

Wszyscy Wykonawcy

W związku z pytaniami od Wykonawców dot. przetargu pn.: „**Remont autostrady A2 na odc. Koło – gr. Województwa**” Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu udziela odpowiedzi.

PYTANIE 4

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie docelowego oznakowania poziomego w technologii mas termoplastycznych (strukturalne – linie krawędziowe i segregacyjne, gładkie – drobne elementy)?

W dokumentacji przetargowej pkt. 4 f), Kosztorysie ofertowym i specyfikacji technicznej D-07.01.01 Zamawiający wskazuje na oznakowanie poziome chemoutwardzalne, przy czym wśród materiałów do oznakowania poziomego grubowarstwowego w pkt. 1.4.7., pkt.1.4.8. oraz pkt. 2.6.2 SST Zamawiający wymienia również masy termoplastyczne.

Oznakowanie poziome z mas termoplastycznych zapewni uzyskanie wyższego, niż w przypadku mas chemoutwardzalnych poziomu bezpieczeństwa użytkowania oznakowania poziomego w okresie gwarancyjnym i w okresie eksploatacji. Wynika to z faktu, iż zaletą oznakowania poziomego termoplastycznego jest bardzo duża trwałość oraz wysokie parametry widoczności w dzień i w nocy oraz widoczności w nocy w warunkach wilgotnej nawierzchni i w czasie deszczu. Z uwagi na aspekt zapewnienia jak najlepszej widoczności w najmniej korzystnych warunkach pogodowych jest to obecnie najbezpieczniejsze rozwiązanie technologiczne.

W ramach postępowań nr O.PO.D-3.2411.8.2016 i zamówienia zrealizowanego w roku 2016, w zakresie remontu autostrady A2 na odc. od km 257+560 do km 261+970 oraz od km 262+570 do km 272+000 (2 jezdnie), dł. 2x13,840 Km oraz zamówienia nr O.PO.D-3.2412.13.2017 w 2017 r., w zakresie remontu autostrady A2 na odc. od km 282+300 do km 291+750, długości 2 x 9,45 km (dwie jezdnie) wykonywane były również oznakowania poziome strukturalne z mas termoplastycznych. Biorąc pod uwagę fakt, że obecny odcinek do remontu zaczyna się w km 291+750 i kończy w km 303+145 to kontynuacja oznakowania w technologii z mas termoplastycznych wydaje się jak najbardziej uzasadniona i logiczna.

Ponadto wartym podkreślenia jest również aspekt finansowy, co ma niemałe znaczenie w przypadku wydatkowania środków publicznych. Po pierwsze oznakowanie poziome z mas chemoutwardzalnych jest o wiele droższym rozwiązaniem, niż oznakowanie poziome z mas termoplastycznych, co wynika przede wszystkim z kosztu samego materiału.

Z punktu widzenia technologii wykonania robót, oznakowanie masami chemoutwardzalnymi można wykonać nie wcześniej niż po okresie 2 tygodni od ułożenia warstwy ścieralnej. Tym samym po wykonaniu robót nawierzchniowych Wykonawca dla utrzymania przejezdności drogi, chcąc przenieść roboty na drugą jezdnię zobowiązany jest do wykonania tymczasowego oznakowania cienkowarstwowego co podnosi koszt wykonania oznakowania o kolejne kilkaset tysięcy złotych. W przypadku oznakowania poziomego masami termoplastycznymi tego typu problem nie występuje, gdyż oznakowanie to można wykonywać po 24 godzinach od ułożenia warstwy ścieralnej. Tym samym można przyjąć, iż oznakowanie poziome masami termoplastycznymi byłoby

o wiele tańsze, niż w przypadku przyjętej przez Zamawiającego technologii robót za pomocą mas chemoutwardzalnych.

Ponadto przyjęte przez Zamawiającego rozwiązanie wymaga dodatkowego czasu na prowadzenie robót pod ruchem, zwiększając poziom ryzyka zdarzeń drogowych na autostradzie A2, kiedy przy zastosowaniu mas termoplastycznych prace mogłyby być wykonane na zamkniętym odcinku drogi nie stwarzając niebezpieczeństwa dla pracowników i innych uczestników ruchu drogowego.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie dopuszcza wykonania docelowego oznakowania poziomego w technologii mas termoplastycznych. Docelowe oznakowanie poziome należy wykonać w technologii z mas chemoutwardzalnych.

PYTANIE 5

Dla rozdzielenia przeciwnych kierunków ruchu w momencie prowadzenia ruchu jedną jezdnią zaprojektowano tymczasową barierę dzielącą typu np. MiniGuard lub opowiadającą, o parametrach T3/W4/A. Bariera MiniGuard posiada odpowiednio parametry: T1W3A, T2W6A oraz T3W8A. Proszę o potwierdzenie parametru, jakim ma się cechować bariera tymczasowa.

