

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W MIECHOWIE

ul. Warszawska 11
32-200 Miechów
REGON 299943221
NIP 659-13-31-127
zarzaddrog@poczta.onet.pl

Tel/fax (41) 38-318-27
38-307-42
23-098-10

Miechów 25.03.2016r.

SE.261.1.2016

WYJAŚNIENIE DO SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA Nr 2

Dot.: Przebudowa ciągu komunikacyjnego dróg powiatowych obejmująca:

- 1/ przebudowę drogi powiatowej nr 1138K Łobzów-Swojczany,
- 2/ przebudowę drogi powiatowej nr 1175K Charsznica do dr.woj. nr 783,
- 3/ przebudowę drogi powiatowej nr 1176K Podlesice – Charsznica,
- 4/ przebudowę drogi powiatowej nr 1177K Tczyca – Swojczany – Dąbrowiec,
- 5/ przebudowę skrzyżowania dróg powiatowych nr 1175K i 1176K,
- 6/ przebudowę skrzyżowania dróg powiatowych nr 1177K i 1138K,
- 7/ przebudowę przepustu odwodnieniowego, rurowego 2Ø125 w km 6+232 drogi powiatowej nr 1176K.

Zarząd Dróg Powiatowych w Miechowie- Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. Nr 113, poz. 907 ze zmianami) udziela odpowiedzi na zadane pytania:

Pytanie nr 1

W STWiOR występuje wycofana norma PN-B 11112. Zwracamy się z prośbą o aktualizację STWiOR.

Odpowiedź nr 1

Właściwą normą jest PN-EN 13043.

Pytanie nr 2

W tablicy 4 w STWiOR D-04.04.02a w podpunkcie 4.5 podano zawyżone parametry wskaźnika piaskowego SE. Na stronie internetowej GDDKiA opublikowano projekt ogólnych specyfikacji technicznych w których to skorygowano wartości wskaźnika piaskowego odpowiednio dla podbudowy pomocniczej KR 1-4 na 30 oraz KR 5-7 na 35, a dla podbudowy zasadniczej KR 1-2 na 30 i KR 3-7 na 35. Dlatego też zwracamy się z prośbą o dopuszczenie do stosowania poprawionych wartości tego wskaźnika przy jednoczesnym zachowaniu pozostałych parametrów.

Odpowiedź nr 2

Zamawiający dopuszcza do stosowania poprawione wartości wskaźnika piaskowego dla podbudów przy zachowaniu pozostałych parametrów.

Pytanie nr 3

Analizując wymagania podane w STWiOR praktycznie nie ma możliwości znalezienia materiału (kruszywa naturalnego), który spełnia parametry wodoprzepuszczalności $k > 8$ m/d, przy jednoczesnym osiągnięciu dodatkowych wymagań i możliwości jego zagęszczenia na budowie (wskaźnik zagęszczenia, nośność) W ubiegłych latach badania były wykonywane m.in. w laboratorium GDDKiA i praktycznie żaden z kilkudziesięciu badanych materiałów (piaski średnie, grube, pospółki) nie spełnił wszystkich wymagań równocześnie. Parametry te można osiągnąć, stosując np. niektóre mieszanki kruszyw łamanych jak dla warstwy podbudowy co w sposób znaczny i nieuzasadniony podnosi koszty inwestycji. Prosimy o możliwość oznaczenia współczynnika filtracji z krzywej uziarnienia np. tablice Beyera przy jednoczesnym spełnieniu innych parametrów.

Odpowiedź nr 3

Kruszywo stosowane na warstwę odsączającą powinno spełniać wymogi SST odnośnie parametru wodoprzepuszczalności.

Pytanie nr 4

W dokumentacji przetargowej brakuje projektu Stałej Organizacji Ruchu dla poszczególnych dróg powiatowych niezbędnego do kalkulacji ofertowej. Prosimy o uzupełnienie na stronie Zamawiającego

Odpowiedź nr 4

Zamawiający na stronie internetowej umieści wykaz znaków z projektów zmiany stałej organizacji ruchu dotyczące przedmiotowych dróg powiatowych. Co pozwoli na prawidłową wycena pozycji kosztorysowych odnoszących się do oznakowania pionowego.

Pytanie nr 5

Dotyczy pozycji związanych z remontem przepustów fi 50 cm pod zjazdami: Jaki zakres remontu należy wycenić w cenie jednostkowej dla poz. 3.4, 3.5 (kosztorys nr 1); poz. 3.3, 3.4, 3.5 (kosztorys nr 2), poz. 3.8, poz. 3.9 (kosztorys nr 3); poz. 3.3, 3.4, 3.5 (kosztorys nr 4) ? Prosimy o szczegółowe określenie zakresu remontu.

