



ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W DĄBROWIE K/BARTOSZYC

11 – 200 Bartoszyce, Dąbrowa 56A

Tel/fax 089 764 20 02

www.zdpdabrowa.pl

http://bip.warmia.mazury.pl/powiat_bartoszycki

e-mail: zdpdabrowa@wp.pl

NIP 743-16-46-963 REGON 510750580

ZDP-DT.343.1.3.2016

Dąbrowa, dnia 13 lipca 2016r.

Dot.: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na przebudowę drogi powiatowej nr 1573N na odcinku Grzęda – Sątopy Samulewo o długości 6,6 km wraz z budową zatok autobusowych w msc. Wojkowo i Sątopy ogłoszonego w BZP Nr: 116713 - 2016 z dnia 04.07.2016

ZAPYTANIA DO SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2015r. poz. 2164 z późn. zm.) informuje, że w dniu 11.07.2016r. wpłynęło do Zamawiającego następujące zapytanie dotyczące treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

Pytanie nr 1

W nawiązaniu do Rozdziału 6 pkt. 1 ppkt. 1.3 specyfikacji istotnych warunków zamówienia (zwany dalej SIWZ) w zw. z Rozdziałem 5 pkt. 1 ppkt. 1.3.1 SIWZ Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że w zakresie wskazania informacji dotyczącej podstawy dysponowania danym potencjałem technicznym wystarczy podanie, że Wykonawca dysponuje nim na podstawie umowy cywilnoprawnej, bez konieczności wskazywania rodzaju umowy. Jednocześnie Wykonawca przypomina, że umowa leasingu, najmu, dzierżawy itp. są umowami cywilnoprawnymi, a zatem określenie „umowa cywilnoprawna” również określa podstawę dysponowania danym zasobem przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający uzna za wystarczające w zakresie wskazania podstawy dysponowania potencjałem technicznym jeżeli wykonawca wskaże, iż dysponuje danym potencjałem technicznym na podstawie umowy cywilnoprawnej.

Pytanie nr 2

Brak przekrojów normalnych określających rodzaj konstrukcji dla odcinków od 4+000 do 4+350 oraz od 4+600 do 5+130, prosimy o załączenie rysunków.

Odpowiedź:

Zamawiający dołącza do dokumentacji brakujący przekrój konstrukcyjny.

Pytanie nr 3

W dokumentacji znajdują się rury ochronne, konieczne do ułożenia na istniejących sieciach, prosimy o dodanie pozycji kosztorysowej wraz z podaniem dokładnej ilości oraz lokalizacji.

Odpowiedź:

Przewidziane rury ochronne na istniejących sieciach widoczne są na rysunku PZT dołączonym do dokumentów przetargowych w pliku *.dwg. Zgodnie z załączonymi rysunkami lokalizacja rur osłonowych jest następująca: km ok. 5+584 (6m); 6+454 (3 rury po 7m); 6+513 (2 rury po 8m) i 6+557 (31m). Montaż w/w rur osłonowych należy skalkulować w cenie ryczałtowej podanej w ofercie.

Pytanie nr 4

Prosimy o dołączenie badań geologicznych na podstawie, których projektant przyjął wytyczne do projektu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje badaniami geologicznymi na podstawie których projektant przyjął wytyczne do projektu.

Pytanie nr 5

Prosimy o załączenie opisu technicznego do projektu.

Odpowiedź:

Z uwagi na to, że jest to projekt uproszczony, który wykonywany jest tylko na zgłoszenie robót Zamawiający nie dysponuje opisem technicznym do projektu.

Pytanie nr 6

Prosimy o podanie lokalizacji barier ochronnych typ "olsztyński".

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada montaż barier ochronnych typ "olsztyński" w msc. Wojkowo na odcinku, gdzie planowana jest budowa nowego chodnika (km ok. 3+700 do km ok. 3+900).

Pytanie nr 7

Zgodnie z przekrojem normalnym, głębokość korytowania poz. 10 przedmiaru robót powinna wynosić 50cm (25cm kłsm + 25 cm warstwa odsączająca), prosimy o zmianę przedmiaru robót.

10	Wykonanie koryta od km 2+591 do km 2+932; od km 4+000 do km 4+350 i od km 4+600 do km 5+130 na poszerzeniu o głębokości 25 cm z transportem urobku samochodami samowyładowczymi na odległość do 5 km	m ²	1 221,00
----	--	----------------	----------

Odpowiedź:

Przedmiar robót zawiera poprawny opis i wartość pozycji. Od km 2+591 do km 2+932 koryto na poszerzeniu wykonywane jest tylko pod warstwę podbudowy z kruszywa łamanego o gr. 25 cm, natomiast w km 4+000 do km 4+350 i od km 4+600 do km 5+130 koryto na poszerzeniu wykonywane jest pod warstwę odsączającą o gr. 25 cm, która jest wykonywana do wysokości istniejącej obecnie konstrukcji jezdni pomniejszonej o 4cm nawierzchni bitumicznej przewidzianej do rozebrania. Na tym następnie wykonywane będzie wyrównanie nawierzchni mieszanką kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie. Błąd znajduje się na rysunku przekroju od km 2+591 do km 2+932, w którym nie powinno być warstwy odsączającej gr. 25 cm. Zamawiający udostępnia poprawiony i brakujący przekrój konstrukcyjny.

