



„Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – obszar o powierzchni 32,5 ha ograniczony ulicami: Zachodnią, Podrzeczną, Stary Rynek, Wolborską, Franciszkańską, Północną, Wschodnią, Rewolucji 1905 r., Próchnika wraz z pierzejami po drugiej stronie ww. ulic.”
WND-RPLD.06.03.03-10-0001/17

Projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.*
(Projekt 4)

Łódź, dnia 01.03.2021 r.

DSR-ZP-II.271.59.2020

Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego

Zamawiający - Miasto Łódź, Zarząd Inwestycji Miejskich, ul. Piotrkowska 175, 90-447 Łódź, działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.), w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn. „**Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi - Projekt 4 - Rozbudowa układu torowo-drogowego w ciągu ulic Ogrodowa – Północna na odcinku od ul. Zachodniej do ul. Franciszkańskiej wraz z przebudową pętli tramwajowej przy ul. Północnej**” Projekt współfinansowany z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020, działanie nr VI.3 poddziałanie nr VI.3.3 - Rewitalizacja i rozwój potencjału społeczno-gospodarczego – MIASTO ŁÓDŹ.

udziela odpowiedzi na zapytania do SIWZ:

Pytanie 226

W zamieszczonym w dniu 18.02.2021r projekcie wykonawczym branża drogowa w południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania ul Ogrodowej i Nowomiejskiej zwiększono powierzchnię chodnika (miejsce kumulacji pieszych) zmniejszając przy tym miejscowo nawierzchnie jezdni ul Nowomiejskiej. Z kolei zamieszczone w tym samym dniu dokumentacje wszystkich pozostałych branży nie przedstawiają w wyżej wymienionej lokalizacji zmiany usytuowania chodnika i jezdni, pozostawiając układ z projektu budowlanego. Prosimy o jednoznaczne określenie które rozwiązanie należy przyjąć do wyceny.

Odpowiedź

Do wyceny należy przyjąć rozwiązania przedstawione w dokumentacji branży drogowej.

Pytanie 227



W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 98 z dnia 18.02.2021r. prosimy o informacje które kamienice sąsiadujące z przedmiotową inwestycją należą do Miasta Łodzi.

Odpowiedź

Kamienice należące do Miasta zlokalizowane są przy ul. Północnej nr: 7, 21, 23, 25, 34, 57.

Kamienice, w których Miasto ma swoje udziały znajdują się przy ul. Północnej nr: 5, 5/11, 9, 19, 31, 55, 59/61

Nieruchomość Skarbu Państwa: ul. Północna 67

Pytanie 228

Prosimy o informację czy opaski ochronne przy projektowanej zieleni należy montować w okresach zimowych w trakcie trwania budowy czy również w okresie gwarancji i rękojmi?

Odpowiedź

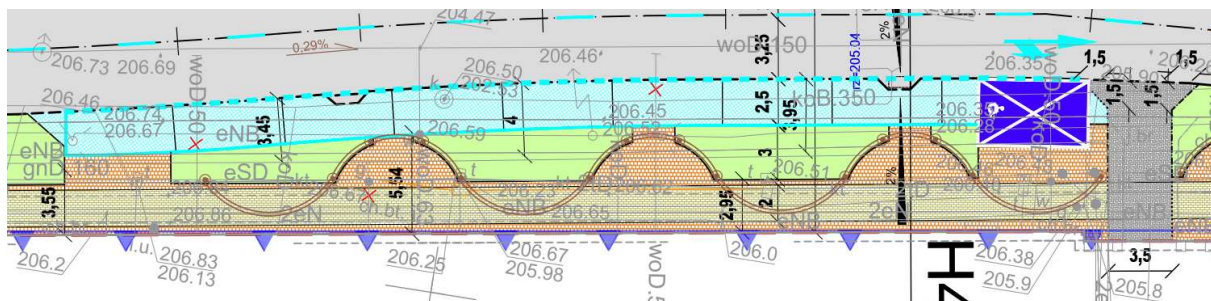
Opaski ochronne należy montować również w okresie gwarancji i rękojmi.

