

Projekt współfinansowany z EFRR w ramach RPO Województwa Kujawsko – Pomorskiego
na lata 2014-2020, oś priorytetowa V – Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, działanie 5.1 –
Infrastruktura Drogowa

ZDW.N4.363.20.2019

Bydgoszcz, dnia 04.11.2019 r.

Odpowiedzi na pytania (3) + modyfikacja SIWZ + zmiana ogłoszenia o zamówieniu

Dotyczy postępowania pn.:

PRZEBUDOWĘ I ROZBUDOWĘ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 559 NA ODCINKU LIPNO - KAMIEŃ KOTOWY – GRANICA WOJEWÓDZTWA z podziałem na dwie części:

część 1 - Etap I od km 1+500 do km 12+500,

część 2 - Etap II od km 12+500 do km 18+740 (skrzyżowanie w m. Jasień).

W związku z pytaniem do zamówienia publicznego na w/w zadanie złożonym przez Wykonawców do dnia 31.10.2019 r., na podstawie art. 38 ust. 2 oraz 4, 4a ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. poz. 1986 z późn. zm.), Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy (zwany dalej: „Zamawiającym”),

- zamieszcza odpowiedzi na pytania,
- dokonuje modyfikacji SIWZ – zamieszczone załączniki
 - dokonuje modyfikacji OPZ
 - zmienia termin składania i otwarcia ofert
 - dokonuje sprostowania ogłoszenia

Odpowiedzi na pytania

Pytanie 11:

Zamawiający zamieścił SST 10.03.01. REGULACJA WYSOKOŚCIOWA POKRYW STUDNI I SKRZYNEK, brak takiego zakresu prac wyszczególnionego w kosztorysie ofertowym. Wobec powyższego prosimy o potwierdzenie, iż roboty nie wchodzą w zakres zamówienia. W przeciwnym wypadku prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót i kosztorysu.

Odpowiedź 11:

Regulacja wysokościowa pokryw studni i skrzynek wchodzi w zakres zamówienia. W związku z wykonaniem nowej nawierzchni wszystkie istniejące studnie i skrzynki znajdujące się w projektowanej nawierzchni jezdni z automatu podlegają regulacji wysokościowej.

Zamawiający w załączeniu zamieszcza skorygowany kosztorys ofertowy w tym zakresie.

Pytanie 15:

Prosimy o wyjaśnienie w jakiej pozycji kosztorysowej należy wycenić wykonanie obrukowania skarp przy przepustach PD-05A i PD 05-B.

Odpowiedź 15:

Zamawiający zamieszcza skorygowany kosztorys w zakresie przepustów PD-05A i PD-05B.

Pytanie 17:

Prosimy o wyjaśnienie pozycji kosztorysowej nr 109 d.9 cz.I oraz 90 d.9 cz.II. Wykonawca na tym etapie postępowanie nie jest w stanie przewidzieć zakresu prac dodatkowych i uzupełniających.

Należy podkreślić, iż zgodnie z art 29 ust 1 PZP Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty Prosimy o wykreślenie w/w pozycji.

Odpowiedź 17:

Zamawiający dokonuje wykreślenia pozycji kosztorysowej zakresu prac dodatkowych i uzupełniających.

Pytanie 26:

Zamawiający zamieścił D - 02.01.01a_WZMOCNIENIE SKARPY LUB ZBOCZA KONSTRUKCJĄ OPOROWĄ Z GRUNTU GWOŹDZIOWANEGO; D - 02.01.01j_WZMOCNIENIE GEOKRATA PRZESTRZENNA SŁABEGO PODŁOŻA; D - 04.06.01_PODBUDOWA Z CHUDEGO BETONU; D - 05.01.04a_NAWIERZCHNIE Z MIESZANKI KRUSZYWA NIEZWIĄZANEGO – POBOCZA; D - 05.02.01_NAWIERZCHNIA TŁUCZNIOWA; D - 05.03.04A_WYPELNIENIE SZCELIN W NAWIERZCHNI Z BETONU CEMENTOWEGO D - 05.03.26_ZABEZPIECZENIE NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ PRZED SPEKANIEM; D - 07.06.01a_OGRODZENIA PRZY POSESJACH PRZYDROŻNYCH; D - 07.06.02_URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE RUCH PIESZYCH; D - 08.05.01_ŚCIEKI Z PREFABRYKOWANYCH ELEMENTÓW BETONOWYCH, brak odwołania w kosztorysie ofertowym. Prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź 26:

Kosztorysy ofertowe zostały uzupełnione o wskazane SST na podstawie których należy wykonać roboty budowlane.

Pytanie 30:

W załączonej SST D - 09.01.01_ZIELEŃ DROGOWA brakuje informacji w zakresie wykonania zaprojektowanych nasadzeń. Prosimy o uzupełnienie,

Odpowiedź 30:

SST D-09.01.01. Zieleń drogowa została uzupełniona w zakresie nasadzeń.

Pytanie 31:

SST D - 05.03.23_NAWIERZCHNIA Z KOSTKI BETONOWEJ nie obejmuje prac związanych z wykonaniem nawierzchni z płyt betonowych ażurowych EKO. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź 31:

Zamawiający zamieszcza specyfikację techniczną D-08.02.01 – NAWIERZCHNIA Z PŁYT AŻUROWYCH.

Pytanie 33:

Zgodnie z opisem technicznym nawierzchnie zatok należy wykonać z betonu C30/37 zbrojonego włóknem szklanym, zaś SST D - 05.03.04_NAWIERZCHNIA BETONOWA nie potwierdza takiego materiału. Prosimy o wyjaśnienie i korektę.

Odpowiedź 33:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z opisem technicznym, jak i częścią rysunkową projektu nawierzchnie zatok autobusowych należy wykonać z betonu cementowego klasy C30/37 zbrojonego włóknem stalowym rozproszonym. Zamawiający zamieszcza uzupełnioną specyfikację techniczną na wykonanie tego rodzaju nawierzchni.

Pytanie 52:

SST D 04.04.00 odnosi się do PN-S 06102 – kopalnie nie produkują materiałów w oparciu o te normy, a na podstawie norm europejskich. Prosimy o aktualizację zapisów tak jak jest to w D 04.04.02.

Odpowiedź 52:

Stosowne wymagania stawiane dla mieszanek z kruszyw niezwiązanych zostały zamieszczone w SST D-04.04.02 oraz w D-04.04.04 , które zostały zamieszczone przez Zamawiającego

Pytanie 53:

SST D 04.04.00 nie dopuszcza skał wapiennych. Prosimy o wykreślenie tego zapisu z uwagi na to, że celem powszechnie stosowanych norm jest spełnienie wymagań, a nie opieranie się na pochodzeniu skały. Tym bardziej, że większość wapieni jest stosowana z dużym powodzeniem zarówno na autostradach jak i drogach ekspresowych. Prosimy o dopuszczenie materiałów spełniających wymagania SST tj. parametry fizykomechaniczne, niezależnie od ich pochodzenia.

