



Warszawa, dnia 16.11.2023 r.

W-1.43.2.225.2023..5...WO
Dot. 252/23

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

dotyczy postępowania na:

„Rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów inżynierskich drogi wojewódzkiej nr 801:

1. w km 19+574 nad rezerwowym korytem rzeki Świder w miejscowości Otwock
2. w km 20+254 nad Kanałem Bielińskiego w miejscowości Otwock

wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 801 w niezbędnym zakresie”- nr postępowania 252/23

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

Pytanie 39

Prosimy o usunięcie w punkcie 2.10 cz. V Ogólne warunku Umowy na wykonanie robót budowlanych „od dnia akceptacji protokołu odbioru końcowego realizacji przedmiotu umowy bez wad” i zastąpienie ich „od dnia wykonania zamówienia i uznania przez zamawiającego za należyte wykonane” - zwracamy uwagę na fakt, że art. 453 ust. 1 Ustawy Prawo Zamówień Publicznych regulując kwestię terminu zwrotu pierwszej części zabezpieczenia: „Zamawiający zwraca zabezpieczenie w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez zamawiającego za należyte wykonane”, odnosi się jedynie do uznania przez zamawiającego zamówienia za należyte wykonane co może nastąpić protokołem odbioru końcowego zawierającym uwagi.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie 40

Ze względu na rozbieżności wewnętrzne treści ogólnych warunków umowy wnosimy o wyjaśnienie czy podstawę do odmowy dokonania odbioru końcowego stanowią wszelkie wady czy zgodnie z przyjętą doktryną wady istotne. Wykonawca wskazuje, iż w pkt. 13.4 OWU wady istotne stanowią podstawę do przerwania czynności odbiorowych. Dalej w pkt. 13.13 OWU wskazuje, iż WADY (bez wskazania ich istotności) będą podstawą do przerwania czynności odbiorowych. W pkt. 2.10 Zamawiający uzależnia zwrot I części zabezpieczenia od odbioru bez wad. W pkt. 7.4.4.OWU Zamawiający nie uzależnia przerwania odbiorów od stwierdzenia wad (wszelkich) natomiast wskazuje, iż data usunięcia wad stwierdzonych podczas obiorów stanowi datę zakończenia przedmiotu umowy. Zauważyć należy, iż powołane wyżej zapisy są wewnętrznie sprzeczne a dotychczasowe wzory dokumentów umownych sporządzanych przez Zamawiającego w innych przetargach jasno uzależniały odmowę dokonania odbioru końcowego od stwierdzenia WAD ISTOTNYCH – co było działaniem prawidłowym i zgodnym z prawem.

Odpowiedź:

Podstawą do odmowy dokonania odbioru końcowego stanowią wady istotne.

Pytanie 41

Barierę energochłonną: most w km 19+574 oraz most w km 20+254

Proszę o udzielenie wyjaśnienia co do zakresu wykonania nowych barier energochłonnych.

Czy bariery należy wymienić zgodnie z planem sytuacyjnym dla poszczególnych obiektów, czyli na całym odcinku objętym opracowaniem?

Odpowiedź:

Nowe bariery ochronne należy wykonać o parametrach zgodnych z projektem stałej organizacji ruchu w poniższych ilościach. Dla obiektu w km 19+574 w ilości na części drogowej 4 * 80,00 m = 320 m typu H2W5 a dla części mostowej barieroporęcze w ilości: minimum 2 * 21 m = 42 m typu H3W5. Dla obiektu w km 20+254 w ilości: na części drogowej 4 * 40,00 m = 160 m typu H2W5 a dla części mostowej barieroporęcze w ilości minimum 2 * 30m = 60 m typu H3W5. Wyceniona i wykonana długość barier ochronnych musi uwzględniać taką długość nowych odcinków barier ochronnych aby zgodnie z wymaganiami producentów barier mogły one otrzymać deklarację właściwości użytkowych, znak CE dla odcinków o długości zgodnej z projektem i instrukcją montażu zgodną z założeniami projektu. W wycenie należy uwzględnić o ile będą potrzebne, dodatkowe fundamenty, do których kotwione będą bariery mostowe o długości zgodnej z obowiązującymi przepisami i uzyskanym dla nich certyfikatami zgodności.

