



Treść zapytań do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wraz z wyjaśnieniami i ZMIANA Nr 2 treści SIWZ, zgodnie z art. 38 ust. 1, 2 i 4 oraz art. 12a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r.

Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 z późn. zm.) – dalej UPZP, zamieszczone na stronie internetowej w miejscu udostępnienia SIWZ,

w dniu 13.04.2018 r.

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. **Przebudowa Infrastruktury transportu szynowego w ciągu ul. Wojska Polskiego od pętli Magnuszewska do węzła komunikacyjnego Wojska Polskiego, Szpitalna, Szarych Szeregów, Bełzy. Nr sprawy 001/2018.**

- I. Zgodnie z art. 38 ust. 1 UPZP, Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści SIWZ, a Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Uwaga: Tłem koloru żółtego zaznaczono treść wyjaśnień Zamawiającego, które wpłynęły na zmianę treści SIWZ wraz z załącznikami.

1. Pytania - zestaw I, z dnia 20.03.2018 r.

Wykonawca wnioskuję o:

Pytanie nr 1/I

- usunięcie z Projektu Wykonawczego zapisów dotyczących wymagań dla konstrukcji klasycznej torowiska na podkładach strunobetonowych: „Na powierzchni 20cm warstwy podsypki tłuczniowej (5cm pod podkładem) zagęszczonej do $I_s \geq 1.00$ - $E_2 \geq 120 \text{MPa}$ ” oraz o usunięcie w całości SST nr T-2.00.04. Podbudowa z tłucznia o frakcji 31,5/50 mm jako niemających uzasadnienia.

Tor tramwajowy w konstrukcji podsypkowej to w zasadzie tor kolejowy, w którym występują dwa elementy konstrukcji: 1. Podtorze, 2. Nawierzchnia kolejowa (tramwajowa).

Podtorze – budowla geotechniczna wykonana jako nasyp lub przekop wraz z urządzeniami ją zabezpieczającymi, ochraniającymi i odwadniającymi, podlegająca oddziaływaniom eksploatacyjnym, wpływom klimatycznym oraz wpływom podłoża gruntowego zalegającego bezpośrednio pod podtorzem i w najbliższym jego otoczeniu. (Id-3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego).

Nawierzchnia torowa – konstrukcja (zespół konstrukcyjny) przystosowana do przenoszenia na grunt (podtorze) obciążeń stałych i ruchomych związanych z ruchem pojazdów szynowych, składająca się z szyn, elementów podporowych (podkładów), elementów przytwierdzających i łączących oraz podsypki.

Podsypka tłuczniowa jest więc częścią składową zespołu konstrukcyjnego i nie wydziela się w tej konstrukcji oddzielnej podbudowy z tłucznia. W praktyce przy budowie torów wykonuje się subwarstwę tłucznia, na której układany jest ruszt torowy; nie jest to jednak oddzielna warstwa podbudowy, dla której określa się wymagania wytrzymałości doraźnej (nośność, sztywność).

Podsypka jako część składowa konstrukcji ma za zadanie: 1. Sprężyste przejęcie nacisków kół pojazdów przekazywanych przez szyny i podkłady i przeniesienie tych nacisków na podtorze z rozłożeniem na większą powierzchnię o odpowiedniej wytrzymałości, 2. Zapewnienie wymaganego położenia toru w planie i profilu, 3. Szybkie odprowadzenie wód pochodzących z opadów atmosferycznych. Uzyskuje się to przez mechaniczne lub ręczne podbijanie podkładów oraz odpowiednie oprofilowanie pryzmy podsypki.



W Warunkach technicznych utrzymania podtorza kolejowego Id-3 określa się minimalne projektowe (obliczeniowe) wartości modułu odkształcenia podtorza w zależności od prędkości maksymalnej oraz natężenia przewozów.

W projekcie zostały określone wymagania na poziomie projektowanego wzmocnienia podtorza warstwą z niesortu (kruszywa łamanego 0/31,5mm) z odseparowaną warstwą filtracyjną. Natomiast brak jest uzasadnienia dla określania wymagań na poziomie subwarstwy tłuczni, która nie jest oddzielnym elementem konstrukcyjnym spełnia jedynie rolę pomocniczą przy układaniu toru. Stosowane są przecieź metody układania toru „na boso” tzn. bezpośrednio na podtorzu, następnie zasypanie toru tłuczniem i podnoszenie go wraz z podbiciem do wymaganej niwelety.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie akceptuje wniosku Wykonawcy o usunięcie w całości SST nr T-2.00.04, bowiem specyfikacja ta zawiera wymagania dla podbudowy tłuczniowej o frakcji 31,5/50 mm, zmienia jednak zapisy tej specyfikacji w taki sposób, że pkt 5.2. Wbudowywanie i zagęszczanie kruszywa, otrzymuje nowe brzmienie:

„Na przygotowanym podłożu należy mechanicznie rozścielić dolną warstwę tłuczni na szerokości udostępnionego frontu robót. Następnie należy warstwę grubości 20cm zagęścić. Minimalna grubość warstwy podsypki z kruszywa nie może być po zagęszczeniu mniejsza od 20cm mierzona w przekroju pod szyną. Dopuszczalna odchyłka grubości podsypki po zagęszczeniu nie powinna przekraczać $\pm 10\%$ projektowanej grubości.”