WYJAŚNIENIE:

Należy zastosować tymczasową barierę dzielącą typu np. MiniGuard lub odpowiadającą, o parametrach T1/W3/A.

PYTANIE 6

Wykonawca wnosi o obniżenie wysokości naliczanych kar umownych oraz ustalenie, że max łączna wysokość kar umownych nie może przekroczyć 10% wynagrodzenia netto Wykonawcy.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie zgadza się na obniżenie wysokości kar umownych oraz na ustalenie, że max łączna wysokość kar umownych nie może przekroczyć 10% wynagrodzenia netto Wykonawcy.

PYTANIE 7

Zgodnie z treścią SIWZ w ramach warunku dotyczącego posiadania przez Wykonawcę zdolności technicznej lub zawodowej, Zamawiający wskazał, że Wykonawca odnośnie osoby Kierownika robót drogowych winien wykazać dysponowaniem osobą posiadającą co najmniej 5 letnie doświadczenie zawodowe liczone od uzyskania uprawnień.

Wykonawca zwraca się z zapytaniem czy Zamawiający uzna za spełniony w/w warunek, jeśli osoba, która będzie pełniła funkcję kierownika robót drogowych posiadała będzie co najmniej **4 letnie** doświadczenie zawodowe. Zdaniem Wykonawcy osoba, która posiada co najmniej 4 letnie doświadczenie zawodowe, przy kierowaniu i nadzorowaniu nad wykonywaniem bardzo zróżnicowanych zadań, jest w stanie należycie i prawidłowo kierować w/w robotami drogowymi.

Ponadto wykonawca wnosi o zmianę klasy drogi min. GP na G przy wykazywaniu się przez wykonawcę spełnieniem przez osobę, która ma pełnić funkcję kierownika robót, warunków podanych przez Zamawiającego. Podobnie jak w przypadku okresu doświadczenia, zdaniem wykonawcy także i wyrażenie zgody przez Zamawiającego na powyższą zmianę zasługuje na uwzględnienie i aprobatę. Zarówno bowiem drogi klasy GP, jak i G należą do kategorii wojewódzkich dróg publicznych, co także potwierdza powyższą argumentację wykonawcy.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje wymóg odnośnie konieczności posiadania przez osobę Kierownika Robót Drogowych co najmniej 5 letniego doświadczenia zawodowego liczonego od uzyskania uprawnień. Zamawiający nie zgadza się na zmianę klasy drogi z

min. GP na G przy wykazywaniu się przez wykonawcę spełnienia przez osobę, która ma pełnić funkcję Kierownika Robót Drogowych, warunków podanych w SIWZ.

PYTANIE 8

Wykonawca zwraca się z zapytaniem, czy Zamawiający dopuszcza spełnienie warunku określonego w pkt 7.2 ppkt 3) lit.b) dla osoby Kierownika Robót Drogowych i Kierownika Robót Mostowych **w jednej osobie**, gdzie dana osoba posiada poniższe uprawnienia:

(...) przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno- inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych – obejmującej również typowe przepusty i mosty (...) i jest upoważniona m.in do:

kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg, nawierzchni lotniskowych, typowych przepustów i mostów(..)

oraz posiada doświadczenie zawodowe co najmniej 5 lat od uzyskania uprawnień i brała udział w realizacji zadania na stanowisku Inspektora Nadzoru robót drogowych w zespole Inżyniera przy nadzorze nad realizacją budowy autostrady A-2, pełniąc nadzór w danym zadaniu nad budową: autostrady, dróg serwisowych oraz dojazdów do 8 wiaduktów drogowych, 1 mostu autostradowego i 1 mostu drogowego, gdzie łączna wartość robót drogowych wynosiła ok 148 mln zł (netto)?

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza spełnienie warunku określonego w pkt 7.2 ppkt 3) lit.b) dla osoby Kierownika Robót Drogowych i Kierownika Robót Mostowych **w jednej osobie**, gdzie dana osoba posiada poniższe uprawnienia:

(...) przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji kierownika budowy i robót w specjalności konstrukcyjno- inżynierskiej w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych – obejmującej również typowe przepusty i mosty (...) i jest upoważniona m.in do:

kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg, nawierzchni lotniskowych, typowych przepustów i mostów(..)

Zamawiający zaakceptuje osobę Kierownika Robót Drogowych i Kierownika Robót Mostowych **w jednej osobie** posiadającą podane w Pytaniu nr 8 doświadczenie.