Pytanie nr 8

Zgodnie z przekrojem normalnym na odcinku od km: 2+591 do km: 2+932 konieczne jest wykonanie warstwy odsączającej gr. 25cm, prosimy o dodanie pozycji kosztorysowej.

Odpowiedź:

Przedmiar robót zawiera poprawny opis i wartość pozycji. Błąd znajduje się na rysunku przekroju, w którym nie powinno być warstwy odsączającej gr. 25 cm. Zamawiający udostępnia poprawiony przekrój konstrukcyjny.

Pytanie nr 9

Czy Zamawiający potwierdza, że na odcinku od km: 2+591 do 5+932, wykonać należy tylko warstwę ścieralną z mma. Z doświadczenia Wykonawcy wynika, że wykonanie warstwy ścieralnej gr. 4 cm na poszerzeniach, jest niewystarczające i może powodować załamanie krawędzi jezdni.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że na odcinku od km 2+591 do 2+932, należy wykonać tylko warstwę ścieralną z mma.

Pytanie nr 10

Zgodnie z planem sytuacyjnym konieczne jest wykonanie nasypów w miejscach lokalizacji chodników oraz zatok autobusowych, prosimy o dodanie pozycji kosztorysowej oraz tabel robót ziemnych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie widzi potrzeby dodania takiej pozycji kosztorysowej. W miejscach budowy chodników Zamawiający przewidział w pozycji nr 30 przedmiaru robót *uzupełnienie poboczy kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie – 11 cm grubość warstwy po zagęszczeniu*. Obejmuje ona uzupełnienie kruszywem łamanym pasa gruntu o szerokości po 0,70 m od krawędzi chodnika. Dodatkowo w msc. Wojkowo, gdzie planowana jest budowa chodnika (km ok. 3+700 do km ok. 3+900) kruszywo łamane przewidziane jest również w pasie pomiędzy krawędzią jezdni a krawędzią chodnika. Zdaniem zamawiającego wartość ta kompensuje roboty związane z budową nasypów.

Dodatkowo do niewielkiego uzupełnienia powstałej po budowie chodnika różnicy terenu można wykorzystać grunt pochodzący z korytowania.

Jeżeli oferent widzi konieczność większej ilości robót ziemnych polegających na budowie nasypów to należy skalkulować je w cenie ryczałtowej podanej w ofercie.

Pytanie nr 11

Zwracamy się o potwierdzenie, iż Zamawiający dysponuje gruntami przeznaczonymi do realizacji przedmiotowego zadania.

Odpowiedź:

Zamawiający posiada prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane co do gruntów przeznaczonych pod realizację przedmiotowego zadania.

Pytanie nr 12

Zwracamy się o potwierdzenie że Zamawiający dysponuje decyzjami niezbędnymi do realizacji inwestycji (decyzjami administracyjnymi, uzgodnienia, warunki techniczne z gestorami sieci), których czas ważności obejmuje okres realizacji inwestycji.

Odpowiedź:

Zamawiający posiada wszelkie decyzje i uzgodnienia niezbędne do realizacji inwestycji. Jedno z uzgodnień wygasające w trakcie realizacji inwestycji nie wymaga ponownego

uzgodnienia z gestorem sieci, zostanie ono jedynie zweryfikowane na etapie zgłoszenia robót przez Wykonawcę. Jednakże możliwość zmiany uzgodnienia nie może być dokonana w aspekcie uzgodnionych obecnie kolizji a jedynie w przypadku pojawienia się nowych obiektów których lokalizacja nastąpiłaby po wydaniu obowiązującego obecnie uzgodnienia. Wszystkie pozostałe wymagane uzgodnienia i warunki techniczne z gestorami sieci są ważne przez cały okres realizacji zadania.

Pytanie nr 13

SST D-01.01.01a ODTWORZENIE TRASY I PUNKTÓW WYSOKOSCIOWYCH ORAZ SPORZĄDZENIE INWENTARYZACJI POWYKONAWCZEJ DROGI

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego czy w cenie oferty należy uwzględnić koszt stabilizacji punktów granicznych typ 36a?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie wymaga stabilizacji punktów granicznych.

Pytanie nr 14

Zwracamy się o dołączenie do dokumentacji projektowej szczegółu wykonania barier ochronnych typu „olsztyńskiego”.

Odpowiedź:

Zamawiający zakłada montaż barier ochronnych typ "olsztyński" w msc. Wojkowo na odcinku, gdzie planowana jest budowa nowego chodnika (km ok. 3+700 do km ok. 3+900). Szczegół wykonania barier ochronnych typu „olsztyńskiego” zamawiający dołącza do dokumentacji.

Pytanie nr 15

Zwracamy się o dołączenie do dokumentacji projektowej szczegółu wykonania przepustów z rur polietylenowych wysokiej gęstości spiralnie karbowanych pod drogą.

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że szczegół wykonania przepustów z rur polietylenowych wysokiej gęstości spiralnie karbowanych pod drogą zamieszczony jest w Załączniku nr 3 do SST D-03.01.03a Przepust z rur polietylenowych HDPE spiralnie karbowanych. Zamawiający wymaga jedynie w tym zakresie aby posadowienie przepustów było na ławie z kruszywa naturalnego gr. 10 cm a rzędne dna nowych przepustów muszą być identyczne jak przepustów demontowanych.

Pytanie nr 16

Zwracamy się o potwierdzenie, że przepusty pod drogą główna należy wykonać z rur polietylenowych wysokiej gęstości spiralnie karbowanych (HDPE).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, iż przepusty pod koroną drogi zgodnie z SST D-03.01.03a należy wykonać z rur polietylenowych wysokiej gęstości spiralnie karbowanych (HDPE).

Pytanie nr 17

Pozycje kosztorysowa 18-22, „Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie” oraz poz. 30 „Ścinanie i uzupełnianie poboczy”.

Zgodnie ze specyfikacją D-04.04.02 tablica 1 pokazuje, że do podbudowy pomocniczej i zasadniczej należy zastosować mieszankę 0/31,5 o stopniu przekruszenia C90/3. Związku z tym taki rodzaj materiału znacznie przewyższa koszt inwestycji zwracamy się o potwierdzenie ze Zamawiający dopuści do wykonania podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 kruszywo o przekruszeniu C 50/30.

Odpowiedź:

Do wykonania podbudowy w obrębie jezdni przebudowywanej drogi należy zastosować mieszankę kruszyw łamanych 0/31,5 o przekruszeniu C_{90/3}.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie mieszanki kruszyw łamanych 0/31,5 o przekruszeniu C_{50/30} **Jedynie do wykonania podbudowy na zjazdach, podbudowy na poszerzeniach oraz do uzupełnienia pobocza.** Takie wymagania stawiane co do kruszywa łamanego mają również swoje odzwierciedlenie w przekrojach konstrukcyjnych.

Pytanie nr 18

SST D-06.03.01 a POBOCZE UTWARDZONE KRUSZYWEM

Zgodnie z pkt 2.2.4 Kruszywo, pobocza należy wykonać z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/25.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego czy dopuści wykonanie poboczy z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 mm.

Odpowiedź:

Zamawiającego dopuszcza wykonanie poboczy z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5 mm.

Pytanie nr 19

Zwracamy się o potwierdzenie, że w ryczałtowej cenie oferty należy uwzględnić koszty tarcz znaków średni z folii typu 2.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w ryczałtowej cenie oferty należy przyjąć koszt tarcz znaków pionowych rodzaju S – średni z folii typu 2.

Pytanie nr 20

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o podanie koloru kostki betonowej na zatokach autobusowych, zjazdach, chodnikach i peronach.

Odpowiedź:

Zamawiający w aspekcie koloru kostki brukowej betonowej na zatokach autobusowych, zjazdach, chodnikach i peronach nie narzuca wymagań.

Pytanie nr 21

D.06.02.0a Przepust z rur spiralnie karbowanych pod zjazdem

Pkt 2.2.2 Rodzaje materiałów

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, iż w ryczałtowej cenie oferty należy ująć koszty umocnienia skarp na wlocie i wylocie z: brukowca, betonowej kostki brukowej bądź geosyntetyków.

Odpowiedź:

Zgodnie z SST D-06.02.01 Przepusty pod zjazdami, SST D-03.01.03a Przepust z rur polietylenowych HDPE spiralnie karbowanych oraz poz. nr 12 i 13 przedmiaru robót Zamawiający informuje, iż zarówno w przypadku przepustów pod koroną drogi oraz przepustów pod zjazdami materiałem wykorzystanym do wykonania umocnienia skarp na wlocie i wylocie przepustów może być brukowiec lub betonowa kostka brukowa. Umocnienia te również mogą być wykonane jako elementy prefabrykowane tzw. ścianki czołowe.

Pytanie nr 22

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego czy dopuści do wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż można zastosować mieszankę mineralno – asfaltową AC 11 S. Zgodnie z zapisami specyfikacji technicznej D-05.03.05a Nawierzchnia z betonu asfaltowego. Warstwa ścieralna wg. WT-1 i WT-2 w przypadku kategorii ruchu KR 3 która jest założona w dokumentacji technicznej zgodnie z tablicą nr 1 *Stosowane mieszanki* można stosować mieszanki AC 8 S i AC 11 S. Minimalne wymaganie określone w projekcie w tym zakresie to zastosowanie mieszanki AC 8 S.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych

inż. Karol Łomecki