Zamawiający przekazuje ujednoliconą SST nr T-2.00.04 uwzględniającą wprowadzone zmiany, stanowiącą elementem załącznika Nr 1 do SIWZ.

Pytanie nr 2/1

- poprawienie w Projekcie Wykonawczym zapisu dotyczącego wymagań dla konstrukcji klasycznej torowiska na podkładach strunobetonowych: „Na powierzchni warstwy filtracyjnej (lub ochronnej) zagęszczonej do $Is \geq 1.00$ - $E2 \geq 100MPa$.” na zapis zgodny z SST nr T.2.00.03 Warstwa wzmacniająca z kruszywa łamanego. Pkt. 5.3 tablica 2. określający wymagania $E2 \geq 80MPa$.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W Opisie projektu wykonawczego przebudowy układu torowego, w pkt 3.4.6.1 konstrukcja torowiska, w części dotyczącej „TYP I - Konstrukcja klasyczna torowiska na podkładach strunobetonowych”, Zamawiający zmienia zapisy w zakresie „Wymagań dla konstrukcji klasycznej”, które otrzymują nowe brzmienie:

„Wymagania dla konstrukcji klasycznej:

- Na powierzchni zagęszczonego podłoża gruntowego do $Is \geq 0.97$ (dla gruntu niespoistego) i $Is \geq 0.95$ (dla gruntu spoistego) – wtórny moduł odkształcenia $E2 \geq 45MPa$.*
- Na powierzchni warstwy filtracyjnej (lub ochronnej) zagęszczenie zgodnie z wymaganiami określonymi w SST.*
- Na powierzchni 20cm warstwy podsypki tłuczniowej (5cm pod podkładem) zagęszczenie zgodnie z wymaganiami określonymi w SST”.*

Zapisy w pozostałej części dotyczącej „TYP I - Konstrukcja klasyczna torowiska na podkładach strunobetonowych”, pozostają bez zmian.

Zamawiający przekazuje ujednolicony Opis projektu wykonawczego przebudowy układu torowego, uwzględniający wprowadzone zmiany, stanowiący elementem załącznika Nr 1 do SIWZ.

Pytanie nr 3/1

- Uzupełnienie SST - brak SST dla warstwy ścieralnej asfaltu lanego MA PMB 25/55-60.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że podnoszona w pytaniu SST jest elementem załącznika Nr 1 do SIWZ. SST D-T-05.03.12 Nawierzchnia jezdni z asfaltu lanego znajduje się na str. 294, tomu III.1 SST Przebudowa układu drogowego.

2. Pytania- zestaw II, z dnia 21.03.2018 r.

Wykonawca prosi o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytanie:

1. Pkt. 10.2.3.2).b) – kierownik robót torowych.

Czy Zamawiający uzna, wymagane dla kierownika robót torowych, doświadczenie zawodowe uzyskane przez niego przy kierowaniu robotami budowlanymi pełniącego funkcję kierownika robót lub kierownika budowy na podstawie posiadanych wcześniej uprawnień budowlanych w ograniczonym zakresie – przed uzyskaniem uprawnień budowlanych bez ograniczeń?

Pełniąc te funkcje spełniał w tym okresie wymagania określone przez Zamawiających.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Po analizie zakresu uprawnień budowlanych do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, określonych ustawą Prawo budowlane wraz z aktami wykonawczymi, o której mowa w pkt 10.2.3.2) SIWZ, Zamawiający stwierdził, że do pełnienia funkcji kierownika robót torowych lub jednocześnie kierownik budowy i kierownik robót torowych, koniecznych do realizacji zadania polegającego na budowie i/lub przebudowie torowiska tramwajowego wynoszącego co najmniej 1400 m toru pojedynczego (przedstawianego na potwierdzenie min. 3 letniego doświadczenia zawodowego kierownika robót torowych - min. 1 zadania oraz dodatkowych zadań podlegających ocenie w kryterium oceny ofert - doświadczenie Kierownika robót torowych), wymagane są uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi minimum: w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń lub w specjalności inżynierskiej kolejowej w ograniczonym zakresie.

