



Fundusze Europejskie  
dla Mazowsza



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



**Mazowsze.**  
serce Polski

065/24

W-1.43.464.1.2024...16...DT  
dot.:D065/24

Warszawa, dnia 05.08.2024 r.

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

dotyczy postępowania na:

**Budowa drogi wojewódzkiej klasy G - zachodniej obwodnicy Mławy na odcinku między ulicą Gdyńską a nowoprojektowaną drogą krajową S7 - zadanie ubiega się o dofinansowanie unijne z programu operacyjnego Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 – nr postępowania 065/24**

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

**Pytanie 79:**

Zwracamy się z prośbą o podanie jaki okres pielęgnacji należy przyjąć dla wykonanych nasadzeń drzew/krzewów oraz dla wykonanych umocnień poprzez humusowanie z obsianiem skarp, rowów, pow. płaskich.

**Odpowiedź 79:**

Zgodnie z pkt. 6 opisu technicznego projektu zieleni „Dla właściwego wzrostu posadzonego materiału szkółkarskiego oraz wymaganej jakości zakładanych trawników zaleca się, aby zakres robót pielęgnacyjnych objęty był 36 miesięczną gwarancją pielęgnacyjną od dnia zakończenia inwestycji. Dopiero po tym czasie teren zostanie ostatecznie odebrany przez Zamawiającego

**Pytanie 80:**

Zwracamy się z prośbą o podanie jaki okres gwarancji przyjąć na wykonane oznakowanie poziome.

**Odpowiedź 80:**

Zgodnie z pkt. 13.3 ogólnych warunków umowy na wykonanie robót budowlanych (część VI SWZ) „Rękojmia na oznakowanie poziome cienkowarstwowe wynosi 1 rok, natomiast na oznakowanie poziome grubowarstwowe 3 lata (..)”.

**Pytanie 81:**

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie Szczegółowej Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót D.02.04.01 – brak jest w załączonym folderze STWiORB.

**Odpowiedź 81:**

STWiORB D.02.04.01 dołączono w załącznikach do odpowiedzi udzielonych w dniu 16.04.2024 r. nr pisma W-1.43.464.1.2024.9.DT z dnia 15.04.2024 r..

**Pytanie 82:**

Zwracamy się z pytaniem czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie do warstwy mrozoochronnej kruszywa naturalnego o uziarnieniu 0/31,5mm zgodnie z SST D.04.02.03?

**Odpowiedź 82:**

Warstwę mrozoochronną należy wykonać z mieszanki niezwiązanej z kruszywa CNR o uziarnieniu 0/63 CBR 35% lub gruntu niewysadzinowego o CBR  $\geq 35\%$  zgodnie z Dokumentacją Projektową. W załączeniu skorygowany STWiORB D.04.02.03.



065/24

**Pytanie 83:**

Zwracamy się z pytaniem jaki rodzaj kruszywa należy zastosować do wykonania poboczy? O jakim uziarnieniu? Prosimy o zamieszczenie Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót.

**Odpowiedź 83:**

Należy zastosować mieszankę niezwiązaną z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 zgodnie z załączonym STWiORB D.04.04.02.

**Pytanie 84:**

Zwracamy się z prośbą o udostępnienie Szczegółowej Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót D.05.03.09 – brak jest w załączonym folderze STWiORB.

**Odpowiedź 84:**

W załączeniu udostępniamy STWiORB D.05.03.09.

**Pytanie 85:**

Przedmiar drogowy poz. nr 78 – Zwracamy się z prośbą o udostępnienie przekroju konstrukcyjnego nawierzchni podwójnego powierzchniowego utrwalenia jako drogi prowadzącej do zbiornika.

**Odpowiedź 85:**

Zamawiający nie dysponuje przekrojem nawierzchni drogi prowadzącej do zbiornika. Roboty z tym związane należy wycenić na podstawie przedmiaru oraz STWiORB.

**Pytanie 86:**

Przedmiar drogowy dział nr 101 – Pozycje od nr 102 do 105 dotyczą wykonania oznakowania poziomego w technologii cienkowarstwowej natomiast projekt docelowej organizacji ruchu podaje informacje o wykonaniu również oznakowania jako grubowarstwowego strukturalnego dla linii segregacyjnych i krawędziowych. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie i uzupełnienie przedmiaru drogowego o brakujący powyższy zakres robót.

**Odpowiedź 86:**

Uzupełniono przedmiar o brakujące oznakowanie grubowarstwowe i skorygowano ilości. W załączeniu przedmiar robót.

**Pytanie 87:**

W Szczegółowej Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót D.07.01.01 w zakresie rzeczowym jest podane do wykonania m.in. oznakowanie grubowarstwowego koloru niebieskiego. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie i uzupełnienie przedmiaru drogowego o brakujący powyższy zakres robót.

**Odpowiedź 87:**

Do wyceny należy przyjąć zakres robót zgodny z przedmiarem. W załączeniu udostępniamy skorygowany STWiORB D.07.01.01.

**Pytanie 88:**

Dotyczy: DROGI

W dokumentacji udostępnionej przez zamawiającego dot. drogowych przekrojów poprzecznych, dwa pliki PDF „d-09 przekroje poprzeczne-09.23” oraz „d-09 przekroje poprzeczne-09.24” zawierają te same rysunki. Czy to nie jest błąd? Prosimy o weryfikację

**Odpowiedź 88:**

Tak, przekroje poprzeczne dla drogi dojazdowej DJ 7 zostały omyłkowo powielone na dwóch plikach. Do wyceny należy przyjąć ilości z jednego z nich.



