



Szczecin 2017-07-24

Wykonawcy
uczestniczący w postępowaniu

Nasz znak: BZP-S.271.55.....2017.MK

Znak sprawy: BZP/13/17

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: **"Przebudowę ulic Niemierzyńskiej, Arkońskiej, Spacerowej do al. Wojska Polskiego, etap III - Przebudowa ul. Arkońskiej (od pętli tramwajowej "Las Arkoński" do al. Wojska Polskiego)"**

Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm.) Zamawiający przekazuje Wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami:

Zestaw 28

Pytania nr 1 i nr 2

1. Dotyczy grubości SMA na obiekcie.

W związku z niespójnością danych projektowych na temat **grubości warstwy SMA na obiekcie** prosimy o doprecyzowanie jaką grubość należy przyjąć do wyceny: **5 cm** czy **4 cm**?

W opisie pozycji 343 napisano:

Nawierzchnie z mieszanki SMA - warstwa ściernalna gr. 5cm

Na przekroju konstrukcyjnym PB podano:

| | |
|----------------------------------|-------|
| Warstwa ściernalna SMA | 50 mm |
| Warstwa wiążąca-asfalt lany | 40 mm |
| Kapa betonowa torowiska | 250mm |
| Izolacja z papy termozgrzewalnej | 5mm |
| Beton wzmocnienia płyty B40 | |
| Konstrukcja żelbetowa istniejąca | |

Tymczasem w opis technicznym napisano:

14. NAWIERZCHNIE DROGOWE

Na jezdni na obiekcie zaprojektowano nawierzchnie bitumiczną dwuwarstwową

wiążąca z asfaltu lanego gr. 5 cm oraz warstwa ścieralna z SMA grubości 4 cm skrzydeł – nad ścianą przyczółka należy w warstwie ścieralnej zastosować siatki po wzmacniające nawierzchnię (przed pęknięciem). W strefie skrzydełek należy wykonać kostki zgodnej z rozwiązaniem branży drogowej na dojeściach. Styk kapy chodnikowej na szerokości 5 cm należy zdylatować masą trwale elastyczną na głębokość 1,5 cm. Układać na podbudowie z betonu podkładowego C16/20 i spoinować zaprawą cementową.

2. Dotyczy grubości warstwy asfaltu lanego na obiekcie.

W związku z niespójnością danych projektowych na temat **grubości warstwy asfaltu lanego na obiekcie** prosimy o doprecyzowanie jaką grubość należy przyjąć do wyceny: 4 cm czy 5 cm.

W opisie pozycji 344 w TER napisano:

| | |
|----------------------------------|-------|
| Warstwa ścieralna SMA | 50 mm |
| Warstwa wiążąca-asfalt lany | 40 mm |
| Kapa betonowa torowiska | 250mm |
| Izolacja z papy termozgrzewalnej | 5mm |
| Beton wzmocnienia płyty B40 | |
| Konstrukcja żelbetowa istniejąca | |

Nawierzchnie z asfaltu lanego - warstwa wiążąca gr. 4cm

Na przekroju konstrukcyjnym PB podano:

14. NAWIERZCHNIE DROGOWE

Na jezdni na obiekcie zaprojektowano nawierzchnie bitumiczną dwuwarstwową: warstwa wiążąca z asfaltu lanego gr. 5 cm oraz warstwa ścieralna z SMA grubości 4 cm skrzydeł – nad ścianą przyczółka należy w warstwie ścieralnej zastosować siatki po wzmacniające nawierzchnię (przed pęknięciem). W strefie skrzydełek należy wykonać kostki zgodnej z rozwiązaniem branży drogowej na dojeściach. Styk kapy chodnikowej na szerokości 5 cm należy zdylatować masą trwale elastyczną na głębokość 1,5 cm. Układać na podbudowie z betonu podkładowego C16/20 i spoinować zaprawą cementową.

Odpowiedź na pytanie 1 i 2

Zgodnie z rysunkiem/ przekrojem nr 4 projektu branży mostowej w dostosowaniu do przekroju drogowego występują dwa zestawy grubości nawierzchni na wiadukcie:

- torowisko (pomiędzy szynami) 5 cm warstwy ścieralnej SMA na 4 cm warstwy wiążącej z asfaltu lanego;
- poza torowiskiem 4cm warstwy ścieralnej SMA na 5 cm warstwy wiążącej z asfaltu lanego.

