

Police, dnia 5 listopada 2019 r.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIA DO TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

PR.272.16.2.2019.KW

Dotyczy: przetargu nieograniczonego na „Rozbudowę drogi powiatowej Nr 3923Z Szczecin – Warnik na odcinku od ul. Okulickiego w Szczecinie do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3922Z Stobno - Mierzyn

W dniach 23 października 2019 r. – 25 października 2019 r. do Zamawiającego wpłynęły zapytania odnośnie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przetargu nieograniczonym na „Rozbudowę drogi powiatowej Nr 3923Z Szczecin – Warnik na odcinku od ul. Okulickiego w Szczecinie do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 3922Z Stobno - Mierzyn.

Mając na uwadze brzmienie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843) poniżej przekazuję treść pytań wraz z odpowiedziami.

Pytanie nr 1

W nawiązaniu do uzgodnienia projektu technicznego przebudowy gazociągu i przyłącza gazowego proszę o potwierdzenie, że Zamawiający dokona zawarcia Porozumienia z PSG Sp. z o.o. przed przekazaniem placu budowy Wykonawcy, umożliwiającego prowadzenie prac na sieci PSG Sp. z o.o. Zgodnie z treścią uzgodnienia projekt Porozumienia został przesłany Zamawiającemu, jednakże nie został podpisany.

Odpowiedź nr 1

Zamawiający zawarł Porozumienie z PSG Sp. z o.o. umożliwiające prowadzenie prac na sieci PSG Sp. z o.o. przed przekazaniem placu budowy Wykonawcy.

Pytanie nr 2

Uzgodnienie dotyczące warunków usunięcia kolizji istniejącego oświetlenia ulicznego z planowaną inwestycją jest nieważne. Ważność warunków upłynęła dwa lata po ich wydaniu tj. w sierpniu br. Proszę o informacje, czy Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uzgodnienia i warunki, w tym aktualne uzgodnienia i warunki techniczne, umożliwiające po przekazaniu placu budowy Wykonawcy, prowadzenie robót objętych dokumentacją projektową na sieci ENEA Oświetlenie Sp. z o.o.

Odpowiedź nr 2

Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uzgodnienia i warunki umożliwiające prowadzenie robót objętych dokumentacją projektową na sieci ENEA Oświetlenie sp. z o.o.

Pytanie nr 3

Dotyczy uzgodnienia projektu usunięcia kolizji istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej ENEA Operator Sp. z o.o. z planowaną inwestycją. Opinia nr 8/03/2018 z dn. 16.03.2018 r. dotycząca uzgodnienia projektu budowlano-wykonawczego przebudowy istniejącej

infrastruktury elektroenergetycznej jest nieważna – ważność opinii upłynęła we wrześniu br. Proszę o informację czy Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uzgodnienia i warunki techniczne, umożliwiające po przekazaniu placu budowy Wykonawcy, prowadzenie robót objętych dokumentacją projektową na sieci ENEA Operator Sp. z o.o.

Ponadto proszę o informację czy Zamawiający zawarł zgodnie z warunkami przedstawionej opinii stosowną umowę na usunięcie kolizji?

Odpowiedź nr 3

Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uzgodnienia i warunki umożliwiające prowadzenie robót objętych dokumentacją projektową na sieci ENEA Operator sp. z o.o.

Pytanie nr 4

Proszę o potwierdzenie, że w ofercie cenowej nie należy uwzględniać zimowego utrzymania drogi. Jeżeli należy proszę o wskazanie standardu utrzymania

Odpowiedź nr 4

W ofercie cenowej nie należy uwzględniać zimowego utrzymania drogi.

Pytanie nr 5

Wg przekrojów normalnych nr rys 3 zjazdu łukowe należy wykonać z kostki brukowej betonowej kolor czerwony, wg przekroju A-A natomiast, należy już wykonać z kostki brukowej betonowej kolor grafitowy. Proszę o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź nr 5

Wszystkie zjazdy należy wykonać z kostki brukowej betonowej w kolorze grafitowym.

Pytanie nr 6

Prosimy o wskazanie lokalizacji wykonania w-wy wiążącej AC16W gr. 6 cm w ilości 546m² dla zakresu robót ciągu pieszo -rowerowego i ścieżki rowerowej.

Odpowiedź nr 6

Dodatkową warstwę należy wykonać w miejscach zjazdów przecinających ciąg pieszo-rowerowy.