065/24

**Pytanie 89:**

Dotyczy:

Prosimy o informacje czy w udostępnionych przedmiarach jest uwzględniona pozycja „Podbudowa z kruszywem C 90/3 o uziarnieniu 0/31,5 CBR 60%” dotycząca wysp kanalizujących ruch drogowy. W którą pozycję, należy skalkulować koszt wykonania.

**Odpowiedź 89:**

Dodano pozycję dotyczącą podbudowy wysp kanalizujących. W załączeniu zaktualizowany przedmiar.

**Pytanie 90:**

SST D. 05.03.23 - nawierzchnia z kostki betonowej - SST wskazuje na zastosowanie nawierzchni z kostki betonowej w kolorze czerwonym na zatokach postojowych oraz zjazdach. Prosimy o wskazanie kolorystyki nawierzchni z kostki betonowej na pozostałych elementach dróg tj.: zatoki autobusowe; wyspy kanalizujące; chodniki.

**Odpowiedź 90:**

Nawierzchnię z kostki betonowej na pozostałych elementach należy wykonać z kostki betonowej szarej.

**Pytanie 91:**

Prosimy o załączenie SST D.03.05.01 w zakresie wykonania zbiorników retencyjnych

**Odpowiedź 91:**

STWiORB D.03.05.01 dołączono w załącznikach do odpowiedzi udzielonych w dniu 16.04.2024 r. nr pisma W-1.43.464.1.2024.9.DT z dnia 15.04.2024 r..

**Pytanie 92:**

W związku z występowaniem różnicy w zakresie grubości frezowania:

- przedmiar robót poz. 80 grubość frezowania 25 cm
- SST D.05.03.11 grubość frezowania 30 cm i brakiem odwiertów istniejących konstrukcji prosimy o wskazanie prawidłowej grubości frezowania dla każdego z odcinków przeznaczonych do frezowania oraz udostępnienie dokumentacji związanej z wykonaniem rozbiórek elementów dróg jak również odwiertów w istniejących konstrukcjach.

**Odpowiedź 92:**

Należy przyjąć średnią grubość frezowania 25 cm zgodnie z przedmiarem robót. W załączeniu skorygowany STWiORB D.05.03.11. Zamawiający nie dysponuje dokumentacją związaną z wykonaniem rozbiórek elementów dróg. Do wyceny należy przyjąć ilości zgodnie z przedmiarem robót.

**Pytanie 93:**

Prosimy o załączenie SST:

- D.07.02.02 - słupki prowadzące ,
- D.07.02.03 - ustawienie pylonów ostrzegawczych,
- D.07.05.01 - ustawienie barier ochronnych stalowych
- D.07.06.02 - ustawienie urządzeń zabezpieczających ruch pieszcy

**Odpowiedź 93:**

STWiORB D.07.05.01 dołączono w załącznikach do odpowiedzi udzielonych w dniu 20.06.2024 r. nr pisma W-1.43.464.1.2024.14.DT z dnia 20.06.2024 r..  
Zamawiający udostępni STWiORB D.07.02.02, D.07.02.03, D.07.06.02.

**Pytanie 94:**

- Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w zakresie wykonania oznakowania poziomego nawierzchni dróg.
- przedmiar robót b. drogowy - pozycja 101-105 wskazuje na wykonanie oznakowania poziomego jako cienkowarstwowe
  - SST D. 07.01.01 - oznakowanie poziome należy wykonać jako grubowarstwowe za wyjątkiem oznakowania na nawierzchni z kostki betonowej (oznakowanie cienkowarstwowe).





065/24

- dokumentacja - docelowa organizacja ruchu:

### 6.3. OZNAKOWANIE POZIOME

- oznakowanie linii segregacyjnych i krawędziowych dla dróg krajowych wykonać jako grubowarstwowe strukturalne,
- oznakowanie linii segregacyjnych i krawędziowych dla dróg powiatowych i gminnych wykonać jako cienkowarstwowe,
- technologię oznakowania na drogach powiatowych i gminnych uzgodnić z zarządcą tych dróg.
- Zastosowane punktowe elementy odblaskowe umieścić w mocujących trzpieniach stalowych.

Ponadto prosimy o aktualizację opisu pozycji 102-105 przedmiaru robót o właściwe przyporządkowanie rodzaju zastosowanego oznakowania.

Dokumentacja projektowa: Docelowa organizacja ruchu pkt. 6.3 wskazuje na konieczność uzgodnienia technologii oznakowania na drogach powiatowych i gminnych z zarządcami tych dróg. W związku z powyższym prosimy o informację, czy Zamawiający dokonał w/w wymienionych uzgodnień? Czy projekt Docelowej Organizacji ruchu uwzględnia przedmiotowe uzgodnienia? Prosimy o załączenie uzgodnień. Należy zwrócić uwagę, że brak uzgodnień z zarządcami dróg i brak zastosowania ich w dokumentacji projektowej w fazie przetargowej prowadzi do braku możliwości rzetelnej wyceny zakresu związanego z oznakowaniem poziomym. Wykonawca nie jest w stanie przewidzieć formy uzyskanych uzgodnień zarówno w zakresie ilościowym oznakowania poziomego do wykonania jak również technologii w jakiej ma być wykonane.

