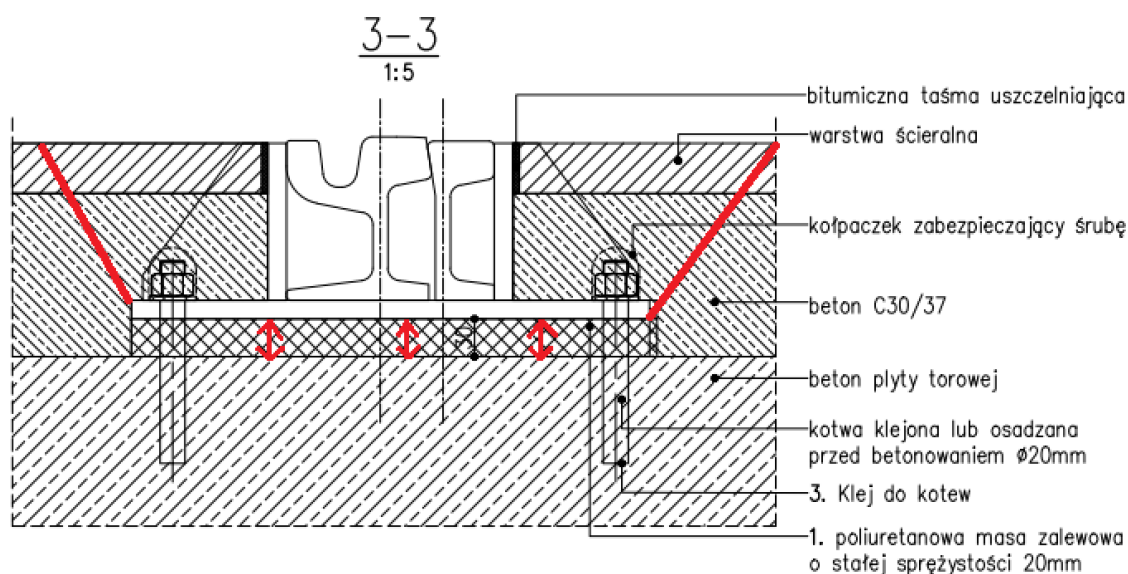
Odpowiedź 2

Wytyczne do projektowania infrastruktury tramwajowej WR-D-43-3 wskazują w punkcie 6.10 gumowe profile przyszynowe jako element zalecanego rozwiązania torowiska tramwajowego (rys. 6.10.4 i 6.10.5).

Z pozyskanej przez Zamawiającego wiedzy wynika, że na rynku dostępne są systemowe profile gumowe. W przypadku braku możliwości zakupu systemowych profili przyszynowych dopuszcza się zastosowanie taśmy gumowej grubości 4mm.

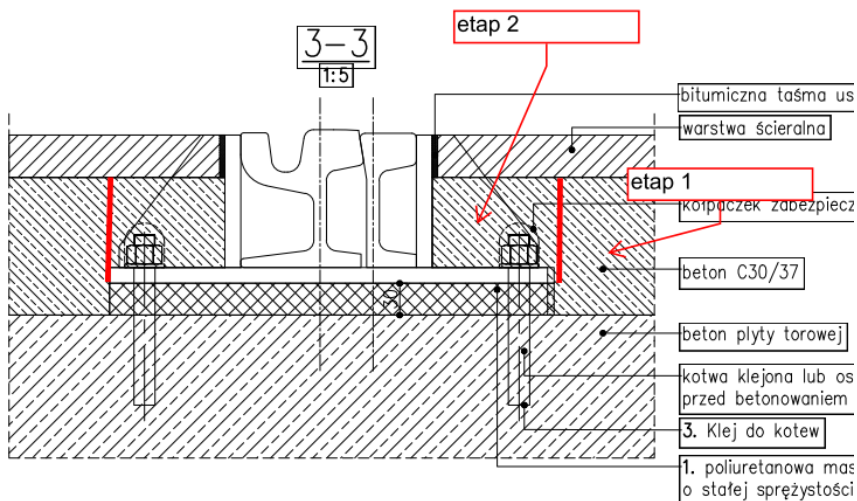
Pytanie 3

Z doświadczenie Oferenta wynika, że zabetonowanie „na sztywno” nawierzchni w torowisku na elementach podpartych elastycznie (blacha pod przyrządem wyrównawczym, płytki żebrowe na masie trwale elastycznej) spowoduje w krótkim okresie czasu spękania nawierzchni wzdłuż szyn i jej degradację. Wnosimy o przedstawienie rozwiązania projektowego wolnego od tej wady.