Pytanie 229

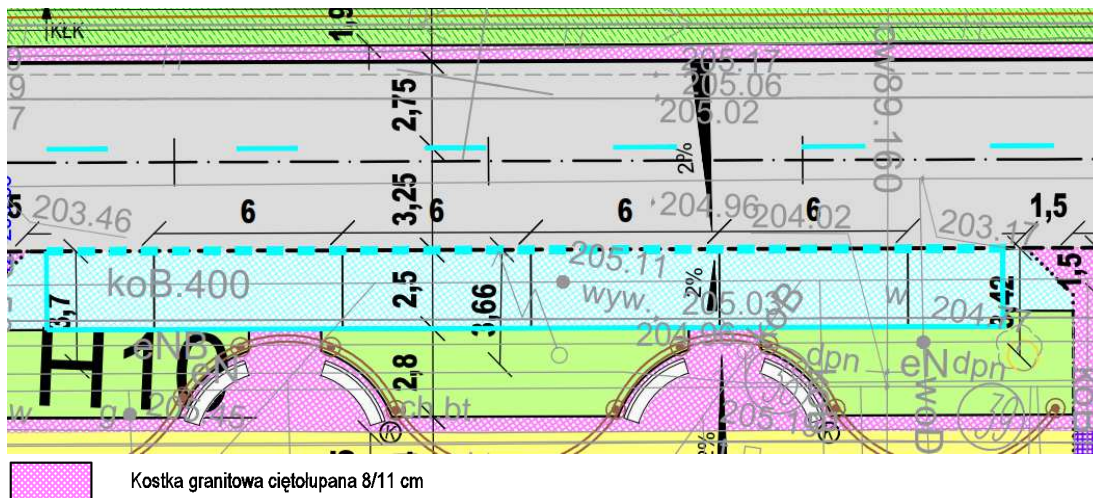
Zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi projektowana opaska ma być wykonana z kostki granitowej ciętołupanej 8/11, natomiast zgodnie z opisem technicznym nawierzchnię pasa technicznego należy wykonać z kostki granitowej łupanej 8/11. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź

Nawierzchnię pasa technicznego należy wykonać z kostki granitowej łupanej 8/11



Nawierzchnię opaski, która oddziela jezdnię od torowiska / stanowi część chodnika / ścieżki pieszo – rowerowej należy wykonać z kostki granitowej ciętołupanej 8/11.



Pytanie 230

Prosimy o wyjaśnienie czy nawierzchnię skrzyżowania ulic Nowomiejskiej i Północnej w obrębie torowiska tramwajowego należy wykonać w nawierzchni bitumicznej czy betonowej?

Odpowiedź

Nawierzchnię skrzyżowania ulic Nowomiejskiej i Północnej w obrębie torowiska tramwajowego należy wykonać jako betonową (projektuje się tutaj konstrukcję zabudowanego torowiska na płycie betonowej)

Pytanie 231

Zgodnie z opisem technicznym projektu konstrukcja powierzchni kumulacji pieszych i rowerzystów (przy wszystkich narożnikach skrzyżowań) posiada warstwę podbudowy pomocniczej z kruszywa C90/3 o grubości 15 cm. Natomiast zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi w tej samej konstrukcji jest warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa C90/3 o grubości 13 cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź

Warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa C90/3 pod konstrukcją powierzchni kumulacji pieszych i rowerzystów (we wszystkich narożnikach skrzyżowań) powinna mieć grubość 15 cm.

Pytanie 232

Zgodnie z opisem technicznym projektu konstrukcja nawierzchni zjazdów na odc. od I Wschodniej do ul. Kilińskiego posiada warstwę podbudowy pomocniczej z kruszywa C90/3 o grubości 15 cm. Natomiast zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi w tej



samej konstrukcji jest warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa C90/3 o grubości 13 cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź

Warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa C90/3 pod konstrukcją nawierzchni zjazdów na odcinku od ul. Wschodniej do ul. Kilińskiego powinna mieć grubość 15 cm.

Pytanie 233

Mając na uwadze charakter i cel procedury dotyczącej udzielenia zamówienia publicznego, zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o wydłużenie terminu składania ofert do dnia 22.03.2021 r. Czas ten jest konieczny dla pozyskania ofert oraz do rzetelnego przygotowania optymalnej oferty cenowej dla przedmiotu zamówienia o tak wysokiej złożoności. Zauważyć należy, że dopiero od momentu udostępnienia projektów wykonawczych i STWIORB tj. od dnia 18.02.2021 r., oferenci mogli przystąpić do weryfikacji zakresu prac, badania poprawności dokumentacji, zbierania ofert od dostawców materiałów oraz właściwej wyceny robót budowlanych. Zważywszy na powyższą argumentację prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o czas niezbędny na ich przygotowanie.

