

Police, dnia 29 czerwca 2018 r.

**ODPOWIEDŹ NA PYTANIA DO TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH
WARUNKÓW ZAMÓWIENIA ORAZ MODYFIKACJA
SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

PR.272.14.3.2018.KW

Dotyczy: przetargu nieograniczonego na przebudowę drogi powiatowej nr 3920Z w miejscowości Przeclaw wraz z budową kanalizacji deszczowej

W dniu 25 czerwca 2018 r. do Zamawiającego wpłynęły zapytania odnośnie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przetargu nieograniczonym na przebudowę drogi powiatowej nr 3920Z w miejscowości Przeclaw wraz z budową kanalizacji deszczowej. Mając na uwadze brzmienie art. 38 ust. 1 oraz ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2017.1579 z późn. zm.) poniżej przekazuję treść pytań wraz z odpowiedziami.

Pytanie nr 1

Dotyczy Tymczasowej Organizacji Ruchu na czas prowadzenia robót.

Ze względu na:

- lokalizację oraz głębokość posadowienia sieci kanalizacji deszczowej (rzędna zagłębienia dna przewodów od ~2 do ~3 m),
- wąski pas drogowy,
- termin realizacji zadania do 16.11 b.r. a więc konieczność prowadzenia szybkiego tempa prac przy jednoczesnym zachowaniu ich jakości oraz konieczności zapewnienia bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa mienia

Wykonawca zapytuje Zamawiającego o możliwość takiego zorganizowania tymczasowej organizacji ruchu na odcinku od km 0+000 do 0+540, że:

- ruch tranzytowy i ewentualny ruch autobusowy (o ile ruch autobusowy na tym odcinku występuje) zostanie całkowicie wyeliminowany (tj. przeniesiony przez Wykonawcę na trasę alternatywną) z tego odcinka na cały czas prowadzenia robót,
- dojazd do posesji dla mieszkańców zostanie utrzymany, jednakowoż tylko i wyłącznie pod warunkiem nie wystąpienia ewentualnych kolizji z infrastrukturą podziemną, która takowy dojazd by fizycznie uniemożliwiła,
- dojazd dla służb ratunkowych zostanie utrzymany.

Jeżeli Zamawiający przychyli się do prośby Wykonawcy, to prosimy o stosowną zmianę zapisów we wszystkich dokumentach przetargowych, w tym m.in.:

- Projekcie Umowy: § 5. [obowiązki Wykonawcy], ustęp 1, punkt 13,
- SST D.00.00.00 WYMAGANIA OGÓLNE: punkt 1.4.4 Zabezpieczenie terenu budowy, str. 7

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu na odcinku od km 0+000 do km 0+540, eliminującej całkowicie ruch tranzytowy oraz ruch komunikacji miejskiej pod następującymi warunkami:

1. zamknięcie drogi dla ruchu tranzytowego i wyznaczenia objazdów drogą powiatową nr 3925Z Szczecin – Warzymice (Aleja Śliwkowa) – ul. Do Rajkowa (w zarządzie Prezydenta Miasta Szczecina) – DK nr 13 Szczecin – Przeclaw (w zarządzie GDDKiA w Szczecinie) jest możliwe pod warunkiem zawarcia takiego rozwiązania w czasowej organizacji ruchu i zatwierdzenia jej przez właściwy organ zarządzający ruchem.
2. zamknięcie drogi dla ruchu pojazdów komunikacji miejskiej jest możliwe pod warunkiem zawiadomienia, co najmniej z miesięcznym wyprzedzeniem Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, który prowadzi przewozy na linii autobusowej nr 83.
3. jeżeli w wyniku zamknięcia drogi dla ruchu autobusowego zostanie przedłużona trasa linii autobusowej, na wykonawcy będzie ciążył obowiązek zapłaty za zwiększoną ilość tzw. wozokilometrów; W opinii zarządcy drogi powiatowej trasa linii autobusowej nr 83 ulegnie skróceniu, ale ostatecznie informację taką należy potwierdzić w ZDiTM w Szczecinie.