Zamawiający zmodyfikuje TER poprzez zmianę opisu i ilości pozycji 343 oraz 344 oraz wprowadzenie nowych pozycji 343a oraz 344a.

| | | | | | |
|------|-----|-------------|---|----|--------|
| 343 | 813 | D.05.03.05 | Nawierzchnie z mieszanki SMA - warstwa ścieralna gr. 5cm (torowisko) | m2 | 80,63 |
| 343a | 813 | D.05.03.05 | Nawierzchnie z mieszanki SMA - warstwa ścieralna gr. 4cm (poza torowiskiem) | m2 | 190,27 |
| 344 | 814 | D.05.03.06. | Nawierzchnie z asfaltu lanego - warstwa wiążąca gr. 4cm (torowisko) | m2 | 80,63 |

| | | | | | |
|------|-----|-------------|--|----|--------|
| 344a | 814 | D.05.03.06. | Nawierzchnie z asfaltu lanego - warstwa wiążąca gr. 5cm (poza torowiskiem) | m2 | 190,27 |
|------|-----|-------------|--|----|--------|

Pytanie nr 3

Dotyczy odpowiedzi na pytanie numer 1 z zestawu 20

Zamawiający zlikwidował pozycje przedmiaru od 505 do 510 i od 511 do 516, tymczasem w TER w poz. 152 i 153 nadal jest odwołanie do pozycji przedmiarowych 505-510 i 511-516.

Prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź

Modyfikacja siwz nr 4 z dn. 07.07.2017 poz. 14 zostaje anulowana tj. **nie zostają usunięte** następujące pozycje przedmiaru robót: od poz. 505 d2.1.15 do poz. 516 d 2.1.15

Przedmiar robót załączony do siwz (Załącznik nr 6 Dokumentacja projektowa) pozostaje bez zmian.

Pytanie nr 4

Dotyczy odpowiedzi na pytanie numer 1 z zestawu 13 oraz nowej zmodyfikowane TER

W zmodyfikowanej TER (zał. 2 do Modyfikacji numer 4) Zamawiający nie zmodyfikował pozycji 1 TER w sposób jaki opisał w przywołanej odpowiedzi.

Prosimy o przekazanie TER uwzględniającej modyfikację TER w zakresie poz. 1

Odpowiedź

Zamawiający uwzględni w tekście jednolitym TER modyfikację poz. 1.

| Pozycje przedm | Numer specyfikacji technicznej | Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych | Jednostka przedmiarowa | | Cena | Wartość |
|----------------|--------------------------------|--|------------------------|-------|-------------|---------|
| | | | Nazwa | Ilość | jednostkowa | [PLN] |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| | | CZĘŚĆ A - OGÓLNA | X | X | X | X |
| | DM-00.00.00 | WYMAGANIA OGÓLNE | X | X | X | X |
| 1a | | Objazdy, przejazdy i czasowa organizacja ruchu (Wartość za utrzymanie czasowej organizacji ruchu nie może przekroczyć 2% Kwoty Kontraktowej). | mies. | 18,00 | | |
| 1b | | Koszty zastępczej komunikacji tramwajowej i autobusowej (Wartość za utrzymanie zastępczej komunikacji autobusowej i tramwajowej nie może przekroczyć 2% Kwoty Kontraktowej). | mies. | 18,00 | | |

Pytanie nr 5

Dotyczy odpowiedzi na pytanie numer 1 z zestawu 9

Prosimy Zamawiającego o udzielenie odpowiedzi na zadane przez Wykonawcę pytanie. W chwili obecnej udzielona odpowiedź jest nie merytoryczna.

Czym innym jest bowiem zagadnienie wytwarzania odpadów, a czym innym prośba Wykonawcy o doprecyzowanie czyją własnością staje się drewno po wycince, Wykonawcy czy Zamawiającego, a jeżeli Zamawiającego, to na jaką odległość należy je odwieźć.

Transport stanowi poważny koszt, i dla jego poprawnego oszacowania niezbędne jest poznanie odległości odwozu.

Dodatkowo Wykonawca zaznacza, że w SIWZ w rozdziale XV w ustępie 5 w punkcie 24) wskazano czyją własnością i na jakie odległości należy odwieźć materiały z rozbiórki. Brakuje jednak w tym punkcie doprecyzowania co do drewna pochodzącego z wycinki.

Dlatego też prosimy jak na wstępie.

Odpowiedź

Drewno z wycinki stanowi własność Wykonawcy.

Pytanie nr 6

Dotyczy formatowania zmodyfikowanej TER (zał. 2 do Modyfikacji nr 4).