Odpowiedź

Zamawiający wyznacza termin składania ofert na dzień 17 marca 2021 r.

Pytanie 234

Zwracamy się z prośbą o wprowadzenie stałego, wynoszącego 36 miesięcy okresu gwarancji jakości i rękojmi na zieleń (z pielęgnacją i utrzymaniem).

Odpowiedź

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące warunków gwarancji jakości i rękojmi.

Pytanie 235

W specyfikacji technicznej D.05.03.01a dot. nawierzchni z płyt granitowych w pkt 1.3 znajduje się zapis: "Na płytach tych zostaną umieszczone napisy, wykonane metodą frezowania o głębokości frezu 5 mm, przedstawiające nazwy miast, do których pielgrzymował papież Jan Paweł II, wraz z datą pielgrzymki. Zestawienie pielgrzymek oraz wzór rozmieszczenia liter na płycie w załączonych rysunkach." Prosimy o potwierdzenie konieczności wykonania napisów na płytach granitowych oraz dostarczenie szczegółowej dokumentacji i rysunków.

Odpowiedź

W przedmiotowym zadaniu nie ma konieczności wykonania powyższych napisów.

Pytanie 236

Rysunek nr 7 branży drogowej przedstawia szczegóły wykonania nawierzchni. Zgodnie ze szczegółem C nawierzchnię miejsc kumulacji pieszych należy wykonać z płytek grafitowych 40x40x8 natomiast zgodnie ze specyfikacją D.05.03.01a są to



płyty jasnoszare. Prosimy o jednoznaczne określenie koloru płyt granitowych w miejscach kumulacji pieszych.

Odpowiedź

W miejscach kumulacji pieszych należy zastosować jasnoszare płyty granitowe 40x40x8 cm.

Pytanie 237

W dokumentacji wykonawczej, branży drogowej na rysunku nr 8 pn. „meble miejskie” znajduje się schemat kraty pod drzewo nr 11. Prosimy o informację jaki beton należy użyć do wypełnienia na przekroju A-A, opis klasy betonu jest ucięty

Odpowiedź

Wypełnienie na przekroju A-A należy wykonać z betonu klasy C20/25.

Pytanie 238

W dokumentacji wykonawczej branży drogowej na rysunku nr 8 pn. „meble miejskie” znajduje się schemat kraty pod drzewo nr 11. Prosimy o potwierdzenie że ten typ kraty o wymiarach 3,5 x 3,5m należy zastosować tylko pod drzewem nr 11.

Odpowiedź

Potwierdzamy, że typ kraty o wymiarach 3,5x3,5 m należy zastosować tylko pod drzewem nr 11.

Pytanie 239

W dokumentacji wykonawczej branży drogowej znajduje się rysunek nr 5 krata pod drzewa. Prosimy o informacje ile sztuk kraty o wymiarach 1,6 x 1,6m należy przewidzieć w wycenie

Odpowiedź

W wycenie należy przewidzieć 1 szt. kraty o wymiarach 1,6x1,6 m (pod drzewo nr 20)

Pytanie 240

Dotyczy D.05.03.05a. Specyfikacja jest niespójna w zakresie kategorii ruchu drogi , dla jakiej należy zaprojektować mieszankę AC8S, z przeznaczeniem na ścieżkę pieszo-rowerową. Łączenie wymagań KR1-2 , KR3-4 i KR5-6 uniemożliwia zaprojektowanie badania typu. Prosimy o skorygowanie treści SST , bądź potwierdzenie, że na przedmiotowym zadaniu należy zastosować mieszankę AC8S, 50/70, KR1-2 , zgodną z dokumentem przywołanym w pkt.10 , tj. WT2-2014.

Odpowiedź

Potwierdzamy, że na przedmiotowym zadaniu należy zastosować mieszankę AC8S, 50/70, KR1-2, zgodną z dokumentem przywołanym w pkt. 10 (WT2-2014).



Pytanie 241

- Dotyczy D.05.03.24, pkt.2.2. Do zaprojektowania mieszanki na warstwę ścieralną wskazano asfalt PMB 65/105-60. Wskazane lepiszcze jest rzadko stosowane na polskich drogach, a co za tym idzie nie ma ciągłej produkcji w rafineriach. Asfalt zamawiany jest na specjalne życzenie i przy stosunkowo niewielkim zapotrzebowaniu istnieje ryzyko niejednorodności. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie asfaltu PMB 45/80-55, celem uproszczenia technologii produkcji, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dla końcowego wyrobu? Stosowanie asfaltu PMB 45/80-55 jest zgodne z dokumentem przywołanym w pkt.10.3, tj. WT2-2014.