Pytanie 42

Branża mostowa: most w km 19+574 oraz most w km 20+254



Proszę o podanie klas ekspozycji betonu dla poszczególnych elementów konstrukcji mostów oraz potwierdzenie klas wytrzymałości betonu jak poniżej:

Most w km 19+574

Element konstrukcji	Klasa ekspozycji betony	Klasa wytrzymałości betonu na ściekanie
Fundamenty (oczepy pali)	Brak	C25/30
Korpusy podpór	Brak	C25/30
Fundamenty barier	Brak	C25/30
Wieniec	Brak	C25/30

Most w km 20+254

Element konstrukcji	Klasa ekspozycji betony	Klasa wytrzymałości betonu na ściekanie
Pale	Brak	C25/30
Fundamenty (oczepy pali)	Brak	C30/37
Korpusy podpór	Brak	C30/37
Płyta pomostu	Brak	C30/37
Płyta przejściowa	Brak	C25/30
Kapy chodnikowe	Brak	C25/30
Fund. umocnienia stożków	Brak	C25/30

Odpowiedź:

Dla mostu w km 19+574 należy przyjąć i wycenić następujące minimalne klasy betonu i klasy ich ekspozycji dla poszczególnych elementów konstrukcji mostów.

Fundamenty (oczepy pali) C25/30 klasa ekspozycji XC4+XA1

Korpusy podpór C25/30 klasa ekspozycji XC4+XD1+XF2

Fundamenty barier C25/30 XC4+XD1+XF2

Wieniec C25/30 klasa ekspozycji XC4+XD1+XF2

Dla mostu w km 20+254 należy przyjąć i wycenić następujące minimalne klasy betonu i klasy ich ekspozycji dla poszczególnych elementów konstrukcji mostów.

Beton pali wierconych C25/30 klasa ekspozycji XC4+XA1

Fundamenty (oczepy pali) C30/37 klasa ekspozycji XC4+XA1+XF1

Korpusy podpór C30/37 klasa ekspozycji XC4+XD1+XF2

Płyta pomostu C30/37 klasa ekspozycji XC4+XD1+XF2

Płyty przejściowe C25/30 klasa ekspozycji XC3+XD3+XF2

Kapy chodnikowe i gzymsy C30/37 XC4+XD3+XF4

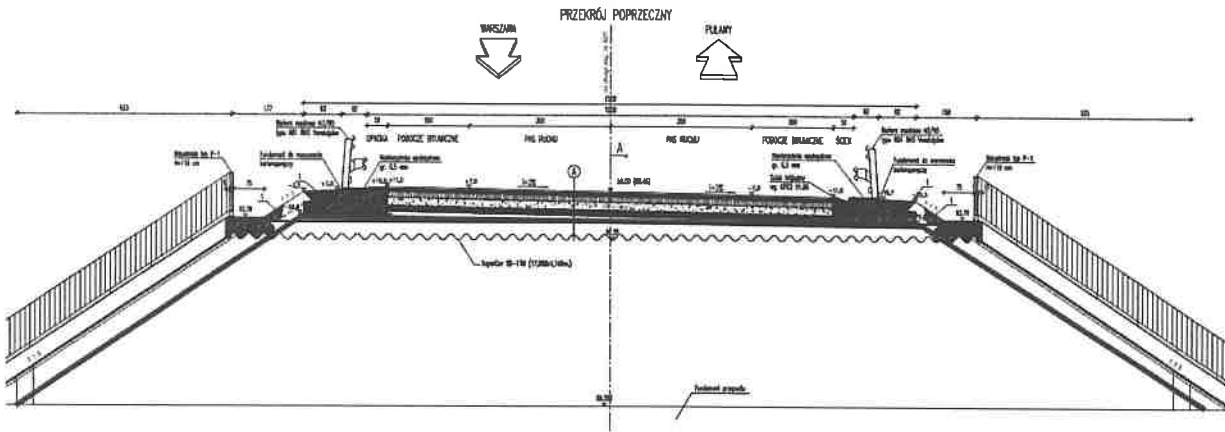
Fundament oporowy stożków C25/30 klasa ekspozycji XC2+XA1

Pytanie 43

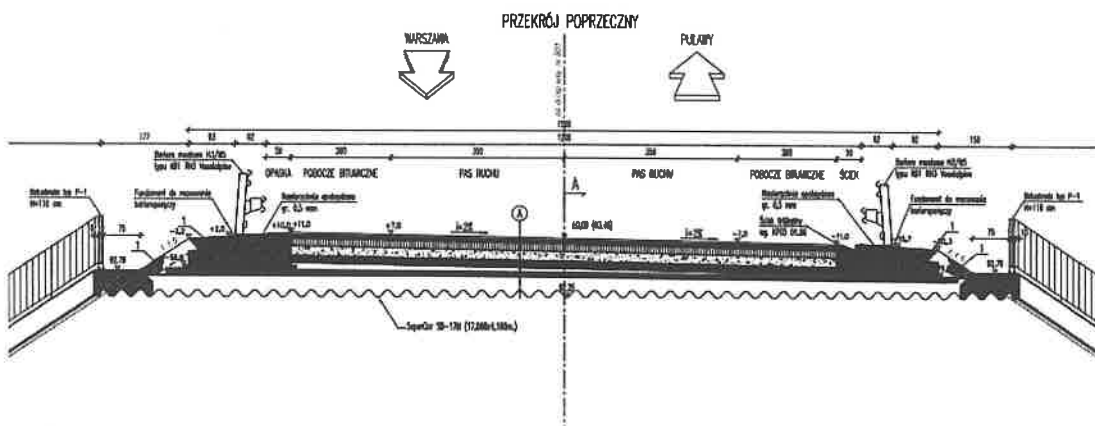
Branża mostowa: most w km 19+574

Proszę o wyjaśnienie zakresu wykonania zabezpieczenia przeciwwodnego obiektu w postaci membrany gr 1mm. Czy zabezpieczenie należy wykonać w przekroju poprzecznym tylko pod jezdnią czy również wyciągnąć zabezpieczenie na skarpy.