Wykonawca zwraca się do Zamawiającego z uprzejmą prośbą o przekazanie zmodyfikowanej TER, w takiej formie, aby wszelkie zmiany dokonane w niej od dnia ogłoszenia przetargu zostały oznaczone czerwoną czcionką.

Wykonawca uzasadnia swą prośbę tym, że Zamawiający zmodyfikował TER w większej ilości pozycji niż opisał to w treści modyfikacji, a z uwagi na fakt, że TER zawiera 530 pozycji i Wykonawcy od długiego już czasu pracują na tabeli z 11.05.2017, tak więc praca na nowej TER jest bardzo kłopotliwa i czasochłonna. Oznaczenie więc wszelkich zmian czerwoną czcionką niezmiernie ułatwi Wykonawcom pracę na tabeli i pozwoli uniknąć błędów.

Odpowiedź

Do modyfikacji Zamawiający załączył TER z pozycjami oznaczonymi czerwoną barwą czcionki, które uległy zmianie.

Pytanie nr 7

Dotyczy zmodyfikowanej TER (zał. 2 do Modyfikacji nr 4).

Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie, **która tabela TER jest obowiązująca, ta w formacie xls czy ta w formacie pdf?**

Jest to niezmiernie ważne, ponieważ przyjęcie przez Wykonawcę niewłaściwej TER do wyceny w przypadku kiedy będzie ona rozbieżna z wersją uznawaną przez Zamawiającego jako obowiązującą doprowadzić może do odrzucenia oferty.

Odpowiedź

Obowiązująca jest TER w formacie pdf. Tabelę w formacie xls zamieszczono pomocniczo, dla ułatwienia pracy Wykonawcom.

Pytanie nr 8

Dotyczy odpowiedzi na pytanie numer 3 z zestawu 9

W zmodyfikowanej TER (zał. 2 do Modyfikacji numer 4) Zamawiający nie zmodyfikował pozycji 326 TER w sposób jaki opisał w przywołanej odpowiedzi.

Prosimy o przekazanie TER uwzględniającej modyfikację TER w zakresie poz. 326

Odpowiedź

Zamawiający uwzględni w tekście jednolitym TER modyfikację poz. 326.

| | | | | | | |
|-----|-----|---|----|---------|--|--|
| 326 | 796 | Nawierzchnia z płyt ażurowych gr. 10 cm ułożona podsypce cem.-pias. gr.5cm wraz z wypełnieniem oczek humusem wraz z obsianiem oraz wyznaczenie linii postojowych za pomocą kostki betonowej prostokątnej barwy czerwonej gr. 10cm | m2 | 2452,00 | | |
|-----|-----|---|----|---------|--|--|

Pytanie nr 9

Dotyczy robót rozbiórkowych, TER – poz. 23

W opisie pozycji 23 napisano:

*Mechaniczne rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych (grubości do 15cm) wraz z podbudową z kostki kamiennej grubości do 18cm **wraz z podbudową z kruszywa**, z wywiezieniem materiału poza teren budowy (ul Arkońska-Spacerowa, Wojska Polskiego)*

Nie podano w przywołanym opisie pozycji 23, ani w żadnym innym miejscu w Dokumentacji przetargowej, jaka jest grubość rozbieranej pozycji z kruszywa.

Wykonawca aby skalkulować poprawnie koszt rozebrania, załadunku i odwozu rozbieranej podbudowy z kruszywa musi znać dokładną jego ilość. Bez tej informacji nie jest możliwa jednoznaczna kalkulacja.

Z uwagi więc na fakt, że na inwestycji przewidziano wynagrodzenie szacunkowe wg rzeczywiście wykonanych ilości robót, a Zamawiający zobowiązany jest opisać przedmiot zamówienia w sposób jednoznaczny, nie budzący żadnych wątpliwości i nie utrudniający uczciwej konkurencji, **prosimy o modyfikację opisu przywołanej pozycji TER polegającą na podaniu grubości warstwy podbudowy z kruszywa jaką należy poddać rozebraniu.**

Odpowiedź

Uzupełniono TER poz. 23. Zamawiający zmodyfikuje TER poz. 23 kolumna „Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych” otrzymuje brzmienie:

„Mechaniczne rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych (grubości do 15cm) wraz z podbudową z kostki kamiennej grubości do 18cm wraz z podbudową z kruszywa grubości do 20cm, z wywiezieniem materiału poza teren budowy (ul. Arkońska-Spacerowa, Wojska Polskiego)”

Pytanie nr 10

Dotyczy robót rozbiórkowych, TER – poz. 23a

W opisie pozycji 23a napisano:

*Mechaniczne rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych (grubości do 15cm) **wraz z podbudową betonową i z kruszywa o grubości do 30cm**, z wywiezieniem materiału poza teren budowy (ulica Wojska Polskiego - Szafera)*

Nie podano w przywołanym opisie pozycji 23a, ani w żadnym innym miejscu w Dokumentacji przetargowej, czy grubość „do 30 cm” to sumaryczna grubość podbudowy z kruszywa i z betonu (czyli, że obie te warstwy występują jedna na drugiej na całej powierzchni) czy może na części powierzchni występuje podbudowa z betonu o grubości do 30 cm, a na części podbudowa z kruszywa o grubości do 30 cm.