Wobec powyższego, Zamawiający uzna podnoszone w pytaniu doświadczenie kierownika robót torowych nabyte przed uzyskaniem uprawnień budowlanych bez ograniczeń, tylko w odniesieniu do posiadanych przez tę osobę uprawnień budowlanych do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej kolejowej w ograniczonym zakresie.

Udzielone wyjaśnienia wpływają na zmianę treści SIWZ. Stosowne zmiany treści SIWZ zawarte są w pkt II. niniejszego pisma.

3. Pytania- zestaw III, z dnia 30.03.2018 r.

Prosimy o odpowiedź na poniższe pytania:

Pytanie nr 1/III

Pozycja przedmiarowa nr 149 oraz opis techniczny podają wykonanie zbrojenia płyty górą, natomiast przekroje konstrukcyjne wyraźnie wskazują w opisie na wykonanie zbrojenia dołem. Prosimy o wskazanie prawidłowego rozwiązania technicznego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Płyta betonowa gr 16 cm powinna być zbrojona dołem.

Pytanie nr 2/III

Pozycja przedmiarowa nr 148, nr 149 – branża torowa. Prosimy o wprowadzenie numeru specyfikacji technicznej odnoszącej się do wykonania zbrojenia betonu stałą lub wprowadzenie nowych pozycji dotyczących wykonania zbrojenia stałą.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zbrojenie płyty betonowej należy wykonać zgodnie z zamieszczoną SST T-2.00.05 „Zbrojenie betonu stałą” oraz przekrojami konstrukcyjnymi.

Pytanie nr 3/III

Zwracamy się z prośbą o przedstawienie projektu zbrojenia płyt podbudowy gr.25cm oraz gr.16cm. W dokumentacji projektowej brak rysunków oraz zestawienia stali zbrojeniowej.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zbrojenie dolnej płyty betonowej należy wykonać zgodnie z SST T-2.00.05 oraz przekrojami konstrukcyjnymi.

Pytanie nr 4/III

Dotyczy poz. 152 przedmiaru. Zwracamy się z prośbą o wskazanie liczby kotwień jakie należy wykonać na tym odcinku torowym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Kotwienie na odcinku torowym przedstawionym w poz. 152 kosztorysu należy wykonać 0,75 m.

Pytanie nr 5/III

Dotyczy poz. 153 przedmiaru. Zwracamy się z prośbą o wskazanie liczby kotwień jakie należy wykonać na tym odcinku torowym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Kotwienie na odcinku torowym przedstawionym w poz. 153 kosztorysu należy wykonać 0,75 m.

Pytanie nr 6/III

Dotyczy poz. 154 przedmiaru. Zwracamy się z prośbą o wskazanie liczby kotwień jakie należy wykonać na tym odcinku torowym.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Kotwienie na odcinku torowym przedstawionym w poz. 154 kosztorysu należy wykonać 1,0 m.

Pytanie nr 7/III

SST T-2.00.07 p. 2.1 oraz p. 2.6 wymienia poprzeczki torowe płaskie. Opis techniczny str. 43 wskazuje, iż taki element występuje, natomiast p.5 SST T-2.00.07 "Wykonanie robót" nic nie wspomina o konieczności zabudowy poprzeczek torowych. Opis techniczny TYP I oraz TYP II konstrukcji torowiska również nic nie wspomina o zabudowie poprzeczek torowych. Takie informacje znajdują się w poz. przedmiarowych nr 152,153,154. Prosimy o informację czy poprzeczki należy zabudować skoro SST oraz opis techniczny nie mówią o tych robotach w punktach związanych z wykonaniem robót.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Należy zamontować poprzeczki zgodnie z pozycjami kosztorysowymi nr 152, 153 i 154, a ich koszt wliczyć w te pozycje. Poprzeczki powinny być zgodne z SST T-2.00.07 pkt 2.6.

Pytanie nr 8/III

W przypadku gdy poprzeczki torowe należy zabudować, zwracamy się z prośbą o informację jakiego rodzaju poprzeczki należy zabudować? Dwuotworowe, jak to wskazano w opisie technicznym str. 43 czy cztero-otworowe, jak to wskazano w pozycjach przedmiarowych. Dodatkowo Informujemy, iż SST T-2.00.07 w punkcie 2.1 podaje poprzeczki płaskie cztero-otworowe natomiast w punkcie 2.6 poprzeczki płaskie dwuotworowe.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Należy zamontować poprzeczki płaskie dwuotworowe zgodnie z SST-2.00.07 w punkcie 2.6.

Pytanie nr 9/III

Zwracamy się z prośbą o uzupełnienie przedmiaru robót o pozycję związaną z wykonaniem szlifowania szyn zgodnie z punktem 5.2.7, SST T- 2.00.07.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Szlifowanie szyn należy wykonać tylko w miejscach łączenia szyn za pomocą spawów termitowych lub elektrycznych w przypadku łączenia rozjazdu lub jego elementów. Zarówno koszt szlifowania spawów termitowych oraz ich wykonanie należy wliczyć w pozycje kosztorysowe nr 152, 153, 154, 163, 164, 165, 166 i 171.