W związku z powyższym w przypadku braku uzgodnień w fazie przetargowej prosimy o dokładne określenie ilości i technologii w jakiej ma być wykonanie oznakowanie na drogach sąsiadujących. Zamawiający w niedopuszczalny sposób przerzuca na Wykonawcę zakres swoich obowiązków co może narazić Wykonawcę na niedoszacowanie kosztów związanych z wykonaniem inwestycji lub też przyjęciem nieuzasadnionych ryzyk. Brak jednoznacznego generowania wymagań do zakresu obowiązków Wykonawcy przy jednoczesnym brakiem szczegółowych rysunków i opisów prowadzi do złożenia nieporównywalnych ofert w postępowaniu.

#### Odpowiedź 94:

Przedmiar został zaktualizowany, dokładne ilości na drogach powiatowych i gminnych uwzględniono w poz. 118-120; 122.

#### Pytanie 95:

Prosimy o załączenie SST na SMA na obiekcie mostowym MD-I

#### Odpowiedź 95:

W załączeniu STWiORB M. 15.03.04.

#### Pytanie 96:

Prosimy o załączenie SST nr D.05.03.09.

#### Odpowiedź 96:

Zamawiający udostępnia STWiORB D.05.03.09

#### Pytanie 97:

Opis techniczny branża drogowa pkt. 5.8. Odwodnienie drogi oraz plany sytuacyjne- Wskazane do wykonania są przepusty pod konstrukcją zjazdów indywidualnych z rur PEHD:



065/24

TABELA RUR					
Nazwa	Srednica	Długość	Spadek	Początkowa rzędna spodu	Końcowa rzędna spodu
R05	500mm	10.0m	-0.50%	143.67m	143.72m
R06	600mm	17.0m	1.88%	146.27m	145.95m
R07	500mm	10.0m	1.70%	146.29m	146.12m
R11	900mm	22.0m	0.50%	146.77m	146.66m
R12	500mm	10.0m	0.80%	146.81m	146.73m
R13	500mm	8.0m	2.88%	148.38m	148.15m
R17	400mm	8.0m	1.38%	147.25m	147.14m
R18	500mm	8.0m	1.00%	150.49m	150.41m
R19	500mm	8.0m	3.12%	149.67m	149.42m
R20	500mm	8.0m	2.51%	148.87m	148.67m
R21	500mm	10.5m	-1.90%	143.51m	143.71m
R25	500mm	9.5m	-5.25%	138.47m	138.97m
R27	900mm	17.5m	-0.54%	147.06m	147.15m
R28	500mm	11.8m	0.50%	146.67m	146.61m
R30	400mm	8.0m	0.65%	146.65m	146.60m
R31	900mm	15.5m	0.55%	146.12m	146.04m
R34	400mm	8.0m	1.63%	134.71m	134.58m
R35	400mm	8.0m	0.37%	267.82m	267.80m
R36	400mm	8.0m	0.38%	133.16m	133.13m
R37	900mm	22.0m	1.30%	136.76m	137.05m
R38	900mm	18.5m	1.35%	139.19m	139.48m

R40	500mm	9.0m	-0.70%	137.29m	137.35m
R41	900mm	22.0m	-1.50%	136.91m	137.24m
R43	500mm	8.0m	3.37%	138.34m	138.07m
R44	500mm	8.0m	3.62%	139.39m	139.10m
R45	600mm	12.5m	3.52%	138.25m	137.81m
R46	500mm	8.0m	0.25%	138.36m	138.34m
R47	400mm	8.5m	-0.25%	138.50m	138.52m
R49	400mm	8.0m	-0.25%	138.64m	138.66m
R50	400mm	8.0m	-0.25%	138.74m	138.76m
R51	400mm	8.0m	-0.25%	138.85m	138.87m
R52	400mm	8.0m	-0.62%	138.97m	139.02m
R53	400mm	8.0m	-3.00%	140.71m	140.95m
R55	500mm	8.0m	-0.25%	146.65m	146.67m
R62	500mm	4.0m	2.25%	142.02m	141.93m
R63	900mm	17.5m	0.80%	146.49m	146.35m
R64	900mm	20.5m	0.50%	146.10m	146.00m
R65	500mm	13.0m	1.55%	146.20m	146.00m
R01	500mm	10.0m	2.00%	148.87m	148.67m
R02	500mm	10.0m	0.70%	145.09m	145.02m
R03	500mm	10.0m	0.60%	143.95m	143.89m
R69	900mm	18.0m	0.55%	146.35m	146.25m
R61	500mm	8.0m	0.50%	146.53m	146.49m
R60	500mm	8.0m	2.37%	147.98m	147.79m
R59	500mm	8.0m	2.25%	148.25m	148.07m
R58	500mm	8.0m	2.50%	149.16m	148.96m
R57	500mm	8.0m	2.25%	149.44m	149.26m
R70	400mm	8.0m	2.00%	147.26m	147.10m
R71	400mm	5.0m	1.00%	146.95m	146.90m
R71	400mm	6.0m	0.50%	146.60m	146.57m

Prosimy o aktualizację przedmiaru o pozycje związane z wykonaniem przepustów z rur PEHD wraz z umocnieniem wylotów.

**Odpowiedź 97:**

W załączeniu zaktualizowany przedmiar o pozycje związane z wykonaniem przepustów oraz STWiORB D.06.02.01. Umocnienie wylotów należy ująć w cenie 1 mb przepustu zgodnie ze STWiORB D.06.02.01.