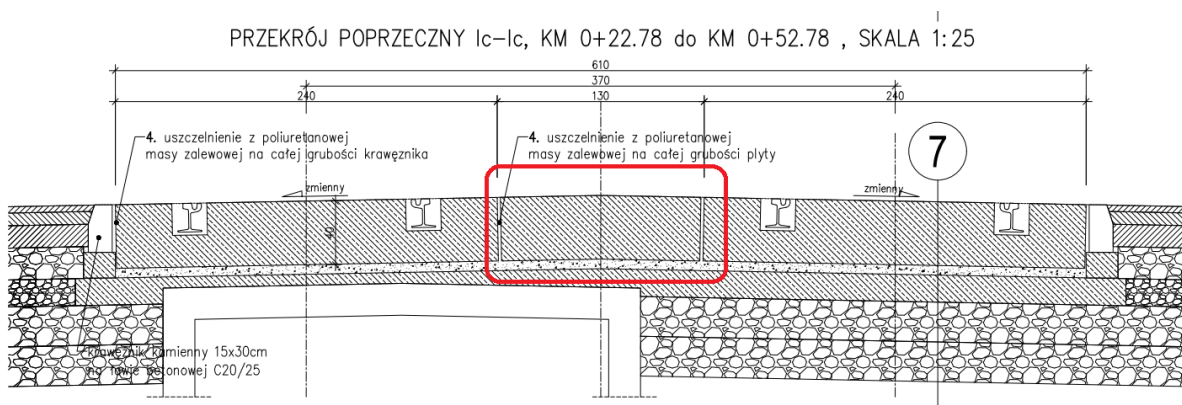
Odpowiedź 3

We wskazanym przypadku proponuje się zastosowanie rozwiązania polegającego na etapowaniu betonowania płyty wypełniającej torowisko zgodnie z poniższym rysunkiem:



Pytanie 4

Wg wiedzy oferenta żaden z producentów prefabrykowanych płyt nie wykonuje płyt z pochyleniem daszkowym. Prosimy o zmianę w przedmiotowym zakresie.



Odpowiedź 4

Rysunek nie precyzuje pochylenia płyty między torowej. Zamawiający dopuszcza zastosowanie prefabrykowanej płyty bez pochylenia o parametrach zgodnych z dokumentacją projektową.

Pytanie 5

Prosimy o podanie „zakresu pracy” przyrządów wyrównawczych oraz wskazanie części ruchomych w poszczególnych przyrządach.

Odpowiedź 5

Przemieszczenia urządzeń wyrównawczych należy przyjąć minimum takie jak przemieszczenia dylatacji mostowych, które są określone w dokumentacji projektowej. Części ruchome w przyrządach wyrównawczych znajdują się od strony mostu.

ZESTAW 4

Pytanie 1

Prosimy o załączenie ekspertyz mostu.

Odpowiedź 1

Zamawiający zamieszcza na stronie prowadzonego postępowania Ekspertyzę mostu.

Pytanie 2

Prosimy o załączenie badań geologicznych w miejscu wbicia ścianki Berlinki.

Odpowiedź 2

Zamawiający zamieszcza na stronie prowadzonego postępowania wyciąg z projektu architektoniczno – budowlanego w zakresie informacji o warunkach gruntowych.

Pytanie 3

Prosimy o załączenie kart z przeglądów mostu.

Odpowiedź 3

Zamawiający zamieszcza na stronie prowadzonego postępowania karty z przeglądu podstawowego z 2024 r. oraz rozszerzonego z 2023 r.

Pytanie 4

W której pozycji przedmiaru należy ująć wymianę uszkodzonych sprężeń zewnętrznych w kanałach I i IX.

Odpowiedź 4

Remont mostu nie przewiduje wymiany kabli, jedynie demontaż. Poz. 135 przedmiaru.

Pytanie 5

Prosimy o załączenie projektu sprężeń. Podanie długości, rodzaju kabli sprężających i z jaką siłą mają być naciągane.

Odpowiedź 5

Remont mostu nie przewiduje wymiany kabli, jedynie demontaż. Poz. 135 przedmiaru.

Pytanie 6

W której pozycji przedmiaru należy ująć kształtownik HEB wykazany na rys. 13,2. Prosimy o określenie jego parametrów.

Odpowiedź 6

Dodaje się do Przedmiaru poz. 81.1 Zbrojenia pokrywy kanału ciepłowniczego - Kształtownik HEB 260, ilość $3,5\text{m} \times 93,0 = 330,0$ kg.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP:/ZIKiT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl

Pytanie 7

Prosimy o podanie grubości ocynku dla konstrukcji stalowych. STWiORB mówi o ocynku ogniowym o grubości 85 mikronów w części opisowej - korytka stalowe grubość jest 160 mikronów. Z własnego doświadczenia wiemy że osiągnięcie gr,160 mikronów w metodzie ocynku ogniowego jest niemożliwe. Czy można wykonać metalizację natryskową ?