Pytanie nr 10/III

Dotyczy: kotwienie torów do podbudowy betonowej. Zwracamy się z prośbą o informację jakiej średnicy otwór należy wykonać w podbudowie betonowej celem osadzenia w niej kotwy stalowej? SST T-2.00.07 p. 2.7 str. 49 oraz szczegół mocowania toku szynowego nr rys. 4.3 „oznaczenia”, punkt 3 - podają otwór o średnicy 24-30mm. Z kolei punkt 5.2.2 SST T-2.00.07 str.53 w opisie wykonania robót nakazuje wiercenie otworów średnicy 40mm. Prosimy o wyjaśnienia.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Opis śrub kotwiących znajduje się w SST T-2.00.07 p. 2.7, natomiast średnica otworów powinna być do nich dostosowana, dlatego w tym punkcie SST podano przedział od 24 do 30 mm.

Pytanie nr 11/III

Prosimy o wyjaśnienie na jaką wysokość należy wykonać zalewki przyszynowe pionowe gr. 2 cm. Przekroje konstrukcyjne podają głębokość 17 cm, natomiast szczegóły konstrukcyjne kotwienia torów podają głębokość 16cm.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zalewy pionowe mają być wykonane w taki sposób, aby sięgały do główki szyny. W zależności od sposobu wykonania podlewki pod stopą szyny wysokość zalewki pionowej może być różna, ale nie powinna być mniejsza niż 16 cm.

Pytanie nr 12/III

Plan tyczenia podaje zabudowę torów zlokalizowanych poza rozjazdami w łukach o promieniu $R=25m$, $R=50m$ oraz $R=100m$. Takie promienie łuków wymuszają konieczność wykonania głębia szyn. Przedmiar robót, SST oraz opis techniczny nie opisują tych robót. Wnosimy o uzupełnienie dokumentacji technicznej o zakres tych prac oraz o wprowadzenie pozycji przedmiarowych związanych z głęciem szyn wraz z podaniem długości toków szynowych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Głębce szyn dla łuków o promieniach wymienionych w pytaniu należy wykonać zgodnie z wiedzą techniczną i sztuką budowlaną oraz projektem wykonawczym, zawartym w załączniku Nr 1 do SIWZ, a ich wykonanie należy wliczyć w pozycje kosztorysowe nr 152, 153, 154, 163, 164, 165, 166.

Pytanie nr 13/III

Dotyczy zabudowy torów na odcinkach o promieniu $R=25m$, $R=50m$, $R=100m$ zlokalizowanymi poza rozjazdami. Czy pomimo tak małych promieni łuków Zamawiający nie przewiduje konieczności zabudowy na tych odcinkach szyn 60R2 R 290GHT? Specyfikacja mówi tylko o szynach 60R2 R 260. Prosimy o odpowiedź.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie przewiduje zastosowania szyn utwardzonych typu 290GHT.

Pytanie nr 14/III

Dotyczy: sieć trakcyjna. Zgodnie z Kosztorysem Ofertowym Część III Branża Energetyczna 1. Trakcja Tramwajowa V. Fundamenty pod słupy trakcyjne pozycja kosztorysowa nr 231 należy wykonać łącznie 843,5 m.b. fundamentu o średnicy $D=610mm$ pod słupy trakcyjne, natomiast zgodnie z tabelą „zestawienie POSADOWIENIA słupów trakcyjnych- część konstrukcyjna” stanowiącą część dokumentacji technicznej łączna długość pali fundamentowych do wykonania wynosi 504 mb. Prosimy o wyjaśnienie powyższych rozbieżności i ewentualną korektę kosztorysu ofertowego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje obmiar określony w poz. 231 kosztorysu ofertowego.

Pytanie nr 15/III

W załączonym projekcie znajduje się informacja na temat wysokości drzew iglastych, które należy posadzić, natomiast brak jest takiej informacji odnośnie drzew liściastych. Proszę o uzupełnienie tej informacji.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Drzewa liściaste o pokroju alejowym, pień prosty i prawidłowo rozwinięty, korona rozpoczynająca się na wysokości 2,2 m.

Pytanie nr 16/III

Proszę o podanie informacji odnośnie gwarancji na posadzenie nowych drzew i krzewów.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zgodnie z projektem wykonawczym zieleni na terenach zieleni miejskiej obowiązuje pielęgnacja nasadzonego materiału roślinnego przez rok od odbioru końcowego.