Przykład rozwiązanie z uszczelnieniem skarp oraz jezdni.



Przykład rozwiązania z uszczelnieniem pod jezdnią.



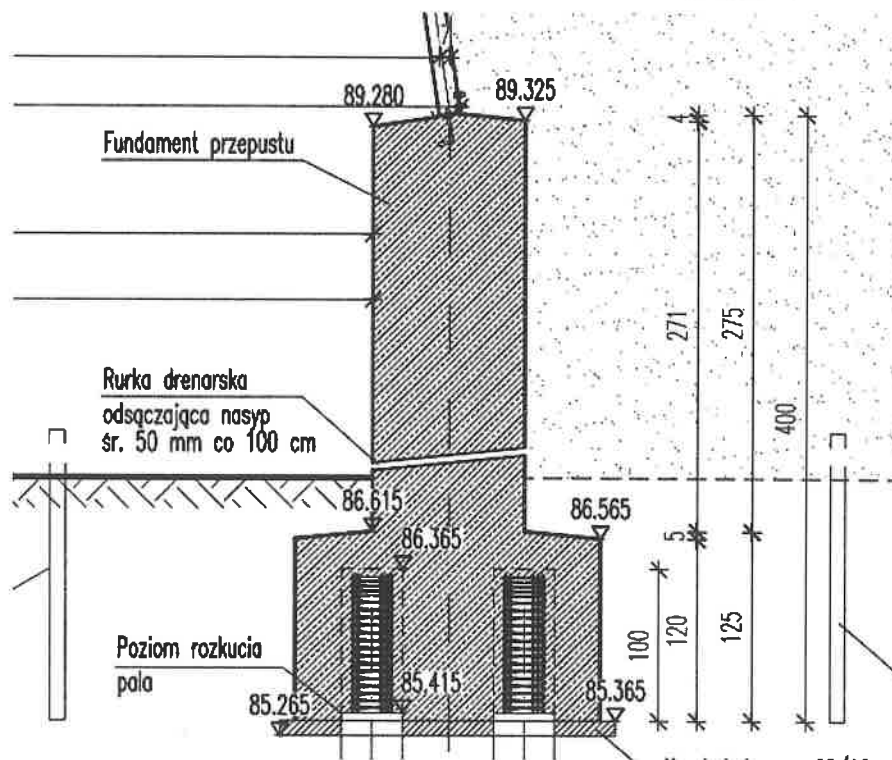
Odpowiedź:

Dla obiektu mostowego w km 19+574 zabezpieczenie przeciwwodne obiektu w postaci membrany gr 1mm należy wykonać w przekroju poprzecznym również poprzez wyciągnięcia go na skarpy.

Pytanie 44

Branża mostowa: most w km 19+574

Proszę o podanie dokumentacji rysunkowej na wykonanie drenażu za ścianami konstrukcji obiektu. Na rys. nr 2 pokazana jest jedynie rurka drenarska umieszczona w ścianie podpory. Brak informacji o rozwiązaniu odwodnienia za podporą.



Odpowiedź:

Dla mostu w km 19+574 należy wykonać odwodnienie zasypki przyczółków według typowego rozwiązania za pomocą geokompozytu (drenaż z rdzeniem zapewniającym przepływ wody) zgodnie z katalogiem detali mostowych GDDKiA opracowanym przez TRANSPROJEKT - WARSZAWA rysunki detali mostowych ODW5, ODW4.0 ODW4.1 Wykonawca ujmie koszty wykonania drenażu w wycenie robót.

Pytanie: 45

Branża mostowa: most w km 19+574 oraz most w km 20+254

Proszę o wyjaśnienie jaką nawierzchnię należy wykonać na kapach chodnikowych, fundamentach barier oraz wieńcach. W dokumentacji projektowej są sprzeczne informacje:

Specyfikacje techniczne M15.03.03: izolacja nawierzchnia z żywic epoksydowych modyfikowanych bitumami gr. 4mm,

Dokumentacja rysunkowa: nawierzchnia z żywic epoksydowych gr. 5 mm RAL 1014.