Ponadto należy podkreślić, że wykonawca wykonujący dotychczas przedmiotowe zadanie wykonał podbudowę z kruszywa wapiennego.

Odpowiedź 53:

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania skał wapiennych spełniających wymagania stawiane przez SST. Wykonawca robót zobowiązany jest przedłożyć Inżynierowi kontraktu stosowne aprobaty dopuszczające możliwość wbudowania przedmiotowego kruszywa i uzyskać jego zgodę.

Stosowne wymagania stawiane dla mieszanek z kruszyw niezwiązanych zostały zamieszczone w SST D-04.04.02 oraz w D-04.04.04 które zostały zamieszczone przez Zamawiającego.

Pytanie 54:

SST D 04.04.04 odnosi się do wycofanych norm m.in. PN-B 11112. Prosimy o aktualizację zapisów tak jak jest to w D 04.04.02.

Odpowiedź 54:

Zamawiający uzupełnia dokumentację przetargową o zaktualizowaną SST D-04.04.04.

Pytanie 55:

Dotyczy D.05.03.24 W SST w pkt. 5.2 tablica 4 wskazano uziarnienie i ilość lepszczka do mieszanki BBTM8, KR3 niezgodne z przywołanym w pkt. 10.2 dokumentem technicznym WT-2 2014. W tablicy 6 przedstawiono niewłaściwe metody i warunki badań dla projektowanej mieszanki. Wnosimy o poprawienie treści SST lub potwierdzenie, że mieszankę należy zaprojektować w oparciu o obowiązujące wymagania WT-1, WT-2 2014 oraz stosowania metod, właściwości, warunków badań wymaganych dla BBTM8, KR 3 (załącznik nr 1).

Odpowiedź 55:

Zamawiający zamieszcza skorygowaną specyfikację techniczną D.05.03.24.

Pytanie 56:

Dotyczy D.05.03.24 Wnosimy o rezygnację z obowiązku przedstawienia referencji zmniejszenia hałasu dla mieszanki BBTM8, co jest spowodowane, tym że mieszanki BBTM 8 nie występują w przetargach na realizację warstw ścieralnych. Nawierzchnie warstw ścieralnych wykonuje się głównie z betonu asfaltowego lub mieszanki SMA. Mieszanki BBTM8 wykazują zróżnicowanie poziomu dźwięku w zależności od badanego odcinka, przez co należy rozumieć, że zastosowanie tej samej mieszanki na innym zadaniu może dać zupełnie inny wynik pomiaru. Ocenę skuteczności obniżenia hałasu można dokonać dopiero po wykonaniu nawierzchni z BBTM8.

Odpowiedź 56:

Zamawiający dopuszcza możliwość przedłożenia przez Wykonawcę w zamian za referencję zmniejszenia hałasu dla mieszanki BBTM 8 stosownego oświadczenia, że zaproponowany przez niego materiał będzie posiadał zdolność obniżenia hałasu toczenia po wbudowaniu w nawierzchnię o min 2 dB. w porównaniu do innych tradycyjnie stosowanych mieszanek do warstw ścieralnych cichych nawierzchni lecz nie mniej niż o wartość wymaganą obowiązującą decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Pytanie 59:

Dotyczy D.05.03.05A W pkt 1.3 wskazano do zaprojektowania mieszankę AC 8 S 50/70, KR 1-2. W SST w pkt. 2.4 zostały wykreślone wymagania dla kruszywa drobnego niełamane. Wnosimy o możliwość stosowania kruszywa niełamane do projektowanej mieszanki na warstwę ścieralną AC 8S, KR 1-2. Zgodnie z przytoczonym dokumentem technicznym w pkt. 10.3, materiał ten należy stosować do warstwy ścieralnej dla kategorii ruchu KR 1-2.

Odpowiedź 59:

Zamawiający informuje, że zgodnie z zamieszczoną specyfikacją techniczną D-05.03.05a – Warstwa ścieralna na pola i ścieżkę rowerową warstwę ścieralną należy wykonać z mieszanki AC5S

z zastosowaniem lepiszcza 50/70. Zamieszczona specyfikacja techniczna zawiera punkt odnoszący się do zastosowania kruszywa nielamanych drobnych.

Pytanie 63:

Prosimy o poprawienie opisu pozycji w pozycji kosztorysowej 63 d.5 cz.I oraz 54 d.5 cz.II, gdyż wg wykonawcy dotyczą one wykonania warstwy wiążącej, a nie ścieralnej.

Odpowiedź 63:

Zamawiający zamieszcza skorygowany kosztorys ofertowy.

Pytanie 65:

Dotyczy SST D - 04.07.01a_PODBUDOWA Z BETONU ASFALTOWEGO AC22P_KR3 WG WT1 I WT2 pkt. 5.8. Wbudowanie mieszanki mineralno-asfaltowej „Przy doborze rodzaju mieszanki mineralno-asfaltowej do układu warstw konstrukcyjnych należy zachować zasadę mówiącą, że grubość warstwy musi być co najmniej dwupółkrotnie większa od wymiaru D kruszywa danej mieszanki ($h \geq 2,5xD$)”. Dokumentacja narzuca wykonanie AC 22P o grubości 5cm, informujemy że jest to niezgodne z wyżej wymienionym zapisem SST oraz z tablicą 59 z WT 2 2008. Według której mieszanki mineralno asfaltowe AC 22P stosuje się do warstw o grubości od 7 do 14cm. W związku z rozbieżnościami zapisów prosimy o wyjaśnienia.

Odpowiedź 65:

Zamawiający dokonuje zamiany mieszanki mineralno-asfaltowej zastosowanej do warstwy podbudowy zasadniczej z AC 22 P na AC 16P. W związku z powyższym zamieszcza skorygowany projekt wykonawczy w tym zakresie oraz skorygowaną specyfikację techniczną.

Pytanie 66:

Dotyczy SST D - 04.07.01a_PODBUDOWA Z BETONU ASFALTOWEGO AC22P_KR3 WG WT1 I WT2 pkt. 5.8. Wbudowanie mieszanki mineralno-asfaltowej „Przy doborze rodzaju mieszanki mineralno-asfaltowej do układu warstw konstrukcyjnych należy zachować zasadę mówiącą, że grubość warstwy musi być co najmniej dwupółkrotnie większa od wymiaru D kruszywa danej mieszanki ($h \geq 2,5xD$)”. Dokumentacja narzuca wykonanie AC 22P o grubości 5cm, informujemy że jest to niezgodne z wyżej wymienionym zapisem oraz z tablicą 59 z WT 2 2008. Według której mieszanki mineralno asfaltowe AC 22P stosuje się do warstw o grubości od 7 do 14cm. Czy zamawiający dopuszcza alternatywnie zastosowanie mieszanki AC 16P która według tablicy 59 WT 2 2008 przeznaczona jest do warstw o grubości od 5 do 14cm.