Pytanie nr 17/III

Czy należy wykonać operat dotyczący wycinki drzew oraz czy ta ilość ma być zweryfikowana z Zamawiającym?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Należy wykonać operat z wycinki drzew. Wycinkę drzew należy wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem Zamawiającego zgodnie z projektem wykonawczym.

Pytanie nr 18/III

Proszę o dokumentację w jakim standardzie wiaty będą akceptowane przez Zamawiającego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający przekazuje wytyczne Wydziału Organizacji Transportu Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy (ZDMiKP), o których mowa w pkt 1.3 i 2.2 SST D - 10.09.01 USTAWIENIE WIAT I PRZESTAWIENIE KIOSKÓW HANDLOWYCH, w zakresie standardów wiat przystankowych jakie będą akceptowane przez Zamawiającego.

Przekazywany dokument pn. „Rodzaje stosowanych szklanych wiat przystankowych w Bydgoszczy”, stanowi uzupełnienie załącznika Nr 1 do SIWZ.

Pytanie nr 19/III

Czy wymagany jest w trakcie realizacji zamówienia stały nadzór saperski?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W trakcie realizacji zamówienia nie jest wymagany stały nadzór saperski.

Pytanie nr 20/III

Proszę o wskazanie ilości taśmy asfaltowej potrzebnej do wykonania zadania.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Konieczność użycia taśmy asfaltowej i sposób jej wbudowania określają SST: D - 05.03.05/A NAWIERZCHNIA Z BETONU ASFALTOWEGO WARSTWA ŚCIERALNA, D-T.05.03.12 NAWIERZCHNIA Z ASFALTU LANEGO oraz D - 05.03.13 NAWIERZCHNIA Z MIESZANKI GRYSOVO-MASTYKSOWEJ (SMA) - WARSTWA ŚCIERALNA, stanowiące element załącznika Nr 1 do SIWZ.

Ilość taśmy asfaltowej powinna być tak dobrana przez Wykonawcę, aby zrealizować roboty zgodnie z wiedzą techniczną i sztuką budowlaną w oparciu o projekt wykonawczy.

Pytanie nr 21/III

Proszę o sprecyzowanie klasy cementu w warstwie wzmocnionego podłoża w konstrukcji nawierzchni chodników na zjazdach typu lekkiego, gdyż w przedstawionej dokumentacji występują rozbieżności.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że należy zastosować cement portlandzki klasy 32,5N.

Pytanie nr 22/III

Proszę o podanie okresu pielęgnacji dla trawników.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zgodnie z projektem wykonawczym zieleni na terenach zieleni miejskiej obowiązuje pielęgnacja zieleni przez rok od odbioru końcowego.

4. Pytania- zestaw IV, z dnia 11.04.2018 r.

Pytanie nr 1/IV

Dot. przebudowy sieci ciepłej- Prosimy o wyjaśnienie czy na etapie realizacji zadania do Wykonawcy będzie należała przebudowa ciepłociągu zgodnie z załączoną dokumentacją, gdyż kosztorys ofertowy nie obejmuje swoim zakresem przebudowy sieci ciepłowniczych. Jeśli należy przebudować ciepłociąg, prosimy o załączenie kosztorysu ofertowego dla odpowiedniego zakresu prac.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W zakres przedmiotowego zadania inwestycyjnego, realizowanego przez Zamawiającego nie wchodzi przebudowa sieci ciepłowniczej w zakresie przebudowy ciepłociągu, w związku z tym kosztorys ofertowy, stanowiący załącznik do SIWZ, zamieszczony na stronie internetowej Zamawiającego, nie zawiera przedmiarów robót związanych z wykonaniem robót w tym zakresie.

W pkt 3.6.11 i 30.1 SIWZ Zamawiający wskazał, że zarówno przebudowa sieci ciepłowniczej jak i dokumentacja dotycząca przebudowy sieci ciepłej, obejmuje „zakres szczegółowo opisany w § 14 ust. 1 pkt 40 wzoru Umowy”. Jednocześnie w pkt 30.1 SIWZ Zamawiający poinformował, że „przebudowa sieci ciepłowniczej realizowana będzie przez wykonawcę wyłonionego przez KPEC w Bydgoszczy w odrębnym postępowaniu”.

Zamawiający w SIWZ zamieścić część dokumentacji związanej z przebudową ciepłociągu po to, aby Wykonawca dokładnie wiedział, w których lokalizacjach występuje ciepłociąg do przebudowy oraz aby mógł w odpowiedni sposób zaplanować realizację zadania opisanego w zamówieniu. Obowiązki Wykonawcy w zakresie współpracy z Wykonawcą robót realizowanych na rzecz KPEC, zostały szczegółowo opisane m.in. w § 14 ust. 1 pkt 40 oraz w § 28 ust. 6 wzoru Umowy, stanowiącego załącznik do SIWZ.