**Pytanie 98:**

Prosimy o wskazanie rodzaju umocnienia wylotów przepustów z rur PEHD pod zjazdami do posesji. Prosimy o aktualizację przedmiaru o dodanie właściwej pozycji obmiarowej.

**Odpowiedź 98:**

Umocnienie wylotów przepustów z rur PEHD pod zjazdami do posesji należy wykonać z bruku kamiennego oraz darniny zgodnie ze szczegółem na rysunku D-10 Szczegóły drogowe. Umocnienie wylotów należy ująć w cenie 1 mb przepustu zgodnie ze STWiORB D.06.02.01

**Pytanie 99:**

Prosimy o załączenie STWiORB w zakresie wykonania przepustów z rur PEHD pod zjazdami indywidualnymi oraz umocnienia wylotów przepustów.

**Odpowiedź 99:**

Zamawiający załącza STWiORB D.06.02.01.

**Pytanie 100:**

Dotyczy D.04.07.01 Specyfikacja techniczna dotycząca mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę podbudowy opisują różne zasady stosowania granulatu asfaltowego, odwołując się jednocześnie do obowiązujących wytycznych technicznych WT-2 2014 oraz do instrukcji RID/6. Czy Zamawiający wyrazi



065/24

zgodę na ujednoczenie zasad stosowania granulatu asfaltowego do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę podbudowy wg jednego dokumentu technicznego tj. WT-2 2014, celem uproszczenia technologii produkcji, transportu i wbudowywania mm-a?

**Odpowiedź 100:**

Granulat asfaltowy należy stosować według zasad zgodnie z zaktualizowaną STWiORB D.04.07.01 w załączeniu.

**Pytanie 101:**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie uziarnienia dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę wiążącą dla jezdni dla kategorii ruchu KR 3-7. W opisie technicznym podano mieszankę AC 22 W dla kategorii ruchu KR 3-7 natomiast w STWiORB wskazano mieszankę AC 16 W. Prosimy o potwierdzenie, że na warstwę wiążącą dla jezdni dla kategorii ruchu KR 3-7 należy zastosować mieszankę mineralno-asfaltową z AC 22 W jak wskazano w opisie technicznym lub doprecyzować uziarnienie.

**Odpowiedź 101:**

Potwierdzamy, że na warstwę wiążącą dla jezdni dla kategorii ruchu KR3-7 należy stosować mieszankę mineralno-asfaltową z AC 22 W. W załączeniu skorygowany STWiORB D.05.03.05.

**Pytanie 102:**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie rodzaju lepiszcza jakie należy zastosować do projektowanej mieszanki na warstwę wiążącą z AC 16 W dla kategorii ruchu KR 12. W opisie technicznym podano asfalt drogowy 35/50 natomiast w STWiORB w pkt. 2.4 wskazano asfalt drogowy 50/70. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi WT-2 2014 niedopuszczalne jest projektowanie mieszanek na warstwy wiążące dla kategorii ruchu KR 1-2 przy użyciu asfaltu 35/50. Lepiszczem dedykowanym dla kategorii ruchu KR 1-2 jest asfalt drogowy 50/70 jak podano w STWiORB. Prosimy o potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę wiążącą z AC 16 W dla kategorii ruchu KR 1-2 należy zastosować asfalt drogowy 50/70 zgodnie z WT-2 2014.

**Odpowiedź 102:**

Zamawiający potwierdza, że na warstwę wiążącą z AC 16 W dla kategorii ruchu KRI-2 należy zastosować asfalt drogowy 50/70.

**Pytanie 103:**

Dotyczy D.05.03.05 W STWiORB dla projektowanych mieszanek mineralno-asfaltowych na warstwy wiążące w pkt.2.5 przywołano dokument RID 1/6, który zawiera wiele błędów i niejasności, co w znaczny sposób ogranicza stosowanie granulatu asfaltowego. Czy Zamawiający dopuści zastosowanie granulatu asfaltowego do warstw wiążących na zasadach opisanych w obowiązujących wytycznych technicznych WT-2 2014?.

**Odpowiedź 103:**

Granulat asfaltowy należy stosować według zasad zgodnie z zaktualizowaną STWiORB D.05.03.05 w załączeniu.

**Pytanie 104:**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie uziarnienia dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną na ścieżce rowerowej. W opisie technicznym podano mieszankę z AC 1 1 S dla kategorii ruchu KR 1-2 natomiast w STWiORB wskazano do zastosowania mieszankę AC 8 S. Prosimy o potwierdzenie, że na warstwę ścieralną na ścieżce rowerowej należy zastosować mieszankę AC 1 1 S dla kategorii ruchu KR 1-2 jak wskazano w opisie technicznym lub doprecyzować uziarnienie dla projektowanej mieszanki.



065/24

**Odpowiedź 104:**

Potwierdzamy, że na warstwę ścieralną na ścieżkach rowerowych należy stosować mieszankę AC 1 1 S. W załączeniu skorygowany STWiORB D.05.03.06.