Wykonawca aby skalkulować poprawnie koszt rozebrania, załadunku i odwozu rozbieranej podbudowy tak z betonu jak i z kruszywa musi znać dokładną ich ilość. Bez tej informacji nie jest możliwa jednoznaczna kalkulacja tych prac.

Z uwagi więc na fakt, że na inwestycji przewidziano wynagrodzenie szacunkowe wg rzeczywiście wykonanych ilości robót, a Zamawiający zobowiązany jest opisać przedmiot zamówienia w sposób jednoznaczny, nie budzący żadnych wątpliwości i nie utrudniający uczciwej konkurencji, **prosimy o modyfikację opisu przywołanej pozycji TER polegającą na:**

- **podaniu grubości i powierzchni warstwy podbudowy z kruszywa jaką należy poddać rozebraniu.**

- podaniu grubości i powierzchni warstwy podbudowy z betonu jaką należy poddać rozebraniu.

Odpowiedź

Uzupełniono pozycje TER nr 23a. Zamawiający zmodyfikuje TER poz. 23a kolumna

„Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych” otrzymuje brzmienie:

„Mechaniczne rozebranie nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych (grubości do 15cm) wraz z podbudową betonową o grubości do 20cm i z kruszywa o grubości do 20cm, z wywiezieniem materiału poza teren budowy (ulica Wojska Polskiego - Szafera)”.

Pytanie nr 11

Dotyczy SST D-04.04.02

W punkcie 5.2. przywołanej SST napisano:

5.2. Przygotowanie podłoża

Podłoże pod warstwę podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie stanowi warstwa technologiczna lub warstwa ulepszonego podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem o $R_m = 2,5$ Mpa gr 20 cm (konstrukcja jezdni) oraz 10 cm mieszanki pasku z cementem $R_m = 1,5$ Mpa (konstrukcja ścieżki rowerowej).

Zacytowana treść jest niezgodna z nową SST.04.05.01.

Prosimy wobec powyższego o zmodyfikowanie treści punktu 5.2. SST 04.04.02

Odpowiedź

Specyfikacja Techniczna **D-04.04.02 pkt. 5.2** otrzymuje brzmienie:

"Podłoże pod warstwę podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie stanowi warstwa technologiczna lub warstwa ulepszonego zgodnie z wykazem oraz wymaganiami określonymi w D-04.05.01. Podbudowa powinna być wytyczona w sposób umożliwiający jej wykonania zgodnie z Dokumentacją Projektową. Ukształtowanie podbudowy powinno się odbywać według wcześniej przygotowanych i odpowiednio zamocowanych linek."

Zamawiający zmodyfikuje Specyfikację Techniczną D-04.04.02 pkt. 5.2.

Pytanie nr 12

Dotyczy TER poz. 185

Treść opisu pozycji brzmi:

Dodatek za wzmocnienie dolnej warstwy podbudowy z betonu C25/30 za pomocą zbrojenia: 2x siatka stalowa z prętów średnicy min. 14mm 15x15 cm (34,5 kg/m² płyty) ; xC2 gr. 30cm

Powinna zaś brzmieć:

Dodatek za wzmocnienie dolnej warstwy podbudowy z betonu C25/30 xC2 gr. 30cm torowiska za pomocą zbrojenia: 2x siatka stalowa z prętów średnicy min. 14mm 15x15 cm (34,5 kg/m² płyty)

Prosimy o modyfikacje opisu na poprawny.

