



Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie

73-110 Stargard, ul. Bydgoska 13/15

tel.: 091-577-52-19
fax.: 091-577-52-19 w. 34
e-mail: zdp@zdp.stargard.pl

NIP: 854-19-93-809
REGON:811804156
<http://www.zdp.stargard.pl>

Stargard, dnia 07.12.2016 r.

WYKONAWCY

ZDP.1/ZP.3310.15.2016

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Zgodnie z art. 38 ust. 1 ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm.) do Zamawiającego zostały wniesione niżej przytoczone pytania, w postępowaniu pn:

**Przebudowa i budowa drogi 1716Z Stargard – Witkowo – Dolice - do granic powiatu.
Przebudowa drogi na odcinku Kolin - Morzyca**

Pytania:

1. Dotyczy Projektu Umowy § 16 ust. 1 pkt. 3

Prosimy Zamawiającego o usunięcie powołanego jako zbyt ogólnego i pozostającego w sprzeczności z celem i istotą umownego prawa do odstąpienia. Zapis powyższy jest bowiem zbyt szeroki i daje Zamawiającemu uprawnienie do odstąpienia w każdej sytuacji stwierdzenia jakiegokolwiek wady w wykonaniu obiektu – która z istoty będzie niezgodnością z dokumentacją projektową. Ochrona interesów Zamawiającego w tym zakresie jest zapewniona w szczególności z uwagi na uprawnienia do przerwania lub odmowy odbioru, - związanych z tym kar umownych oraz uprawnienia Zamawiającego z tytułu gwarancji jakości.

2. Dotyczy Projektu Umowy § 11

Prosimy Zamawiającego o odpowiednią modyfikację brzmienia ww. jednostki redakcyjnej poprzez przyznanie prawa do odszkodowania uzupełniającego również Wykonawcy. Aktualne brzmienie jest bowiem jednostronne i wyklucza możliwości domagania się odszkodowania przez Wykonawcę w sytuacji, gdy poniesie on szkodę z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego – co niestety nie może być uznane za zgodne z celem i istotą projektowanego stosunku prawnego oraz zasadą równowagi jego stron.

3. Dotyczy mieszanki dla warstwy podbudowy

Prosimy o umożliwienie zastosowania do warstwy podbudowy betonu asfaltowego o uziarnieniu do 22 mm (AC 22 P). Pozwoli to na zróżnicowanie uziarnienia pomiędzy warstwami podbudowy i wiążącej. Efektem tego będzie poprawa szczepności międzywarstwowej, a tym samym współpracy pomiędzy warstwami konstrukcyjnymi, czego efektem będzie wzrost trwałości (nośności) całej konstrukcji nawierzchni.

4. Dotyczy nieaktualnych wymagań wobec mieszanek mineralno-asfaltowych

Prosimy o wprowadzenie zmian SST dla D 04.07.01; D08.07.01; D05.03.05; D05.03.13 w stosunku do kruszyw oraz właściwości betonu asfaltowego AC16P, AC16W, AC11W, AC8S, oraz mieszanki SMA 8 do warstw podbudowy wiążącej i ścierealnej i powołanie się na obecnie obowiązujące wymagania techniczne WT1 i Wt2 z 2014 roku. Przywołane w SST dokumenty techniczne (WT-1 i WT-2) z roku 2008 są nieaktualne i zostały zastąpione ze względu na błędy i niezgodności tam zawarte.

5. Dotyczy wymagań wobec mieszank mineralno-asfaltowych dla warstwy podbudowy i wiążącej

Prosimy o umożliwienie zastosowania do warstwy podbudowy i warstwy wiążącej asfaltu drogowego 35/50 dla KR3. Asfalt drogowy 35/50 jest zgodny z wymaganiami technicznymi Wt2 2014 i pozwoli zapewnić wszystkie właściwości mieszanki mineralno-asfaltowej przewidzianej do tej kategorii ruchu.

6. Dotyczy wymagań odnośnie wolnej przestrzeni wobec mieszanki mineralno-asfaltowej dla warstwy wiążącej

Prosimy o wprowadzenie zmian w SST odnośnie zawartości wolnej przestrzeni w próbkach z drogi warstwy wiążącej i powołanie się na obecnie obowiązujące wymagania techniczne Wt2 2016 Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wartości przedstawione wskazują, że wolna przestrzeń mieszanki na drodze ma być w tym samym zakresie co próbki formowane w laboratorium, tj. 4,0-7,0%. Prosimy o rozszerzenie zawartości wolnej przestrzeni w próbkach z drogi ze względu na dopuszczalny wskaźnik zagęszczenia (pow. 98%) do poziomu 3,0-8,0% zgodnie z wt2 2016. W innym przypadku zapisy odnośnie wolnej przestrzeni i wskaźnika zagęszczenia będą się wykluczać.