Odpowiedź 66:

Zamawiający dokonuje zamiany mieszanki mineralno-asfaltowej zastosowanej do warstwy podbudowy zasadniczej z AC 22 P na AC 16P. W związku z powyższym zamieszcza skorygowany projekt wykonawczy w tym zakresie oraz skorygowaną specyfikację techniczną.

Pytanie 67:

Dotyczy warstwy ścieralnej na ciągu pieszo-rowerowym z betonu asfaltowego AC8S gr. 3cm, czy Zamawiający dopuszcza wykonanie ścieżki rowerowej z zastosowaniem warstwy wiążącej i ścieralnej zgodnie z obowiązującym KATALOGIEM TYPOWYCH KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH dla kategorii KR1, w celu zapewnienia lepszej równości dla warstwy ścieralnej oraz przedłużenia żywotności całej konstrukcji. Aktualnie nie mam możliwości spełnienia warunku grubości warstwy zgodnie z tablicą 30, D - 05.03.05a_NAWIERZCHNIA Z BETONU ASFALTOWEGO WARSTWA SCIERALNA AC8S SCIEŻKI ROWEROWE.

Odpowiedź 67:

Warstwę ścieralną na ciągu pieszo-rowerowym poza terenem zabudowy należy wykonać z zastosowaniem mieszanki mineralno-asfaltowej AC5S.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 68:

Dotyczy warstwy ścieralnej na zjazdach z betonu asfaltowego AC5S gr. 5cm, czy Zamawiający dopuszcza wykonanie zjazdu z zastosowaniem warstwy wiążącej i ścieralnej zgodnie z obowiązującym KATALOGIEM TYPOWYCH KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH dla kategorii KR1, w celu zapewnienia lepszej równości dla warstwy ścieralnej oraz przedłużenia żywotności całej konstrukcji. Aktualnie nie mam możliwości spełnienia warunku grubości warstwy zgodnie z tablicą 30, D - 05.03.05a_WARSTWA SCIERALNA - ZJAZDY NA POLA WG WT1 I WT2.

Odpowiedź 68:

Warstwę ścieralną na zjazdach na pola należy wykonać z zastosowaniem mieszanki mineralno-asfaltowej AC5S.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 69:

Prosimy o wskazanie wymaganych parametrów dotyczących wykonania robót w pozycjach kosztorysowych dla części I 32d.2, 33d.2, 49d.4, 50d.4, 101d.8 i załączenie stosownych SST.

Odpowiedź 69:

Zamawiający dołącza do dokumentacji przetargowej stosowne specyfikacje techniczne.

Pytanie 70:

Prosimy o załączenie brakujących SST 04.02.01, 06.01.01, 03.02.01, 06.01.01.

Odpowiedź 70:

Zamawiający dołącza do dokumentacji przetargowej stosowne specyfikacje techniczne.

Pytanie 71:

Prosimy o wyjaśnienie czy wszystkie słupki z rur stalowych do oznakowania pionowego mają być osadzone w gniazdach. Należy nadmienić, że nie ma zasadności stosowania gniazd w poboczu drogi, a ponadto stanowczo przedrażają koszt inwestycji. Prosimy o wyjaśnienie i korektę.

Odpowiedź 71:

W gniazdach mają być osadzone słupki z rur stalowych do oznakowania pionowego tylko te zlokalizowane na wyspach kanalizujących / segregujących ruch zlokalizowanych w osi jezdni, oraz na azytach dla pieszych (w osi jezdni) w ciągu przejścia dla pieszych. Zamawiający skorygował kosztorys w tym zakresie.

Pytanie 73:

Prosimy o potwierdzenie, że to Wykonawca składając ofertę przetargową dokona kwalifikacji materiałów rozbiórkowych pod kątem możliwości ich ponownego wbudowania.

Odpowiedź 73:

Wykonawca składając ofertę przetargową dokona kwalifikacji materiałów rozbiórkowych pod kątem możliwości ich ponownego wbudowania.

Jednakże, ostatecznie decyzje o dopuszczeniu do wbudowania materiałów pochodzących z rozbiórki powinien każdorazowo podejmować Inżynier Kontraktu po przedstawieniu mu stosownych dokumentów potwierdzających spełnienie wymaganych parametrów.

Jeżeli materiał rozbiórkowy zostanie dopuszczony przez Inżyniera Kontraktu, może zostać ponownie użyty na przebudowywanej drodze.

Zamawiający informuje, że materiały z rozbiórek nie nadające się do ponownego wykorzystania są własnością Wykonawcy.

Pytanie 79:

Zgodnie z zapisem SIWZ pkt. 3.4 lit. b przepusty drogowe PD-05A i PD-05B zostały już wykonane przez poprzedniego Wykonawcę i należy wykonać tylko obmurowanie skarp. Przedmiar natomiast obejmuje wykonanie w/w przepustów w całości. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź 79:

Zamawiający zamieszcza skorygowane kosztorysy w zakresie przepustów PD-05A i Pd-05B.

Pytanie 81:

Według zapisu SIWZ pkt 3.4 lit. c odcinki kanalizacji deszczowej: Sp6.1 – Sp6.3; Sp7.1- Sp7.2; Sp8.1- Sp8.3; Sp9,6 – Sp.9.12 zostały już wykonane, w związku z powyższym prosimy o usunięcie w opisach przedmiaru robót w/w studni.

Odpowiedź 81:

Zamawiający zamieszcza skorygowane przedmiary robót.

Pytanie 82:

Z uwagi na obmiar 0 w pozycji nr 11 sieci wodociągowej, prosimy o usunięcie jej z przedmiaru.

Odpowiedź 82:

Zamawiający zamieszcza skorygowany kosztorys ofertowy.

Pytanie 83

Zgodnie z projektem należy wykonać warstwę podbudowy z betonu asfaltowego o grubości 5,0cm przy użyciu mieszanki typu AC22P (uziarnienie 0/22mm) dla ruchu KR3. Również SST D-04.07.01A wskazuje na konieczność zastosowania mieszanki gruboziarnistej o uziarnieniu 0/22mm. W ocenie Wykonawcy zastosowanie powyższej mieszanki o uziarnieniu 0/22mm przy grubości projektowej 5,0cm grozi wadliwym wykonaniem przedmiotu zamówienia z uwagi na problemy z segregacją mieszanki i jej zagęszczeniem. SST D-04.07.01A w pkt. 5.8. wskazuje na konieczność doboru rodzaju mieszanki do grubości układanej warstwy zgodnie z zasadą 2,5xD (wielkość największego ziarna w mieszance). Przy zastosowaniu mieszanki AC22P

minimalna grubość warstwy wg powyższych zapisów SST to 5,6cm. Wykonanie warstwy o grubości 5,0cm jest więc niezgodne z zapisami SST. W związku z powyższym mając na uwadze zapisy SST (pkt. 5.8) oraz możliwe problemy na etapie wbudowania mieszanki Wykonawca wnosi o zmianę rodzaju mieszanki AC22P na warstwę podbudowy, na mieszankę typu AC16P dla grubości projektowej 5,0cm. Powyższą zmianę prosimy wprowadzić w przedmiarze dla wszystkich oferentów.

Odpowiedź 83:

Zamawiający dokonuje zmiany mieszanki mineralno-asfaltowej zastosowanej do warstwy podbudowy zasadniczej z AC 22 P na AC 16P. W związku z powyższym zamieszcza skorygowany projekt wykonawczy w tym zakresie oraz skorygowaną specyfikację techniczną.

Pytanie 85:

Zgodnie z dokumentacją projektową do warstwy ścieralnej należy zastosować mieszankę SMA8S i BBTM 8A. SST D-05.03.13A wskazuje na zastosowanie mieszanki SMA8S z uwagi na zmniejszenie hałasu drogowego co pokrywa się z zastosowaniem mieszanki typu BBTM 8A na wybranych odcinkach. Czy w związku z koniecznością zastosowania mieszanki BBTM 8A na wybranych odcinkach w celu obniżenia hałasu o 2dB, na pozostałych odcinkach DW559 Wykonawca może zastosować typową mieszankę SMA11S dla ruchu KR3?

Odpowiedź 85:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 86:

Zgodnie z opisem technicznym pkt. 8.5 w istniejącej nawierzchni DW559 występują warstwy asfaltowe zawierające lepiszcze smołowe. Jest to odpad szkodliwy podlegający specjalnej utylizacji. SIWZ w pkt. 3.7 wskazuje na konieczność potwierdzenia sposobu utylizacji odpadów szkodliwych i wliczenia powyższych kosztów do oferty przetargowej. Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza utylizację destruktu bitumicznego zawierającego smołę poprzez użycie powyższego materiału do mieszanki typu MCE (mieszanka mineralnocementowo-emulsyjna)?

Odpowiedź 86:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 87:

Zgodnie z opisem technicznym pkt. 8.5 w istniejącej nawierzchni DW559 występują warstwy asfaltowe zawierające lepiszcze smołowe. Jest to odpad szkodliwy podlegający specjalnej utylizacji. SIWZ w pkt. 3.7 wskazuje na konieczność potwierdzenia sposobu utylizacji odpadów szkodliwych i wliczenia powyższych kosztów do oferty przetargowej. Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza utylizację destruktu bitumicznego zawierającego smołę poprzez użycie powyższego materiału do mieszanki typu CBGM (mieszanka mineralna związana cementem)?

Odpowiedź 87:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 88:

Zgodnie z SST D-04.10.01 warstwę podbudowy można wykonać z mieszanki typu MCE wykorzystując materiały z rozbiórki nawierzchni, np. destruktu asfaltowy zawierający smołę. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rodzaju podbudowy z mieszanki kruszywa niezwiązanego na podbudowę z mieszanki typu MCE w celu utylizacji destruktu zawierającego smołę?

Odpowiedź 88:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 89:

Zgodnie z SST D-04.10.01 warstwę podbudowy można wykonać z mieszanki typu MCE wykorzystując materiały z rozbiórki nawierzchni, np. destruktu asfaltowy zawierający smołę. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rodzaju w podbudowy pomocniczej z kruszywa lub gruntu związanego cementem na podbudowę z mieszanki typu MCE w celu utylizacji destruktu zawierającego smołę?

Odpowiedź 89:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 90:

Zgodnie z przedstawionym Wzorem Umowy (§9) Zamawiający zastrzega sobie prawo do wykonania niezależnych badań dodatkowych materiałów podczas trwania kontraktu na koszt Wykonawcy. Prosimy o określenie przybliżonego zakresu i rodzaju niezależnych badań dodatkowych w celu oszacowania możliwych kosztów dodatkowych. Czy Zamawiający dokonał już wyboru niezależnego laboratorium czy będzie to kwestia umowna podczas realizacji kontraktu – ceny usług laboratoryjnych są zróżnicowane na rynku i będą wpływać na ostateczne koszty realizacji projektu przez Wykonawcę.

Odpowiedź 90:

Wykonawca robót zobligowany jest do realizacji robót zgodnie z wymaganiami dokumentacji technicznej z materiałów spełniających wymagania SST. Zamawiający zastrzega sobie prawo do możliwości wykonania niezależnych badań dla materiałów lub robót, które budzą uzasadnione wątpliwości, co do ich jakości. W przypadku stwierdzenia, że materiały bądź roboty nie są zgodne z wymaganiami SST oraz odpowiednimi normami i aprobatami, to koszty tych badań obciążają Wykonawcę robót.

Wykonawca usługi nadzoru będzie zobligowany do zapewnienia niezależnego laboratorium świadczącego usługi laboratoryjne.

Pytanie 91:

Zgodnie ze Szczegółowymi Warunkami Realizacji Przedmiotu Zamówienia pkt. 7.9 Zamawiający dopuszcza zastosowanie materiałów równoważnych, ale nie dopuszcza zmiany konstrukcji jezdni, chodników i ciągów pieszo-rowerowych. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza zmiany materiałów w powyższych konstrukcjach przy zachowaniu grubości projektowych warstw nawierzchni jezdni, chodników i ciągów pieszo-rowerowych.

Odpowiedź 91:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę materiałów w konstrukcji jezdni oraz chodników i ciągów pieszo – rowerowych.

Pytanie 99: ZMIANA ODPOWIEDZI ZAMIESZCZONEJ 23.10.2019:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy w ramach inwestycji, Zamawiający potwierdza konieczność wykonania odcinka próbnego.

Odpowiedź 99: NIEAKTUALNA

~~O konieczności i celowości wykonania odcinków próbnych zdecydował każdorazowo Inżynier Kontraktu. Zamawiający dopuścił do wykonania odcinków próbnych w ciągu przebudowywanego odcinka drogi.~~

Odpowiedź 99: AKTUALNA

Wykonawca robót powinien realizować przedmiot zamówienia zgodnie z załączoną dokumentacją projektową i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

Pytanie 100: ZMIANA ODPOWIEDZI ZAMIESZCZONEJ 23.10.2019:

Jeśli Zamawiający potwierdzi konieczność wykonania odcinka próbnego, Wykonawca wnosi o doprecyzowanie powierzchni oraz lokalizacji wykonania odcinka próbnego.

Odpowiedź 100: NIEAKTUALNA

~~O konieczności i celowości wykonania odcinków próbnych zdecydował każdorazowo Inżynier Kontraktu. Zamawiający dopuścił do wykonania odcinków próbnych w ciągu przebudowywanego odcinka drogi.~~

Odpowiedź 100: AKTUALNA

Wykonawca robót powinien realizować przedmiot zamówienia zgodnie z załączoną dokumentacją projektową i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

O konieczności i celowości wykonania odcinków próbnych zdecydował każdorazowo Inżynier Kontraktu.

Zamawiający dopuścił do wykonania odcinków próbnych w ciągu przebudowywanego odcinka drogi.

Pytanie 101: ZMIANA ODPOWIEDZI ZAMIESZCZONEJ 23.10.2019:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy odcinki próbne mogą być wykonane w obrębie przebudowywanego placu oraz pozostawione jako elementy docelowe.