Odpowiedź

Tak, wyrażamy zgodę na zastosowanie asfaltu PMB 45/80-55 w celu uproszczenia technologii produkcji, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań dla końcowego wyrobu.

Pytanie 242

Dotyczy D.05.03.24. Przedstawione w SST wymagania dla mieszanki BBTM8 są niezgodne z dokumentem przywołanym w pkt.10.3, tj. WT2-2014. Ponadto stosowanie mieszanki typu BBTM na odcinkach miejskich z ruchem o niewielkich prędkościach i dużej częstotliwości zatrzymań pojazdów w okolicach skrzyżowań nie gwarantuje należytej trwałości warstwy ścieralnej. Znaczne siły poziome występujące w tych miejscach będą skutkować szybszym zniszczeniem warstwy ścieralnej (np. wrywanie ziaren kruszywa). Mieszanka o zwiększonej zawartości wolnych przestrzeni wymaga odpowiedniego odwodnienia liniowego np. w postaci ścieku przykrawężnikowego z kostki obniżonego w stosunku do rzędnej warstwy ścieralnej. Wskazane w dokumentacji rozwiązanie będzie skutkowało gromadzeniem się wody i degradacją nawierzchni w okresie zimowym. Ponadto nawierzchnia wymaga specjalnych zabiegów utrzymaniowych, przeprowadzanych minimum dwa razy w roku. Zabiegi utrzymaniowe, jak i remonty wynikające z naturalnych uszkodzeń, znacznie podniosą koszt eksploatacji nawierzchni. Czy Zamawiający, mając na uwadze powyższe, wyrazi zgodę na wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki SMA8, zalecanej przez WT2-2014, w przypadku konieczności zmniejszenia hałasu ruchu drogowego?

Odpowiedź

Tak, można zastosować mieszankę równoważną do powyższej o parametrach nie gorszych niż przyjęta do obliczeń prognozowanego oddziaływania na stan klimatu akustycznego.



Pytanie 243

Dotyczy wyjaśnień z dn.18.02.2021. Zamawiający w odpowiedzi na pytanie 71 nie dopuszcza granulatu asfaltowego do produkcji mm-a , co jest niezrozumiałe i sprzeczne ze specyfikacją techniczną D.05.03.05b, która jasno precyzuje warunki stosowania tego materiału. Granulat asfaltowy przy spełnieniu odpowiednich warunków jednorodności jest pełnowartościowym materiałem opisanym w normie PN-EN 13 108-8 i stosowanym z dużym powodzeniem do dolnych warstw na drogach każdej kategorii. Powyższe wyjaśnienie będzie powodować niepotrzebny wzrost kosztów inwestycji. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie granulatu asfaltowego do dolnych warstw w ilości zgodnej z SST i WT-2014, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymaganych właściwości dla mm-a, wskazanych w SST? To właściwości użytkowe końcowego wyrobu decydują o trwałości nawierzchni i długości okresu eksploatacji.

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie granulatu asfaltowego do dolnych warstw w ilości zgodnej z SST i WT-2014, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymaganych właściwości dla mm-a wskazanych w Specyfikacji.

Pytanie 244

Prosimy o podanie przekrojów konstrukcyjnych przez tarczę skrzyżowania ul. Północnej i Nowomiejskiej. Dokładnie chodzi o określenie rodzaju nawierzchni na obszarze torowiska w tym przekroju.

Odpowiedź

Nawierzchnię w obrębie skrzyżowania ul. Północnej i Nowomiejskiej należy wykonać wg następujących wytycznych:

- konstrukcja jezdni poza obszarem torowiska



1 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI BITUMICZNEJ

4 cm	warstwa ścieralna z BBTM8
6 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
10 cm	podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego ACC22P
20 cm	podbudowa pomocnicza z kruszywa C90/3 stabilizowanego mechanicznie
15 cm	podbudowa pomocnicza z mieszanki gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C3/4
15 cm	podbudowa pomocnicza z mieszanki gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2
25 cm	warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej o CBR>20%
95 cm	Razem