Mając na uwadze powyższą odpowiedź § 5 ust. 1, pkt 13 projektu umowy otrzymuje następujące brzmienie:

13) zabezpieczenie praw i bezpieczeństwa właścicielom nieruchomości sąsiadujących z placem budowy, w szczególności zapewnienie dostępu i dojazdu do tych nieruchomości z możliwym krótkotrwałym brakiem dostępu i dojazdu w okresie przebudowy kolidującej infrastruktury technicznej lub przebudowy zjazdu do posesji. O takim rozwiązaniu należy każdorazowo zawiadamiać, co najmniej z jednodniowym wyprzedzeniem zainteresowanych mieszkańców lub użytkowników danej posesji.

pkt 1.4.4. SST Wymagania Ogólne, Zabezpieczenie terenu budowy, str. 7 otrzymuje brzmienie:

1.4.4 Zabezpieczenie terenu budowy

Zabezpieczenie terenu budowy w robotach modernizacyjnych „pod ruchem”. Wykonawca jest zobowiązany do utrzymania ruchu publicznego na Terenie Budowy z możliwością wyłączenia ruchu tranzytowego oraz linii autobusowej w okresie trwania realizacji Kontraktu aż do zakończenia i odbioru ostatecznego Robót. Przed przystąpieniem do Robót Wykonawca przedstawi Inżynierowi do zatwierdzenia uzgodniony z odpowiednim zarządem drogi i organem zarządzającym ruchem projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia Robót w okresie trwania budowy. W zależności od potrzeb i postępu Robót projekt organizacji ruchu powinien być aktualizowany przez Wykonawcę na bieżąco. W czasie wykonywania Robót Wykonawca dostarczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: zapory, światła ostrzegawcze, sygnały itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych. Wykonawca zapewni stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa. Wszystkie znaki, zapory i inne urządzenia zabezpieczające będą akceptowane przez Inżyniera. Fakt przystąpienia do Robót Wykonawca obwieści publicznie przed ich rozpoczęciem w sposób uzgodniony z Inżynierem oraz przez umieszczenie, w miejscach i ilościach określonych przez Inżyniera, tablic informacyjnych, których treść

będzie zatwierdzona przez Inżyniera. Tablice informacyjne będą utrzymywane przez Wykonawcę w dobrym stanie przez cały okres realizacji Robót. Koszt zabezpieczenia Terenu Budowy nie podlega odrębnej zapłacie i przyjmuje się, że jest włączony w Cenę ofertową.

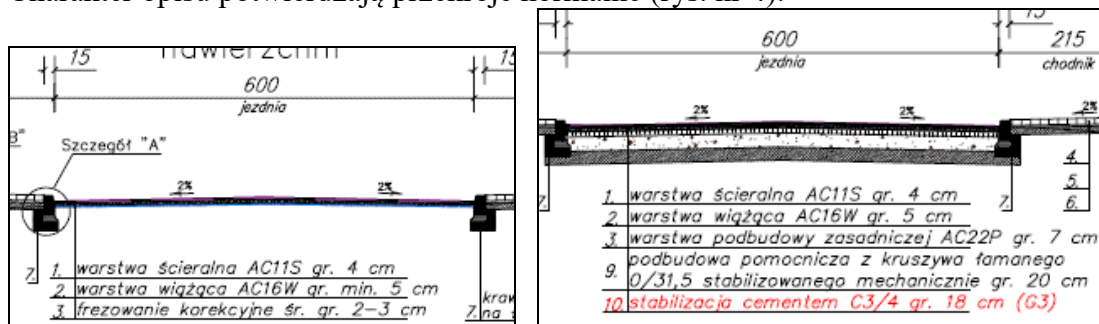
Pytanie nr 2

Dotyczy wykonania ilości robót bitumicznych.

