

Dotyczy: Postępowania prowadzonego w trybie podstawowym pn. "Przebudowa drogi gminnej Skalin Wierzchłąd"

ODPOWIEDZI NA PYTANIA DO SWZ

W związku z otrzymaniem pytań od Wykonawców Zamawiający udziela odpowiedzi:

Pytanie 1. Proszę zweryfikować i ewentualnie poprawić terminy składania i otwarcia ofert. Na portalu pod adresem <https://www.platformazakupowa.pl/forum/get/topics/for/auction/865593> termin składania i otwarcia podany jest na dzień 19.01.2023 roku a w ogłoszeniu o zmianie ogłoszenia jest to dzień 22.01.2023 roku.

Odpowiedź. Terminy zostają sprostowane poprzez wyznaczenie nowego terminu składania ofert: ostateczny termin składania ofert do dnia 26.01.2024 roku godz 10:00. Otwarcie ofert w dniu 26.01.2024 roku godz 10:15.

Pytanie 2. Proszę o uszczegółowienie w których miejscach zabudowane powinny być ścianki oporowe. Na rysunku wskazano dwie wysokości ścianek – 0,5 i 1 m- proszę o informację które gdzie powinny być zabudowane.

Odpowiedź.

L0,5 - w km 0+000-0+080 i 0+120-0+130

L1,0 – w km 0,583-0+590

Pytanie 4

Dotyczy: część I.

Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie czy Projekt Czasowej Organizacji Ruchu zamieszczony na stronie Zamawiającego, posiada wymagane opinie, został zatwierdzony przez zarządcę drogi i czy wykonawca będzie zobowiązany do prowadzenia robót zgodnie z ww. PCOR.

Odpowiedź. Projekt czasowej organizacji ruchu nie jest zatwierdzony, nie jest też uzgodniony. Wykonawca może wykorzystać materiał załączony do dokumentacji projektowej lub sporządzić własny dokument, następnie musi Projekt Czasowej Organizacji Ruchu uzgodnić i zatwierdzić.

Pytanie 5 Na przekrojach normalnych znajdujących się w Projekcie Architektoniczno-Budowlanym oraz w Projekcie Wykonawczym udostępnionym przez Zamawiającego, znajduje się element 6a (ścianka oporowa typu L). W wyżej wymienionej dokumentacji ani w opisie zadania nie znaleźliśmy lokalizacji oraz opisu zakresu robót związanych z wykonaniem tego elementu.

Prosimy o wskazanie dokładnej lokalizacji ścianki oraz aktualizację przedmiaru robót.

Odpowiedź. Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 2. Wykonawca powinien samodzielnie uwzględnić powyższe w przedmiarze przy wynagrodzeniu ryczałtowym które jest wskazane dla rozliczenia.

Pytanie 6

Dotyczy: część I i część II.

Wnosimy o jednoznaczne wskazanie kształtu, wymiarów, barwy i innych cech charakterystycznych dla kostek betonowych przeznaczonych do wykonania nawierzchni ścieżki rowerowej i zjazdów.

Odpowiedź. Wymiary i kształt zgodnie ze Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót. Kolorystyka- preferowane (ścieżka kolor piaskowy, zjazd grafitowy) .