- konstrukcja w obszarze torowiska

KONSTRUKCJA ZABUDOWANEGO TOROWISKA TRAMWAJOWEGO PODLEW CIĄGŁY/NAWIERZCHNIA BETONOWA/SZYNA 60R2:

T4

- zabudowa toru-nawierzchnia betonowa z betonu C30/37 z dodatkiem włókien polimerowych*	- 19,5cm
- warstwa szczerwna 2,0 kg/m ² o przyczepności min. 2 MPa	- 0 cm
- dolna warstwa podbudowy betonowej z betonu C30/37 z dodatkiem włókien polimerowych	- 30 cm
- mata wibroizolacyjna	- 2 cm
- warstwa wzmacniająca z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, C90/3 stabilizowanego mechanicznie	- 25 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki stabilizowanej spoiwem hydraulicznym C3/4	- 15 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki stabilizowanej spoiwem hydraulicznym C1,5/2	- 15 cm
	razem 106,5 cm

*- zabudowę toru z kostki należy wykonać z bruku starożytecznego oraz kostki granitowej układanej na warstwie stabilizującej wykonanej z mineralnej zaprawy o dużej wytrzymałości.

Pytanie 245

W związku z ogłoszeniem postępowania przetargowego na wykonanie zadania pn.: „Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi - Projekt 4 -Rozbudowa układu torowo drogowego w ciągu ulic Ogrodowa Północna na odcinku od ul. Zachodniej do ul. Franciszkańskiej wraz z przebudową pętli tramwajowej przy ul. Północnej”, wykonawca zwraca się z zapytaniem:



- Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie asfaltu modyfikowanego 45/80-55 do warstwy BBTM 8?

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zastosowanie, jeśli pozostałe parametry zostaną spełnione.

Pytanie 246

Prosimy o zamieszczenie opisu technicznego do projektu Stałej Organizacji Ruchu.

Odpowiedź

Zamawiający zamieszcza opis do Stałej Organizacji Ruchu

Pytanie 247

Prosimy o informację czy wszystkie słupki znaków drogowych należy wykonać jako stylizowane z dekoracyjną bazą, pierścieniami i kulą ?

Odpowiedź

Potwierdzamy, że wszystkie słupki znaków drogowych należy wykonać jako stylizowane z dekoracyjną bazą, pierścieniami i kulą.

Pytanie 248

Zgodnie z przedmiarem drogowym pozycja nr 59 d.6 należy ustawić 5 szt. słupków do znaków drogowych. Zgodnie z projektem SOR słupków do znaków powinno być 51szt. Prosimy o skorygowanie ilości w pozycji przedmiarowej.

Odpowiedź

Poniżej podano skorygowane ilości przedmiarowe słupków pod znaki drogowe

- Słupki pod znaki drogowe: 56 szt.

Ponadto zmianie uległy następujące pozycje przedmiarowe:

- Słupki pod oznakowania TRK: 5 szt.
- Słupki pod oznakowanie TRP: 0 szt.
- Słupki pod SIM: 1 szt.
- Tarcze znaków drogowych średnich: 159 szt.
- Tarcze znaków drogowych mini: 11 szt.
- Tarcze TRK: 5 szt.
- Tarcze TRP: 92 szt.
- Tarcze SIM: 34 szt.

Pytanie 249

Zgodnie ze specyfikacją D.07.06.02a oraz opisem PZT należy wykonać ławki o konstrukcji stalowo – drewnianej, natomiast opis pozycji przedmiarowej 73 d.7 „Ławki parkowe z prefabrykatów żelbetowych – obudowa drewniana siedzeniowa”



„Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi – obszar o powierzchni 32,5 ha ograniczony ulicami: Zachodnią, Podrzeczną, Stary Rynek, Wolborską, Franciszkańską, Północną, Wschodnią, Rewolucji 1905 r., Próchnika wraz z pierzejami po drugiej stronie ww. ulic.”
WND-RPLD.06.03.03-10-0001/17

Projekt współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego* Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.
(Projekt 4)

wskazuje na ławki z prefabrykatów żelbetowych. Prosimy o doprecyzowanie jaki typ ławek parkowych należy zastosować na przedmiotowej inwestycji.

Odpowiedź

Wyjaśniamy, iż należy wykonać ławki o konstrukcji stalowo – drewnianej

**z up. PREZYDENTA MIASTA
ŁODZI**

/podpis nieczytelny/
Roman Cieślak
DYREKTOR
Wydziału Zamówień Publicznych