Odpowiedź:

Dla obiektów mostowych w km 19+574 oraz w km 20+254 należy wykonać na kapach chodnikowych, fundamentach barier oraz wieńcach, nawierzchnię z żywic epoksydowych gr. 5 mm zgodnie z uzgodnieniem zamawiającego dla konstrukcji nawierzchni na chodnikach rysunek K.1 szczegół B, znajdującym się w projekcie budowlanym dla obiektu mostowego w km 20+254 na stronie 12 i 13.

Pytanie 46

Branża mostowa: most w km 19+574

78 d.29	KNNR 2 0107-01	Betonowanie ław fundamentowych zbrojonych w deskowaniu tradycyjnym - wycena przez analogię beton C30/37	m3		
------------	-------------------	---	----	--	--



	Przyczółki			
	323,66	m3	323,66	

Prosimy o potwierdzenie rozbieżności pomiędzy przedmiarem robót a faktyczną ilością betonu w podporach obiektu w km 19+576:

obmiar wg. dokumentacji projektowej: 397m³, wg. przedmiaru robót 323,66m³.

Odpowiedź:

Przedmiotem postępowania jest realizacja inwestycji na podstawie dokumentacji projektowej. Przedmiar stanowi wyłącznie materiał pomocniczy. Oferta powinna obejmować kompletną realizację inwestycji.

Pytanie 47

Branża mostowa: most w km 20+254

Proszę o udostępnienie dokumentacji technicznej na wykonanie zabezpieczenia istniejącego wału rzeki Wisły na czas przebudowy mostu. Informacje w opisie technicznym są niewystarczające do dokonania rzetelnej i konkurencyjnej wyceny. Ponadto jako doświadczony wykonawca w oparciu o analizę opinii hydrologicznej oraz dokumentacji projektowej zabezpieczenie ścianką z brusów h=5m i na długości łącznej 15m jest niewystarczające.

Zapisy z dokumentacji projektowej dotyczące zabezpieczenia:

Roboty budowlane, prace ziemne, wykopy w pasie 50-cio metrowej strefy ochronnej wałów przeciwpowodziowych należy prowadzić wyłącznie poza okresem zagrożenia powodziowego przy niskich stanach wody.

Wykonywanie rozkopów skarpy wału przeciwpowodziowego w celu usunięcia starych fundamentów i wykonania/posadowienia nowych przyczółków należy wykonywać przy niskich stanach wody w rzece Wiśle i po wykonaniu dodatkowej ścianki o długości brusów min. 5m mierzonej od rzędnej 89.6 m n.p.m. Dodatkową ściankę szczelną należy wbić na przedłużeniu żelbetowego przepustu wałowego o długości dostosowanej do wykonywanych rozkopów.

Miejsce rozpoczęcia wwbrowywania brusów należy poprzedzić analizą dokumentacji archiwalnej obiektu żelbetowego a w razie konieczności i wykonania miejscowej odkrywki mającej na celu określenie zakończenia obiektu wałowego i uniknięcia ewentualnego jego uszkodzenia podczas prac.

Zagłębianie ścianki należy wykonywać metodą wwbrowywania a nie wbijania. Czas rozkopów wału powinien być możliwie jak najkrótszy. Rozkopy będą wykonywane w rejonie piętrzenia się wód w Kanale Bilińskiego (rzece Jagodziance) spowodowanych ograniczeniem odpływu do rzeki Wisły.

Odpowiedź:

Opracowanie dokumentacji technologicznej na wykonanie zabezpieczenia istniejącego wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły na czas rozbiórki i budowy mostu należy do wykonawcy robót. Wykonawca w oparciu o analizę opinii hydrologicznej oraz dokumentacji projektowej wykona odpowiednie zabezpieczenie. Koszty dokumentacji technologicznej i zabezpieczenia istniejącego wału przeciwpowodziowego na czas wykonywania robót należy ująć w wycenie robót. Oferta powinna obejmować kompletną realizację inwestycji.

Pytanie 48

Prosimy o potwierdzenie, że na przedmiotowym kontrakcie Zamawiający nie przewiduje nasadzeń. W przeciwnym przypadku prosimy o projekt nasadzeń i parametry sadzonek. Pytanie wynika z treści pozycji 45 i 46 przedmiaru dla km 19+574.

Odpowiedź:

Nasadzenie oraz organizacja naprowadzeń na przejście dla obiektu w km 19+574 należy prowadzić w ramach nadzoru ekologicznego, zgodnie z decyzją środowiskową. Rozwiązanie docelowe należy uzgodnić z Gminą oraz, w razie potrzeby z RDOŚ.

Pytanie 49

Branża drogowa. Dotyczy poz. przedmiarowej nr 90 dla obiektu w km 20+254. Treść pozycji wskazuje na zastosowanie ścieków przykrawężnikowych kamiennych, natomiast dokumentacja projektowa wskazuje na prefabrykaty betonowe. Prosimy o potwierdzenie, że należy zastosować ścieki przykrawężnikowe betonowe, zgodnie z kartą KPED 01.05



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że cały ściek przykrawężnikowy pokazany na rysunku numer 3 „Widoki ogólne – stan projektowany” projektu wykonawczego dla mostu w km 20+254, zarówno na moście jak i na dojazdach, należy na całej długości wykonać jako kamienny.