Odpowiedź 101: NIEAKTUALNA

~~O konieczności i celowości wykonania odcinków próbnych zdecydował każdorazowo Inżynier Kontraktu. Zamawiający dopuścił do wykonania odcinków próbnych w ciągu przebudowywanego odcinka drogi.~~

Odpowiedź 101: AKTUALNA

Wykonawca robót powinien realizować przedmiot zamówienia zgodnie z załączoną dokumentacją projektową i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

O konieczności i celowości wykonania odcinków próbnych zdecyduje każdorazowo Inżynier Kontraktu.

Zamawiający dopuści do wykonania odcinków próbnych w ciągu przebudowywanego odcinka drogi.

Pytanie 102:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy w ramach inwestycji Zamawiający będzie wymagał wykonania regulacji urządzeń uzbrojenia technicznego (włazów, wpustów, zaworów itd.).

Odpowiedź 102:

Tak, Zamawiający będzie wymagał wykonania regulacji urządzeń uzbrojenia technicznego (włazów, wpustów, zaworów itd.).

Regulacja wysokościowa pokryw studni i skrzynek wchodzi w zakres zamówienia. W związku z wykonaniem nowej nawierzchni wszystkie istniejące studnie i skrzynki znajdujące się w projektowanej nawierzchni jezdni z automatu podlegają regulacji wysokościowej.

Zamawiający w załączeniu zamieszcza skorygowany kosztorys ofertowy w tym zakresie.

Pytanie 103:

Jeśli w ramach inwestycji Zamawiający będzie wymagał wykonania regulacji urządzeń uzbrojenia technicznego (włazów, wpustów, zaworów itd.), Wykonawca wnosi o zamieszczenie planu obrazującego rozmieszczenie poszczególnych sieci.

Odpowiedź 103:

Wykonawca robót ma obowiązek stosowania się do „Wytycznych wykonawstwa” ujętych w zamieszczonej do przetargu dokumentacji projektowej. Wytyczenie wszystkich elementów istniejącego zagospodarowania wchodzi w zakres prac Wykonawcy, które należy wykonać zaraz po przejściu przez niego placu budowy.

Pytanie 105:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż Zamawiający dysponuje aktualnymi uzgodnieniami i warunkami wydanymi przez instytucje będące stronami w procesie inwestycyjnym, a ewentualne braki zostaną uzupełnione przez Zamawiającego.

Odpowiedź 105:

Zamawiający informuje, że dysponuje uzgodnieniami i warunkami umożliwiającymi realizację inwestycji.

Zamawiający dokonał aktualizacji tych uzgodnień i warunków których termin ważności minął, jednakże Zamawiający nie wyklucza konieczności dokonania aktualizacji uzgodnień i warunków uniemożliwiających realizację zadania.

Zgodnie z zapisami zawartymi w Opisie Przedmiotu Zamówienia Wykonawca robót w ramach ceny zobligowany jest do dokonania w imieniu Inwestora aktualizacji wszelkich uzgodnień (uzgodnień, opinii, zatwierdzeń, warunków technicznych) których ważność wygasła, z instytucjami, organami administracji publicznej oraz gestorami sieci podziemnych i nadziemnych (telekomunikacja, wodociągi, energetyka, itp.) oraz aktualizacji projektów budowlanych i projektów wykonawczych (których konieczność aktualizacji wynika z aktualizacji uzgodnień (j.w.)

Powyższe nie może być powodem roszczeń, związanych z przesunięciem planowanego terminu wykonania robót budowlanych.

Pytania wniesione po terminie na zadawanie pytań

Pytanie 109:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający wskazując w pkt. 6.5.2 a) SIWZ, aby wykazać brak podstaw do wykluczenia Wykonawca powinien przedstawić informację z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt. 13,14 i 21 Ustawy Pzp oraz odnośnie skazania na karę aresztu. Czy Wykonawca ma rozumieć przez sformułowanie „odnośnie skazania na karę aresztu” zakres zgodny z § 5. Pkt. 1) ROZPORZĄDZENIA MINISTRA ROZWOJU z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia tj. art. 24 ust. 1 pkt 13, 14 i 21 ustawy oraz, odnośnie skazania za wykroczenie na karę aresztu, w zakresie określonym przez zamawiającego na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy,? W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, iż zakres wskazany w informacji z KRK dla osób spełni warunek, gdy będzie obejmował art. 24 ust. 1 pkt 13, 14 i 21 ustawy oraz art. 24 ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy Pzp

Odpowiedź 109:

Komisja przetargowa będzie rozpatrywać powyższe zagadnienie na etapie badania oferty pod kątem przesłanek wykluczenia Wykonawcy z postępowania.

Pytanie 110:

Etap 1 KM 1+500 - KM 12+500:

- Opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm w konstrukcji wysepek z kostki kamiennej, na przekroju brak ww. warstwy, czy należy uwzględnić konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;
- Kosztorys branża drogowa 63 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek mineralnobitumicznych asfaltowych o grubości 4 cm (warstwa ścieralna) GRUBOŚĆ WARSTWY 5 CM) Nr spec. techn. D-05.03.05b Krotność = 1.25 – pozycja ta dotyczy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 5 cm, wnosimy o zmianę opisu ww. pozycji.
- Kosztorys branża drogowa 64 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek grysowomastyksowych SMA o grubości 5 cm (warstwa ścieralna) z transportem materiału na odległość 5km - JEZDNIĄ GŁÓWNA Nr. spec. techn. D-05.03.13 Krotność = 1.25 – przekrój konstrukcyjny oraz opis techniczny wskazują warstwę ścieralną z SMA 8 45/80-65 o grubości 4 cm, wnosimy o weryfikację grubości warstwy ścieralnej;
- w kosztorysie brak następujących pozycji:
 - o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)
 - o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)
- wnosimy o wyjaśnienie konstrukcji jakiej nawierzchni dotyczą niżej wymienione pozycje kosztorysowe:
 - o 44 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa GRUBOŚĆ 15 cm (po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.05.01 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
 - o 45 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa Nr spec. techn. D-04.05.01 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
 - o 58 d.4 Warstwa podbudowy z kruszyw łamanych gr. 20 cm (grubość warstwy 30 cm po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.04.02 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
- W opisie technicznym w konstrukcji zatok autobusowych uwzględniono warstwę odsączającą z piasku o współczynniku filtracji $k > 8$ m/d gr. 15 cm, brak warstwy na przekroju, czy należy uwzględnić konieczność wykonania ww. warstwy, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;
- Kosztorys branża drogowa 52 d.4 oraz 53 d.4 - dotyczą konstrukcji wzmocnionego podłoża dla jezdni, wysp z kostki kamiennej oraz zatok autobusowych przy nośności gruntu G4 – w etapie I grunt o nośności G4 występuje tylko na długości 3700 m, powierzchnia pozycji w kosztorysie wynosi 53 462 m², uwzględniając fakt że wzmocnienie gruntu G4 dotyczy tylko ww. odcinka powierzchnia wskazana w obydwu pozycjach kosztorysowych jest zbyt duża, wnosimy o weryfikację ww. pozycji kosztorysowej;
- Kosztorys branża drogowa 73 d.6 - Chodniki z kostki brukowej betonowej grubości 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem Nr. spec. techn. D-05.03.23 w ilości 2297 m² – z obmiaru wg planu sytuacyjnego do projektu budowlanego wynika ilość ok. 3400 m², wnosimy o weryfikację ilości;
- Kosztorys branża drogowa 74 d.6 - Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem Nr. spec. techn. D-05.03.23 w ilości 4590 m² – z obmiaru wg planu sytuacyjnego do projektu budowlanego wynika ilość ok. 3000 m², wnosimy o weryfikację ilości;
- Według przekroju konstrukcyjnego zjazdu o nawierzchni bitumicznej winny posiadać warstwę ścieralną gr. 4 cm, opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5 cm, wnosimy o określenie poprawnej grubości warstwy oraz dodanie stosownej pozycji w kosztorysie;

