

Bydgoszcz, dnia 21 maja 2021 r.

JO-III.271.1.9.2021

Odpowiedzi na zapytania

Działając zgodnie z dyspozycją art. 284 ustawy – Prawo zamówień publicznych z dnia 19 września 2019r. (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 z późn.zm.), w odpowiedzi na złożone zapytania w postępowaniu prowadzonym w trybie podstawowym bez negocjacji, o którym mowa w art. 275 pkt 1 na realizację zadania pn. „**ROZBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1539C NOWA WIEŚ WIELKA- PĘCHOWO– UL. MALINOWA POLEGAJĄCA NA BUDOWIE KANALIZACJI DESZCZOWEJ, PRZEBUDOWIE ROWÓW PRZYDROŻNYCH, JEZDNI, CHODNIKÓW I ZJAZDÓW**” Zamawiający informuje, co następuje:

Zapytanie 1

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do zamieszczonej dokumentacji przetargowej w imieniu firmy (...) zwracam się z prośbą o wyjaśnienia:

1. Prosimy o wyjaśnienie czy w zakresie Inwestycji należy wykonać wiaty przystankowe, jeśli tak to prosimy o dane techniczne i załączenie odpowiedniej dokumentacji.
2. Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuszcza zamknięcie odcinka przebudowywanej drogi na czas prowadzenia robót.
3. Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuszcza zamknięcie odcinka drogi na czas prowadzenia robót związanych z wykonywaniem warstw nawierzchniowych.
4. Na projekcie wykonawczym na zjeździe w km 1+194 str. P wskazano do przebudowy bramę. Prosimy o wskazanie dokładnego zakresu przebudowy bramy, załączenie szczegółu oraz STWiOR dot. wykonania ww. robót.
5. Prosimy o określenie okresu gwarancji oraz pielęgnacji zieleni.
6. Prosimy o określenie okresu gwarancji na oznakowanie poziome drogi.
7. W dokumentacji przetargowej wskazano do zaprojektowania na warstwę podbudowy mieszankę AC 16 P dla kategorii ruchu KR 3. Wnosimy o wyrażenie zgody na możliwość zastosowania mieszanki AC22 P na asfalcie 35/50, KR 3. Zróżnicowanie w uziarnieniu w stosunku do warstwy wiążącej/wyrównawczej z AC16 W pozwoli na uzyskanie znacznie lepszej czepności między warstwową, a tym samym nośności oraz trwałości zmęczeniowej konstrukcji nawierzchni. Za zastosowaniem mieszanki AC 22 P 35/50, KR 3 przemawia również projektowana grubość warstwy podbudowy 7 cm.

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

8. Dotyczy D.04.07.01a. W STWiORB w pkt. 2.2 Zamawiający zawyżył wymagania właściwości dla kruszywa grubego do projektowanej mieszanki na warstwę podbudowy w zakresie uziarnienia, tolerancji uziarnienia, odporności kruszywa na rozdrabnianie, nasiąkliwości oraz mrozoodporności w soli. Przedstawione właściwości kruszywa grubego w STWiORB są niezgodne z wymaganiami podanymi w obowiązującym dokumencie technicznym WT -1 2014. Wnosimy o zmianę zapisów STWiORB w zakresie właściwości dla kruszywa grubego lub potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki na warstwę podbudowy należy zastosować materiały zgodne z WT-1 2014.
9. Dotyczy D.04.07.01a. W STWiORB w pkt 2.2 dla projektowanej mieszanki na warstwę podbudowy nie przedstawiono wymagań dla kruszywa niełamanego drobnego. Zgodnie z instrukcją techniczną WT-1 2010 oraz WT-1 2014 przywołaną w pkt. 10.2. materiał ten można stosować do mm-a do warstwy podbudowy dla kategorii ruchu KR1-7. Zastosowanie materiału w postaci kruszywa drobnego niełamanego do projektowanej mieszanki na warstwę podbudowy nie pogorszy właściwości mm-a jakie wymagane są dla końcowego wyrobu. Wnosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie kruszywa drobnego niełamanego do projektowanej mieszanki na warstwę podbudowy dla kategorii ruchu KR 3-4 zgodnie z WT-1 2014.
10. Dotyczy D.04.07.01a, D.05.03.05b. STWiORB dla projektowanych mieszanek na zadaniu opracowano w oparciu o nieaktualne dokumenty techniczne WT1, WT2-2010. Przywołane wymagania zostały zaktualizowane i zastąpione dokumentami WT-1, WT-2 2014. Wnosimy o wyrażenie zgody na możliwość zmiany wymagań w stosunku do MMA i przedstawienie ich w oparciu o aktualne wymagania techniczne WT-1, WT-2 2014. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 46 i 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2014 roku.
11. W dokumentacji przetargowej występuje niespójność dotycząca rodzaju asfaltu jaki należy zastosować do projektowanej mieszanki na warstwę wiążącą AC 16 W, KR 3. Wnosimy o potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki AC 16 W, KR 3 należy zastosować asfalt drogowy 35/50 zgodny z normą PN-EN 12591 ponieważ przywołany w STWiORB asfalt wielorodzajowy 35/50 nie jest produkowany przez rafinerie tym samym nie jest dostępny na rynku lub wskazać rodzaj lepiszcza jakie należy zastosować do warstwy wiążącej.
12. Dotyczy D.05.03.05b. W STWiORB w pkt. 2.2 Zamawiający zawyżył wymagania właściwości dla kruszywa grubego do projektowanej mieszanki na warstwę wiążącą w zakresie nasiąkliwości oraz mrozoodporności w soli. Przedstawione właściwości kruszywa grubego w STWiORB są niezgodne z wymaganiami podanymi w obowiązującym dokumencie technicznym WT -1 2014. Wnosimy o zmianę zapisów STWiORB w zakresie właściwości dla kruszywa grubego lub potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki na warstwę wiążącą należy zastosować materiały zgodne z WT-1 2014.
13. Dotyczy D.04.07.01a, D.05.03.05b. Wnosimy o wykreślenie w STWiORB w pkt. 2.1 i pkt. 5.1 zapisu „Nie dopuszcza się stosowania granulatu asfaltowego. Mieszankę należy wykonać z nowych materiałów.” i wyrażenie zgody na zastosowanie granulatu