Pytanie 50

Branża drogowa. W przedmiarze robót drogowych dla obu obiektów brak jest pozycji przedmiarowych do wykonania skropienia międzywarstwowego dla warstw nieumocnionych i umocnionych. Prosimy o potwierdzenie, że pomiędzy wykonanymi warstwami bitumicznymi należy wykonać skropienie międzywarstwowe.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że pomiędzy wykonanymi warstwami bitumicznymi i na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie należy wykonać i wycenić skropienie międzywarstwowe.

Pytanie 51

Oferent informuje zamawiającego, że „widok z góry”, oraz „przekrój poprzeczny” przedstawiony na rysunku G.1 przedstawiający schemat umocnień skarp geomatami i gabionami na wlocie i wylocie obiektu w km 19+574 nie odzwierciedla projektowanego układu, gdyż na wspomnianych rysunkach wskazano umocnienie dla skarpy rowu, znajdującego się pod obiektem, dyblami betonowymi, zakończonymi palisadą z kołków, natomiast wg. rysunku planu sytuacyjnego pod obiektem ma przebiegać droga kruszywa. Prosimy o potwierdzenie, że właściwe zagospodarowanie terenu pod obiektem znajduje się na rys. P.S. „Plan sytuacyjny”.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że właściwe zagospodarowanie terenu pod obiektem znajduje się na rys. P.S. „Plan sytuacyjny”

Pytanie 52

Prosimy o informację jakiego materiału należy użyć do wypełnienia „rowu krytego” wraz ze wskazaniem miejsca jego występowania na planie sytuacyjnym.

Odpowiedź:

Projektowane rowy znajdują się na planie sytuacyjnym po zachodniej stronie drogi wojewódzkiej. Rowy chłonne należy wypełnić żwirem frakcji 6/18.

Pytanie 53

Dot. Przedmiaru robót dla obiektu w km 20+254. Oferent informuje, że w przedmiarze robót w poz. 34 wskazano różne uziarnienie mieszanki do wykonania warstwy wiążącej, niż uziarnienie wskazane w dokumentacji projektowej. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i naniesienie niezbędnych korekt.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że warstwę wiążącą konstrukcji nawierzchni na moście w km 19+574 i jego dojazdach oraz na dojazdach do mostu w km 20+254 należy wykonać jako AC22W PMB25/55-60.

Pytanie 54

Dot. obiektu w km 20+254. Oferent informuje, że na rysunku nr 16, wskazano odmienną niż w opisie technicznym, szerokość pracującą dla bariery jednostronne. Zgodnie z opisem technicznym bariera ta mieć parametry: H2W3, natomiast na rysunku jest H2W5. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i naniesienie niezbędnych korekt.

Odpowiedź:

Nowe bariery ochronne należy wykonać o parametrach zgodnych z projektem stałej organizacji ruchu. Dla obiektu w km 20+254 na części drogowej typu H2W5 a dla części mostowej barieroporęcze typu H3W5. Wyceniona i wykonana długość barier ochronnych musi uwzględniać taką długość nowych odcinków barier ochronnych aby zgodnie z wymaganiami producentów barier mogły one otrzymać deklarację właściwości użytkowych, znak CE dla odcinków o długości zgodnej z projektem i instrukcją montażu zgodną z założeniami projektu. W wycenie należy uwzględnić o ile będą potrzebne, dodatkowe fundamenty, do których kotwione będą bariery mostowe o długości zgodnej z obowiązującymi przepisami i uzyskanym dla nich certyfikatami zgodności.

Pytanie 55

Dot. obiektu w km 20+254. Oferent informuje, że na rysunku nr K.1, wskazano odmienną niż w opisie technicznym, grubość warstwy nawierzchni z żywicy. Zgodnie z opisem technicznym grubość ta powinna



wynieść 0,5cm, natomiast na rysunku jest 0,4cm. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i naniesienie niezbędnych korekt.

Odpowiedź:

Dla obiektów mostowych w km 19+574 oraz w km 20+254 należy wykonać na kapach chodnikowych, fundamentach barier oraz wieńcach, nawierzchnię z żywicy epoksydowych gr. 5 mm zgodnie z uzgodnieniem zamawiającego dla konstrukcji nawierzchni na chodnikach rysunek K.1 szczegół B, znajdującym się w projekcie budowlanym dla obiektu mostowego w km 20+254 na stronie 12 i 13.

Pytanie 56

Dot. obiektu w km 20+254. Oferent informuje, że na rysunku nr K.1, wskazano odmienną niż w opisie technicznym, warstwę ścieralną na obiekcie. Zgodnie z opisem technicznym warstwę ścieralną ma stanowić warstwa z asfaltu lanego MA 11, natomiast na rysunku jest warstwa wiążąca AC 16 W PMB25/55-60 gr. 5cm. Prosimy o potwierdzenie, że jako warstwa ścieralna na obiekcie należy wykonać warstwę z asfaltu lanego MA 11 gr. 5cm.

Odpowiedź:

Konstrukcję nawierzchni jezdni na moście w km 20+254, należy wykonać zgodnie z uzgodnieniami konstrukcji nawierzchni i szczegółów konstrukcyjnych zamawiającego, dołączonymi do projektu budowlanego na stronie 12 i stronie 13. Warstwę ścieralną na moście należy wykonać jako SMA11 PMB45/80-55 grubości 4 cm natomiast warstwę wiążącą (ochronną) należy wykonać i wycenić jako warstwę z asfaltu lanego MA 11 grubości 5cm.

Pytanie 57

Dotyczy obi obiektów. W załączonych przedmiarach robót dla obu obiektów brak jest warstwy stabilizacji Rm=2,5MPa gr. 15cm, która zgodnie z dokumentacją projektową ma być wykonana na odcinkach dojazdowych do obiektu. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i naniesienie niezbędnych korekt.

Odpowiedź:

Przedmiar robót ma charakter poglądowy. Konstrukcję nawierzchni jezdni na moście w km 19+574 i na dojazdach do niego oraz na dojazdach do mostu w km 20+254 w całym przewidzianym dokumentacją projektową zakresie robót, należy wykonać zgodnie z uzgodnieniem konstrukcji nawierzchni i szczegółów konstrukcyjnych zamawiającego, dołączonym do projektu budowlanego mostu w km 19+574 na stronie 12 i stronie 13. Zgodnie z uzgodnieniem warstwę ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem o Rm=2,5MPa i grubości 15 cm należy wykonać na całym zakresie robót drogowych przewidzianych w dokumentacjach projektowych dla mostów w km 19+574 i w km 20+254. Roboty należy wycenić zgodnie z dokumentacją projektową. Oferta powinna obejmować kompletną realizację inwestycji.

Konstrukcja nawierzchni jezdni (poza konstrukcją jezdni na moście w km 20+254) powinna składać się z następujących warstw:

- warstwa ścieralna SMA11 PMB45/80-55 grubości 4 cm
- warstwa wiążąca AC22W PMB25/55-60 grubości 8 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej AC22P35/50 grubości 15 cm
- warstwa podbudowy pomocniczej kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5 grubości 20 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem o Rm=2,5 MPa grubości 15 cm

Pytanie 58

Oferent informuje zamawiającego, że w załączonych przedmiarze robót brak jest pozycji przedmiarowych na wykonanie rozbiórki podbudów istniejącej jezdni i chodników. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Oferta powinna obejmować kompletną realizację inwestycji wraz z rozbiórką podbudów istniejącej jezdni i chodników.

Pytanie 59

Prosimy o wskazanie miejsca odwozu frezu z rozbiórki istniejącej nawierzchni drogi wojewódzkiej.

Odpowiedź:

W związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 23 grudnia 2021 r. w sprawie określenia szczegółowych warunków utraty statusu odpadów dla odpadów destruktu asfaltowego Zamawiający informuje, że Wykonawca robót, jako posiadacz odpadu, zobowiązany będzie do zlecenia laboratorium posiadającemu akredytację w tym zakresie lub certyfikowanej w tym zakresie jednostce badawczej, o których mowa w § 3, ust. 2 pkt. 1 i pkt. 2 ww. Rozporządzenia, pobrania i badania próbek odpadu destruktu asfaltowego. Metoda pobrania próbek, jak również ich ilość powinna spełniać wymagania określone w ww. Rozporządzeniu. Wykonawca poinformuje Zamawiającego o wynikach badań próbek odpadu destruktu asfaltowego w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze od daty otrzymania



wyników przeprowadzonych badań. Zamawiający zastrzega możliwość wykonania na własny koszt badań kontrolnych, w przypadku, gdy niespełnione zostaną warunki utraty statusu odpadów, o których mowa w §2 ustę 1 wyżej wymienionego Rozporządzenia. Odpady destruktu asfaltowego, które w wyniku przeprowadzonych badań utracił status odpadu, zostaną przetransportowane i złożone przez Wykonawcę robót na bazie Rejonu Drogowego Otwock - Piaseczno, Otwock ul. Górna 18 wraz z kompletem wyników badań laboratoryjnych, protokołem i oświadczeniem o zgodności utraty statusu odpadów destruktu asfaltowego, zgodnie ze wzorami określonymi w załącznikach do wyżej wymienionego Rozporządzenia. W przypadku, gdy niespełnione zostaną warunki utraty statusu odpadów, o których mowa w §2 ust.1 ww. Rozporządzenia, Wykonawca zobowiązany będzie do utylizacji odpadu destruktu asfaltowego na własny koszt, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie 60

Czy zamawiający posiada prawo do dysponowania wszystkimi gruntami niezbędnymi do realizacji przedmiotowej inwestycji?