Zgodnie z Opiskiem technicznym do Projektu Branży Drogowej na inwestycji występują dwa przekroje konstrukcyjne:

W celu wykonania wzmocnienia planuje się wykonanie frezowania starych warstw asfaltowych na głębokość około 2-3 cm i wykonanie nowych warstw asfaltowych jak poniżej: • warstwa ścierna AC 11S - 4 cm, • warstwa wyrównawcza AC 16W - 5 cm. W przypadku potrzeby wykonania nowej konstrukcji projektuje się wykonanie nowych warstw jak poniżej: • grunt stabilizowany cementem C3/4 18 cm - podłoże G3, grunt stabilizowany cementem C3/4 15 cm - podłoże G1/G2, • dolna warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie C_{90/3} - 20 cm, • górna warstwa podbudowy zasadniczej AC 22P - 7 cm, • warstwa wiążąca/wyrównanie AC 16 W - 5 cm, • warstwa ścierna AC 11S - 4 cm. Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC 22P powinna licować się ze starymi warstwami asfaltowymi po sfrezowaniu. Warstwę wyrównania należy układać całą szerokością pasa ruchu zarówno na fragmentach wzmocnionych jak i nowo wykonanych konstrukcjach.

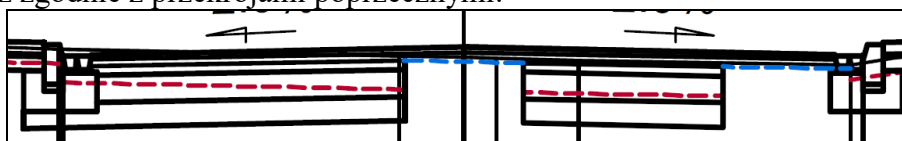
Charakter opisu potwierdzają przekroje normalne (rys. nr 4):



Zgodnie z powyższym w nowym przekroju konstrukcyjnym nie występuje warstwa wyrównawcza.

Natomiast Przedmiar Robót i przekroje poprzeczne (rys. 5.1 – 5.4) definiują przekroje konstrukcyjne w zupełnie inny sposób.

Otóż zgodnie z przekrojami poprzecznymi:



i Przedmiarem Robót (poz. 42) warstwę wyrównawczą należy ułożyć na szerokości całej przebudowywanej jezdni, która uprzednio podlegała frezowaniu (od km 0+000 do km ~0+547), w tym także na nowej konstrukcji poszerzeń i odtworzenia nawierzchni po kanalizacji deszczowej.

Z uwagi na ryczałtowy charakter wynagrodzenia prosimy o:

- Potwierdzenie, czy zgodnie z przekrojami poprzecznymi (rys. 5.1 – 5.4) warstwę wyrównawczą (poz. 42 Przedmiaru Robót) należy ułożyć na całej szerokości przebudowywanej jezdni, która uprzednio podlegała frezowaniu (od km 0+000 do km ~0+547), w tym także na nowej konstrukcji poszerzeń i odtworzenia nawierzchni po kanalizacji deszczowej?
- Prosimy o przekazanie tabel robót bitumicznych dla wszystkich warstw (podbudowa, warstwa wyrównawcza, warstwa wiążąca, warstwa ścieralna).

Odpowiedź:

Warstwa wiążąca na odcinkach od km 0+000 do 0+175 i od 0+325 do km 0+510 (zgodnie z rysunkiem nr 6 Przekroje skążone) nie występuje. Występuje jedynie warstwa wyrównawcza do wykonania której zaprojektowano użycie AC16 W 50/70. Ilości masy bitumicznej do wbudowania przedstawia poniższa tabela:

Pikietaż	Powierzch.	Śr. pow.	Odległość	Objętość	Szerokość
	[m ²]	[m]	[m]	[m ³]	[m]
0+000,00	0,32				0,00
0+025,00	0,41	0,37	25,00	9,30	6,00
0+050,00	0,45	0,43	25,00	10,80	2,80
0+075,00	0,47	0,46	25,00	11,50	1,90
0+100,00	0,35	0,41	25,00	10,30	0,00
0+125,00	0,44	0,40	25,00	10,00	0,00
0+150,00	0,52	0,48	25,00	12,00	0,00
0+175,00	0,28	0,40	25,00	10,00	0,00
0+200,00	0,00	0,14	25,00	3,50	0,00
0+225,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00
0+250,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00
0+275,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00
0+300,00	0,00	0,00	25,00	0,00	0,00
0+325,00	0,31	0,16	25,00	4,00	2,95
0+350,00	0,34	0,33	25,00	8,30	2,65
0+375,00	0,35	0,35	25,00	8,80	2,30
0+400,00	0,45	0,40	25,00	10,00	0,00
0+425,00	0,37	0,41	25,00	10,30	2,60
0+450,00	0,30	0,34	25,00	8,50	0,00
0+475,00	0,47	0,39	25,00	9,80	0,00
0+500,00	0,36	0,42	25,00	10,50	0,00
0+510,00	0,42	0,39	10,00	3,90	1,83

SUMA **152,00** m³

2,55

388 Mg

427,00 Mg

Co odpowiada pozycji 42 Przedmiaru robót.

Odcinki przeznaczone w całości do rozbiórki nawierzchni należy wykonać zgodnie z rys. przekroju normlanego w konstrukcji jak niżej:

- warstwa stabilizacji gruntu cementem C3/4 ($R_m=2,5\text{MPa}$) gr. 18 cm (G3) lub warstwa stabilizacji gruntu cementem C3/4 ($R_m=2,5\text{MPa}$) gr. 15 cm (G1),
- warstwa podbudowy z kamiennego kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC22P gr. 7 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 5 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S gr. 4 cm.

Wobec powyższego dokonuje się modyfikacji Przedmiaru robót dla poz. 46 w sposób następujący:

Było:

L.P.	Nr spec. Techn.	podstawa	Opis i wyliczenia	j.m.	ilość
46 d.5.1	D-05.03.05b	KNNR 6 0308-08	Nawierzchnie z mieszanek mineralno bitumicznych asfaltowych AC16W o gr. 5 cm (warstwa wiążąca)	m2	4 903,36

Jest:

L.P.	Nr spec. Techn.	podstawa	Opis i wyliczenia	j.m.	ilość
46 d.5.1	D-05.03.05b	KNNR 6 0308-08	Nawierzchnie z mieszanek mineralno bitumicznych asfaltowych AC16W o gr. 5 cm (warstwa wiążąca) od km 0+175 do km 0+325 rozbiórka istn. nawierzchni ca całej szerokości 150x6=900 m2 od km 0+510 do km 658,95 + sięgacz rozbiórka istn. nawierzchni na całej szerokości 1896 m2	m2	2 796,00

Dane dotyczące ilości poszczególnych elementów warstw bitumicznych wynikają z przekrojów skążonych (Rys nr 6) oraz planu zagospodarowania (rys. nr 2.1 i 2.2)

Pytanie nr 3 i 4

- Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach SST D-05.03.05a w zakresie wolnej przestrzeni próbek mieszanki AC 11 S 50/70 pobranych z drogi z warstwy ścieralnej (rdzenie) oraz ich określenie na poziomie **2,0-5,0%** (dla KR3) zgodnie z obecnie obowiązującymi wymaganiami technicznymi WT2 z 2016 roku. Obecny zapis dotyczący zawartości wolnej przestrzeni (tabl. 14) wynoszący **3,0-5,0%** nie uwzględnia wymagań na etapie projektowania MMA, w którym ten zakres dla próbek formowanych w laboratorium mieści się pomiędzy **2,0** a **4,0%** (KR3). Przy uwzględnieniu zagęszczenia na poziomie 98% górny poziom wolnej przestrzeni powinien być przesunięty do 5,0% - co uwzględniono w SST. Nie wiadomym natomiast jest, dlaczego ograniczono wolną przestrzeń od dołu, tj. między 2,0 a 3,0%. Taki zapis oznacza, że wykonawca nie może dogęszczać mieszanki do 100%, przedział zagęszczenia powinien się mieścić nawet pomiędzy 99 a 98% (co jednocześnie może wykluczać spełnienie dwóch wymagań: wskaźnik zagęszczenia, wolna przestrzeń w próbkach). W praktyce oznacza to, że