Pytanie 7

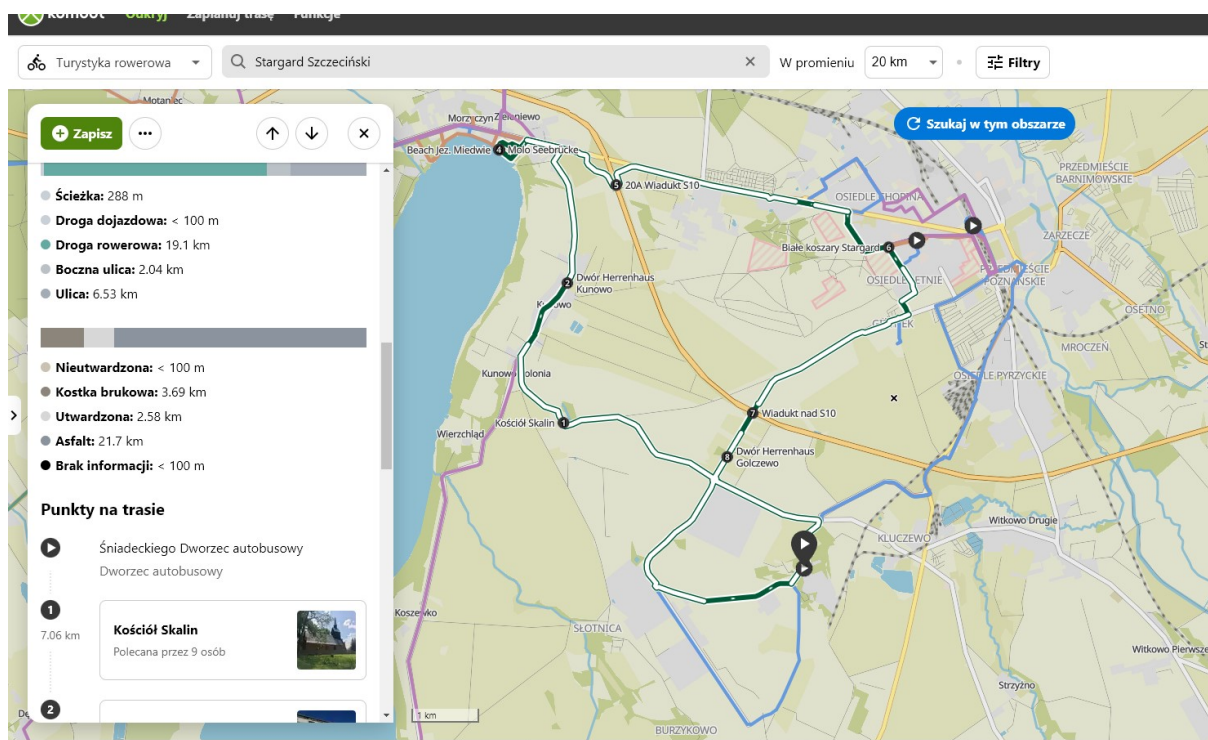
Dotyczy: część I i część II.

Zarówno w części II jak i części I, konstrukcja ścieżki rowerowej przewiduje wykonanie nawierzchni ścieżki z kostki drobnowymiarowej gr . 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5 cm. Zwracamy się z wnioskiem o zmianę nawierzchni na nawierzchnię bitumiczną .

Za proponowanym rozwiązaniem przemawia szereg argumentów przytaczanych przez stowarzyszenia rowerowe oraz standardy projektowe i wykonawcze systemów rowerowych wielu miast w Polsce w tym również miasta Szczecin. Zasadniczą zaletą nawierzchni bitumicznych na ścieżkach rowerowych według badań , jest najmniejszy opór jazdy roweru na nawierzchni bitumicznej układanej maszynowo, dlatego też taka nawierzchnia powinna dominować na odcinkach dróg dla rowerów i ciągach pieszo-rowerowych pomiędzy skrzyżowaniami. Inne nawierzchnie posiadają opór jazdy dużo większy, kostka betonowa nefazowana o 30 %, a kostka betonowa fazowana o 40 %, dlatego też dopuszczalne jest ich stosowanie przy poszerzeniach istniejących chodników i przy skrzyżowaniach, gdzie układanie nawierzchni asfaltowej jest utrudnione. Inne badania wykazały, że na zakrętach i przy hamowaniu najlepsze są nawierzchnie bitumiczne, zwłaszcza w złych warunkach atmosferycznych – podczas deszczu i po opadach śniegu.

Zaleca się, aby materiały, z których wykonana jest warstwa ścieralna drogi dla rowerów nie powodowały wyższych oporów toczenia, niż materiały zastosowane na nawierzchni jezdni, przy której przebiega droga dla rowerów, tak by przeciwdziałać skłonności rowerzystów do korzystania z jezdni o lepszych parametrach.