7. Dotyczy sprzeczności informacji podanych w SST i TER

W związku z rozbieżnościami pojawiającymi się w SST i kosztorysie odnośnie mas prosimy Zamawiającego o ujednoczenie jakie masy mają być użyte dla warstwy podbudowy, wiążącej, wyrównawczej oraz ścieralnej.

8. Dotyczy sposobu wykonania pobocza

Na rysunku Przekroje normalne (Nr rys. 2D/II/1/4) widnieje informacja, że pobocza mają być wykonane z mieszanki optymalnej na całej długości zadania, natomiast w kosztorysie pojawiają się dwie pozycje odnośnie poboczy, w tym jedna (poz. nr 27) wskazuje, że część ma być wykonana z powstałego podczas robót rozbiórkowych frezu.

Prosimy Zamawiającego o sprecyzowanie dokładnego kilometrażu, w którym pobocze zostanie wykonane z destruktu asfaltowego, a w którym zostanie wbudowane z powstałego z rozbiórek frezu, ponieważ dokumentacja projektowa jednoznacznie nie wskazuje takiej informacji.

9. Dotyczy rozbieżności w dokumentacji projektowej

Na rysunku przekroje normalne (nr rys. 2D/II/1/4) na przekroju numer 4 widnieje opis konstrukcji na poszerzeniach NP4, NP5 i NP6, jednak brak odniesienia tych przekroi na legendzie (widnieją tylko NP1, NP2 i NP3). Konstrukcja ta jest bardzo zbliżona do tej z przekroju nr 2. Pytanie brzmi, czy jest to ta sama konstrukcja co na poszerzeniach w odcinku od KM 0+525 do KM 1+335?

10. Dotyczy zdolności technicznej

Zgodnie z rozdziałem XI pkt 2 c) -1: Wykonawca

„w zakresie zdolności technicznej winien wykazać, że w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał remont, przebudowę lub budowę co najmniej 1,0 km drogi kategorii publicznej, obejmującą wykonanie nowej nawierzchni jezdni z mas mineralno – bitumicznych wraz z załączeniem dowodów określających czy roboty te zostały wykonane w sposób należyty oraz wskazujących czy zostały wykonane zgodnie z zasadami sztuki budowlanej i prawidłowo ukończone”.

Wykonawca zwraca się z prośbą o potwierdzenie, iż na spełnienie warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej Zamawiający żąda wykazania jednego zadania spełniającego powyższe kryteria. Wykazane zadanie Wykonawca powinien przedstawić w przypadku oferty najkorzystniejszej w załączniku numer 4 do SIWZ.

Odpowiedzi (wyjaśnienia)

Ad. 1

W zakresie dot. zmiany treści §16 ust. 1 pkt 3 wzoru Umowy odmawiam usunięcia zapisu dotyczącego prawa odstąpienia. Należy podkreślić, że istniejący zapis nie jest ani zbyt ogólny, ani nie pozostaje w sprzeczności z celem i istotą prawa do odstąpienia. Nie jest prawdą w szczególności, że zapis ów daje Zamawiającemu zbyt szerokie uprawnienia, tj. do odstąpienia w każdej sytuacji „*stwierdzenia jakiegokolwiek wady*” stanowiącej niezgodność z dokumentacją projektową. Zatem należy zauważyć, że treść tego zapisu dotyczy „*istotnego naruszenia postanowień umowy*” i „*rażącego zagrożenia bezpieczeństwu pracowników*”. Przymiotniki „*istotne*” oraz „*rażący*” wskazują wyraźnie na kwalifikowaną postać wykroczenia, a zatem wbrew twierdzeniu Wykonawcy nie dotyczą „*jakiegokolwiek*” wady.

Nadto każdy inny zapis pogorszyłby sytuację Zamawiającego, który nie może sobie pozwolić na dowolność interpretacyjną, ponieważ wydatkuje środki publiczne podlegające szczególnej ochronie.

Ad. 2

Proponowany przez Wykonawcę zapis nie jest konieczny do wprowadzenia do Umowy, ponieważ nie wyłącza on uprawnienia Wykonawcy do dochodzenia odszkodowania zgodnie z przepisami prawa.