Zamawiający informuje, że KPEC - Komunalne Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o. o. w Bydgoszczy prowadzi postępowanie pn. „Przebudowę sieci ciepłowniczej w ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Szpitalnej do ul. Magnuszewskiej w Bydgoszczy” i dokumentacja dotycząca przebudowy sieci ciepłowniczej zamieszczona jest na jego stronie internetowej pod linkiem: <http://www.bip.kpec.bydgoszcz.pl/index.php?app=przetargi&nid=321&y=0&status=1>

II. Zgodnie z art. 38 ust. 4 UPZP, Zamawiający zmienia treść SIWZ w następującym zakresie:

1. określonym w pkt I. niniejszego pisma, gdzie tłem koloru żółtego zaznaczono treść wyjaśnień Zamawiającego, które wpłynęły na zmianę treści SIWZ wraz z załącznikami, tj.:

- 1) w SIWZ – w wyniku wyjaśnień na pytanie - zestaw II z dnia 21.03.2018 r., Zamawiający zmienia warunek udziału w postępowaniu określony w SIWZ w pkt 10.2.3.2.b) dotyczący Kierownika robót torowych, w następujący sposób:

tekst przed zmianą:

- b) kierownik robót torowych:

minimalna wymagana liczba osób: 1;

minimalne kwalifikacje zawodowe:

posiada uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń lub kolejowej bez ograniczeń,

minimalne doświadczenie zawodowe:

3 (trzy) lat doświadczenia zawodowego w kierowaniu robotami budowlanymi jako kierownik robót torowych lub jednocześnie kierownik budowy i kierownik robót torowych, liczone od daty uzyskania ww. uprawnień budowlanych, w tym co najmniej jednego zadania polegającego na wykonaniu budowy i/lub przebudowy torowiska tramwajowego wynoszącego co najmniej 1400 m. toru pojedynczego, przy realizacji których wskazana osoba zdobyła doświadczenie na stanowisku kierownika robót torowych lub jednocześnie kierownika budowy i kierownika robót torowych;

tekst po zmianie:

- b) kierownik robót torowych:

minimalna wymagana liczba osób: 1;

minimalne kwalifikacje zawodowe:

posiada uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń lub inżynierskiej kolejowej w ograniczonym zakresie;

minimalne doświadczenie zawodowe:

3 (trzy) lata doświadczenia zawodowego w kierowaniu robotami budowlanymi jako kierownik robót torowych lub jednocześnie kierownik budowy i kierownik robót torowych, liczone od daty uzyskania ww. uprawnień budowlanych, w tym co najmniej jednego zadania polegającego na budowie i/lub przebudowie torowiska tramwajowego wynoszącego co najmniej 1400 m toru pojedynczego, przy realizacji których wskazana osoba zdobyła doświadczenie na stanowisku kierownika robót torowych lub jednocześnie kierownika budowy i kierownika robót torowych.

Powyższa zmiana treści SIWZ prowadzi do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu, o które mowa w art. 12a ust. 2 UPZP. Pozostałe postanowienia warunku udziału w postępowaniu określonego w pkt 10.2.3.2) SIWZ, dotyczącego osób skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia, pozostają bez zmian.

- 2) w SIWZ – w wyniku wyjaśnień na pytanie - zestaw II z dnia 21.03.2018 r., Zamawiający zmienia opis sposobu oceny ofert w opisie kryterium doświadczenie Kierownika robót torowych, określony w pkt 20.2.3.3) SIWZ, w następujący sposób:

tekst przed zmianą:

3) opis kryterium doświadczenie Kierownika robót torowych:

Kryterium rozpatrywane będzie na podstawie ilości zadań, wskazanych przez wykonawcę w formularzu ofertowym dla wskazanego z imienia i nazwiska kierownika robót torowych, z których każde polegało na budowie i/lub przebudowie torowiska tramwajowego wynoszącego co najmniej 1400 m toru pojedynczego, przy realizacji których (od rozpoczęcia robót do ich zakończenia, tj. wydaniem Świadectwa Przejęcia lub Protokołu odbioru robót lub równoważnego dokumentu w przypadku robót, w których nie wystawiano Świadectwa Przejęcia) wskazana osoba zdobyła doświadczenie na stanowisku kierownika robót torowych lub jednocześnie kierownik budowy i kierownik robót torowych. W tym kryterium ocenie będą podlegały maksymalnie 3 zadania wykazane przez wykonawcę w formularzu ofertowym, spełniające ww. wymagania. W przypadku wskazania większej ilości zadań niż 3 do oceny Zamawiający uwzględni tylko 3 zadania.

Ww. wskazane przez wykonawcę w formularzu ofertowym dane nie podlegają uzupełnieniu.

