



279/23

W-1.43.2.244.2023...⁹...SB
Dot. 279/23

Warszawa, dnia ¹⁵...01.2024 r.

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

dotyczy postępowania na: „**Remont drogi wojewódzkiej nr 544 Przasnysz - Ostrołęka odcinki: - od km 140+700 do km 141+243 Amelin - Niesułowo (L=0,543 km), - od km 143+000 do km 147+800 Ruzieck - Zabiele Wielkie (L=4,800 km), - od km 149+200 do km 151+300 Zabiele Wielkie - Grabnik (L=2,100 km). Suma L=7,443 km.**” – nr postępowania 279/23

Działając na podstawie **art. 284 ust. 1, ust. 2, ust. 6 oraz art. 286 ust. 1, ust. 7** ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.) Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie uprzejmie Państwa informuje, iż otrzymał zapytania do Specyfikacji Warunków Zamówienia, na które niniejszym udziela odpowiedź.

Pytanie 4

Prosimy o doprecyzowanie zapisów przedmiaru robót poz. 4 w której określono: „Mechaniczna rozbiórka (poprzez frezowanie) istniejącej nawierzchni asfaltowej wraz z warstwami konstrukcyjnymi grubości 28 cm (wartości średnie: 12 cm MMA + 9 cm kruszywo naturalne stab. cementem) ...” Prosimy o wskazanie poprawnych grubości odpowiednich warstw lub zmianę właściwej sumy algebraicznej.

Odpowiedź:

Poprawna grubość warstw przeznaczonych do rozbiórki wynosi średnio:

- 12 cm MMA
- 16 cm kruszywo naturalne stabilizowane cementem

Pytanie 5

W ST dla warstwy wiążącej nie podano wymagań dla mieszanki AC 16 W 35/50, prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Mieszankę AC 16 W 35/50 należy stosować na remontowanych zjazdach. Wymagania przedstawione są w ST D - 05.03.05b, gdzie należy odnosić się do mieszanki AC 16 W, KR 1-2 z zastosowaniem lepszycza asfaltowego 50/70.

Pytanie 6

ST dla warstwy ścieralnej jest niespójna w zakresie kategorii ruchu jaką należy przyjąć dla mieszanki z AC 11 S na zjazdach, w pkt. 1.1. wskazano AC 11 S 50/70, KR 1-2 natomiast w dalszej części ST mamy wskazane wymagania tylko dla mieszanki dla kategorii ruchu KR 3-4, prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź:

Należy stosować mieszanki wskazane w pkt. 1.1 ST D-05.03.05 a. Zgodnie z zapisami ST i przedmiaru robót na jezdni głównej należy stosować jako warstwę ścieralną mieszankę AC 11S PMB 45/80-55, gr. 4 cm, KR 3-4 natomiast na zjazdach jako warstwę ścieralną mieszankę AC 11 S 50/70, gr. 4 cm, KR 1-2. Wymagania dla ww. mieszanek są przedstawione i sprecyzowane w ST D-05.03.05 a.

Pytanie 7

W związku z udostępnioną 11.01.2024r. odpowiedzią na odwołanie oraz modyfikacją opisu poz. 4 udostępnionego przedmiaru robót tj. opisaniu, że w poz. tej wykonawca ma wycenić zagospodarowanie pozyskanego urobku (w podanej liczbie 8700,00 m²) zgodnie z obowiązującymi przepisami, wskazujemy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. *Rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021 r w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego (Dz. U. z 2021 roku poz. 2468)*, prosimy o potwierdzenie, że wobec braku w opisie przedmiotu zamówienia jakichkolwiek informacji mogących stanowić podstawę do racjonalnego przewidzenia czy pozyskany urobek i w jakiej ilości będzie wymagał utylizacji, w ofercie należy przyjąć, że cały pozyskany urobek w postaci odpadu destruktu asfaltowego stanowi materiał spełniający warunki utraty statusu odpadu rozumieniu §2 ww. rozporządzenia.

1. Zwracamy uwagę, że zarzutem odwołania był brak opisu przedmiotu zamówienia w zakresie ilości urobku do utylizacji (tj. odpadu destruktu asfaltowego co do którego nie będzie możliwe przeprowadzenia procedury utraty statusu odpadu) oraz ilości urobku do ponownego wykorzystania –



279/23

przetworzenia (tj. odpadu destruktu asfaltowego co do którego możliwe będzie przeprowadzenia procedury utraty statusu odpadu). **Zmiana opisu pozycji nr 4 poprzez odesłanie do obowiązujących przepisów nie stanowi uzupełnienia braków w opisie przedmiotu zamówienia w tym zakresie. Zgodnie z ww. rozporządzeniem podstawą dokonania oceny czy odpad destruktu asfaltowego może utracić status odpadu są badania, których Zamawiający nie udostępnił. Wykonawca może zaś je wykonać dopiero po podpisaniu umowy a zatem logiczne jest że nie może uwzględnić ich wyników w cenie złożonej oferty.** Dla przypomnienia, zgodnie z tym rozporządzeniem próbki w celu potwierdzenia utraty przez odpad statusu odpadu destruktu asfaltowego pobiera się wg. określonej normy, w określonej min. ilości. Na etapie przygotowania oferty wykonawca nie ma ani możliwości (droga pod ruchem) ale uprawnienia (nie ma podpisanej umowy) do tego aby wejść na drogę publiczną i prowadzić na niej wymagane badania sprawdzające. Ponieważ zgodnie z ww. rozporządzeniem wykonanie tych badań (pobranie próbek) jest konieczne przed przystąpieniem do prac remontów – budowlanych a ustawa z 11.09.2029 r. Prawo zamówień publicznych wymaga od zamawiającego opisanie przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i umożliwiający wykonawcom skalkulowanie cen ofert w sposób porównywalny, brak ww. badań - a w konsekwencji również podstaw do wyceny jaka ilość destruktu asfaltowego stanowiła będzie odpad co do którego nie jest możliwa utrata statusu odpadu, powoduje że w ramach ustalonego wynagrodzenia ryczałtowego wykonawca nie na podstaw do przyjęcia jakichkolwiek ilości odpadów destruktu asfaltowego co do których brak jest możliwości utraty statusu odpadu. Każde takie założenie będzie bowiem po pierwsze dowolne, nie oparte na jakichkolwiek podstawach, po drugie niezgodne z pzp bo wynikające z błędnego opisu przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź:

Na podstawie częściowych badań przeprowadzonych przez Zamawiającego (badania w załączeniu) oraz analogiczny okres wykonania robót budowlanych na pozostałych odcinkach, Wykonawca winien założyć, że materiał wskazany jako własność Wykonawcy w poz. 4 przedmiaru należy potraktować jako odpad niebezpieczny i uwzględnić do utylizacji.

Zgodnie z zapisami w poz. 3 przedmiaru (biorąc pod uwagę wyniki badań oraz fakt wykonania warstwy ścieralnej po 2000r.) Wykonawca winien założyć, że destruktu pozyskany z frezowania warstwy ścieralnej po przebadaniu i przetworzeniu zostanie wykorzystany do wykonania nawierzchni poboczny.

Opublikowane odpowiedzi są wiążące i dotyczą wszystkich uczestników postępowania.

Dyrektor
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

Grzegorz Obłękowski

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Zaktualizowany przedmiar robót.

Załącznik nr 2 – Badania przeprowadzone przez Zamawiającego (dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 7).