Odpowiedź nr 5

W pozycjach wymienionych w pytaniu 5, remont przepustów drogowych obejmuje:

- rozbiórkę istniejących przepustów wraz z murkami czołowymi,
- ułożenie nowych rur betonowych lub z tworzyw sztucznych, na ławie z kruszywa,
- zasypanie przepustu z zagęszczeniem oraz wykonanie nawierzchni zjazdu lub odtworzenie konstrukcji drogi.

Pytanie nr 6

Czy w pozycjach kosztorysowych: 3.4, 3.5 (kosztorys nr 1); poz. 3.3, 3.4, 3.5 (kosztorys nr 2), poz. 3.8, poz. 3.9 (kosztorys nr 3); poz. 3.3, 3.4, 3.5 (kosztorys nr 4) należy wycenić remont polegający na wymianie rur fi 50 cm i w odpowiednich pozycjach nowych murków czołowych?

Odpowiedź nr 6

Remont przepustów obejmuje zakres j.w., natomiast w odpowiednich pozycjach kosztorysu należy wycenić wykonanie murków czołowych na tych przepustach.

Pytanie nr 7

Czy pod warstwę wyrównawczą należy wykonać skropienie międzywarstwowe? Jeśli tak to w jakiej pozycji należy to skalkulować?

Odpowiedź nr 7

Istniejącą nawierzchnię bitumiczną, na której będzie bezpośrednio układana nowa warstwa nawierzchni jezdni – warstwa profilująco- wzmacniająca ,wyrównawcza, należy skropić asfaltem upłynnionym.

Przedmiotowe skropienie należy skalkulować w pozycjach kosztorysowych:

- kosztorys ofertowy nr 1 – poz. 1.3,
- kosztorys ofertowy nr 2 – poz. 2.5,
- kosztorys ofertowy nr 3 – poz. 2.6,
- kosztorys ofertowy nr 4 – poz. 2.6,

Pytanie nr 8

Czy ilość m2 w poz. 1.3 (kosztorys nr 1) została określona prawidłowo? Zamawiający przewiduje na tym odcinku wykonanie 2 warstw bitumicznych przy jednokrotnym skropieniu.

Odpowiedź nr 8

Ilość przyjęta w pozycji 1.3 (kosztorys nr 1) jest prawidłowa i odnosi się do skropienia asfaltem upłynnionym istniejącej nawierzchni bitumicznej, na której będzie układana nowa warstwa nawierzchni jezdni – warstwa profilująco- wzmacniająca, (wyrównawcza).

Skropienie technologiczne międzywarstwowe (pomiędzy w-wą wyrównawczą a ścieralną) zgodnie z SST należy wykonać emulsją asfaltową uwzględniając je w pozycjach kosztorysowych wykonania warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni.

Pytanie nr 9

Czy w poz. 2.5 oraz 5.1 (kosztorys nr 2) należy doliczyć koszt skropienia międzywarstwowego? W kosztorysie nr 2 brakuje osobnej pozycji dotyczącej skropienia nawierzchni.

Odpowiedź nr 9

W pozycji 2.5 (kosztorys nr 2) należy uwzględnić koszt skropienia asfaltem upłynnionym istniejącej nawierzchni bitumicznej, na której będzie układana warstwa profilująco-wzmacniająca, (wyrównawcza).

Skropienie pomiędzy w-wą wyrównawczą, a ścieralną zgodnie z SST należy skalkulować w pozycji kosztorysowej ułożenia warstwy ścieralnej.

Pytanie nr 10


Czy w poz. 2.6 oraz 5.1 (kosztorys nr 3, nr 4) należy doliczyć koszt skropienia międzywarstwowego? W obu kosztorysach brakuje osobnej pozycji dotyczącej skropienia nawierzchni.

Odpowiedź nr 10

W pozycji 2.6 (kosztorys nr 3 i 4) należy uwzględnić koszt skropienia asfaltem upłynnionym istniejącej nawierzchni bitumicznej, na której będzie układana warstwa profilująco-wzmacniająca, (wyrównawcza).

Skropienie pomiędzy w-wą wyrównawczą, a ścieralną zgodnie z SST należy skalkulować w pozycji kosztorysowej ułożenia warstwy ścieralnej.

Prosimy o zapoznanie się z treścią wszystkich odpowiedzi i wyjaśnień umieszczonych na stronie internetowej Zamawiającego.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych

mgr inż. Roman Suchoń