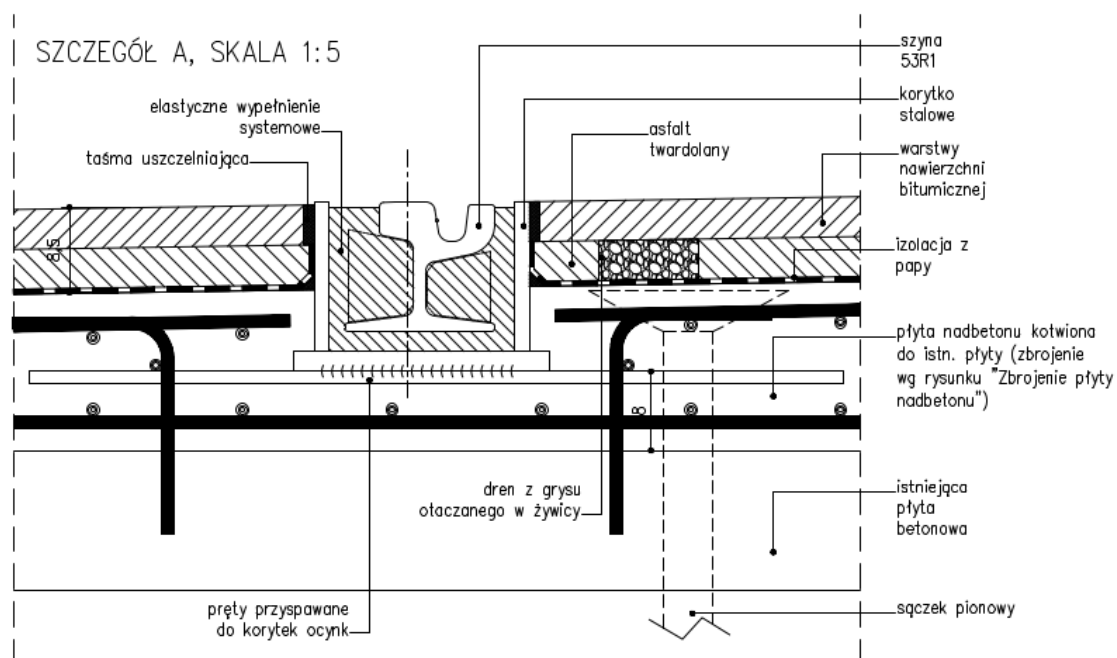
Odpowiedź 7

Dla korytek stalowych należy wykonać ocynk ogniowy 160 mikronów, który jest możliwy do wykonania w Wytwórni Cynkowej (zostało to potwierdzone w Ocynkowni). Inne elementy przewidziane do zabezpieczenia antykorozyjnego powinny mieć zapewnioną ochronę poprzez ocynkowanie ogniowe o grubości powłoki 85 μm w Wytwórni.

ZESTAW 5

Pytanie 1

Z informacji pozyskanych z rynku, wynika że jest problem z dostępnością szyn 53R1, Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych rozwiązań w zakresie nawierzchni stalowej toru? (np. zastosowanie typowych szyn 60R2) Przyjęcie innych rozwiązań w zakresie nawierzchni stalowej na moście, wiązać się będzie z koniecznością przeprojektowania płyty nadbetonu.



Odpowiedź 1

Zamawiający nie dopuszcza zamiany profilu szyny 53R1.

ZESTAW 6

Pytanie 1

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Obecnie żaden z producentów na rynku nie dysponuje betonowymi bloczkami komorowymi dla szyn 53R1. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuści wykorzystanie wkładek z tworzywa sztucznego.

Odpowiedź 1

Z pozyskanej przez Zamawiającego wiedzy wynika, że na rynku dostępne są betonowe bloczki komorowe dla szyn 53R1 lub jest możliwość wykonania elementu na zamówienie. W wyjątkowych sytuacjach uzasadnionych ze względów technologicznych Zamawiający może dopuścić wykorzystanie wkładek z tworzywa sztucznego.

Pytanie 2

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Prosimy o potwierdzenie, że przejście z szyn 53R1 na szyny 60R2 należy wykonać za pomocą szyn przejściowych.

Odpowiedź 2

Zgodnie z Rys. 19 PW zmiana profilu szyny z 53R1 na 60R2 powinna być wykonana za pomocą szyny przejściowej.

Pytanie 3

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Prosimy o informację, w której pozycji przedmiaru należy wycenić połączenia międzytorowe i międzytokowe w torowisku.

Odpowiedź 3

Połączenia międzytorowe i międzytokowe w torowisku należy wycenić w Poz. 37 i Poz.39 Przedmiaru, zgodnie ze STWiORB T.05.03.14.

Pytanie 4

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Prosimy o podanie wytycznych dla profilu gumowego dla szyny 53R1 w rejonie zabudowy asfaltowej zgodnie z przekrojem 4-4 na rysunku numer 19.

Odpowiedź 4

Wytyczne do projektowania infrastruktury tramwajowej WR-D-43-3 wskazują w punkcie 6.10 gumowe profile przyszynowe jako element zalecanego rozwiązania torowiska tramwajowego (rys. 6.10.4 i 6.10.5). Z pozyskanej przez Zamawiającego wiedzy wynika, że na rynku dostępne są systemowe profile gumowe. W przypadku braku możliwości zakupu systemowych profili przyszynowych dopuszcza się zastosowanie taśmy gumowej grubości 4mm.