Odpowiedź:

Tak.

Pytanie 61

Prosimy o dostosowanie zamieszczonych punkcie 5.5 SST 02.03.01 wymagań dla Is, do zapisów przywołanej w w/w SST PN-S 02205 oraz do zapisów pozostałych SST dotyczących robót ziemnych, poprzez wprowadzenie wymagania mówiącego, że dla górnej warstwy nasypu Is powinien wynosić 1,00. Wymaganie Is > 1,03 dotyczy tylko górnej 20 cm warstwy bezpośrednio pod konstrukcją dla autostrad i dróg ekspresowych. Proponowana zmiana jest zgodna z treścią pozostałych SST i PN-S 02205.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że dla górnej warstwy nasypu Is powinien wynosić 1,00.

Pytanie 62

Prosimy o zastąpienie, w treści „SST D 04.04.00 wymagań według normy PN-S 06102 zapisami zgodnymi z „Wymaganiami Technicznymi WT 4” stanowiącymi dokument aplikujący dla normy PN-EN 13285. Producenci nie mają obowiązku produkowania kruszywa i deklarowania właściwości produktu według nieaktualnej normy. Producenci mają obowiązek produkować i deklarować właściwości według normy PN-EN.

Odpowiedź:

Zamawiający zastępuje, w treści SST D 04.04.00 wymagania według normy PN-S 06102 wymaganiami zgodnymi z „Wymaganiami Technicznymi WT 4” stanowiącymi dokument aplikujący dla normy PN-EN 13285.

Pytanie 63

Prosimy o potwierdzenie, że przy ocenie przydatności kruszywa do robót według SST D 04.04.00 kryterium decydującym jest spełnienie wymagań WT 4. Zapisy SST są niejednoznaczne przywołują dokument zastąpione nowszymi.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przy ocenie przydatności kruszywa do robót według SST D 04.04.00 kryterium decydującym jest spełnienie wymagań WT 4.

Pytanie 64

Prosimy o potwierdzenie, że do wykonania robót według SST D 06.03.01.a należy stosować materiały zgodne z wymaganiami WT -4. Stosowanie do warstw nawierzchni z mieszanki niezwiązanej kruszyw według przywołanych w w/w SST norm jest niezgodne z obowiązującymi przepisami

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że do wykonania robót według SST D 06.03.01.a należy stosować materiały zgodne z wymaganiami WT-4.

Pytanie 65

Prosimy o wykreślenie z treści dokumentacji Projektowej w tym między innymi z SST 05.02.01 norm PN-B-11111: „Kruszywa mineralne. Kruszywo łamane do nawierzchni drogowych. Żwir i mieszanka” PN-B-11112: „Kruszywo mineralne. Kruszywo łamane do nawierzchni drogowych PN-B-11113: „Kruszywa mineralne. Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek”. Normy przywołane w w/w SST zostały wycofane i zastąpione innymi dokumentami. Dlatego też producenci mają obowiązek produkować i deklarować właściwości według norm PN-EN, nie mają obowiązku produkować i deklarować zgodności ze starymi normami serii PN-B 11111

Odpowiedź:



Zamawiający wykreśla z treści dokumentacji projektowej w tym między innymi z SST 05.02.01 normy PN-B-11111: „Kruszywa mineralne. Kruszywo łamane do nawierzchni drogowych. Żwir i mieszanka” PN-B-11112: „Kruszywo mineralne. Kruszywo łamane do nawierzchni drogowych” PN-B-11113: „Kruszywa mineralne. Kruszywo naturalne do nawierzchni drogowych. Piasek”. Zamawiający potwierdza, że producenci mają obowiązek produkować i deklarować właściwości według norm PN-EN.

Pytanie 66

Prosimy o potwierdzenie, że należy stosować obrzeża spełniające wymagania aktualnej normy PN-EN 1340 . Przywołane w SST 08.03.01 normy zostały zastąpione nowszym dokumentem PN-EN 1340. Producenci nie mają obowiązku deklarowania parametrów według nieaktualnych dokumentów technicznych, są zobowiązani do produkcji i deklarowania właściwości zgodnie z aktualnymi dokumentami.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że dla przedmiotowej inwestycji wycenić i stosować należy obrzeża spełniające wymagania aktualnej normy PN-EN. Producenci są zobowiązani do produkcji i deklarowania właściwości zgodnie z aktualnymi dokumentami.