Pytanie nr 7

Z uwagi na ryczałtowy charakter rozliczenia inwestycji, proszę o weryfikację ilości ustawienia obrzeży betonowych 8x30 cm dla zakresu robót bez ciągu pieszo-rowerowego i ścieżki rowerowej. W przedmiarze robót wskazano 2015,00 m z wyliczeń na podstawie dokumentacji technicznej: 2515,00 m.

Odpowiedź nr 7

Należy przyjąć ilość 2 515 m.

Pytanie nr 8

Czy Zamawiający dopuści na etapie realizacji zmianę technologii wykonania konstrukcji nawierzchni jezdni z zachowaniem wymaganych przepisami parametrów nośności i trwałości wykonanej nawierzchni? Zmiana przyczyni się znaczącego skrócenia czasu realizacji zadania, ograniczy w czasie trudności dla użytkowników drogi oraz ograniczy w sposób znaczący wpływ inwestycji na środowisko naturalne.

Odpowiedź nr 8

Zamawiający nie jest w stanie odpowiedzieć na tym etapie inwestycji na zadane pytanie z uwagi na niewskazanie przez Wykonawcę technologii zamiennej. Zamawiający wskazuje, że projekt umowy dopuszcza zmiany w zakresie sposobu wykonania przedmiotu umowy na warunkach wskazanych w projekcie umowy.

Pytanie nr 9

Proszę o wyjaśnienie rozbieżności rysunków branży drogowej – plan sytuacyjny a profil podłużny. Zgodnie z profilem podłużnym dla odcinka rowu 1+044 strona prawa zachowana jest jego ciągłość, w planie sytuacyjnym natomiast dla przedmiotowego odcinka rów nie występuje. Mając na uwadze ryczałtowy charakter rozliczenia inwestycji proszę o jednoznaczną odpowiedź jakie założenia zostały ujęte w przedmiarach i jaką ilość robót należy wycenić

Odpowiedź nr 9

Niweleta rowu ma pokazać w jaki sposób należy poprowadzić drenaż zakryty, aby zachować ciągłość spływu wód do rowu w miejscu wylotu z drenaży (patrz projekt kanalizacji deszczowej).

Pytanie nr 10

Część opisowa dokumentacji projektowej na potrzeby kanalizacji deszczowej zawiera wyłącznie spis treści. Proszę o uzupełnienie

Odpowiedź nr 10

Zamawiający udostępnia właściwy plik opisu technicznego kanalizacji deszczowej.

Pytanie nr 11

Zamawiający na odcinku KS1 – KD3.1 projektuje system rozsączający zamknięty DN800 (typu Twin) wykonany z komór drenażowych poprzedzielany rewizyjnymi studniami betonowymi. Informujemy iż w tym przypadku w celu prawidłowego wykonania tego systemu niezbędne jest zastosowanie systemowych studni tworzywowych dostosowanych do wybranego systemu komór. W związku z powyższym prosimy o zgodę na zastosowanie tworzywowych studni systemowych.

Odpowiedź nr 11

Zamawiający i projektant opiniuje pozytywnie zastosowanie tworzywowych studni systemowych.

Pytanie nr 12

Zamawiający na odcinkach KD21- KD22, KD25-KD26, KD31-KD40, KD40b-KD40c projektuje system rozsączający otwarty DN400. Czy Zamawiający na wyszczególnionych odcinkach dopuszcza zamienne zastosowanie rur PPB SN8 z perforacją 360. Zmiana ta pozwoli na prawidłowe (zgodne z projektem) wykonanie odejść bocznych poprzez złącza siodłowe oraz zwieńczenie wlotów i wylotów studniami betonowymi. Zaproponowane rozwiązanie jest tańsze niż w przypadku zastosowania połówkowych komór drenażowych.

Odpowiedź nr 12

Zamawiający i projektant opiniuje pozytywnie zastosowanie innych systemów rozsączających, należy jednak przestrzegać zapisów w decyzji wodnoprawnej oraz wydajność systemu nie może być niższa niż zastosowane w projekcie.

Pytanie nr 13

Proszę o doprecyzowanie sposobu (zakresu) wykonania drenażu korytkowego pod rowami. W nomenklaturze budowlanej nie ma takiego drenażu. Prosimy o jednoznaczne opisanie co Zamawiający (Projektant) rozumie pod pojęciem drenażu korytkowego. Czy są to typowe rozwiązania drenażowe stosowane w budownictwie infrastrukturalnym?

Odpowiedź nr 13

Tak to są typowe rozwiązania drenażowe stosowane w drogownictwie. Jest to warstwa kruszywa w dnie rowu zwiększająca jego możliwości retencyjne.