Odpowiedź

Zamawiający zmodyfikuje TER poz. 185, kolumna: Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych:

„Dodatek za wzmocnienie dolnej warstwy podbudowy z betonu C25/30 xC2 grubości 30cm za pomocą zbrojenia: 2x siatka stalowa z prętów średnicy min. 14mm 15x15 cm (34,5 kg/m² płyty)”

Pytanie nr 13

Materiały przetargowe są niespójne co do konstrukcji schodów skarpowych przy obiekcie. W TER podano schody z kostki, natomiast na rysunkach rozrysowano schody żelbetowe z murkami oporowymi. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i jednoznaczne określenie, które zapisy są dla Wykonawcy obowiązujące

Odpowiedź

Zamawiający zmodyfikuje się TER poz. 407.

| | | | | | |
|-----|-----|-----------|--|------|------|
| 407 | 863 | M.20.01.1 | Wykonanie schodów żelbetowych ze zjazdem dla wózków 35,71m2 rzutu (komplet). | szt. | 2,00 |
|-----|-----|-----------|--|------|------|

Pytanie nr 14

Według udostępnionej wraz z modyfikacją z dnia 07.07.2017r. Tabeli Elementów Rozliczeniowych w pozycji 328 znajduje się „Pełna wymiana torowiska szer. 1435 mm z szyn tramwajowych wraz z wymianą podkładów strunobetonowych i mocowań (REGULACJA ISTN. TOROWISKA ul. Wojska Polskiego) – 1 metr bieżący (MTP) toru pojedynczego” w ilości 70 mb. Prosimy o wyjaśnienie w jakiej lokalizacji znajduje się odcinek lub odcinki o nawierzchni tramwajowej na podkładach strunobetonowych. Prosimy również o określenie wymagań dotyczących parametrów technicznych i wymiarów materiałów jakie należy zastosować przy wymianie torowiska, w szczególności określenie z jakich szyn, podkładów (z podaniem rozmiarów i rozstawów) oraz mocowań należy wykonać nową nawierzchnię.

Odpowiedź

Regulacja torowiska występuje na odcinku włączenia w stan istniejący w al. Wojska Polskiego po stronie północnej.

Dla poz. 328 TER dokonuje się zmiany ilości z 70mb na 36mb.

Ponadto uzupełnia się SST T11.01.01 pkt. 5.10 o następujący zapis:

- "Regulację torowiska istniejącego należy wykonać w oparciu o następujące materiały:
- balast i podbudowa z tłuczni kamiennego #31,5-63mm grubości min. 25cm licząc od spodu podkładu,
 - podkłady struno-betonowe PST94 (dla rozstawu 1435mm L=2300mm) w rozstawie od 63 do 67 cm,
 - przytwierdzenie sprężyste typu SB wyposażone w przekładkę podszynowa kształtową typu tramwajowego, elektroizolacyjną wkładka dociskową oraz łapkę sprężystą,
 - szyny 60R2,
 - odwodnienie podtorza zgodnie ze stanem istniejącym,
 - do mocowania przyrządów wyrównawczych stosować podrozjazdnice strunobetonowe z mocowaniem szczelinowym tzw. halfen długości ~ 2600mm (wymiar potwierdzić na budowie

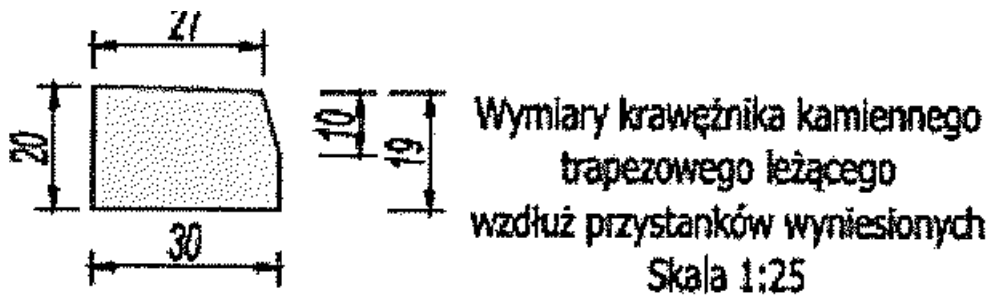
w dostosowaniu do przyrządu wyrównawczego). Mocowanie powinno posiadać przekładkę sprężystą na całej powierzchni styku podkładu ze stopką przyrządu powiększoną o 1-2 cm. - pozostałe wymagania jak dla pozostałej części torowiska."

Zamawiający dokona stosownej modyfikacji w powyższym zakresie.