Odpowiedź 110:

Etap 1 KM 1+500 - KM 12+500:

- Opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm w konstrukcji wysepek z kostki kamiennej, na przekroju brak ww. warstwy, czy należy uwzględnić konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;

Odp.

Konstrukcję wysepek z kostki kamiennej należy przyjąć zgodnie z przekrojem normalnym. Jednocześnie zwracamy uwagę, że zgodnie z przekrojem normalnym nr 3, wzmocnienie podłoża należy wykonać zgodnie ze wzmocnieniem podłoża dla drogi DW559 i w zależności od grupy nośności podłoża może występować warstwa C1.5/2. Konieczna ilość ww. warstwy zawiera się w pozycji 51 d.4. Projekt nie przewiduje warstwy wzmocnienia C1.5/2 gr. 10cm pod wyspami.

- Kosztorys branża drogowa 63 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek mineralnobitumicznych asfaltowych o grubości 4 cm (warstwa ścieralna) GRUBOŚĆ WARSTWY 5 CM) Nr spec. techn. D-05.03.05b Krotność = 1.25 – pozycja ta dotyczy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 5 cm, wnosimy o zmianę opisu ww. pozycji.

Odp.

Skorygowano przedmiar o zmianę opisu rodzaju warstwy.

- Kosztorys branża drogowa 64 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek grysowomastyksowych SMA o grubości 5 cm (warstwa ścieralna) z transportem materiału na odległość 5km - JEZDNIĄ GŁÓWNA Nr. spec. techn. D-05.03.13 Krotność = 1.25 – przekrój konstrukcyjny oraz opis techniczny wskazują warstwę ścieralną z SMA 8 45/80-65 o grubości 4 cm, wnosimy o weryfikację grubości warstwy ścieralnej;

Odp.

Skorygowano przedmiar o grubość warstwy ścieralnej.

- w kosztorysie brak następujących pozycji:
 - o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)
 - o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)

Odp.

Skorygowano przedmiar o zmianę opisu rodzaju warstwy.

Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4) stanowi pozycję 44 d.4.

Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4) została ujęta w pozycji 45 d.4.

- wnosimy o wyjaśnienie konstrukcji jakiej nawierzchni dotyczą niżej wymienione pozycje kosztorysowe:
 - o 44 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI $R_m=1,5$ MPa GRUBOŚĆ 15 cm (po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.05.01 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

Odp.

Jak wyżej.

- o 45 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI $R_m=1,5$ MPa Nr spec. techn. D-04.05.01 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

Odp.

Jak wyżej.

- o 58 d.4 Warstwa podbudowy z kruszyw łamanych gr. 20 cm (grubość warstwy 30 cm po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.04.02 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

Odp.

Pozycja ta odnosi się do ramp na zjazdach znajdujących się poza liniami rozgraniczającymi.

- W opisie technicznym w konstrukcji zatok autobusowych uwzględniono warstwę odsączającą z piasku o współczynniku filtracji $k > 8$ m/d gr. 15 cm, brak warstwy na przekroju, czy należy uwzględnić konieczność wykonania ww. warstwy, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;

Odp.

Zgodnie z przekrojami normalnymi, w przypadku zalegania w podłożu gruntów G4 pod zatoką autobusową przewidziana jest m. in. warstwa „grunt niewysadzinowy o CBR > 35%, $k > 8$ m/dobę gr. 15 cm”

- Kosztorys branża drogowa 52 d.4 oraz 53 d.4 - dotyczą konstrukcji wzmocnionego podłoża dla jezdni, wysp z kostki kamiennej oraz zatok autobusowych przy nośności gruntu G4 – w etapie I grunt o nośności G4 występuje tylko na długości 3700 m, powierzchnia pozycji w kosztorysie wynosi 53 462 m², uwzględniając fakt że wzmocnienie gruntu G4 dotyczy tylko ww. odcinka powierzchnia wskazana w obydwu pozycjach kosztorysowych jest zbyt duża, wnosimy o weryfikację ww. pozycji kosztorysowej;

Odp.

Wartość podana w przedmiarze jest wartością poprawną. Wyżej wymienione warstwy występują także miejscami pod chodnikami, zjazdami publicznymi, konstrukcjami dróg poprzecznych oraz posiadają znaczącą odsadzkę (wychodzą na skarpe).

- Kosztorys branża drogowa 73 d.6 - Chodniki z kostki brukowej betonowej grubości 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem Nr. spec. techn. D-05.03.23 w ilości 2297 m² – z obmiaru wg planu sytuacyjnego do projektu budowlanego wynika ilość ok. 3400 m², wnosimy o weryfikację ilości;

Odp.

Wartość podana w przedmiarze jest wartością poprawną.

- Kosztorys branża drogowa 74 d.6 - Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem Nr. spec. techn. D-05.03.23 w ilości 4590 m² – z obmiaru wg planu sytuacyjnego do projektu budowlanego wynika ilość ok. 3000 m², wnosimy o weryfikację ilości;

Odp.

Wartość podana w przedmiarze jest wartością poprawną.

- Według przekroju konstrukcyjnego zjazdu o nawierzchni bitumicznej winny posiadać warstwę ścieralną gr. 4 cm, opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5 cm, wnosimy o określenie poprawnej grubości warstwy oraz dodanie stosownej pozycji w kosztorysie;

Odp.

Warstwa ścieralna zjazdów na pola została zaprojektowana o grubości 5 cm zgodnie z opisem technicznym do projektu. Zamawiający zamieszcza skorygowane przekroje konstrukcyjne.

