



W-1.43.2.1.2024.3...WO
Dot. 001/24

Warszawa, dnia 12.02.2024 r.

<https://platformazakupowa.pl/pn/mzdww>

dotyczy postępowania:

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 803 przejście przez m. Łomnica od km 30+430 do km 32+030 na terenie gminy Wodynie” – nr postępowania 001/24

Działając na podstawie art. 135 ust. 1, ust. 2, ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605) Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie uprzejmie Państwa informuje, że otrzymał pytanie do Specyfikacji Warunków Zamówienia, na które niniejszym udziela odpowiedzi:

Pytanie 3

Proszę o określenie parametrów geowłókniny. Brak SST – proszę o załączenie.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje dokumentację. Zamawiający przekazuje zmienioną specyfikację „D-04.00.00.00 podbudowy D-04.04.00.00 ulepszone podłoże z mieszanki kruszywa niezwiązanego stabilizowanego georusztem”, gdzie uzupełnione zostały zapisy dotyczące geowłókniny separacyjnej.

Pytanie 4

Z uwagi na zaprojektowaną konstrukcję drogi oraz sieci kanalizacyjnej, czy Zamawiający zezwoli na zamknięcie drogi na czas realizacji robót budowlanych?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zamknięcie drogi z zastrzeżeniem możliwości dojazdu do posesji znajdujących się na zamkniętym odcinku. Wykonawca opracowując organizację ruchu na czas prowadzenia robót musi uzgodnić objazdy z innymi zarządcami dróg.

Pytanie 5

Czy Wykonawca przy przepustach pod zjazdami ma wykonać ścianki czołowe przepustów? Jeśli tak, proszę o podanie parametrów technicznych, technologii w jakiej one mają być wybudowane oraz ilość ścianek.

Odpowiedź:

Zgodnie z projektem skarpy rowów na wlotach/wylotach przepustów pod zjazdami należy umocnić brukiem lub płytami betonowymi ażurowymi.

Pytanie 6

Czy w ilości robót z pozycji 30 d.2.1 są zawarte roboty związane z rozbiórką konstrukcji podbudów istniejącej drogi? Jeśli nie, proszę o dodanie ilości i opisu do przedmiaru robót.

Odpowiedź:

Roboty związane z rozbiórką konstrukcji podbudów istniejącej drogi uwzględniono w poz. 14 d.1.3. Poz. 30 d.2.1. przewiduje tylko wykopy m. in. gruntu pod rozebranymi konstrukcjami podbudów istniejącej drogi.

Pytanie 7

Z uwagi na wysokie koszty i trudność w pozyskaniu kruszywa 0/63, czy Zamawiający zezwoli na wykorzystanie kruszywa 0,31,5 pod konstrukcją drogi??



Odpowiedź:

Zamawiający **nie zezwala** na zamianę kruszywa o frakcji 0/63 na kruszywo o frakcji 0/31,5.

Pytanie 8

Jaki kolor kostki należy użyć na chodniku?

Odpowiedź:

Należy zastosować kostkę w kolorze czerwonym.

Pytanie 9

Czy kostka na chodniku i na zjazdach ma być fazowana?

Odpowiedź:

Na chodnikach i zjazdach należy zastosować kostkę fazowaną.

Pytanie 10

W dokumentacji geotechnicznej występuje informacja, że na terenie przebudowywanego odcinka drogi znajdują się grunty nienośne, na których nie powinno się wznosić konstrukcji. Projektant zaproponował dosypanie gruzu o gr. 30 cm w celu uzyskania nośności na poziome 15 MPa. Proszę o informację co w przypadku, gdy zaproponowane zabiegi nie przyniosą skutku. Czy ilość robót ziemnych uwzględnia konieczność wymiany gruntu? Na etapie sporządzania kalkulacji Wykonawca nie jest w stanie oszacować kosztów związanych z koniecznością wymiany gruntu, co uniemożliwia wykonanie rzetelnej wyceny na zasadach ryczałtu, gdyż ilości i ryzyko jest nie do oszacowania na tym etapie. Wobec czego, jeśli nastąpi ostatecznie konieczność wykonania wymiany gruntu zostanie ona rozliczona na zasadzie protokołu konieczności i wykonania kosztorysu na roboty dodatkowe? Jeśli nie, proszę o podanie ilości robót ziemnych i nasypów koniecznych do wykonania wymiany gruntu na ww. odcinku drogi.