odporność na działanie czynników klimatyczno-pogodowych warstwy ścieralnej jest ograniczana. W konsekwencji doprowadzi to do szybszego zniszczenia warstwy.

4. Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach SST D-05.03.05b w zakresie wolnej przestrzeni próbek betonu asfaltowego AC 16 W pobranych z drogi z warstwy wiążącej (próbki rdzenie z drogi) oraz ich określenie na poziomie **3,0-8,0%** (dla KR3) zgodnie z obecnie obowiązującymi wymaganiami technicznymi Wt2 z 2016 roku. Obecny zapis dotyczący zawartości wolnej przestrzeni wynoszący **4,5-8,0%** (KR1-2) nie uwzględnia wymagań na etapie projektowania MMA, w którym ten zakres dla próbek formowanych w laboratorium mieści się pomiędzy **4,0** a **7,0%**. Przy uwzględnieniu zagęszczenia na poziomie 98% górny poziom wolnej przestrzeni powinien być przesunięty do 8,0% - co uwzględniono w SST. Nie wiadomym natomiast jest, dlaczego ograniczono wolną przestrzeń od dołu, tj. między 3,0 a 4,5%. Taki zapis oznacza, że wykonawca nie może dogęszczać mieszanki do 100%. W praktyce oznacza to ograniczanie trwałości zmęczeniowej warstwy, która wzrasta wraz z gęstością objętościową (i maleje ze wzrostem wolnej przestrzeni). W konsekwencji może dojść do szybszego zniszczenia warstwy na skutek spełniać zmęczeniowych.

Odpowiedź:

Ustala się, iż zawartość wolnych przestrzeni, dla warstwy ścieralnej z AC 11S 50/70 oraz warstwy wiążącej z AC 16W 50/70, powinna być zgodna z tabelą 16. [Wymagany wskaźnik zagęszczenia oraz zawartość wolnych przestrzeni w wykonanej warstwie], stanowiącą załącznik do WT-2 2016 – część II Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych Wymagania Techniczne:

Warstwa	Typ i wymiar mieszanki, przeznaczenie	Wskaźnik zagęszczenia [%]	Zawartość wolnych przestrzeni w warstwie [% (v/v)]
Wiążąca	AC 11 W, KR1÷KR2	≥ 98,0	2,0÷7,0
	AC 16 W, KR1÷KR2	≥ 98,0	2,0÷7,0
	AC 16 W, KR3÷KR7	≥ 98,0	3,0÷8,0
	AC 22 W, KR3÷KR7	≥ 98,0	3,0÷8,0
	AC WMS 16, KR3÷KR7	≥ 98,0	1,0÷4,5
	AC WMS 22, KR3÷KR7	≥ 98,0	1,0÷4,5
Ścieralna	AC 5 S, KR1÷KR2	≥ 98,0	1,0÷5,0
	AC 8 S, KR1÷KR2	≥ 98,0	1,0÷4,5
	AC 11 S, KR1÷KR2	≥ 98,0	1,0÷4,5
	AC 8 S, KR3÷KR4	≥ 98,0	2,0÷5,0
	AC 11 S, KR3÷KR4	≥ 98,0	2,0÷5,0
	AC 8 S, KR5÷KR6	≥ 98,0	2,0÷5,0
	AC 11 S, KR5÷KR6	≥ 98,0	2,0÷5,0

Magdalena Sochanowska

.....

Na oryginale właściwy podpis