W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ilość punktów (K) w tym kryterium zostanie przyznana następująco:

wykazanie 1 zadania spełniającego ww. wymagania – 0 pkt,

wykazanie 2 zadań spełniających ww. wymagania – 5 pkt,

wykazanie 3 zadań spełniających ww. wymagania – 10 pkt.

tekst po zmianie

3) opis kryterium doświadczenie Kierownika robót torowych:

Kryterium rozpatrywane będzie na podstawie ilości zadań wskazanych przez wykonawcę w formularzu ofertowym, na potwierdzenie doświadczenia zawodowego osoby wyznaczonej do pełnienia funkcji kierownika robót torowych, z których każde polegało na budowie i/lub przebudowie torowiska tramwajowego wynoszącego co najmniej 1400 m toru pojedynczego, przy realizacji których, od rozpoczęcia robót do ich zakończenia, wskazana osoba zdobyła doświadczenie na stanowisku kierownika robót torowych lub jednocześnie kierownika budowy i kierownika robót torowych.

W związku z tym, w oparciu o art. 22d ust. 3 UPZP, Zamawiający wymaga od Wykonawcy wskazania w ofercie osoby z imienia i nazwiska, która przy realizacji zamówienia będzie wykonywać czynności kierownika robót torowych wraz z informacją o jej kwalifikacjach zawodowych (posiadane uprawnienia budowlane, numer i data ich uzyskania) i jej doświadczeniu zawodowym zdobytym na zadaniach spełniających ww. wymagania.

W tym kryterium ocenie będą podlegały max. 3 zadania wykazane przez wykonawcę w formularzu ofertowym, spełniające ww. wymagania. W przypadku wskazania większej ilości zadań niż 3, Zamawiający do oceny oferty uwzględni tylko 3 zadania.

Wskazane przez wykonawcę w formularzu ofertowym, wymagane przez Zamawiającego ww. informacje nie podlegają uzupełnieniu, w związku z art. 87 ust. 1 UPZP zdanie drugie.

W tym kryterium można uzyskać maksymalnie 10 punktów.

Ilość punktów (K) w tym kryterium zostanie przyznana następująco:

a) brak wskazania imienia i nazwiska lub/i kwalifikacji zawodowych (uprawnień budowlanych, numeru lub/i daty ich uzyskania) osoby skierowanej na stanowisko Kierownika robót torowych, pomimo wskazania zadań spełniających ww. wymagania - 0 pkt,

b) brak wskazania zadania lub wykazanie 1 zadania spełniającego ww. wymagania - 0 pkt,

c) wykazanie 2 zadań spełniających ww. wymagania – 5 pkt,

d) wykazanie 3 zadań spełniających ww. wymagania – 10 pkt.

W przypadku gdy Wykonawca, którego oferta została najwyżej oceniona spośród pozostałych ofert, wykazując warunek udziału w postępowaniu określony w pkt 10.2.3.2.b) dotyczący Kierownika robót torowych na podstawie dokumentów złożonych na wezwanie Zamawiającego wynikające z art. 26 ust. 1 UPZP, dokona zmiany osoby wskazanej w ofercie na to stanowisko. Zamawiający dokona ponownej oceny oferty Wykonawcy przyznając jego ofercie w tym kryterium - 0 pkt.

W związku z powyższym, Zamawiający przekazuje ujednolicony wzór formularza ofertowego oznaczonego „ZMANA Nr 2 SIWZ”, uwzględniającego wprowadzoną zmianę, zaznaczoną tłem koloru żółtego.

Powyższa zmiana treści SIWZ nie prowadzi do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu, o której mowa w art. 12a ust. 2 UPZP.

3) w SIWZ - załącznik Nr 1 - dokumentacja projektowa (DP) oraz specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych (SST) - Zamawiający przekazuje:

- ujednoliconą SST nr T-2.00.04 uwzględniającą zmiany wprowadzone wyjaśnieniami na pytanie nr 1/I,
- ujednolicony Opis projektu wykonawczego przebudowy układu torowego, uwzględniający zmiany wprowadzone wyjaśnieniami na pytanie nr 2/I,
- dokument pn. „Rodzaje stosowanych szklanych wlat przystankowych w Bydgoszczy”, wynikający z wyjaśnień na pytanie nr 18/III.

2. Jednocześnie Zamawiający zmienia w SIWZ wymagania w odniesieniu do materiału pochodzącego z rozbiórki torowiska tramwajowego - tłucznia kolejowego. W związku z tym, do obowiązków Wykonawcy Zamawiający wprowadza dodatkowy obowiązek oczyszczenia rozebranej podbudowy tłuczniowej w torowisku tramwajowym oraz przewiezienia jej na składowisko ZDMiKP mieszczące się na ul. Witebskiej w Bydgoszczy.