**Pytanie 105:**

Dotyczy D.05.03.13 W STWiORB w pkt. 2.3 do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 1 1 wskazano do zastosowania wypełniacz mieszany. Dlaczego zamawiający wymaga zastosowania do projektowanej mieszanki z SMA wypełniacza mieszanego. Informujemy, że cena wypełniacza mieszanego jest dwukrotnie wyższa niż wypełniacza wapiennego, który jest standardowym wypełniaczem stosowanym do mieszanek mineralno-asfaltowych. Użycie wypełniacza mieszanego ogranicza ilość wytwórni, na których można produkować mieszanki z jego użyciem, ponieważ wymagane jest posiadanie minimum dwóch zbiorników na sam wypełniacz. Mamy ograniczoną liczbę producentów oferujących wypełniacz mieszany w związku z tym należy liczyć się z utrudnieniami w jego produkcji i przy dostawach na wytwórnię mieszanek mineralno-asfaltowych. Prosimy o wyrażenie zgody na zmianę i możliwość zastosowanie do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 1 1 wypełniacza wapiennego zgodnego z obowiązującymi wymaganiami WT-1 2014 co pozwoli ujednoczyć i tym samym usprawnić technologię produkcji i wytwarzania mieszanek mineralno-asfaltowych przewidzianych na całym zadaniu

**Odpowiedź 105:**

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę i możliwość zastosowania wypełniacza wapiennego spełniającego wymagania WT-1. W załączeniu skorygowana STWiORB D.05.03.13.

**Pytanie 106:**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy niespójność w zakresie rodzaju lepiszcza jakie należy zastosować do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 11. W opisie technicznym wskazano asfalt modyfikowany PMB 45/80-55 natomiast w STWiORB podano asfalt modyfikowany PMB 45/80-65. Prosimy o wyjaśnienie i doprecyzowanie rodzaju asfaltu modyfikowanego jaki należy zastosować do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 11, ponieważ ma on znaczący wpływ na cenę.

**Odpowiedź 106:**

Potwierdzamy, że na warstwę ścieralną z SMA 1 1 należy stosować asfalt modyfikowany PMB 45/80-55. W załączeniu skorygowany STWiORB D.05.03.13.

**Pytanie 107:**

W dokumentacji przetargowej stwierdziliśmy brak STWiORB dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 5. Prosimy o potwierdzenie, że mieszankę mineralno-asfaltową na warstwę ścieralną z SMA 5 należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi wytycznymi technicznymi WT-1, WT-2 2014. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 46 i 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2014 roku.

**Odpowiedź 107:**

W załączeniu skorygowany STWiORB D.05.03.13 uzupełniony o parametry dla mieszanki SMA 5.

**Pytanie 108:**

W dokumentacji przetargowej nie wskazano rodzaju lepiszcza do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 5. Prosimy o potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA 5 należy zastosować asfalt modyfikowany PMB 45/80-55 lub doprecyzować rodzaj asfaltu do mieszanki SMA.

**Odpowiedź 108:**

Potwierdzamy, że należy stosować asfalt modyfikowany PMB 45/80-55. W załączeniu skorygowany STWiORB D.05.03.13 uzupełniony o parametry dla mieszanki SMA 5.



065/24

**Pytanie 109:**

Dotyczy M. 15.03.02 Przedstawione w STWiORB wymagania dla projektowanej mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę ścieralną z SMA oparte są o normę PN-S-96025:2000. Norma ta ma status normy wycofanej. Prosimy o wyrażenie zgody na zmianę i możliwość zastosowanie zapisów z zakresu wymagań jakościowych zawartych w dokumentach technicznych WT-1 i WT-2 2014. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 46 i 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Proponowana zmiana pozwoli na wystawienie oznakowania CE na wyprodukowaną mieszankę co jest wymogiem prawa budowlanego.

**Odpowiedź 109:**

STWiORB M. 15.03.02 dotyczy warstwy wiążącej z SMA, która nie występuje na kontrakcie. Załączono prawidłowy STWiORB na nawierzchnię - M. 15.03.04.

**Pytanie 110:**

Dotyczy M.15.03.01 W STWiORB wskazano do zaprojektowania mieszankę z asfaltu lanego MA 1 1 przy użyciu asfaltu drogowego 35/50. Prosimy o wyrażenie zgody na możliwość zastosowania do projektowanej mieszanki MA 11 asfaltu modyfikowanego PMB 25/55-60 celem uzyskania wymaganej urabialności mieszanki i spełnienia wymaganych właściwości.

**Odpowiedź 110:**

Zamawiający wyraża zgodę. W załączeniu zaktualizowany STWiORB M.15.03.01.

**Pytanie 111:**

Dotyczy M. 15.03.01 w pkt 6.2 dla projektowanej mieszanki z asfaltu lanego MA 1 1 wskazano częstotliwość wykonywania badań dla wypełniacza do mm-a niezgodne z obowiązującą normą PN-EN 13108-21 (Zakładowa Kontrola Produkcji). Prosimy o potwierdzenie, że na przedmiotowym zadaniu badanie materiałów wsadowych należy prowadzić zgodnie z zapisami normy PN-EN 13108-21.

**Odpowiedź 111:**

Zamawiający potwierdza, że badanie materiałów należy prowadzić zgodnie z zapisami normy PN-EN 13108-21. W załączeniu zaktualizowana STWiORB M.15.03.01.

**Pytanie 112:**

W dokumentacji przetargowej wskazano do zaprojektowania mieszankę minimalizującą oddziaływania na klimat akustyczny z SMA 5. Prosimy o wyrażenie zgody na zmianę i możliwość zastosowania mieszanki z SMA 8 na asfalcie modyfikowanym, gdzie wymagana jest ochrona klimatu akustycznego. Mieszanka SMA 8 zgodnie z IT-2 2014 zalecana jest, jeżeli wymaga się zmniejszenia hałasu ruchu samochodowego. Zastosowanie mieszanki SMA 8 pozwoli wydłużyć okres eksploatacji nawierzchni.