Pytanie 111:

Etap 2 KM 12+500-18+740:

- Opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm w konstrukcji wysepek z kostki kamiennej, na przekroju brak ww. warstwy, czy należy uwzględnić konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;
- wnosimy o wyjaśnienie konstrukcji jakiej nawierzchni dotyczą niżej wymienione pozycję kosztorysowe:
 - o 39 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa GRUBOŚĆ 15 cm (po uwzględnieniu krotkości) Nr spec. techn. D-04.05.01 Krotkość = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
 - o 40 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa Nr spec. techn. D-04.05.01 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
 - o 49 d.4 Warstwa podbudowy z kruszyw łamanych gr. 20 cm (grubość warstwy 30 cm po uwzględnieniu krotkości) Nr spec. techn. D-04.04.02 Krotkość = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
- W opisie technicznym w konstrukcji zatok autobusowych uwzględniono warstwę odsączającą z piasku o współczynniku filtracji $k > 8$ m/d gr. 15 cm, brak warstwy na przekroju, czy należy uwzględnić konieczność wykonania ww.warstwy, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;
- w kosztorysie brak następujących pozycji:
 - o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)
 - o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)
- Kosztorys branża drogowa 54 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek mineralnobitumicznych asfaltowych o grubości 4 cm (warstwa ścieralna) GRUBOŚĆ WARSTWY 5 CM) Nr spec. techn. D-05.03.05b Krotkość = 1.25 – pozycja ta dotyczy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 5 cm, wnosimy o zmianę opisu ww. pozycji.

- Kosztorys branża drogowa 55 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek grysowomastyksowych SMA o grubości 5 cm (warstwa ścieralna) z transportem materiału na odległość 5km - JEZDNIĄ GŁÓWNA Nr. spec. techn. D-05.03.13 Krotność = 1.25 – przekrój konstrukcyjny oraz opis techniczny wskazują warstwę ścieralną z SMA 8 45/80-65 o grubości 4 cm, wnosimy o weryfikację grubości warstwy ścieralnej;
- Kosztorys branża drogowa 44 d.4 oraz 45 d.4 - dotyczą konstrukcji wzmocnionego podłoża dla jezdni, wysp z kostki kamiennej oraz zatok autobusowych przy nośności gruntu G4 – w etapie II grunt o nośności G4 występuje tylko na długości 3400 m, powierzchnia pozycji w kosztorysie wynosi 43 070 m², uwzględniając fakt że wzmocnienie gruntu G4 dotyczy tylko ww. odcinka powierzchnia wskazana w obydwu pozycjach kosztorysowych jest zbyt duża, wnosimy o weryfikację ww. pozycji kosztorysowej;
- Według przekroju konstrukcyjnego zjazdu o nawierzchni bitumicznej winny posiadać warstwę ścieralną gr. 4 cm, opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5 cm, wnosimy o określenie poprawnej grubości warstwy oraz dodanie stosownej pozycji w kosztorysie;

Odpowiedź 111:

Etap 2 KM 12+500-18+740:

- Opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm w konstrukcji wysepek z kostki kamiennej, na przekroju brak ww. warstwy, czy należy uwzględnić konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;

Odp.

Konstrukcję wysepek z kostki kamiennej należy przyjąć zgodnie z przekrojem normalnym. Jednocześnie zwracamy uwagę, że zgodnie z przekrojem normalnym nr 3, wzmocnienie podłoża należy wykonać zgodnie ze wzmocnieniem podłoża dla drogi DW559 i w zależności od grupy nośności podłoża może występować warstwa C1.5/2. Konieczna ilość ww. warstwy zawiera się w pozycji 43 d.4. Projekt nie przewiduje warstwy wzmocnienia C1.5/2 gr. 10cm pod wyspami.

- wnosimy o wyjaśnienie konstrukcji jakiej nawierzchni dotyczą niżej wymienione pozycje kosztorysowe:
o 39 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa GRUBOŚĆ 15 cm (po uwzględnieniu krotkości) Nr spec. techn. D-04.05.01 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

Odp.

Pozycja ta dotyczy warstwy podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4).

- o 40 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa Nr spec. techn. D-04.05.01 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

Odp.

Pozycja ta stanowi warstwę podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4).

- o 49 d.4 Warstwa podbudowy z kruszyw łamanych gr. 20 cm (grubość warstwy 30 cm po uwzględnieniu krotkości) Nr spec. techn. D-04.04.02 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

Odp.

Pozycja ta odnosi się do ramp na zjazdach znajdujących się poza liniami rozgraniczającymi.

- W opisie technicznym w konstrukcji zatok autobusowych uwzględniono warstwę odsączającą z piasku o współczynniku filtracji $k > 8$ m/d gr. 15 cm, brak warstwy na przekroju, czy należy uwzględnić konieczność wykonania ww. warstwy, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;

Odp.

Zgodnie z przekrojami normalnymi, w przypadku zalegania w podłożu gruntów G4 pod zatoką autobusową przewidziana jest m. in. warstwa „grunt niewysadzinowy o CBR > 35%, $k > 8$ m/dobę gr. 15 cm”.

- w kosztorysie brak następujących pozycji:
o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)

Odp.

Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4) została ujęta w przedmiarze w poz. 39d4

o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)

Odp.

Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4) została ujęta w przedmiarze w poz. 40 d 4.

• Kosztorys branża drogowa 54 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek mineralnobitumicznych asfaltowych o grubości 4 cm (warstwa ścieralna) GRUBOŚĆ WARSTWY 5 CM) Nr spec. techn. D-05.03.05b Krotność = 1.25 – pozycja ta dotyczy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 5 cm, wnosimy o zmianę opisu ww. pozycji.

Odp.

Skorygowano przedmiar o zmianę opisu rodzaju warstwy.

• Kosztorys branża drogowa 55 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek grysowomastyksowych SMA o grubości 5 cm (warstwa ścieralna) z transportem materiału na odległość 5km - JEZDNIA GŁÓWNA Nr. spec. techn. D-05.03.13 Krotność = 1.25 – przekrój konstrukcyjny oraz opis techniczny wskazują warstwę ścieralną z SMA 8 45/80-65 o grubości 4 cm, wnosimy o weryfikację grubości warstwy ścieralnej;

Odp.

Skorygowano przedmiar o grubość warstwy ścieralnej.

• Kosztorys branża drogowa 44 d.4 oraz 45 d.4 - dotyczą konstrukcji wzmocnionego podłoża dla jezdni, wysp z kostki kamiennej oraz zatok autobusowych przy nośności gruntu G4 – w etapie II grunt o nośności G4 występuje tylko na długości 3400 m, powierzchnia pozycji w kosztorysie wynosi 43 070 m², uwzględniając fakt że wzmocnienie gruntu G4 dotyczy tylko ww. odcinka powierzchnia wskazana w obydwu pozycjach kosztorysowych jest zbyt duża, wnosimy o weryfikację ww. pozycji kosztorysowej;

Odp.

Wartość podana w przedmiarze jest wartością poprawną.

• Według przekroju konstrukcyjnego zjazdu o nawierzchni bitumicznej winny posiadać warstwę ścieralną gr. 4 cm, opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5 cm, wnosimy o określenie poprawnej grubości warstwy oraz dodanie stosownej pozycji w kosztorysie;

Odp.