Wobec powyższego, Zamawiający wprowadza zmiany w treści SIWZ w następującym zakresie:

1) § 42 ust. 3 wzoru Umowy – załącznika Nr 2 do SIWZ, otrzymuje nowe brzmienie:

tekst przed zmianą:

„Materiały pochodzące z rozbiórki, jak : materiały pochodzące z frezowania nawierzchni bitumicznych ulicy, kostka kamienna, nieuszkodzone prefabrykaty (płytki betonowe, krawężniki betonowe, obrzeża betonowe, kostka betonowa) Wykonawca ma obowiązek odwieźć do magazynu ZDMiKP znajdującego się przy ul. Witebskiej w Bydgoszczy. Prefabrykaty muszą być ułożone na paletach i tak zabezpieczone, aby nie uległy uszkodzeniu w trakcie transportu, czy przeładunków. Koszt zastosowania palet, załadunku, przewozu, rozładunku i inne obciążają Wykonawcę.”

tekst po zmianie:

„Materiały pochodzące z rozbiórki, jak : materiały pochodzące z frezowania nawierzchni bitumicznych ulicy, materiał pochodzący z rozebrania podbudowy tłuczniowej w torowisku tramwajowym, kostka kamienna, nieuszkodzone prefabrykaty (płytki betonowe, krawężniki betonowe, obrzeża betonowe, kostka betonowa) Wykonawca ma obowiązek odwieźć do magazynu ZDMiKP znajdującego się przy ul. Witebskiej w Bydgoszczy. Prefabrykaty muszą być ułożone na paletach i tak zabezpieczone, aby nie uległy uszkodzeniu w trakcie transportu, czy przeładunków. Koszt zastosowania palet, załadunku, przewozu, rozładunku i inne obciążają Wykonawcę”.

Zamawiający nie przekazuje ujednoliconego tekstu wzoru Umowy.

Wszystkie zmiany do Umowy zostaną wprowadzone po zakończeniu procedury wynikającej z art. 38 UPZP i bezpośrednio po wyborze najkorzystniejszej oferty a przed zawarciem Umowy w sprawie zamówienia publicznego.

- 2) poz. 141 kosztorysu ofertowego – załącznika Nr 4 do SIWZ, w kolumnie 3 „Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych”, otrzymuje nowe brzmienie:

tekst przed zmianą:

„Rozebranie podbudowy z tłucznia kolejowego wykonywane ładowarkami kołowymi z transportem urobku grunt kat. III - na składowisko wykonawcy wraz z utylizacją”

tekst po zmianie:

„Rozebranie podbudowy z tłucznia kolejowego wykonanie ładowarkami kołowymi oczyszczenie go oraz transport na składowisko ZDMIKP na ul. Witebską w Bydgoszczy”

Zamawiający przekazuje ujednolicony wzór kosztorysu ofertowego oznaczony „ZMANA Nr 2 SIWZ”, uwzględniający wprowadzoną zmianę, zaznaczoną tłem koloru żółtego.

- III. W związku z wyjaśnieniami i dokonaną ZMIANĄ Nr 2 treści SIWZ, prowadzącą do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu, Zamawiający na podstawie art. 12a ust. 2 pkt 1 UPZP, przedłuża termin składania ofert do dnia **30.04.2018 r. godz. 12:45** i jednocześnie na podstawie art. 38 ust. 4 UPZP, zmienia w tym zakresie odpowiednie zapisy SIWZ zawarte w pkt: 16.17, 17.2 i 17.6, tj.:

1. w pkt 16.17. SIWZ

Zapis: „Nie otwierać przed dniem **20.04.2018 r. godz. 13:00**”

otrzymuje brzmienie:

„Nie otwierać przed dniem **30.04.2018 r. godz. 13:00**”

2. w pkt 17.2. SIWZ

Zapis: „Termin składania ofert upływa w dniu **20.04.2018 r. godz. 12:45**”

otrzymuje brzmienie:

„Termin składania ofert upływa w dniu **30.04.2018 r. godz. 12:45**”

3. w pkt 17.6 SIWZ

Zapis: „Termin otwarcia ofert: w dniu **20.04.2018 r. godz. 13:00**”

otrzymuje brzmienie:

„Termin otwarcia ofert: w dniu **30.04.2018 r. godz. 13:00**”

- IV. Wyjaśnienia i ZMIANA Nr 2 treści SIWZ oraz nowy termin składania i otwarcia ofert, stają się obowiązujące dla wszystkich Wykonawców z dniem ich zamieszczenia na stronie internetowej Zamawiającego w miejscu udostępnienia przedmiotowej SIWZ.

p.o. DYREKTORA

Jacek Wójcikowski

.....
(podpis kierownika zamawiającego)