**Odpowiedź 112:**

Nawierzchnię z SMA należy wykonać zgodnie z Dokumentacją Projektową oraz STWiORB.

**Pytanie 113:**

Prosimy o potwierdzenie, że mieszanki mineralno-asfaltowej projektowane na ścieżce rowerowej i zjazdach należy zaprojektować dla kategorii ruchu KR 1-2.

**Odpowiedź 113:**

Potwierdzamy, że mieszanki mineralno-asfaltowe projektowane na ścieżce rowerowej i zjazdach należy zaprojektować dla kategorii ruchu KR 1-2.

**Pytanie 114:**

Prosimy o potwierdzenie, że projektowana mieszanka mineralno-asfaltowa na warstwę ścieralną na ścieżce rowerowej z AC 1 1 S dla kategorii ruchu KR 1-2 ma być koloru naturalnego czarnego.





065/24

**Odpowiedź 114:**

Zamawiający potwierdza, że projektowana mieszanka mineralno-asfaltowa na warstwę ścieralną na ścieżce rowerowej z AC 1 1 S dla kategorii ruchu KR 1-2 ma być koloru naturalnego czarnego.

**Pytanie 115:**

Prosimy o załączenie SST D.02.04.01.

**Odpowiedź 115:**

STWiORB D.02.04.01 dołączono w załącznikach do odpowiedzi udzielonych w dniu 16.04.2024 r. nr pisma W-1.43.464.1.2024.9.DT z dnia 15.04.2024 r..

**Pytanie 116:**

Prosimy o potwierdzenie, że warstwę ścieralną należy wykonać zgodnie z opisem technicznym t.j.:

- SMA 1 1 obwodnica KR5 (poza 0+000-0+850; 4+840-6+200)
- SMA 5 obwodnica KR5 0+000-0+850; 4+840-6+200
- AC I S PMB 45/80-55 ul. Gdyńska, ul. Zuromińska , łącznice 1 i 2; Szreńska

**Odpowiedź 116:**

Potwierdzamy, że warstwę ścieralną należy wykonać zgodnie z opisem technicznym.

**Pytanie 117:**

Prosimy o załączenie SST D.04.02.03 na warstwy mrozoochronne.

**Odpowiedź 117:**

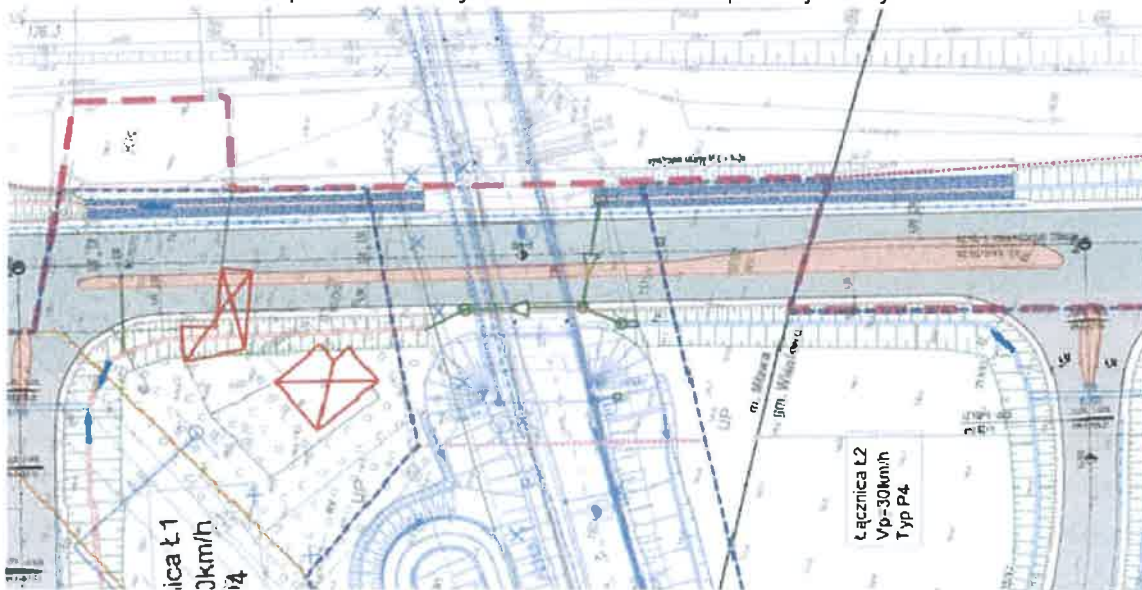
Zamawiający udostępnia STWiORB D.04.02.03.

**Pytanie 118:**

Przedmiar robót branża drogowa - poz. 94 - umocnienie skarp płytami ażurowymi. Prosimy o wskazanie lokalizacji umocnienia skarp rowów i ścieków płytami ażurowymi oraz przekazanie dokumentacji projektowej na podstawie, której będzie można wycenić przedmiotowe roboty lub potwierdzenie, że podana ilość w przedmiarze jest wiążąca.

**Odpowiedź 118:**

Jest to umocnienie skarp 1 :1 w okolicy km 6+400 widoczne poniżej i na rys. D.2-08.



065/24

**Pytanie 119:**

Dokumentacja projektowa - typowe przekroje konstrukcyjne - grubość warstwy wiążącej na drogach dojazdowych i dodatkowych jezdniach - 5 cm. Opis techniczny do branży drogowej - grubość warstwy wiążącej na drogach dojazdowych i dodatkowych jezdniach - 4 cm.