Pytanie 5

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Prosimy o informacje, w której pozycji należy ująć szlifowanie szyn zgodne z zapisami STWIORB.

Odpowiedź 5

W poz. 39 Przedmiaru robót.

Pytanie 6

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Prosimy o informacje, czy Zamawiający dopuści wykonanie połączenia szyn za pomocą spawów elektrycznych.

Odpowiedź 6

W wyjątkowych sytuacjach uzasadnionych ze względów technologicznych Zamawiający dopuszcza również połączenia szyn za pomocą spawów elektrycznych.

Pytanie 7

Dotyczy: Sieć trakcyjna. W pkt 7,5 projektu trakcyjnego połączenie wyrównawcze sieci górnej wykonać przewodem LY95mm² natomiast w tabelarycznym zestawieniu elementów jest napisane, że przewodem LY120mm². Która wersja jest poprawna? Czy można zastosować połączenie wyrównawcze z liny Cu95mm² standardowo stosowane w połączeniach wyrównawczych sieci trakcyjnej?

Odpowiedź 7

Górne połączenia wyrównawcze wykonać linką Cu95mm²

Pytanie 8

Dotyczy: Sieć trakcyjna. Prosimy o potwierdzenie, że zamawiający nie przewiduje wymiany izolatorów na istniejących przewieszkach sieci trakcyjnej, które nie podlegają przebudowie.

Odpowiedź 8

Zamawiający nie przewiduje wymiany izolatorów na istniejących przewieszkach, które nie podlegają przebudowie (chyba że ulegną uszkodzeniu w wyniku prac).

Pytanie 9

Dotyczy: Sieć trakcyjna. W przedmiarze brak pozycji związanych z demontażem, montażem i zabezpieczeniem istniejącego światłowodu Cyfronet AGH. Zgodnie z punktem 7.8 projektu trakcyjnego światłowód należy przewiesić według dokumentacji właściciela światłowodu. W postępowaniu nie dołączono dokumentacji właściciela światłowodu. Punkt 7.2 projektu trakcyjnego sugeruje, że światłowód zostanie przewieszony na nowe słupy przez właściciela (Cyfronet AGH). Prosimy o potwierdzenie, że przewieszenie światłowodu ma wykonać właściciel. Prosimy ponadto o informację kto zabezpieczy światłowód i ewentualnie w jaki sposób należy

go zabezpieczyć na czas między demontażem starych słupów a montażem nowych słupów (montaż nowych słupów w miejscu istniejących).

Odpowiedź 9

Zgodnie z umową zawartą pomiędzy GM Kraków a ACK Cyfronet, Cyfronet zobowiązany jest do finansowania wszystkich prac powodujących konieczność zmiany trasy przebiegu kabla światłowodowego w wyniku przebudowy torowiska, sieci trakcyjnej lub zmiany lokalizacji słupów trakcyjnych.

Pytanie 10

Dotyczy: Sieć trakcyjna. W celu poprawnego skalkulowania kosztów prosimy o informację czy na obszarze objętym wymianą sieci trakcyjnej będzie odbywał się tymczasowy ruch tramwajowy, który wpłynie na organizację prac związanych z przebudową sieci trakcyjnej. Jeśli tak, to prosimy o wytyczne w jaki sposób zostanie zorganizowany tymczasowy ruch tramwajowy oraz czy należy przewidzieć montaż tymczasowych kotwien sieci trakcyjnej.

Odpowiedź 10

Na obszarze objętym wymianą sieci trakcyjnej będzie odbywał się tymczasowy ruch tramwajowy (w rejonie ronda Grunwaldzkiego planowany jest montaż rozjazdu nakładkowego oraz tymczasowych kotwien sieci trakcyjnej)

ZESTAW 7

Pytanie 1

Jaki należy przyjąć rozstaw kotew w km 52,78-57,78 oraz 216,94-211,94.?

Odpowiedź 1

Kotwy w tym kilometrażu mają rozstaw 0.5m.

Pytanie 2

Czy prefabrykowana płyta środkowa może być prosta, a spadki poprzeczne uzyskane jedynie na płytach torowych na zakresie 21,51-52,78?

Odpowiedź 2

Dokumentacja nie precyzuje pochylenia płyty między torowej. Zamawiający dopuszcza zastosowanie prefabrykowanej płyty bez pochylenia o parametrach zgodnych z dokumentacją projektową.

