

Tczew, dnia 30 czerwca 2020 r.

znak sprawy: ZP.272.14.2020

**Wykonawcy,**

**którym udostępniono SIWZ**

**dotyczy:** przetargu nieograniczonego na zadanie pn. **Położenie dywanika „slurry seal” na 10 drogach**

W związku z wnioskami skierowanymi do Zamawiającego odnoszącymi się do przetargu nieograniczonego pn. *Położenie dywanika „slurry seal” na 10 drogach*, w oparciu o art. 38 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843), Zamawiający udziela odpowiedzi na następujące pytania (pisownia oryginalna):

„1. Z zapisów w Specyfikacji Technicznej nr D-05.03.19 wynika, że Zamawiający w pkt. 2.5. powołuje się na normę PN-B-11112, która jest nieaktualna i na rynku nie są dostępne kruszywa spełniające jej wymagania. Wymagania dla kruszyw powinny być opisane z zastosowaniem normy zharmonizowanej PN-EN oraz aktualnych wymagań technicznych.

Prosimy zatem o zastąpienie nieaktualnej normy:

- PN-B-11112 Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych Obowiązującą normą i wytycznymi:

- PN-EN 13043 Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utrwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu

- WT-1 wydane przez GDDKiA.

Ponadto od 2004 roku według obowiązującej w Polsce dyrektywy Unii Europejskiej 89/106/EWG oraz Ustawy o wyrobach budowlanych z dnia 16.04.2004r. wraz z kolejnymi rozporządzeniami oraz Wymaganiami Technicznymi Kruszywa do mieszanek mineralno-asfaltowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach publicznych Ministra Infrastruktury z 2009r. zabronione jest wskazywanie konkretnych rodzajów skał a jedynie parametry jakie muszą spełniać kruszywa zastosowane w budowie drogi. Tymczasem w specyfikacji technicznej pojawił się zapis niezgodny z polskim i unijnym prawem: „W mieszance mineralno-emulsyjnej należy stosować kruszywo łamane - bazaltowe”. Pragniemy podkreślić, że prawo polskie nie przewiduje sytuacji, w której można eliminować kruszywa na podstawie pochodzenia lub rodzaju skały. Wskazywanie konkretnych materiałów (np. kruszyw bazaltowych) lub miejsca ich pochodzenia dyskwalifikują pozostałe materiały, które są także zgodne z polskimi i europejskimi normami. Zwracam się o usunięcie wyżej wymienionego zapisu ze specyfikacji technicznej oraz weryfikacji innych dokumentów przetargowych w celu ewentualnego anulowania innych zapisów niezgodnych w polskim prawem.”

Odpowiedź:

Zamawiający przychyła się do wniosku. Stosowne zmiany zostały zawarte w dokumencie Modyfikacja treści SIWZ z dnia 01.07.2020 r.

„2. Ad Załącznika nr 1 Lp. 5, 6, 9 jest złe wyliczenie powierzchni odcinków dróg. Prosimy o podanie właściwych ilości robót ułożenia „Slurry Seal.”

Odpowiedź:

Zamawiający przychyła się do wniosku. Stosowne zmiany zostały zawarte w dokumencie

Modyfikacja treści SIWZ z dnia 01.07.2020 r.

„3. *Ad Opis przedmiotu zamówienia. Prosimy o podanie szerokości poboczy, ogólnej ilości m<sup>2</sup> ścinki poboczy oraz grubości ścinki.*”

„4. *Zwracamy się z prośbą o uzupełnienie przedmiotu zamówienia o przedmiar robót, który będzie określał dokładną ilość robót w pozycji profilowanie poboczy, w tym doprecyzowanie szerokości i długości poboczy, na drogach wyszczególnionych w opisie przedmiotu zamówienia SIWZ.*”

Odpowiedź:

Informujemy, że przewiduje się ścięcie poboczy po dwóch stronach jezdni na szerokości 1,5 m na całej długości odcinków dróg wytypowanych do remontu, z pominięciem miejsc, w których występują ciągi utwardzone piesze (chodniki) oraz miejsc, w których technicznie niemożliwe jest ścięcie poboczy na pełnej szerokości 1,5 m, tzn. gdzie występują pobocza o szerokości mniejszej niż 1,5 m lub występują gęste zakrzewienia pobocza oraz inne przeszkody uniemożliwiające wykonanie pełnego zakresu szerokości ścięcia pobocza. Wysokość nadmiaru ziemi na poboczu drogi waha się w przedziale od 5 do 15 cm.

*W związku z powyższym Zamawiający dołącza osobny dokument z dnia 1 lipca 2020 r. pn. „Modyfikacja treści SIWZ”.*

**NACZELNIK**  
Wydziału Zamówień Publicznych

  
Andrzej Wojewódka