Pytanie 67

Prosimy o potwierdzenie, że do robót według D-08.05.01 Ścieki z prefabrykowanych elementów betonowych należy stosować prefabrykaty spełniające wymagania aktualnej normy PN-EN 1340 . Przywołane w SST 08.05.01 normy zostały zastąpione nowszym dokumentem PN-EN 1340. Producenci nie mają obowiązku deklarowania parametrów według nieaktualnych dokumentów technicznych, są zobowiązani do produkcji i deklarowania właściwości zgodnie z aktualnymi dokumentami.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że do robót według D-08.05.01 Ścieki z prefabrykowanych elementów betonowych należy stosować prefabrykaty spełniające wymagania aktualnej normy PN-EN. Producenci są zobowiązani do produkcji i deklarowania właściwości zgodnie z aktualnymi dokumentami.

Pytanie 68

Z uwagi na zwiększenie konkurencyjności w przedmiotowym postępowaniu proszę o zmianę kryterium postawionego w SWZ pkt VIII.4.2).a) w taki sposób aby zamawiający dopuścił / uznał doświadczenie wykonawcy zarówno w budowie jak i przebudowie mostu drogowego lub wiaduktu drogowego o wartości nie mniejszej niż 3 500 000,00 mln brutto. Częstokroć Zamawiający zlecając przebudowę mostu zleca w praktyce znaczącą rozbiórkę istniejącego mostu i budowę w jego miejsce nowego prawie że od podstaw. co jest tożsamy z tytułowymi zadaniami

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia dotyczące warunków udziału w postępowaniu bez zmian.

Pytanie 69

na rysunku G.1 Projektu wykonawczego, pokazano przekrój F-F tj przestrzeni przed obiektem mostowym na którym pokazano rów niniejszy rów nie występuję na widoku z góry -rys 3. oraz na rysunku "P.S"(plan sytuacyjny). Ponadto na rysunku G.1 Pokazano przekrój A-A (górny wlot i wylot przepustu) na którym nie pokazano wieńca żelbetowego. Który w pokazano na rys 8. Proszę o pokazanie zaktualizowanych zgodnych ze stanem projektowanym dotyczących schematów umocnienia skarp na wlocie i wylocie przepustu.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że właściwe zagospodarowanie terenu pod obiektem znajduje się na rys. P.Z.T. „Projekt zagospodarowania terenu”. Przekrój F-F nie dotyczy przestrzeni pod obiektem mostowym w km 19+574. Zamawiający potwierdza, że powierzchnia skarp wokół konstrukcji gruntowo-powłokowej mostu w km 19+574, ograniczona schodami skarpowymi, ma być wzmocnione geosyntetykami wypełnionymi humusem. Schody skarpowe (4 sztuki) należy wykonać przy każdej z podpór po obu stronach drogi zgodnie z projektem zagospodarowania terenu. Na rysunku G.1 pokazano schemat umocnień skarp geomatami i gabionami na wlocie i wylocie obiektu mostowego. Wieńce żelbetowe wraz z balustradami stalowymi i gabionami należy wykonać zgodnie z rysunkiem numer 3 na całym obwodzie wlotu i wylotu obiektu mostowego. Wieńce należy wykonać zgodnie z rysunkiem numer 8.

Pytanie 70

Na przekroju G.1. przekrój E-E pokazano bariere SP-06/2. Proszę o informacje ile mb takiej bariery należy wykonać. Gdyż na projekcie bvarier nie pokazano takiej bariery

Odpowiedź:



Nowe bariery ochronne należy wykonać o parametrach zgodnych z projektem stałej organizacji ruchu w poniższych ilościach. Dla obiektu w km 19+574 w ilości na części drogowej $4 * 80,00 \text{ m} = 320 \text{ m}$ typu H2W5 a dla części mostowej barieroporęcze w ilości: minimum $2 * 21 \text{ m} = 42 \text{ m}$ typu H3W5. Dla obiektu w km 20+254 w ilości: na części drogowej $4 * 40,00 \text{ m} = 160 \text{ m}$ typu H2W5 a dla części mostowej barieroporęcze w ilości minimum $2 * 30 \text{ m} = 60 \text{ m}$ typu H3W5. Wyceniona i wykonana długość barier ochronnych musi uwzględniać taką długość nowych odcinków barier ochronnych aby zgodnie z wymaganiami producentów barier, mogły one otrzymać deklarację właściwości użytkowych, znak CE dla odcinków o długości zgodnej z projektem i instrukcję montażu zgodną z założeniami projektu. W wycenie należy uwzględnić o ile będą potrzebne, dodatkowe fundamenty, do których kotwione będą bariery mostowe o długości zgodnej z obowiązującymi przepisami i uzyskanym dla nich certyfikatami zgodności.

Na przekroju G.1. przekrój E-E barierę SP-06/2 pokazano omyłkowo. Bariery SP-06/2 nie należy wykonywać.

Opublikowane odpowiedzi są wiążące i dotyczą wszystkich uczestników postępowania.



Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

Grzegorz Obłękowski