

Augustów dnia: 14.02.2020r.

Pismo: Dz. T.3441.1/2020

**Wszyscy uczestnicy
postępowania**

Dotyczy : NR_P.N./1/2010 - **Przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 1116B Bargłów Kościelny - Stara Kamionka - do dr. Nr 16, od km 2+000 do km 3+000.**

Ogłoszenie w BZP nr 508074-N-2020 z dnia 2020-02-03 r.

Działając w oparciu o art. 38 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.) przekazuje się treść pytań jakie wpłynęły w związku z postępowaniem prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „**Przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 1116B Bargłów Kościelny - Stara Kamionka - do dr. Nr 16, od km 2+000 do km 3+000**” wraz z odpowiedziami.

Treść pytań wraz z odpowiedziami:

ZESTAW I

1. W Przedmiarze robót poz.19-21 wykonanie wykopów i poz. 22,23 wykonanie nasypów przyjęto pewne ilości robót ziemnych nie podając ich lokalizacji, ani czego dotyczą.
Proszę o zamieszczenie tabeli robót ziemnych, przekrojów poprzecznych lub innego dokumentu obmiarowego do tych pozycji.
Odpowiedź: Odcinek drogi powiatowej objęty przebudową zlokalizowany jest od km rob. 2+000 do 3+000. Zamawiający nie dysponuje tabelą robót ziemnych oraz przekrojami poprzecznymi.
W przedmiarze przyjęto następujące ilości robót :
Wykop pod poszerzenia jezdni: $1,0 \times 0,25 \times 1000,0 \times 2 \text{str.} = 500 \text{m}^3$
Wykopy pod przepusty główne: $250 + 180 = 430 \text{m}^3$
Wykopy pod przepusty pod zjazdami: 30m^3

Nasypy pod poszerzenia korpusu drogowego: $0,8 \times 1000,0 \times 2 = 1600 \text{m}^3$
Nasypy przy przepustach (50% wykopu): 230m^3
Nasypy na zjazdach indywidualnych: 180m^3
Nasyp pod chodniki: 40m^3
2. Przyjęto w Przedmiarze robót w poz. 22 ilość 1050m^3 wykonania nasypu z ziemi uprzednio zmagazynowanej w hałdach.
Proszę o uszczegółowienie czy jest to ziemia pochodząca z wykopu czy z dokopu. Jeżeli z wykopu to proszę o wskazanie pozycji z Przedmiaru robót z których taką ilość ziemi można uzyskać, jeżeli nie to proszę o wyraźny podział ile ziemi do wykonania 1050m^3 nasypu pochodzi z wykopu, a ile z dokopu. Uważamy, że przyjęta ilość ziemi jest niewystarczająca ponieważ patrząc na plan sytuacyjny drogi widzimy, że projektowane pobocze na większości odcinka znajduje się na miejscu obecnej skarpy nasypu lub rowu.
Odpowiedź: Pozycja dotyczy wykonania nasypu z gruntów pochodzących z dokopu. Zwiększono ilości nasypów do wykonania zgodnie z wyczeniem podanym w pytaniu 1.
Nasyp z wykopu: 500m^3
Nasyp z dokopu: 1550m^3
3. Czy w przebudowywanych przepustach pod drogą Zamawiający wyrazi zgodę na zamianę rur Wipro na rury HDPE Pecor Optima o SN 8?

Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza użycie rur z HDPE do wykonania przepustów pod koroną drogi. Bez względu na rodzaj użytych rur wymagane jest wykonanie prefabrykowanych elementów betonowych na wlotach i wylotach przepustów zgodnie z dokumentacją.

4. Na stronie internetowej Zamawiającego zamieszczono przekroje normalne z lokalizacji od km 0+000 – 1+000.

Proszę o zamieszczenie właściwych przekrojów normalnych z odcinka od km 2+000 – 3+000.