Ad. 3

W projekcie projektant przewidział poszerzenia jezdni od 0,4 m do 2,0 m po prawej jak i też po lewej stronie jezdni, z wykonaniem podbudowy bitumicznej. Wykonanie podbudowy o szerokości 0,4 m i uzyskanie właściwych parametrów technicznych tj. równości i zagęszczenia jest w praktyce trudne do uzyskania. W związku z powyższym Zamawiający dopuścił możliwość jednoczesnego wykonania podbudowy bitumicznej i warstwy wyrównawczej, co wymaga zastosowania takiego samego betonu asfaltowego. Zamawiający przewidział zastosowanie do podbudowy betonu asfaltowego o uziarnieniu do 16 mm.

Ad. 4

Zamawiający stosowne zmiany wprowadził w SIWZ, rozdział IV pkt 6 ppkt 10 przez zapis o następującej treści:

„w związku z wprowadzeniem do powszechnego stosowania wytycznych technicznych Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad WT-1 2014 „Kruszywa. Wymagania techniczne” oraz WT-2 część 1 „Mieszanki mineralno – asfaltowe. Wymagania techniczne” i WT-2 część 2 „Wykonanie warstw nawierzchni asfaltowych. Wymagania techniczne” określone w niżej wymienionych szczegółowych specyfikacjach technicznych

D.04.07.01. Podbudowa z betonu asfaltowego

D.04.08.01. Wyrównanie podbudowy mieszanką mineralno – bitumiczną

D.05.03.05. Nawierzchnia z betonu asfaltowego

D.05.03.13. Nawierzchnia z mieszanki mastyksowo – grysowej (SMA)

Wymagania dotyczące materiałów, ich właściwości fizyczno – chemicznych oraz parametry techniczno – eksploatacyjne należy stosować adekwatnie jak wskazane w w/w/ WT-1 2014 oraz WT-2 część 1 2014 i WT-2 część 2 2016. Wyżej wymienione wytyczne techniczne WT-1 i WT-2 część 1 i część 2 dołączono w formacie pdf do SIWZ”.

Ad. 5

Zamawiający nie dopuszcza wprowadzenia zmian dotyczących warstwy podbudowy i warstwy wiążącej. Do wykonania mieszanki mineralno – asfaltowej należy użyć asfaltu drogowego 50/70, którego zastosowanie dla ruchu KR-3 jest zgodne z WT-2 / 2014.

Ad. 6

Aktualne wymagania techniczne dla poszczególnych warstw z mieszanek mineralno – asfaltowych zostały przez Zamawiającego wskazane zgodnie z zapisem SIWZ rozdział IV pkt. 6 ppkt. 10

Ad. 7

Zamawiający przewidział użycie mas bitumicznych dla konstrukcji jezdni drogi wg. poniższego zestawienia:

Warstwa ściernalna – SMA 9 PMB45/80-55 dla KR3

Warstwa wiążąca – AC16W 50/70 dla KR3

Warstwa wyrównawcza – AC 16W 50/70 dla KR3

Podbudowa bitumiczna – AC16P 50/70 dla KR3

Zamawiający przewidział użycie mas bitumicznych dla konstrukcji miejsc dostępu wg. poniższego zestawienia:

Warstwa ściernalna – AC8S 50/70 dla KR2

Warstwa wiążąca – AC11W 50/70 dla KR2

Ad. 8

Zamawiający założył wykorzystanie destruktu bitumicznego pochodzącego z wcześniejszego frezowania i rozbiórki nawierzchni bitumicznej. Przewidziano wykonanie pobocza umocnionego destruktem bitumicznym na powierzchni 3200 m², szerokość pobocza 1,0 m, długość 3200 m. Pobocze umocnione destruktem bitumicznym z obu stron jezdni na długości 1600 m, zaczynając od km. 0 + 856,68.

Ad. 9

Zamawiający wskazuje, iż brak opisu konstrukcji oznaczonych symbolami NP4, NP5, NP6 jest błędem technicznym przy edytowaniu tego rysunku. Konstrukcje oznaczone symbolami NP4, NP5, NP6 zostały opisane na rysunkach zatytułowanych „Profil podłużny”, na tych rysunkach wskazano także lokalizację poszczególnych konstrukcji. Tak więc, nie są to te same konstrukcje.

Ad. 10

Zamawiający potwierdza, iż za spełnienie warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej, Zamawiający wymaga wykazania jednego zadania spełniającego kryteria opisane w Rozdziale XI pkt 1 ppkt 2) litera c)-1 SIWZ.

Powyższe wyjaśnienia zostaną zamieszczone na stronie internetowej Zamawiającego oraz dołączone do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i będą stanowić jej integralną część.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
mgr inż. Ryszard Hadryś