Odpowiedź:

W przypadku wykonania zakresu prac opisanego projektem spełniających projektowe wymagania i nie uzyskania wskazanej nośności prace kolejne będą rozliczane na podstawie protokołu konieczności. W przypadku stwierdzenia mniejszej nośności po wykorytowaniu, należy postępować zgodnie z ST pkt. 5.2. specyfikacji „D-04.04.00.00 ulepszone podłoże z mieszanki kruszywa niezwiązane stabilizowanego georuszem”

Pytanie 11

Proszę o wskazanie miejsca zrzutu wody z pompowania wody z wykopu.

Odpowiedź:

Wykonawca na podstawie dokumentacji projektowej oraz powszechnie dostępnych map (Powiatowy Ośrodek Geodezji i Kartografii) wybierze dogodnie miejsce zrzutu wód z wykopów. Koszt odwodnienia wykopów zgodnie z zapisami w specyfikacjach technicznych jest wliczony w koszt robót ziemnych i całkowicie ponoszony przez Wykonawcę. Z kolei zgodnie z zapisami w SWZ Wykonawca zobowiązany jest własnym staraniem i na własny koszt uzyskać wszelkie warunki, zgody, decyzje. „5.1.2. Uzyskanie w imieniu i na rzecz Zamawiającego, wszelkich ewentualnych uzgodnień warunków technicznych, pozwoleń, zezwoleń, decyzji, zgód itp. niezbędnych dla wykonania Umowy zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. Wykonawca jest zobowiązany do uzgodnienia z Zamawiającym zasadności uzyskania przedmiotowych dokumentów. W tym celu Zamawiający udzieli niezbędnych upoważnień lub pełnomocnictw. Wszelkie koszty z tym związane ponosi Wykonawca.”

Pytanie 12

Czy Zamawiający posiada dowody czy nawierzchnia bitumiczna przeznaczona do rozbiórki powstała z mieszanki mineralno – asfaltowej wykorzystanej do budowy, przebudowy lub remontu dróg i wyprodukowanej po dniu 31.12.2000r.?



Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje takimi dowodami.

Pytanie 13

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany technologii robót na wykonanie podbudowy z MCE -frezowanie z wykorzystaniem destruktu pochodzącego z warstwy wiążącej w przypadku wystąpienia smoły?

Odpowiedź:

Zamawiający **nie dopuszcza** zmiany technologii.

Pytanie 14

Prosimy o podanie wymagań i załączenie SST dotyczącej geowłókniny separacyjnej układanej na podłożu.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje dokumentację. Zamawiający przekazuje zmienioną specyfikację „D-04.00.00.00 podbudowy D-04.04.00.00 ulepszone podłoże z mieszanki kruszywa niezwiązanego stabilizowanego georuszem”, gdzie uzupełnione zostały zapisy dotyczące geowłókniny separacyjnej.

Pytanie 15

Czy Zamawiający dopuści wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego gr. 8 cm z mieszanki o uziarnieniu AC 16W zamiast z mieszanki o uziarnieniu AC 22W

Odpowiedź:

Zamawiający **nie wyraża zgody** na zastosowanie mieszanki AC16W dla warstwy wiążącej.

Pytanie 16

Czy Zamawiający dopuści użycie w warstwie wiążącej asfaltu drogowego 35/50 zamiast asfaltu modyfikowanego polimerami PMB 25/55-60?

Odpowiedź:

Zamawiający **nie dopuszcza** zastosowania do warstwy wiążącej asfaltu drogowego 35/50 zamiast asfaltu modyfikowanego polimerami PMB 25/55-60

Pytanie 17

Prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o tabelę robót ziemnych.