Prosimy o potwierdzenie, że warstwę wiążącą na drogach dojazdowych i dodatkowej jezdni KRI należy wykonać zgodnie z opisem technicznym t.j.: - AC16W 4 cm.

**Odpowiedź 119:**

Warstwę wiążącą na drogach dojazdowych i dodatkowej jezdni KRI należy wykonać o grubości 5 cm. W załączeniu skorygowany opis, przedmiar i STWiORB.

**Pytanie 120:**

Prosimy o załączenie SST D. 07.06.01.

**Odpowiedź 120:**

Zamawiający udostępni STWiORB D.07.06.01.

**Pytanie 121:**

Prosimy o załączenie zestawienia bram wjazdowych do zbiorników retencyjnych wraz z określeniem wymagań i wymiarów bram.

**Odpowiedź 121:**

Bramy wjazdowe należy wycenić zgodnie z wymaganiami i wymiarami podanymi w STWiORB D.07.06.01 oraz przedmiarem.

**Pytanie 122:**

Prosimy o załączenie szczegółów konstrukcyjnych ogrodzeń zbiorników retencyjnych.

**Odpowiedź 122:**

Zamawiający nie dysponuje szczegółami konstrukcyjnymi ogrodzeń zbiorników retencyjnych. Ogrodzenia należy wykonać zgodnie z STWiORB [].07.06.01 oraz przedmiarem.

**Pytanie 123:**

Opis techniczny branży drogowej oraz plan sytuacyjny posiadają rozbieżności w zakresie zarurowań na rowach przydrożnych w stosunku do Decyzja wodno- prawna PGWWP ZZ w Ciechanowie - znak pisma WA.ZUZ.I .4210.126.2022.MGR. Prosimy o informację, czy przepust R56 wchodzi w zakres przedmiotowej inwestycji.

Zestawienie plany do udom na		przWroznW' niestczehych		drosmsch	
Lp.	Wlot	d rogi Km doj Srom d r" bedna dna m n.D.m.	Wspólrzędne geodezyjne wlot	Wspanędoe na	Parsmat"



065/24

3.	ul. Hm Wandy Szczęsnej • Lesiowskiej	ul. Hm Wandy SaaqsmJ • Lesiowskiej	0+372 ona lewa	Y: 7455693.29 x: 5889981.05	Y: 7455696.79 x: 5889973.85	średnka • SOO mm;  materhl HDPE umocnterde wlotu wybtv prefabt*owane elementy betonowe	1406/2.48/2 - ob. 0011 Mława Scalenie, gm. m. Mława
R56	strona lewa 156,53	155,93					

Prosimy o aktualizację przedmiaru robót.

**Odpowiedź 123:**

Przepust R56 nie wchodzi w zakres przedmiotowej inwestycji — w toku prac projektowych odstąpiono od zaprojektowania ww. przepustu.

**Pytanie 124:**

Prosimy o wskazanie konstrukcji ul. Ceglana.

**Odpowiedź 124:**

Należy przyjąć konstrukcję jak dla KR2.

**Pytanie 125:**

Proszę o potwierdzenie, że grupa nośności gruntu na odcinkach dróg: -ul. Moniuszki; Łącznica Ł 1 i Ł2 to G1

**Odpowiedź 125:**

Na ul. Moniuszki oraz na łącznicach Ł 1 i Ł2 należy przyjąć grupę nośności podłoża G2.

**Pytanie 126:**

Co Zamawiający rozumie przez niedookreślone pojęcie „ewentualnych zwiększonych kosztów” związanych z właściwym, tymczasowym odwodnieniem korpusu drogowego, użyte przez Zamawiającego w pkt 5.1.17 Ogólnych Warunków Umowy na wykonanie robót budowlanych (dalej jako: OWIJ)? Wykonawca w tym miejscu wyjaśnia, że uwzględni w ofercie koszty odwodnienia na podstawie przekazanej mu dokumentacji przetargowej, z jakiej okoliczności zależnej od Wykonawcy zatem ma wynikać owo ewentualne „zwiększenie kosztów” odwodnienia, które Wykonawca ma uwzględnić i oszacować w swojej ofercie?

**Odpowiedź 126:**

Katalog „ewentualnych zwiększonych kosztów”, które winien uwzględnić wykonawca w ofercie jest wyszczególniony w OWIJ od pkt. 5.1.17.1 do pkt. 5.1.17.4

**Pytanie 127:**

Wykonawca postuluje o wykreślenie z 5.1.17 słów: „ewentualnych zwiększonych”

**Odpowiedź 127:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę.

**Pytanie 128:**

Wykonawca wnosi o ujednoczenie terminologii dotyczącej zabezpieczenia w pkt 5.2. OWU poprzez używanie jednego terminu, aktualnie w OWIJ Zamawiający używa zamiennie dwóch określeń: „zabezpieczenie należytego wykonania” oraz „Zabezpieczenie Wykonania” co wprowadza niejasność interpretacyjną tych postanowień, sugerującą, że mamy zastrzeżone dwa różne rodzaje zabezpieczeń: 1) zabezpieczenie należytego wykonania umowy oraz 2) zabezpieczenie Wykonania umowy?



065/24

**Odpowiedź 128:**

Zamawiający informuje, że wymaga od Wykonawcy zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

**Pytanie 129:**

Wnosimy o doprecyzowanie w pkt 5.2.13 OWIJ, że w zdaniu pierwszym mowa jest o wadach istotnych. Wg aktualnego brzmienia Zabezpieczenie Wykonania ma być ważne i wykonalne do zrealizowania i ukończenia robót przez Wykonawcę oraz usunięcia przez niego wszelkich wad. Tymczasem zgodnie z pkt 5.2.11 OWU Wykonawcy zostanie zwrócone 70 % zabezpieczenia należytego wykonania umowy w ciągu 30 dni od dnia podpisania protokołu odbioru końcowego realizacji przedmiotu umowy bez wad istotnych. Podobnie w pkt 5.2.14 tiret pierwszy prosimy o doprecyzowanie, że Wykonawca będzie przedłużał ważność Zabezpieczenia Wykonania, aż do czasu ukończenia robót i usunięcia wszelkich wad istotnych (brakujący dopisek).

**Odpowiedź 129:**

Zamawiający informuje, że odbiór końcowy realizacji przedmiotu umowy zostanie przeprowadzony zgodnie z pkt. 10.4.4. w którym mowa że odbędzie się po całkowitym zakończeniu prac bez wad istotnych. Jeżeli w chwili spotkania komisji odbioru wystąpią wady istotne, Zamawiający wyznaczy termin wykonania napraw i dokona odbioru dopiero po usunięciu ww. wad.

**Pytanie 130:**

Wnosimy o wskazanie górnego limitu czasowego dla okresu, na który Zamawiający jest uprawniony wydać polecenie Wykonawcy wstrzymania robót.

**Odpowiedź 130:**

Zamawiający informuje, że nie będzie wprowadzał górnego limitu czasowego dla okresu wstrzymania robót.

**Pytanie 131:**

Pkt 8.1.7 OWU Czy Zamawiający przewiduje przeniesienie praw autorskich do dokumentacji projektowej w tym zakresie na Wykonawcę? Jeśli nie, to w jaki sposób, prawnie dozwolony, Wykonawca ma wprowadzić zmiany do udostępnionej mu dokumentacji projektowej?

**Odpowiedź 131:**

Wykonawca w dokumentacji powykonawczej zobligowany jest nanieść zmiany, które zostały wprowadzone podczas budowy i zostały wcześniej zaakceptowane przez projektanta - autora dokumentacji. W związku powyższym nie będzie wymagane przeniesienie praw autorskich do dokumentacji na Wykonawcę.

**Pytanie 132:**

Pkt 8.1.7 OWU Wnosimy o potwierdzenie, że akceptacją przez Projektanta, o której tam mowa będzie zajmował się Zamawiający w ramach łączącego go stosunku umownego z Projektantem. Wykonawca nie ma żadnych narzędzi prawnych aby wyegzekwować wykonanie czynności nadzoru autorskiego przez Projektanta, z którym nie łączy go żaden stosunek umowny.

**Odpowiedź 132:**

Zamawiający informuje, że będzie zajmował się egzekwowaniem nadzoru autorskiego przez projektanta, osobiście lub poprzez Inspektora Nadzoru.

**Pytanie 133:**

Pkt 3 Załącznika nr 1 pt. „Waloryzacja”: Czy Zamawiający przewiduje zwiększenie limitu waloryzacyjnego, co najmniej do poziomu 15% wartości robót netto w zawartej umowie, odpowiadającemu limitowi stosowanemu przez GDDKiA w kontraktach infrastrukturalnych? Limit waloryzacji na poziomie 5 % jest pozornym wprowadzeniem postanowień przewidujących waloryzację wynagrodzenia wykonawcy.



Fundusze Europejskie  
dla Mazowsza



Rzeczpospolita  
Polska

Dofinansowane przez  
Unię Europejską



**Mazowsze.**  
serce Polski

065/24

**Odpowiedź 133:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

**Opublikowane odpowiedzi są wiążące i dotyczą wszystkich uczestników postępowania.**

Zastępca Dyrektora  
ds. Utrzymania Dróg i Mostów  
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich  
w Warszawie

*inż. Katarzyna Łatak-Mierzejewska*

06 SIE 2024

**Załączniki:**

1. STWiORB D.04.02.03. - warstwa mrozoochronna.
2. STWiORB D.04.04.02. - podbudowa z miesz. niezwiązanej.
3. STWiORB D.05.03.09. - nawierzchnia podwójnie powierzchniowo utwalana.
4. STWiORB D.07.01.01. - oznakowanie poziome.
5. Przedmiar robót - 20240522\_pr\_obw\_mława
6. STWiORB D.05.03.11 - frezowanie nawierzchni na zimno.
7. STWiORB D.07.02.02 - słupki prowadzące.
8. STWiORB D.07.02.03 - ustawienie pylonów ostrzegawczych
9. STWiORB D.07.06.02 - urządzenia zabezpieczające ruch.
10. STWiORB D.06.02.01 - przepusty hdpe.
11. STWiORB D.04.07.01 - podbudowa z betonu asfaltowego.
12. STWiORB D.05.03.05 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego.
13. STWiORB D.05.03.06 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego.
14. STWiORB D.05.03.13 - warstwa z mieszanki sma.
15. STWiORB M.15.03.04 - warstwa ścieralna z sma.
16. STWiORB M.15.03.01 - warstwa wiążąca z asfaltu lanego.
17. STWiORB D.07.06.01 - ogrodzenie z siatki stalowej.