Pytanie 15

Dotyczy – poz. 267 TER – Ustawienie krawężnika na ławie trapezowego leżącego – 115 mb

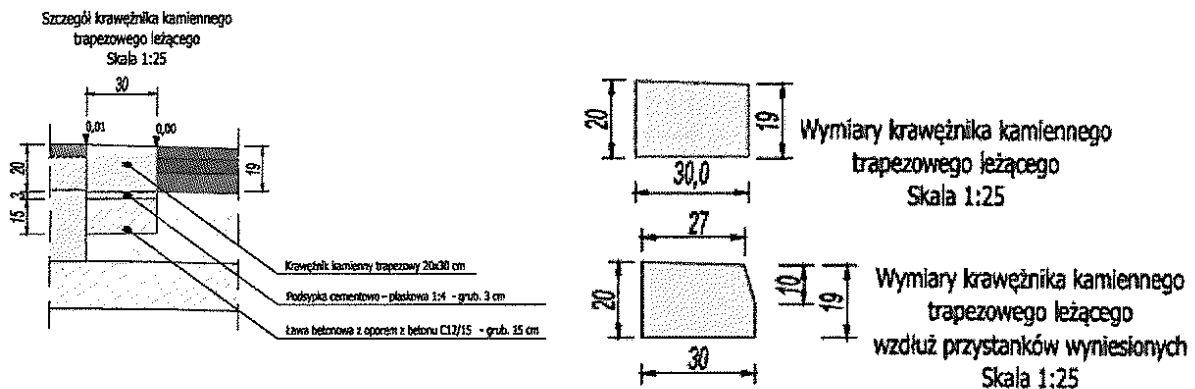
Wykonawca dokonał sprawdzenia ilości krawężników kamiennych trapezowych wzdłuż przystanków tramwajowych, o schemacie:



Na planie sytuacyjnym na arkuszu 2 oznaczono dwie lokalizacje tych krawężników o długościach odpowiednio ok. 46mb i ok. 49 mb natomiast na arkuszu 3 oznaczono również dwie lokalizacje o długościach odpowiednio ok. 48mb i ok. 48 mb, co daje łącznie ok. **191** mb.

W pozycji TER 267. Zamawiający podał, że do ustawienia jest w sumie **115** mb.

Idąc do rysunku z przekrojami konstrukcyjnymi widzimy, że projektant dokonał rozbicia krawężników kamiennych trapezowych na dwa rodzaje:

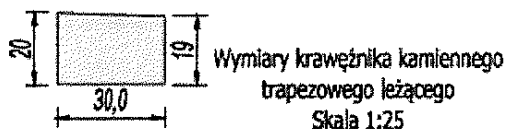


Z powyższej analizy wynika, że ilość wykazana w TER w poz. 267 nie jest zgodna z ilością krawężników wyrysowaną na planie sytuacyjnym.

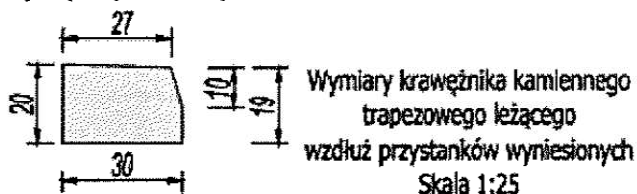
Wobec powyższego prosimy Zamawiającego o:

1.1. Skorygowanie ilości przedmiaru w poz. 267

1.2. Określenie jaką część tego przedmiaru stanowi krawężnik o schemacie:



A jaką część krawężnik o schemacie:



1.3. Określenie lokalizacji krawężnika:



Ponieważ Wykonawca nie znajduje tego rozwiązania konstrukcyjnego na planie sytuacyjnym.

Odpowiedź

Dokonuje się zmian w TER dla poz. 267 oraz wprowadza się nową pozycję 267a. Zamawiający zmodyfikuje TER.

| | | | | | |
|------|-----|--|--|---|--------|
| 267 | 665 | | Ustawienie krawężnika na ławie trapezowego leżącego (krawężnik wtopiony w re ETAP2) | m | 115,00 |
| 267a | 665 | | Ustawienie krawężnika na ławie trapezowego leżącego (krawężniki wzdłuż przystanków wyniesionych - światło 10 cm wraz z odcinkami najazdowymi o zmiennym świetle przekrój krawężnika) | m | 191,00 |

Pytanie nr 16

Dotyczy wykonania murków oporowych z kamienia – poz. 294 TER

W pozycji 294 podano, że do wykonania jest 440 mb murka.