PYTANIE 9

Dot. OPZ podpunkt e)

Prosimy o doprecyzowanie i podanie odcinków(od km do km) gdzie Wykonawca ma uwzględnić grubości warstwy ścieralnej większe niż 4cm (ścieki, urządzenia inne) oraz podanie grubości układanej w tych miejscach warstwy SMA.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podaje lokalizację odcinków występowania ścieków przykrawędziowych betonowych:

- 291+750 – 292 180 – strona lewa i prawa – dł. 860 m
- węzeł Dąbie dł. 1145 m
- ścieki pod obiektami 300 m

Suma łącznie ścieków przykrawędziowych betonowych: 2305 m

Grubość układanej warstwy SMA zależy m.in. od rzeczywistej grubości sfrezowania istniejącej warstwy ścieralnej SMA (zaprojektowano frezowanie grubości średnio 5 cm) oraz od tego o ile jest wyniesiona ponad powierzchnię ścieków i urządzeń innych istniejąca warstwa ścieralna SMA. Należy ułożyć warstwę ścieralną SMA o takiej grubości aby warstwa ta była wyniesiona ponad powierzchnię ścieków i urządzeń innych o 2 do 3 mm.

PYTANIE 10

Dot. pozycji kosztorysowej: Wykonanie nawierzchni dróg serwisowych (roboty ziemne, podbudowa, nawierzchnia bitumiczna dla KR3, dwa zjazdy z A2 o szer. 6,0 m z rurami PVC fi 60 cm o długości 12 m pod zjazdem) - (310+480)*4+462

Prosimy o podanie lokalizacji oraz grubości poszczególnych warstw i rodzajów materiałów do wykonania nawierzchni dróg serwisowych.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający informuje, że konstrukcję dróg serwisowych należy wykonać jak dla kategorii ruchu KR3 tj:

- warstwa ściernalna z BA 0/12,8 grubość 4 cm
- warstwa wiążąca z BA 0/16 grubość 5 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z BA 0/20 grubość 7 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywem C 90/3 grubość 20 cm
- podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C1,5/2 grubość 18 cm

Zamawiający przedstawia lokalizację zjazdów z A2 oraz lokalizację dróg serwisowych na załączonym szkicu. Plik: A2 drogi węzeł Dąbie (Źródło zdjęcia: <https://www.google.pl/maps>)

PYTANIE 11

Dotyczy: Projekt zabezpieczenia robót na czas realizacji inwestycji pn. „Remont autostrady A2 na odcinku 11,395km od km 291+750 do 303+145”

W punkcie 1.11.3. Projektu zabezpieczenia robót zamawiający określa sposób rozdzielania przeciwnych kierunków ruchu w następujący sposób:

„Dla rozdzielania przeciwnych kierunków ruchu w momencie prowadzenia ruchu jedną jezdnią zaprojektowano tymczasową barierę dzielącą typu np. MiniGuard lub odpowiadającą, o parametrach T3/W4/A.”

Nazwa MiniGuard jest nazwą własną. W sposób jednoznaczny wskazuje ona na konkretne rozwiązanie oferowane przez jedną firmę. Dodany w dalszej części zapis *„...lub odpowiadającą, o parametrach T3/W4/A.”* nie zmienia faktu, iż każdy potencjalny wykonawca będzie najpierw poszukiwał rozwiązania **MiniGuard**.

Zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych *„Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty”*. Jednocześnie zgodnie z ust. 2 wskazanego przepisu: ***„Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję”***.

Ponadto, nawet wspomniane rozwiązanie **MiniGuard** nie spełnia dalej opisanych parametrów T3/W4/A. Dotychczas stosowane rozwiązania oraz wymagania specyfikacji przetargowych na remonty takich dróg jak Autostrada A1, A2, A4 oraz drogi ekspresowe S5, S1 były realizowane w oparciu o bariery o parametrach T1/W2/A.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zastąpi w specyfikacji nazwę własną **MiniGuard** na **tymczasową barierę ochronną**?

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający zastąpi w specyfikacji nazwę własną **MiniGuard** na **tymczasową barierę ochronną**.

PYTANIE 12

Parametry T1/W2/A dotyczące stosowania tymczasowych barier ochronnych są zgodne z Zarządzeniem Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz są obecnie stosowane na innym odcinku Autostrady A2. Czy w związku z tym Zamawiający dopuszcza zastosowanie barier o parametrach T1/W2/A również na przedmiotowym odcinku Autostrady A2?

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie barier o parametrach T1/W2/A na przedmiotowym odcinku Autostrady A2.

Wydział Zamówień Publicznych
Starszy Specjalista
mgr Marcin Kucharczak

Sprawę prowadzi:
Marcin Kucharczak
Wydział Zamówień Publicznych
tel. 61 86 46 305
mkucharczak@gddkia.gov.pl