Odpowiedź: Zamieszczono przekrój normalny z odcinka od km 2+000 – 3+000

5. Proszę o wskazanie w jakiej lokalizacji zaprojektowano wykonanie peronów przystankowych wg poz. 36,37,55,56,57,58 ponieważ na planie sytuacyjnym nie zostały one uwidocznione?

Czy w ilości robót ziemnych uwzględniono roboty ziemne pod perony przystankowe?

Proszę o zamieszczenie szczegółów konstrukcyjnych wykonania peronów przystankowych i podanie ich wymiarów.

Odpowiedź: Przewiduje się wykonanie peronów przystankowych w obrębie skrzyżowania z drogą gminną w km 2+882. Załączono rysunek szczegółu.

Roboty ziemne w ilości 40m³ nasypu zostały uwzględnione w ogólnym bilansie.

Długość linii zatrzymania – 20m

Szerokość chodnika – 2,0m

Nawierzchnia z kostki brukowej 6cm układanej na podsypce cem-pask. 5cm.

6. Na załączonym szczególe wykonania przepustu – przekrój podłużny przepustu została zaprojektowana inna konstrukcja drogi nad przepustami niż na ciągu głównym.

Nie uwzględniono wykonania podbudowy z kruszywa naturalnego z domieszka ulepszającą z kruszywa łamanego 18%.

Proszę o uwzględnienie w Przedmiarze robót powierzchni podbudów nad dwoma przepustami i zmianę konstrukcji drogi na przekroju podłużnym przepustu.

Odpowiedź: Dodano podbudowę na odtworzeniach jezdni w ilości 115m² do pozycji przedmiarowych 32 i 33. Zamieszczono właściwy przekrój przepustu.

7. W Opisie technicznym podano: Oznakowanie poziome należy wykonać mechanicznie farbą chlorokauczkową w technologii grubowarstwowej. Oznakowanie poziome i pionowe, należy wykonać zgodnie z „Projektem stałej organizacji ruchu” wchodzącym w skład Dokumentacji Projektowej.

Proszę o wyjaśnienie w jakiej technologii należy wykonać oznakowanie poziome Proszę o zamieszczenie Projektu stałej organizacji ruchu.

Odpowiedź: Oznakowanie poziome wykonać zgodnie z opisem pozycji przedmiarowej nr 51, jako grubowarstwowe chemo-utwardzalne. Załączono część Projektu Stałej Organizacji Ruchu na przebudowywanym odcinku drogi. Rodzaje oraz ilości oznakowania do ustawienia/wykonania w ramach zadania podano w przedmiarze robót.

8. Proszę o wyjaśnienie gdzie należy odwieźć rury z rozbiórki przepustów?

Odpowiedź: Materiały uzyskane w wyniku rozbiórek należy zagospodarować zgodnie z zapisami SST D.01.02.04 – pkt. 5.

Elementy możliwe do powtórnego użycia należy odwieźć na plac składowy, do siedziby zamawiającego. Bezżyteczne elementy i materiały rozbiórkowe powinny być zagospodarowane lub zutylizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

ZESTAW II

W związku z opublikowaniem przez Powiatowy Zarząd Dróg w Augustowie postępowania przetargowego "Przebudowa odcinka drogi powiatowej Nr 1116B Bargłów Kościelny - Stara Kamionka - do dr. Nr 16, od km 2+000 do km 3+000" i po przeanalizowaniu SIWZ oraz pozostałych

szczególowych specyfikacji do przetargu, zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuści zastosowanie w ww. postępowaniu geosiatki z kordu stalowego? Szczegółowe cechy tego materiału, jak również sposób układania (tożsamy z innymi geosiatkami) zawiera specyfikacja techniczna, którą przesyłamy w załączeniu wraz z wynikami badań. Stal, wykorzystywana do produkcji tego materiału, w przeciwieństwie do materiałów syntetycznych, nie traci swoich parametrów (wysoka sztywność) w trakcie układania na niej warstw asfaltowych.