Z planu sytuacyjnego wynika zaś następująca ilość:

| | | | 403,50 mb | 383,50 mb |
|---------------|------------|-----------------|-----------|-----------|
| odcinek A-A' | h=0,5-1,5m | 0+300 - 0+375 | 75,00 mb | 75,00 mb |
| odcinek A1-A2 | h=0,2-0,6m | 0+029 - 0+065 | 36,00 mb | 36,00 mb |
| odcinek A2-A3 | h=0,2-0,8m | zabezp. drzewa. | 6,00 mb | 6,00 mb |
| odcinek A3-A4 | h=1,6m | zabezp. drzewa. | 3,00 mb | 3,00 mb |
| odcinek A4-A5 | h=1,5m | zabezp. drzewa. | 3,00 mb | 3,00 mb |
| odcinek B-B' | h=0,3-1,3m | 0+475 - 0+530 | 55,00 mb | 55,00 mb |
| odcinek T-T' | h=0,3-0,5m | 1+746 - 1+797 | 51,00 mb | 51,00 mb |
| odcinek T1-T2 | h=0,5m | | 3,00 mb | 3,00 mb |
| odcinek T2-T3 | h=0,65m | | 3,00 mb | 3,00 mb |
| odcinek T3-T4 | h=0,4m | 1+870 - 1+894,5 | 24,50 mb | 24,50 mb |
| odcinek C-C' | h=0,7-1,3m | 1+153 - 1+253 | 100,00 mb | |
| odcinek C-C' | h=0,7-1,3m | 1+157 - 1+237 | | 80,00 mb |
| odcinek D-D' | h=0,3-1,0m | 1+416 - 1+460 | 44,00 mb | 44,00 mb |

Odcinek C-C' opisany jest w dwojaki sposób:

Plan sytuacyjny – arkusz 4:

MUREK OPOROWY KAMIENNY
ODCINEK C - C'
WYSOKOŚĆ OD 0,7 do 1,3 m
KM OD 1+157,00 DO 1+237,00

Plan sytuacyjny – arkusz 3:

MUREK OPOROWY KAMIENNY
ODCINEK C - C'
WYSOKOŚĆ OD 0,7 do 1,3 m
KM OD 1+153 DO 1+253 (L=109m)

oraz

MUREK OPOROWY KAMIENNY
ODCINEK C - C'
WYSOKOŚĆ OD 0,7 do 1,3 m
KM OD 1+157,00 DO 1+237,00

1.1. W związku z powyższym prosimy o korektę ilości wykazanej w pozycji numer 294 z 440 mb na ilość zgodną z planem sytuacyjnym.

Jeżeli zaś ilość 440 mb jest prawidłowa to prosimy o wskazanie w jakiej jeszcze lokalizacji należy wykonać brakujące murki (prośba o przekazanie aktualnego planu sytuacyjnego z zaznaczeniem wszystkich murków)?

1.2. Prosimy o przekazanie rysunku z rozwinięciem wszystkich odcinków murka kamiennego.

W chwili obecnej Wykonawca nie wie bowiem, czy opis np. „h=0,3-1,30m” oznacza, że ma wycenić murek o rozwinięciu w kształcie schematu trapeza,



czy może ma to być kilka sekcji o rzucie prostokąta ale różnych wysokościach poszczególnych sekcji:



W zależności od przyjętego rozwiązania różne jest zużycie materiału kamiennego i inna wynikowa c.j. za mb takiego murka.

Odpowiedź – pytanie 1.1 i 1.2

Zamawiający zmodyfikuje opisy murków oporowych na planach sytuacyjnych branży drogowej rys.: 1.1. - 1.4. (Projekt Wykonawczy Tom 1.2) zgodnie z poniższą tabelą:

| Od | Lokata [km] | Wysokość | Długość | Pow. części m |
|----|---------------|------------|---------|---------------|
| A | 0+300 - 0+364 | h=0,7-1,3m | 6 | 65 |

| | | | | |
|----|-------------------------------------|--|------|----|
| A1 | 0+025 - 0+065 (W.P. h=0,2-0,6m | | 3 | 15 |
| A2 | 0+086 (W.P.) zabezp. drz h=0,2-0,8m | | | 3, |
| A3 | ~0+095 (W.P.) zabezp. dr h=1,6m | | | 4, |
| A4 | ~0+095 (W.P.) zabezp. dr h=1,5m | | | 4, |
| B | 0+475 - 0+519 hśr.=1,05m | | | 46 |
| T | 0+747,7 - 0+795 h=0,7-1,0m | | 47,4 | 42 |
| T1 | 0+814,20 h=0,5m | | | 1 |
| T2 | 0+845,20 h=0,65m | | | 1, |
| T3 | 0+871 - 0+894 h=0,2 - 0,4m | | 2 | 6 |
| C | 1+153 - 1+253 h=0,7-1,4m | | 1 | 1 |
| D | 1+419 - 1+459 h=0,6m | | | 2, |
| | | | 3 | 33 |

Zamawiający zmodyfikuje poz. 294 TER.

| | | | | | | | |
|-----|-----|-------------|----------------------------------|---|--------|--|--|
| 294 | 691 | D 10.01.01a | Mury oporowe kamienne Hn do 1,5m | m | 387,90 | | |
|-----|-----|-------------|----------------------------------|---|--------|--|--|

Ponadto zostanie zmodyfikowana linia wymiarowa określająca wysokość muru "H" na rysunku nr 3.5 "Kamienne murki oporowe".