Warstwa ścieralna zjazdów na pola została zaprojektowana o grubości 5 cm zgodnie z opisem technicznym do projektu. Zamawiający zamieszcza skorygowane przekroje konstrukcyjne.

Pytanie 114:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający na etapie realizacji będzie wymagał punktów odblaskowych PEO osadzonych w gniazdach z trzpieniem.

Odpowiedź 114:

Zamawiający potwierdza, że będzie wymagał punktów odblaskowych PEO osadzonych w gniazdach z trzpieniem zgodnie z załączonym przedmiarem robót.

Pytanie 115:

Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności, gdyż kosztorys ofertowy pozycja nr 64 d.5 cz.1 oraz 55 d.5 cz.2 podaje grubość warstwy SMA 5cm, zaś przekroje konstrukcyjne i opis techniczny mówi o grubości 4cm.

Odpowiedź 115:

Skorygowano przedmiar o grubość warstwy ścieralnej – zgodnej z przekrojami konstrukcyjnymi i opisem technicznym.

Pytanie 116:

Prosimy o podanie zakresu prac oraz rodzajów materiałów w tym średnice jakie należy użyć przy remoncie sieci drenarskiej (dotyczy pozycji kosztorysowej 103 d.9 część 1).

Odpowiedź 116:

W związku z brakiem informacji na temat istniejącej sieci drenażowej na terenach planowanej inwestycji należy do wyceny przyjąć szacunkową wartość sieci drenażowej przeznaczonej do remontu na poziomie 2 000 m.

Dopuszcza się zastosowanie wyrobów budowlanych innych niż to użyto w stanie pierwotnym z zachowaniem średnicy sieci drenażowej nie mniejszej niż istniejącej.

Pytanie 118:

Prosimy o wyjaśnienie pozycji kosztorysowej nr 32 d.2 cz.1 oraz 29 d.2 cz.2 w której należy wykonać wzmocnienia podłoża gruntowego z mieszanki niezwiązanej stabilizowanej georusztem trójosiowym, w szczególności prosimy o przedstawienie szczegółu z podaniem grubości mieszanki niezwiązanej i powierzchni georusztu, gdyż pozycja w kosztorysie ofertowym jest w m³.

Odpowiedź 118:

Zamawiający zamieszcza przekrój normalny obrazujący wzmocnienie podłoża gruntowego warstwą ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej (MN) 0-63 mm stabilizowanej georusztem trójosiowym (heksagonalnym).

Pytanie 119:

W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 24 z dnia 23.10.2019r. prosimy o dodatkowe wyjaśnienie rodzaju bariery i barieroporęczy jakie należy wycenić w ofercie. Zgodnie z odpowiedzią Zamawiającego należy zamontować bariery ochronne stalowe N2W3 oraz N2W2. Prosimy o doprecyzowanie zakresu prac i wyszczególnienie na planach sytuacyjnych opisanych wyżej barier, gdyż aktualnie na planach są uwzględnione bariery N2W1. Prosimy o wskazanie ilości bariery ochronnej stalowej oraz barieroporęczy.

Odpowiedź 119:

Zamawiający informuje, że do wyceny należy przyjąć następujące ilości barier:

na odcinku od km 1+500 do km 12+500

- bariera N2W3 w rozstawie słupków co 1,33 m – 1836 m

- bariera N2W2 w rozstawie słupków co 1,00 m – 375 m

na odcinku od km 12+500 do km 18+740

- bariera N2W3 w rozstawie słupków co 1,33 m – 921 m

- bariera N2W2 w rozstawie słupków co 1,00 m – 200 m

MODYFIKACJA OPZ

Do OPZ dodaje się pkt. 17 o treści:

„Po zakończeniu realizacji robót Wykonawca zobligowany będzie do przekazania na własność Zamawiającego, kompletu przenośnej (tymczasowej) sygnalizacji świetlnej (tj. 2 sygnalizatory 3 komorowe zasilane akumulatorowo) dla każdego z etapu z osobna.

Przekazane sygnalizatory wraz z zasilającymi akumulatorami muszą być sprawne technicznie.

Miejsce dostarczenia sygnalizatorów: Rejon Dróg Wojewódzkich we Włocławku - baza Rumiankowo.
Adres: Rumiankowo 21, 87-600 Lipno.”

MODYFIKACJA SIWZ

1. Zmiana terminu składania i otwarcia ofert – modyfikacja strony tytułowej SIWZ, punktu 14.2 i 15.1 SIWZ.

Było	Jest
otwarcie ofert dnia: 08.11.2019 r. godz. 10:00	otwarcie ofert dnia: 14.11.2019 r. godz. 10:00
14.2 Termin składania ofert upływa dnia 08.11.2019 r. o godz.: 09:45	14.2 Termin składania ofert upływa dnia 14.11.2019 r. o godz.: 09:45
15.1 Zamawiający otworzy oferty sporządzone w języku polskim, jawnie w obecności Wykonawców, którzy zechcą przybyć w dniu 08.11.2019 r. o godz. 10:00 do siedziby Zamawiającego.	15.1 Zamawiający otworzy oferty sporządzone w języku polskim, jawnie w obecności Wykonawców, którzy zechcą przybyć w dniu 14.11.2019 r. o godz. 10:00 do siedziby Zamawiającego.

2. Modyfikacja w zakresie załączników zamieszczonych na stronie zamawiającego (platforma zakupowa) https://platformazakupowa.pl/pn/zdw_bydgoszcz
 - a. kosztorysy ofertowe branża drogowa + branża sanitarna + branża mostowa
 - b. projekt wykonawczy zamienny, branża drogowa, cz. opisowa
 - c. rysunki zamienne
 - d. SST zamienne
zgodnie z powyższymi odpowiedziami na pytania.
 - e. stała organizacja ruchu

Niniejsze pismo stanowi integralną część:

- 1) Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dot. powyższego zamówieniu
- 2) Ogłoszenia o zamówieniu nr **2019/S 186-451621** z dnia 26.09.2019 r.
- 3) Odpowiedzi na pytania z dnia 23.10.2019 r. wraz z modyfikacją SIWZ oraz sprostowaniem ogłoszenia (sprostowanie nr **2019/S 208-506642** opublikowane dnia 28.10.2019 r.)
- 4) Odpowiedzi na pytania z dnia 30.10.2019 r. wraz z modyfikacją SIWZ.

Termin składania i otwarcia ofert tj. **08.11.2019 r. ulega zmianie.**

Aktualny termin składania i otwarcia ofert ustala się na dzień: 14.11.2019 r.

godz. 09:45 – składanie ofert

godz. 10:00 – otwarcie ofert.

Miejsce: **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy** ul. Dworcowa 80, 85 – 010 Bydgoszcz.



DYREKTOR
(1)
mgr inż. Przemysław Dąbrowski

Sporządziła:

Sylwia Pietrzak – Specjalista Wydziału Zamówień Publicznych

tel.: 52 37 05 717

email: s.pietrzak@zdw-bydgoszcz.pl