Pytanie 3

Czy na zakresie robót od strony ulicy Dietla w km 216,94 należy przyjąć minimalny wymiar wstawki szynowej za szyną przejściową to jest 3 m i tym samym wydłużyć zakres wymiany torów do km 219,44

Odpowiedź 3

Na dojeździe od strony Dietla nie przewiduje się wbudowania wstawki szynowej. Wykonawca sporządzi odpowiedni Projekt Technologiczny i uzgodni go z Zamawiającym. Jeżeli przyjęta przez Wykonawcę technologia zakłada wyjście poza zakres remontu torowiska od strony ul. Dietla to należy to zrealizować w ramach robót dostosowawczych przy porozumieniu z Inwestorem.

ZESTAW 8

Pytanie 1

Zwracamy się z prośbą o sprawdzenie czy w pozycji nr 22 załączonego przedmiaru robót – Korytowanie na dojazdach w obrębie jezdni i chodnika -

$695,11 \cdot (1,13 - 0,1) + 288,89 \cdot (1,13 - 0,1) + (212,08 + 293,18) \cdot (0,31 - 0,08) - 11,74 \cdot 3,4 \cdot 0,61 \cdot 0,5$ nie występuje błąd jednostki. Zamiast m2 powinny być m3, co wynika z obliczeń zawartych w tej pozycji.

Odpowiedź 1

Zamawiający informuje, że w przedmiarze robót w pozycji nr 22 pojawiła się omyłka pisarska. Jednostką miary we wskazane pozycji winien być m3 zamiast m2.

Jednocześnie zmianie ulega jednostka obmiarowa w STWiORB nr D.04.01.01 na jeden metr sześcienny (m3).

ZESTAW 9

Pytanie 1

Dotyczy: Torowisko tramwajowe. Zgodnie z projektem na obiekcie mostowy należy zastosować szynę 53R1, jednak materiał ten nie jest dostępny na rynku. Jedyny producent warunkuje możliwość walcowania tej szyny po uzyskaniu zamówienia na minimum 200-250 t, co znacząco przekracza ilości potrzebne do wykonania przedmiotowego zadania. Prosimy o informację czy Zamawiający zgodzi się na zmianę szyny na Lk-1 w przypadku nie uruchomienia walcowania szyn 53R1 przez producenta?

Odpowiedź 1

Zamawiający nie dopuszcza zamiany profilu szyny 53R1.

ZESTAW 10

Pytanie 1

W związku z postępowaniem przetargowym dotyczącym realizacji przedmiotowej inwestycji zwracamy się z prośbą o jednoznaczne określenie zasad postępowania oraz rozliczania kosztów w przypadku wystąpienia siły wyższej, w szczególności zagrożenia powodziowego. Zakres naszych prac obejmuje roboty prowadzone pod obiektem, nad wodą, przy wykorzystaniu rusztowań podwieszonych. Zgodnie z zapisami umowy Zamawiający zobowiązuje się do zapłaty za roboty wykonane przed

wystąpieniem siły wyższej oraz za roboty wykonane po jej ustąpieniu. W związku z tym oczekujemy, że Zamawiający poniesie również koszty związane z wystąpieniem siły wyższej, w tym:

- Koszty demontażu i ponownego montażu rusztowań podwieszonych w przypadku konieczności ich usunięcia na czas występowania zagrożenia powodziowego.
- Koszty zabezpieczenia placu budowy przed skutkami zagrożenia powodziowego, w tym ewakuacji sprzętu, ochrony materiałów budowlanych, umocnienia zabezpieczeń oraz dodatkowych działań minimalizujących straty.
- Koszty przestoju Wykonawcy oraz jego podwykonawców w okresie, w którym prowadzenie robót nie było możliwe ze względu na zagrożenie powodziowe.
- Koszty usunięcia skutków powodzi oraz działań niezbędnych do wznowienia robót, takich jak osuszenie i oczyszczenie terenu budowy, usunięcie naniesionego materiału i zanieczyszczeń, naprawa uszkodzonej infrastruktury tymczasowej.

Konieczne jest również przedłużenie terminu realizacji umowy o rzeczywistą liczbę dni, w których prowadzenie robót było niemożliwe z powodu wystąpienia siły wyższej.

Uprzejmie prosimy o jednoznaczne odniesienie się do powyższych kwestii oraz potwierdzenie zasad rozliczania kosztów wynikających z wystąpienia siły wyższej.

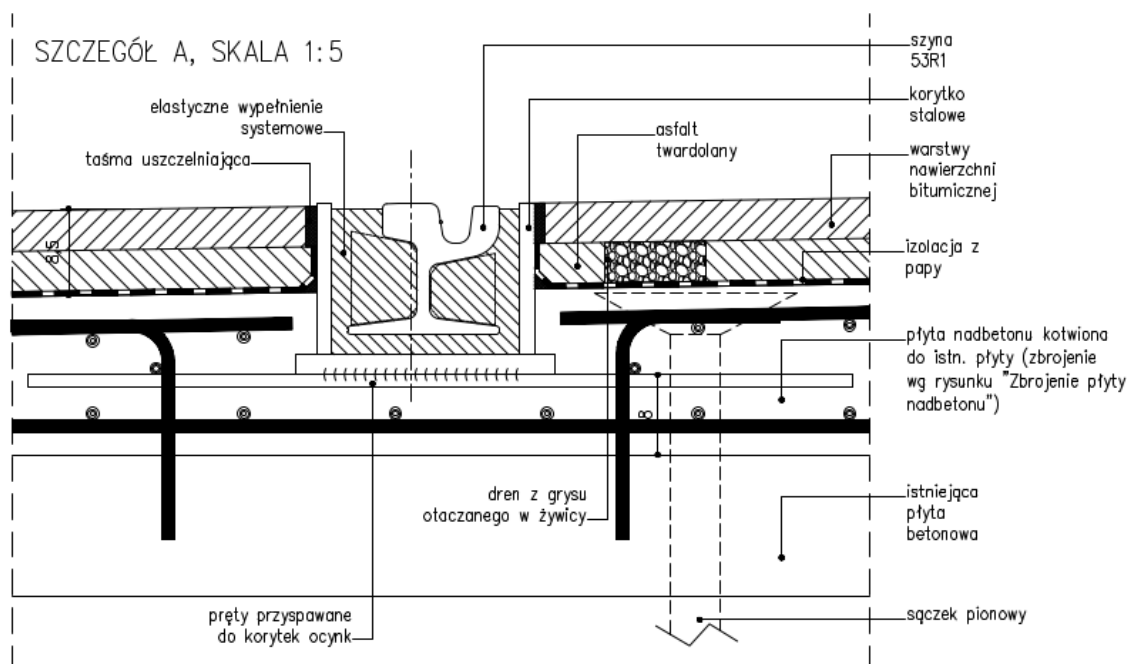
Odpowiedź 1

Kwestie rozliczeń kosztów związanych z działaniem siły wyższej oraz ewentualnego przesunięcia terminów realizacji umowy z tego powodu są już uregulowane w umowie i Zamawiający nie wyraża zgody na ich zmianę.

ZESTAW 11

Pytanie 1

Z informacji pozyskanych z rynku, wynika że jest problem z dostępnością szyn 53R1, Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych rozwiązań w zakresie nawierzchni stalowej toru? (np. zastosowanie typowych szyn 60R2). Przyjęcie innych rozwiązań w zakresie nawierzchni stalowej na moście, wiązać się będzie z koniecznością przeprojektowania płyty nadbetonu.



Odpowiedź 1

Zamawiający nie dopuszcza zamiany profilu szyny 53R1.

ZESTAW 12

Pytanie 1

Wniosek o przeprowadzenie wizji terenowej z udziałem Zamawiającego. W związku z postępowaniem przetargowym dotyczącym remontu mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla w Krakowie (Most Grunwaldzki), zwracamy się z wnioskiem o przeprowadzenie wizji terenowej z udziałem Zamawiającego. Zakres prac oraz specyfika lokalizacji inwestycji wymagają szczegółowej analizy w terenie, celem weryfikacji warunków realizacyjnych oraz dostosowania technologii wykonania do rzeczywistych uwarunkowań terenowych. Wizja lokalna pozwoli na lepsze rozpoznanie potencjalnych zagrożeń i optymalizację rozwiązań technicznych jeszcze na etapie składania ofert. Ze względu na złożoność zadania oraz konieczność uwzględnienia szeregu czynników technicznych, logistycznych i organizacyjnych, wizja terenowa jest kluczowym elementem w przygotowaniu rzetelnej oferty przetargowej. Do najważniejszych aspektów wymagających oceny na miejscu należą: Analiza warunków hydrotechnicznych. Bezpośrednia wizja lokalna umożliwi weryfikację pozwoli na identyfikację ewentualnych ryzyk związanych z prowadzeniem prac w obrębie cieku wodnego. Ocena warunków dostępu i organizacji zaplecza budowy. Realizacja inwestycji wymaga wydzielenia obszaru roboczego oraz organizacji zaplecza technicznego w obrębie przestrzeni miejskiej. Wizja lokalna pozwoli na: ocenę dostępnych dróg transportowych dla sprzętu ciężkiego, określenie miejsca składowania materiałów i elementów prefabrykowanych, wyznaczenie możliwych stref montażowych oraz ich wpływu na istniejącą infrastrukturę. sposób

prowadzenia i technologię robót z uwzględnieniem organizacji ruchu na czas realizacji. Weryfikacja stanu technicznego obiektu. Chociaż zakres prac został określony w dokumentacji przetargowej, z uwagi na ujęte w niej zastrzeżenia istnieje konieczność dodatkowej oceny aktualnego stanu technicznego mostu, w tym: identyfikacji uszkodzeń konstrukcyjnych, w szczególności pęknięć i korozji elementów stalowych, weryfikacji stanu izolacji podpór oraz konieczności jej wymiany, oceny nośności i stopnia zużycia elementów stalowych oraz betonowych. Dostęp do stref zakrytych w tym kanału ciepłowniczego oraz stref zakotwień i sprzężeń zewnętrznych. Dokładna inspekcja na miejscu pozwoli na oszacowanie zakresu prac naprawczych, co jest kluczowe na etapie składania oferty. Koordynacja robót z infrastrukturą miejską. Obiekt znajduje się w przestrzeni miejskiej, gdzie występują liczne elementy infrastruktury technicznej i transportowej. Wizja terenowa pozwoli na ocenę wpływu prowadzonych robót na: sieci uzbrojenia podziemnego, linie tramwajowe, organizację ruchu pieszego i kołowego w obrębie skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych. Szczególnie istotne jest rozpoznanie potencjalnych kolizji z sieciami podziemnymi, które mogą wpłynąć na konieczność uwzględnienia tymczasowych rozwiązań infrastrukturalnych. Optymalizacja czasowej organizacji ruchu. Zamawiający wymaga zachowania przejezdności układu komunikacyjnego, w tym przywrócenia ruchu tramwajowego i kołowego w określonych terminach. Aby skutecznie zaplanować etapowanie robót oraz wdrożenie czasowej organizacji ruchu, konieczna jest: ocena istniejącej infrastruktury drogowej i tramwajowej w bezpośrednim otoczeniu inwestycji, identyfikacja kluczowych punktów ograniczających swobodę ruchu pojazdów i pieszych. Dzięki wizji lokalnej możliwe będzie zweryfikowanie realnych warunków do wdrożenia i utrzymania organizacji ruchu na czas realizacji robót. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o wyznaczenie terminu wizji terenowej z udziałem przedstawicieli Zamawiającego oraz odpowiednich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za: gospodarkę wodną i ochronę przeciwpowodziową, zarządzanie ruchem drogowym i transportem publicznym, koordynację uzbrojenia terenu i infrastruktury technicznej. Prosimy o wskazanie terminu oraz określenie dodatkowych wymagań formalnych dotyczących udziału w wizji terenowej. Przeprowadzenie wizji terenowej umożliwi Wykonawcom ubiegającym się o pozyskanie zamówienia rzetelną ocenę uwarunkowań technicznych, pozwoli na eliminację potencjalnych ryzyk oraz umożliwi lepszą optymalizację sposobu realizacji inwestycji. Biorąc pod uwagę znaczenie obiektu oraz jego lokalizację w obszarze miejskim, uważamy, że wspólna analiza warunków terenowych (z udziałem Zamawiającego) będzie kluczowym elementem umożliwiającym skuteczne planowanie i realizację zadania zgodnie z wymaganiami przetargowymi.

Odpowiedź 1

Zamawiający informuje, że nie przewiduje przeprowadzenia wizji terenowej. Obiekt znajduje się w przestrzeni ogólnodostępnej.

Pytanie 1

Wniosek o przeprowadzenie wizji terenowej z udziałem Zamawiającego. W związku z postępowaniem przetargowym dotyczącym remontu mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla w Krakowie (Most Grunwaldzki), zwracamy się z wnioskiem o przeprowadzenie wizji terenowej z udziałem Zamawiającego. Zakres prac oraz specyfika lokalizacji inwestycji wymagają szczegółowej analizy w terenie, celem weryfikacji warunków realizacyjnych oraz dostosowania technologii wykonania do rzeczywistych uwarunkowań terenowych. Wizja lokalna pozwoli na lepsze rozpoznanie potencjalnych zagrożeń i optymalizację rozwiązań technicznych jeszcze na etapie składania ofert. Ze względu na złożoność zadania oraz konieczność uwzględnienia szeregu czynników technicznych, logistycznych i organizacyjnych, wizja terenowa jest kluczowym elementem w przygotowaniu rzetelnej oferty przetargowej. Do najważniejszych aspektów wymagających oceny na miejscu należą: Analiza warunków hydrotechnicznych Bezpośrednia wizja lokalna umożliwi weryfikację pozwoli na identyfikację ewentualnych ryzyk związanych z prowadzeniem prac w obrębie cieków wodnych. Ocena warunków dostępu i organizacji zaplecza budowy. Realizacja inwestycji wymaga wydzielenia obszaru roboczego oraz organizacji zaplecza technicznego w obrębie przestrzeni miejskiej. Wizja lokalna pozwoli na: ocenę dostępnych dróg transportowych dla sprzętu ciężkiego, określenie miejsca składowania materiałów i elementów prefabrykowanych, wyznaczenie możliwych stref montażowych oraz ich wpływu na istniejącą infrastrukturę. sposób prowadzenia i technologię robót z uwzględnieniem organizacji ruchu na czas realizacji. Weryfikacja stanu technicznego obiektu. Chociaż zakres prac został określony w dokumentacji przetargowej, z uwagi na ujęte w niej zastrzeżenia istnieje konieczność dodatkowej oceny aktualnego stanu technicznego mostu, w tym: identyfikacji uszkodzeń konstrukcyjnych, w szczególności pęknięć i korozji elementów stalowych, weryfikacji stanu izolacji podpór oraz konieczności jej wymiany, oceny nośności i stopnia zużycia elementów stalowych oraz betonowych. Dostęp do stref zakrytych w tym kanału ciepłowniczego oraz stref zakotwień i sprzężeń zewnętrznych. Dokładna inspekcja na miejscu pozwoli na oszacowanie zakresu prac naprawczych, co jest kluczowe na etapie składania oferty. Koordynacja robót z infrastrukturą miejską. Obiekt znajduje się w przestrzeni miejskiej, gdzie występują liczne elementy infrastruktury technicznej i transportowej. Wizja terenowa pozwoli na ocenę wpływu prowadzonych robót na: sieci uzbrojenia podziemnego, linie tramwajowe, organizację ruchu pieszego i kołowego w obrębie skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych. Szczególnie istotne jest rozpoznanie potencjalnych kolizji z sieciami podziemnymi, które mogą wpłynąć na konieczność uwzględnienia tymczasowych rozwiązań infrastrukturalnych. Optymalizacja czasowej organizacji ruchu. Zamawiający wymaga zachowania przejezdności układu komunikacyjnego, w tym przywrócenia ruchu tramwajowego i kołowego w określonych terminach. Aby skutecznie zaplanować etapowanie robót oraz wdrożenie czasowej organizacji