Pytanie nr 17

Dotyczy wykonania murków oporowych żelbetowych – poz.295 TER

W pozycji 295 podano, że do wykonania jest 120 mb murka.

MUREK OPOROWY ŻELBETOWY
KM OD 0+275,00 DO 0+475,00

Z planu sytuacyjnego wynika zaś następująca ilość:

0+275 - 0+475 200,00 mb

Z kolei z projektu murów oporowych żelbetowych wynikają ilości

| | |
|----|---------------|
| M1 | 6,00 |
| M2 | 19,50 |
| M3 | 20,00 |
| M4 | 17,50 |
| M5 | 8,00 |
| M6 | 25,00 |
| M7 | 25,00 |
| | 121,00 |

Które z powyższych informacji są poprawne?

W zależności od udzielonej odpowiedzi prosimy o korektę W związku z powyższym prosimy o korektę ilości wykazanej w pozycji numer 295 ze 120 mb na ilość zgodną z planem sytuacyjnym.

Jeżeli zaś ilość 120 mb jest prawidłowa to prosimy o przekazanie nowego planu sytuacyjnego z oznaczeniem prawidłowej jego lokalizacji.

Odpowiedź

Zamawiający zmodyfikuje opis murków oporowych na planie sytuacyjnym branży drogowej rys. 1.2 (Projekt Wykonawczy Tom 1.2) na "mur oporowy żelbetowy km od 0+373,20 do 0+475,00" wraz ze zmianą ilości w pozycji TER nr 295 ze 120 mb na 105mb.

| | | | | | | | |
|-----|-----|-------------|------------------------|---|--------|--|--|
| 295 | 692 | D 10.01.01b | Mury oporowe żelbetowe | m | 105,00 | | |
|-----|-----|-------------|------------------------|---|--------|--|--|

Pytanie nr 18

Dotyczy zapisów SIWZ Rozdział XII Wybór oferty najkorzystniejszej ust. 1 pkt 4) termin udostępnienia do ruchu ronda a Al. Wojska Polskiego – waga kryterium 5%.

Prosimy o interpretację zapisu „Zamawiający wymaga, aby roboty umożliwiające udostępnienie do ruchu ronda w Al. Wojska Polskiego w zakresie umożliwiającym przywrócenie komunikacji samochodowej wzdłuż Al. Wojska Polskiego, zostały dokonane w terminie maksymalnym wynoszącym 15 m-cy od daty podpisania umowy” i uszczegółowienie jakich standardów oczekuje Zamawiający dla spełnienia ww. warunku.

Zdaniem Wykonawcy istnieje bardzo duże niebezpieczeństwo, że oferenci przyjmą różne kryteria oceny zakresu „umożliwiającego przywrócenie komunikacji samochodowej”.

Czy „przywróceniem komunikacji samochodowej” będzie odbiór ronda z kompletną stałą organizacją ruchu” ?

Czy „przywróceniem komunikacji samochodowej” będzie zakończenie układania warstwy ścieralnej na rondzie?

Czy „przywróceniem komunikacji samochodowej” będzie „puszczenie” ruchu po dolnej warstwie bitumicznej?

Należy zauważyć, że ruch samochodowy w Al. Wojska Polskiego dla realizacji „na wprost” będzie w zasadzie utrzymany przez cały czas trwania budowy ronda. Oczywiście będzie on utrudniony, np. zwichnięciami jezdni lub/i będzie odbywał się za pomocą „przewiązek” jedną jezdnią.

Odpowiedź

W kryterium dotyczącym udostępnienia do ruchu ronda w Al. Wojska Polskiego w zakresie umożliwiającym przywrócenie komunikacji samochodowej wzdłuż Al. Wojska Polskiego, Zamawiający oczekuje, że zostanie ułożona warstwa ścieralna na rondzie, przy utrzymaniu tymczasowej organizacji ruchu, bez utrudnień np. zawężeń, przewiązek.

Zamawiający zmodyfikuje pkt 1 ppkt 4 rozdziału XII siwz w powyższym zakresie.

Z poważaniem