Według naszej oceny, co potwierdzają badania przeprowadzone przez BRRC (Belgian Road Research Centre) - Belgijski Instytut Drogowy, proponowany przez nas materiał zabezpiecza skuteczniej nowo układane warstwy asfaltowe przed spękaniem na przykład na łączeniu starej konstrukcji z nową - na poszerzeniach, lub na podbudowach o charakterze sztywnym, niż siatki np. poliestrowe czy z włókien szklano-węglowych. Siatka z kordu stalowego ogranicza deformacje plastyczne i redukuje ugięcia nawierzchni bitumicznej. Jednocześnie jest materiałem prostym w układaniu i nie stwarza problemów wykonawczych przy układaniu na nim warstw z mma, co potwierdzają zadania wykonane na drogach w Polsce. Działa on jako materiał przeciwspekaniowy, wykazuje się dobrą szczepnością, jest łatwy w trakcie instalacji (brak efektu przyklejania się do kół samochodów z masą lub gąsienic rozściełacza) i przy frezowaniu warstw z mma po latach - wyniki badań prowadzonych przez FH MÜNSTER University of Applied Sciences. Może być układany zarówno pod warstwą wiążącą jak i ścieralną.

Dla siatki z kordu stalowego prawnym dokumentem odniesienia jest norma zharmonizowana PN-EN 15381 Geotekstyli i wyroby pokrewne - Wymagania w odniesieniu do wyrobów stosowanych w nawierzchniach i nakładkach asfaltowych.

W związku z powyższym siatkę z kordu stalowego należy traktować przynajmniej jak materiał równoważny względem siatek z materiałów syntetycznych np.: poliestrowych, włókien szklanych czy szklano-węglowych. Wnioskujemy zatem o dopuszczenie do jego zastosowania.

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza stosowania w konstrukcji jezdni siatek z kordu stalowego.

ZESTAW III

1. Prosimy o załączenie tabeli robót ziemnych.

Odpowiedź: Zamawiający nie dysponuje tabelą robót ziemnych oraz przekrojami poprzecznymi. Przyjęte ilości robót podano w Zestawie I pyt. 1

2. Prosimy o załączenie dokumentacji SOR.

Odpowiedź: Załączono część Projektu Stałej Organizacji Ruchu na przebudowywanym odcinku drogi. Rodzaje oraz ilości oznakowania do ustawienia/wykonania w ramach zadania podano w przedmiarze robót.

3. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności poz. 22 przedmiaru robót ilość wykonania nasypów 1 050,00 m³ natomiast poz. 23 przedmiaru robót zagęszczenie nasypów w ilości 1 900,00 m³.

Odpowiedź: Zmieniono ilości robót ziemnych zgodnie z odp. w Zestawie I pyt. 1 i 2.

Nasyp z wykopu: 500m³

Nasyp z dokopu: 1550m³

Pozycja 23 obejmuje wykonanie zagęszczenia nasypów pozyskanych z wykopu oraz z dokopu.

4. Prosimy o potwierdzenie, że grunt z wykopu nadaje się do wbudowania w nasyp.

Odpowiedź: Grunt pozyskany z wykopów pod poszerzenia jezdni będzie możliwy do wykorzystania na potrzeby poszerzenia korpusu drogowego po uzyskaniu akceptacji inspektora nadzoru.

5. Prosimy o załączenie SST: D.05.03.05 nawierzchnia żwirowa (pobocza).
Odpowiedź: SST zostało dołączone do dokumentacji przetargowej.
6. Prosimy o wskazanie materiału do wykonania nawierzchni poboczy poz. 45,46 przedmiaru robót.
Odpowiedź: Pobocza należy wykonać wykorzystując mieszankę kruszyw naturalnych z domieszką uszlachetniającą z kruszywa łamanego 18%.
7. Prosimy o załączanie przekrojów normalnych zgodnych z kilometrażem drogi (od km 2+000,00 do km 3+000,00).
Odpowiedź: Przekroje normalne dla właściwego odcinka zostały zamieszczone
8. Prosimy o załączenie SST dotyczącej poz. 38 przedmiaru robót (geosiatka).
Odpowiedź: SST dla pozycji 38 zostało zamieszczone
9. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności poz. 32,33,34,35,36,37 przedmiaru robót „podbudowa z kruszywa naturalnego z domieszką ulepszającą z k. łamanego 18%” natomiast zgodnie z SST:
 - podbudowa z kruszywa naturalnego, doziarnionego łamanym w ilości 30% i stabilizowanego mechanicznie pod jezdnią główną;
 - oraz z kruszywa naturalnego, doziarnionego łamanym w ilości 20% i stabilizowanego mechanicznie pod zajezdiami.**Odpowiedź: Podbudowę należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót wykorzystując mieszankę kruszyw naturalnych z domieszką uszlachetniającą z kruszywa łamanego 18%.**
10. Prosimy o wskazanie lokalizacji wykonania wyniesionego przejścia dla pieszych poz. 44 przedmiaru robót.
Odpowiedź: Przewiduje się wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z drogą gminną w km 2+882.

ZESTAW IV

1. Podbudowę z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie należy wykonać z mieszanki z kruszywa naturalnego z domieszką ulepszającą z kruszywa łamanego 18% zgodnie z przedmiarem (pozycja numer 32,33,34,35,36,37) czy z mieszanki kruszywa naturalnego doziarnianej kruszywem łamanym w ilości 30% bądź 20% według SST 04.04.01 i dokumentacji projektowej?
Zwracamy się z prośbą o poprawienie opisów pozycji w przedmiarze dot. podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.
Odpowiedź: Podbudowę należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót wykorzystując mieszankę kruszyw naturalnych z domieszką uszlachetniającą z kruszywa łamanego 18%.
2. Zwracam się z prośbą o załączenie Projektu Stałej Organizacji Ruchu lub wykazu znaków do pozycji przedmiarowej numer 53.
Odpowiedź: Załączono część Projektu Stałej Organizacji Ruchu na przebudowywanym odcinku drogi. Rodzaje oraz ilości oznakowania do ustawienia/wykonania w ramach zadania podano w przedmiarze robót.

ZESTAW V

1. Zwracamy się o załączenie przekrojów normalnych z odcinka od 2+000 do 3+000

Odpowiedź: Zamieszczono przekrój normalny z odcinka od km 2+000 – 3+000

2. Zwracamy się o możliwość zamiany przepustów z rur WIPRO na rury PEHD lub PP o SN8
Odpowiedź: Zamawiający dopuszcza użycie rur z PP lub PEHD do wykonania przepustów pod koroną drogi. Bez względu na rodzaj użytych rur wymagane jest wykonanie prefabrykowanych elementów betonowych na wlotach i wylotach przepustów zgodnie z dokumentacją.

3. Zwracamy się o zmianę ilość w poniższych pozycjach przedmiarowych zgodnie z wyliczeniami

lokalizacja	zaokrąglenia	szerokość	długość	powierzchnia
2+091,11 P zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	3,5	7,3	32,43
2+091,72 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	3,5	5,9	27,53
2+296,67 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	4	5,4	28,48
2+308,62 P zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	5	5,5	34,38
2+432,50 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	4	6,5	32,88
2+476,64 P zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	4	5,9	30,48
2+508,80 P zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	4	6	30,88
2+670,26 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	4	5,6	29,28
2+776,60 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	5,1	4,7	30,85
2+821,70 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	5	4,5	29,38
2+867,76 L zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	4	4,4	24,48
2+882,55 P zjazd	$(4*4-(3,14*4^2)/4)*2=6,88$	5,5	5,1	34,93
Razem				365,98m2

z

34	Podbudowa jednowarstwowa o grubości po zagęszczeniu 15cm z kruszywa naturalnego z domieszką ulepszającą z kruszywa łamanego 18% - podbudowa pod zjazdami -docelowo 20 cm	m2	283,00
35	Podbudowa jednowarstwowa o grubości po zagęszczeniu 15cm z kruszywa naturalnego z domieszką ulepszającą z kruszywa łamanego 18% - - podbudowa pod zjazdami za każdy dalszy 1cm -docelowo 20 cm	m2	283,00
42	Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowo-żwirowych z warstwą ścierną asfaltową o grubości po zagęszczeniu 3cm - docelowo 4 cm, jezdnia i zjazdy	m2	5 783,00
43	Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowo-żwirowych z warstwą ścierną asfaltową - za każdy dalszy 1cm ponad 3cm grubości po zagęszczeniu - jezdnia i zjazdy	m2	5 783,00

Na

34	Podbudowa jednowarstwowa o grubości po zagęszczeniu 15cm z kruszywa naturalnego z domieszką ulepszającą z kruszywa łamanego 18% - podbudowa pod zjazdami -docelowo 20 cm	m2	365,98
35	Podbudowa jednowarstwowa o grubości po zagęszczeniu 15cm z kruszywa naturalnego z domieszką ulepszającą z kruszywa łamanego	m2	365,98

	18% - - podbudowa pod zjazdami za każdy dalszy 1cm -docelowo 20 cm		
42	Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowo-żwirowych z warstwą ścierną asfaltową o grubości po zagęszczeniu 3cm - docelowo 4 cm, jezdnia i zjazdy	m2	5 865,98
43	Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowo-żwirowych z warstwą ścierną asfaltową - za każdy dalszy 1cm ponad 3cm grubości po zagęszczeniu - jezdnia i zjazdy	m2	5 865,98

Odpowiedź: Zmieniono ilości wymienionych pozycji w przedmiarze robót.

4. Zwracamy się o załączenie przekrojów poprzecznych i tabeli robót ziemnych
Odpowiedź: Zamawiający nie dysponuje tabelą robót ziemnych oraz przekrojami poprzecznymi. Przyjęte ilości robót ziemnych zgodnie z odp. w Zestawie I pyt. 1 i 2.
5. Zwracamy się o podanie lokalizacji peronu oraz załączenie szczegółów konstrukcyjnych
Odpowiedź: Przewiduje się wykonanie peronów przystankowych w obrębie skrzyżowania z drogą gminną w km 2+882. Załączono rysunek szczegółu.
6. Zwracamy się o podanie lokalizacji wyniesionego przejścia oraz załączenie szczegółów konstrukcyjnych
Odpowiedź: Przewiduje się wykonanie wyniesionego przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania z drogą gminną w km 2+882.
7. Zwracamy się o załączenie projektu stałej organizacji ruchu
Odpowiedź: Załączono część Projektu Stałej Organizacji Ruchu na przebudowywanym odcinku drogi. Rodzaje oraz ilości oznakowania do ustawienia/wykonania w ramach zadania podano w przedmiarze robót.
8. W dokumentacji występują rozbieżności. Wg SST podbudowa ma być wykonana z
 - z kruszywa naturalnego, doziarnionego łamanym w ilości 30% i stabilizowanego mechanicznie pod jezdnią główną;
 - z kruszywa naturalnego, doziarnionego łamanym w ilości 20% i stabilizowanego mechanicznie pod zajezdami.

Natomiast w przedmiarze w pozycjach od 32 do 37 podbudowa ma być wykonana z kruszywa naturalnego doziarnionego łamanym w ilości 18%.

Związku z powyższymi rozbieżnościami zwracamy się o wskazanie odpowiedniej podbudowy do wykonania w pozycjach przedmiarowych od 32 do 37.

Odpowiedź: Podbudowę należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót wykorzystując mieszankę kruszyw naturalnych z domieszką uszlachetniającą z kruszywa łamanego 18%.

DYREKTOR
POWIATOWEGO ZARZĄDU DRÓG
w Augustowie
inż. Daniel Hiero