ruchu, konieczna jest: ocena istniejącej infrastruktury drogowej i tramwajowej w bezpośrednim otoczeniu inwestycji, identyfikacja kluczowych punktów ograniczających swobodę ruchu pojazdów i pieszych. Dzięki wizji lokalnej możliwe będzie zweryfikowanie realnych warunków do wdrożenia i utrzymania organizacji ruchu na czas realizacji robót. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o wyznaczenie terminu wizji terenowej z udziałem przedstawicieli Zamawiającego oraz odpowiednich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za: gospodarkę wodną i ochronę przeciwpowodziową, zarządzanie ruchem drogowym i transportem publicznym, koordynację uzbrojenia terenu i infrastruktury technicznej. Prosimy o wskazanie terminu oraz określenie dodatkowych wymagań formalnych dotyczących udziału w wizji terenowej. Przeprowadzenie wizji terenowej umożliwi Wykonawcom ubiegającym się o pozyskanie zamówienia rzetelną ocenę uwarunkowań technicznych, pozwoli na eliminację potencjalnych ryzyk oraz umożliwi lepszą optymalizację sposobu realizacji inwestycji. Biorąc pod uwagę znaczenie obiektu oraz jego lokalizację w obszarze miejskim, uważamy, że wspólna analiza warunków terenowych (z udziałem Zamawiającego) będzie kluczowym elementem umożliwiającym skuteczne planowanie i realizację zadania zgodnie z wymaganiami przetargowymi.

Odpowiedź 1

Zamawiający informuje, że nie przewiduje przeprowadzenia wizji terenowej. Obiekt znajduje się w przestrzeni ogólnodostępnej.

Zamawiający w związku z udzielonymi odpowiedziami zgodnie z art. 286 ust. 1 Pzp zmienia treść Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w następującym zakresie:

- 1) Zamawiający zmienia Projektowane Postanowienia Umowy, stanowiące załącznik nr 2 do SWZ i zamieszcza plik o nazwie: **Zał. nr 2 Projektowane postanowienia umowy_zmienione_10.03.2025**
- 2) Zamawiający zamieszcza plik o nazwie: **prawdopodobny szczegół mocowania szyny**
- 3) Zamawiający zamieszcza plik o nazwie: **Ekspertyza Mostu Grunwaldzkiego - Etap II**
- 4) Zamawiający zamieszcza wyciąg z projektu architektoniczno – budowlanego w zakresie informacji o warunkach gruntowych w pliku o nazwie: **wyciąg z PAB**
- 5) Zamawiający zamieszcza karty z przeglądu podstawowego z 2024 r. oraz rozszerzonego z 2023 r. w plikach o nazwach: **Przegląd szczegółowy 2023** oraz **Przegląd podstawowy 2024.**

- 6) Zamawiający dodaje do przedmiaru robót, stanowiącego załącznik nr 10 do SWZ pozycję nr 81.1 oraz w pozycji nr 22 zmienia jednostkę z m2 na m3 – Zamawiający zamieszcza plik o nazwie: Zał. nr 10 Przedmiar robót_zmieniony_10.03.2025. Ponadto, Zamawiający udostępnia edytowalną wersję przedmiaru robót.**
- 7) Zamawiający zmienia jednostkę obmiarową w STWiORB nr D.04.01.01 na jeden metr sześcienny (m3).**

Zgodnie z art. 286 ust. 7 Pzp dokonaną zmianę treści SWZ, Zamawiający udostępnia na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

1 x Strona internetowa prowadzonego postępowania

1 x aa NZ