Odpowiedź:

Ilość robót ziemnych określona jest w przedmiarze, który ma charakter poglądowy.

Pytanie 18

Czy Zamawiający dopuści do uszczelnienia połączeń technologicznych (tj. złączy podłużnych i poprzecznych) z tego samego materiału wykonywanego w różnym czasie oraz spoin stanowiących połączenia różnych materiałów lub połączenie warstwy asfaltowej z urządzeniami obcymi w nawierzchni lub ją ograniczającymi w warstwie podbudowy i warstwie wiążącej jako oblanie asfaltem zamiast zastosowania elastycznych taśm bitumicznych lub past asfaltowych?

Odpowiedź:

Należy stosować rozwiązania opisane, odpowiednimi dla poszczególnych warstw bitumicznych, specyfikacjami technicznymi.

Ponadto Zamawiający uzupełnia dokumentację techniczną o opis do projektu technicznego.

Pytanie 19

Przedsiębiorstwo po dokonanej wizji lokalnej i przeprowadzeniu na całej długości przedmiotowego odcinka drogi odpowiednich badań nawierzchni bitumicznych w celu sprawdzenia występowania węglowodorów w betonie asfaltowym jednoznacznie stwierdza, że na całej powierzchni istniejącej



warstwy wiążącej posiadającej grubość 8cm występuje asfalt zawierający smołę (kod odpadu 17 03 01*). Obliczona przez nasze Przedsiębiorstwo ilość destruktu asfaltowego zawierającego smołę to 1770 ton.

W związku z powyższym, zwracamy się z pytaniem - czy Zamawiający dopuszcza jako formę utylizacji odpadu destruktu asfaltowego zawierającego smołę, wykorzystanie go na miejscu budowy poprzez wykonanie z jego udziałem mieszanki cementowo-emulsyjnej MCE (jako warstwy podbudowy), czy też jedyną formą utylizacji destruktu asfaltowego zawierającego smołę dopuszczoną przez Zamawiającego, jest przeprowadzenie utylizacji poza terenem budowy, w wyspecjalizowanym zakładzie zajmującym się utylizacją odpadów niebezpiecznych.

Należy zwrócić uwagę, że koszt utylizacji w 1 tony asfaltu zawierającego smołę w wyspecjalizowanym zakładzie jest kilkadziesiąt razy większy niż koszt utylizacji na miejscu budowy poprzez wykonanie MCE.

Pragniemy zauważyć, że zgodnie z zapisami Ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U z 2023 r. poz. 1587, 1597, 1688, 1852, 2029) Art. 19. 1. Organy administracji publicznej, w zakresie swojej właściwości, podejmują działania wspierające ponowne użycie i przygotowanie do ponownego użycia odpadów, w szczególności: 1) zachęcając do tworzenia i wspierając sieci ponownego wykorzystania i napraw; 2) stwarzając zachęty ekonomiczne oraz Art. 20. 1. Odpady, z uwzględnieniem hierarchii sposobów postępowania z odpadami, w pierwszej kolejności poddaje się przetwarzaniu w miejscu ich powstania, wykonanie mieszanki cementowo-emulsyjnej MCE na miejscu budowy spełnia ww. zapisy Ustawy o odpadach.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania odpadu tj. destruktu asfaltowego zawierającego smołę, do wykorzystania na miejscu budowy poprzez wykonanie z jego udziałem mieszanki cementowo-emulsyjnej MCE. Wykonawca zobowiązany jest do utylizacji odpadu.

Opublikowane odpowiedzi są wiążące i dotyczą wszystkich uczestników postępowania.

Dyrektor
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

Grzegorz Obłękowski

Załączniki:

1. Specyfikacja „D-04.00.00.00 podbudowy D-04.04.00.00 ulepszone podłoże z mieszanki kruszywa niezwiązanego stabilizowanego georuszem”
2. Opis techniczny do projektu technicznego