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

asfaltowego do projektowanych mieszanek. Dokument techniczny WT2-2014 dopuszcza ten materiał w ilości do 20% "metodą na zimno" oraz do 30% "metodą na ciepło". Granulat asfaltowy przy spełnieniu odpowiednich warunków jednorodności jest pełnowartościowym materiałem opisanym w normie PN-EN 13108-8. Jego zastosowanie obniży koszt inwestycji, przy zachowaniu wszystkich wymaganych właściwości mm-a

14. Prosimy o wskazanie wszystkich materiałów z rozbiórki ,które będą własnością Zamawiającego z określeniem miejsca ich odwozu.
15. STWiOR D-05.03.05b opisuje zasady prowadzenia robót związanych z wykonaniem i odbiorem warstwy wiążącej i wyrównawczej z betonu asfaltowego AC16W grubości 5 cm, natomiast dokumentacja opisuje gr 4 cm. W związku z rozbieżnościami prosimy o wyjaśnienie prawidłowej grubości.
16. Dotyczy pozycji kosztorysowej nr 7.5.1 : Ścieki uliczne z kostki brukowej kamiennej w trzech rzędach na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5 cm i ławie z betonu C12/15 gr. 15 cm oraz pozycji 7.5.2 : Blacha stalowa ryflowana 350x1000mmx5mm mocowana wkrętami do ścieku betonowego. W związku z brakiem szczegółów konstrukcyjnych ścieku oraz mocowanej do niego blachy prosimy o ich uzupełnienie.
17. Dotyczy STWiOR D.08.05.06a przywołanej do pozycji kosztorysowej nr 7.5.1. W związku z brakiem danych dotyczących ścieków z kostki kamiennej prosimy o uzupełnienie STWiOR.
18. STWiOR D-08.05.01 Ściek z prefabrykowanych elementów betonowych opisuje wymiary ścieku ulicznego 60x50x15 cm natomiast kosztorys opisuje 30*33*10 cm. W związku z rozbieżnością w dokumentacji prosimy o wyjaśnienie.
19. § 18 Wzoru umowy pkt 5) mówi o nałożeniu na Wykonawcę kar umownych za zwłokę przy usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub ujawnionych w okresie gwarancji - w wysokości 500,00 zł za każdy dzień zwłoki liczony od dnia wyznaczonego na usunięcie wad. Z kolei punkt 12) § 18 Wzoru umowy przewiduje dodatkowe nałożenie na Wykonawcę kar za opóźnienie w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie rękojmi za wady fizyczne lub gwarancji jakości - w wysokości 0,05 % wynagrodzenia brutto, za wykonany przedmiot odbioru, za każdy dzień opóźnienia liczony od dnia wyznaczonego na usunięcie wad.
20. Zgodnie z art. 433 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2019.2019 z późn. zm.) kary umowne za opóźnienie są przejawem niedozwolonych klauzul umownych i zakazane są postanowienia umowne, przewidujące odpowiedzialność Wykonawcy za opóźnienie (chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia). W związku z powyższym wnosimy o korektę projektu umowy poprzez wykreślenie kary umownej za opóźnienie: punkt 12) § 18 Wzoru umowy.
21. Wnosimy o zmniejszenie łącznej wysokości kar umownych, gdyż w obecnej wysokości 50% wynagrodzenia brutto jest ona nadmiernie wygórowana w stosunku do obecnie panujących na rynku i zastrzeganych w Umowach z Zamawiającymi. Tak wysoka łączna wysokość kar umownych, powoduje konieczność uwzględnienia