Pytanie nr 14

Proszę o wskazanie lokalizacji umocnienia skarp kostką betonową na podsypce cem.-piaskowej gr 5 cm dla zakresu robót bez ciągu pieszo-rowerowego i ścieżki rowerowej oraz podanie grubości i koloru kostki betonowej.

Odpowiedź nr 14

Umocnienie skarpy z kostki betonowej wykonać na odcinku rowu pomiędzy zjazdami od km 0+351,2 do km 0+690 (pochylenie przeciwskarpy 1:1).

Pytanie nr 15

Proszę o podanie konstrukcji dla zabruków z kostki kamiennej na łukach skrzyżowań oraz przy wylocie z zatok autobusowych oraz o uzupełnienie dokumentacji technicznej o szczegół konstrukcyjny dla przedmiotowego zakresu.

Odpowiedź nr 15

Konstrukcję wszystkich zabruków wykonać o następujących warstwach (rysunek dodatkowy nie jest wymagany)

Konstrukcja zabruków:

- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki z gruntu niewysadzinowego o CBR $\geq 20\%$ gr. 25 cm
- warstwa stabilizacji cementem C3/4 gr. 18 cm
- **warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 20 cm,**
- **podsypka cementowo - piaskowa gr. 5 cm,**
- **warstwa z kostki kamiennej 16**

Pytanie nr 16

Proszę o podanie lokalizacji ustawienia poręczy ochronnych U11a, h=1,2m dla zakresu robót ciągu pieszo-rowerowego i ścieżki rowerowej oraz dla ogrodzeń panelowych z siatki stalowej osadzonej na słupkach stalowych wraz z prefabrykowaną podmurówką dla zakresu robót bez ciągu pieszo-rowerowego i ścieżki rowerowej.

Odpowiedź nr 16

U11a, h=1,20 m (wzdłuż skarpy od km 0+960 do km 1+140 – łączna długość 180 mb), U11a, h=1,10 m wzdłuż skarpy od km 0+351,2 do km 0+690 (łączna długość 300 mb)

Ogrodzenia należy zlokalizować w miejscach gdzie w ramach rozbudowy zostaną usunięte istniejące lub przestawione po nowej granicy działki drogowej. Ilości należy zweryfikować w trakcie prowadzenia robót po wyznaczeniu granicy w terenie.

Pytanie nr 17

Dotyczy nawierzchni zatoki autobusowej z kostki kamiennej.

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie że do wyceny nawierzchni zatoki autobusowej z kostki kamiennej (poz. 26 PR dla drogi) należy przyjąć kostkę należy przyjąć kostkę kamienną surowołupaną.

Z zapisów SST nie wynika aby miała być to inna kostka. Gdyby jednak życzeniem Zamawiającego było aby wycenić kostkę inną niż surowołupana, to prosimy o taką informację i stosowne zmiany w zapisach SST.

Kostki inne niż surowołupane z obrobionymi w jakikolwiek powierzchniami są dużo droższe, co Wykonawca musiałby ująć w swojej wycenie.

Odpowiedź nr 17

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie kostki kamiennej surowołupanej.

Pytanie nr 18

Czy Zamawiający dopuszcza indywidualne projektowanie nawierzchni metodami empiryczno-mechanistycznymi zgodnie z zasadami przyjętymi w Katalogu Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych z 2014 roku z wykorzystaniem materiałów i technologii dostępnych w ww. katalogu przy założeniu trwałości zmęczeniowej zgodnej z projektem dla odpowiedniej kategorii obciążania ruchem KR4 . Katalog został wykonany za zlecenie GDDKiA i jest rekomendowany przez Ministra Infrastruktury do stosowania na wszystkich rodzajach dróg. Rozwiązania indywidualne zapewnią zakładaną trwałość zmęczeniową całej konstrukcji jednocześnie pozwolą na obniżenie kosztów i czasu realizacji przedmiotowej inwestycji.

Odpowiedź nr 18

Zamawiający nie jest w stanie odpowiedzieć na zadane pytanie na tym etapie inwestycji z uwagi na niewskazanie przez Wykonawcę technologii zamiennnej. Zamawiający wskazuje, że projekt umowy dopuszcza zmiany w zakresie sposobu wykonania przedmiotu umowy na warunkach wskazanych w projekcie umowy.

Magdalena Sochanowska

.....
Przewodniczący komisji przetargowej

Na oryginale właściwy podpis