W standardach dla miasta Szczecin wyraźnie wskazane jest również, że nie dopuszcza się nawierzchni z kostki betonowej, brukowej lub podobnej, ani na całej długości drogi dla rowerów, ani na fragmentach. Z własnego doświadczenia wiemy, że od wielu lat dominującą technologią na drogach rowerowych stanowią nawierzchnie bitumiczne. Popularność ta wynika również z oceny użytkowników ścieżek rowerowychktórzy potwierdzają, że są to nawierzchnie komfortowe, trwałe i bezpieczne. Dodatkowym argumentem na korzyść nawierzchni bitumicznej może być fakt , że na przechodzącej przez Skalin trasie rowerowej o nazwie „ Kościół Skalin – 20AWiadukt S10 (początek: Lotnisko)” na 28 km długości trasy, aż 21,7 km stanowi nawierzchnia asfaltowa,3,69 km to nawierzchnia z kostki a 2,6 km stanowią innenawierzchnie.



W związku z powyższym wnosimy o zmianę nawierzchni ścieżki rowerowej z kostki drobnowymiarowej gr . 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5 cm.na nawierzchnię bitumiczną.

Odpowiedź. Realizacja zgodnie z dokumentacją projektowo-kosztorysową.

Pytanie 8. Prosimy o jednoznaczną odpowiedź czyją własnością stają się materiały pochodzące z rozbiórki i czy Zamawiający wskaże miejsce wywozu materiałów w odległości 1 km od budowy, tak jak wskazuje zapis w pozycji 10 przedmiaru robót.

Odpowiedź. Materiały z rozbiórki są własnością Zamawiającego. Jeżeli miejsce złożenia będzie powyżej 1 km Wykonawca uzyska stosowne wynagrodzenie dodatkowe.

Pytanie 9. W związku z odpowiedzią z dnia 09.01.2024 na pytanie nr 5 wnosimy o zamieszczenie w dokumentacji przetargowej Szczegółowych Specyfikacji Technicznych dla mieszanki mineralno – emulsyjnej 0/16mm. SST pozwoli wszystkim oferentom na prawidłowe i rzetelne skalkulowanie robót oraz na jednoznaczne określenie wymagań co do zmienionych materiałów.

Odpowiedź. Materiały nie zostały zmienione, Nadzór Autorski dopuścił użycie innych niż pierwotne zaprojektowano materiałów (STWiORB) w załączeniu.

Pytanie 10. Po zapoznaniu z zamieszczoną na stronie Zamawiającego dokumentacją projektową do przetargu stwierdzamy, że nie zawiera ona przekrojów poprzecznych, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia robót ziemnych a co za tym idzie do właściwego skalkulowania ceny ofertowej. Zwracamy się z prośbą o zamieszczenie na stronie Zamawiającego przekrojów poprzecznych.

Odpowiedź. W załączeniu przekroje poprzeczne.

Pytanie 11. *W związku z pozycją nr 45 przedmiaru robót „Elementy ścian oporowych rampowych typu „L”, zwracamy się o jednoznaczne określenie wymiarów ww. elementów. W dokumentacji zamieszczonej na stronie Zamawiającego w żadnym elemencie nie ma określonej wysokości elementów typu „L” jakie należy zastosować do wykonania ściany oporowej. SST odnosi się bardzo ogólnie do wymiarów i rodzajów elementów. A obowiązkiem Zamawiającego jest jednoznacznie i precyzyjnie określić wymagania w celu uniknięcia niejasności i prawidłowej wyceny dla wszystkich uczestników*

Prosimy o wskazanie wysokości elementów ścian oporowych typu „L”.

Odpowiedź.

Wysokość ścianek została określona na rysunku nr 4 (przekroje konstrukcyjne).

Powyzsze pytania i odpowiedzi staja się częścią SWZ wiążącą dla Wykonawców.

Kierownik Zamawiającego