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

większego ryzyka realizacyjnego w Ofercie, co z kolei przekłada się na nieuzasadnione zwiększenie jej wysokości.

Zamawiający odpowiada (odpowiedzi Projektanta zgodnie z kolejnością ich zadania)

1. Wiata przystankowa będzie typowa o parametrach - szerokość 0,96m długość 2,70m.
2. i 3. Ze względu na gęstą zabudowę mieszkaniową nie jest możliwe całkowite zamknięcie jezdnii. Wykonawca musi wykonać roboty tak aby zapewnić dojazd mieszkańcom i służbom technicznym do obiektów budowlanych
4. Zakres przebudowy bramy dotyczy podwyższenia bramy z wykorzystaniem istniejącej bramy
 - a) km 0+007,7 podniesienie o 19cm
 - b) km 0+0254,2 podniesienie o 21cm
 - c) km 0+1+181,00 podniesienie o 24cm
5. Okres gwarancji zieleni powinien być do pierwszego koszenia.
6. Zgodnie z § 16 projektowanych postanowień umowy – gwarancja na oznakowanie poziome, ma wynieść min. 36 miesięcy.
7. Wyrażam zgodę na zastosowanie asfaltu drogowego 35/50. Masa bitumiczna musi spełniać kryteria WT2 2014 i Polskich Norm zgodnie z SST d-05.03.5b.
8. Zamawiający na etapie przetargu ma prawo do określenia minimalnych wymagań. Szczegółowa odpowiedź została udzielona Wykonawcom na zapytania w dniu 19 maja br.
9. Wyrażamy zgodę na zastosowanie kruszywa drobnego, niełamanego do projektowanej mieszanki na warstwę podbudowy dla kategorii ruchu KR3-4 zgodnie z WT-1 2014
10. Wyrażam zgodę na możliwość zamiany wymagań do MMA i przedstawienie ich w oparciu o aktualne wymagania techniczne WT1, WT2 2014
11. Zamawiający na etapie przetargu ma prawo do określenia minimalnych wymagań
12. Zamawiający na etapie przetargu ma prawo do określenia minimalnych wymagań
13. Zamawiający na etapie przetargu ma prawo do określenia minimalnych wymagań
14. Materiały z rozbiórek -gruz betonowego, bitumicznego i gruntu z wykopów należy wywieźć na odległość do 10m - miejsce wywozu wskaże Zamawiający przed rozpoczęciem robót rozbiórkowych.
15. Prawidłowa grubość jest w przedmiarze i dokumentacji technicznej
16. Rysunek ścieku jest przedstawiony na szczegółach konstrukcyjnych - rys. Nr.3a a zgodnie z opisem technicznym „Na ścieku prefabrykowanym zaprojektowano blachę

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH

stalową ryflowaną 350x1000mmx5mm mocowaną wkrętami do ścieku” - należy zastosować kręty na kołki rozporowe o średnicy 5-8mm i długości minimum 3cm

17. Rysunek ścieku jest przedstawiony na szczególe - rys. Nr.3a szczegół konstrukcyjny B2.
18. Przyjęto ściek o szerokości 30cm .
19. Wykonawca słusznie zauważył, że Zamawiający w projektowanych postanowieniach umowy w § 18, wpisał dwie różne podstawy odpowiedzialności. Właściwym jest oczywiście, biorąc pod uwagę pozostałe zapisy tegoż paragrafu, użycie słowa zwłoka. Zamawiający załącza na stronie postępowania poprawiony Załącznik nr 1 do SWZ.
20. Zamawiający poprawia zapis § 18 ust. 2 pkt. 12) zamieniając omyłkowo wpisane słowo opóźnienie na słowo zwłoka.
21. Zamawiający nie widzi podstaw do zmiany progu określonego w § 18 ust. 9 w projektowanych postanowieniach umowy. Strony muszą oczywiście brać pod uwagę możliwe ryzyka przy realizacji kontraktu, nie mniej jednak są również inne narzędzia, którymi można się posłużyć, by te ryzyka zminimalizować.

Podpisał Bolesław Grygorewicz- Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych