

**Odpowiedzi Zamawiającego z dnia 29.03.2016r.
na pytania złożone przez Wykonawców
w toku postępowania o zamówienie publiczne pn.
„Przebudowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Kuźnickiej w Policach”**

Pytanie 35.

Jako oferent w/w postępowania proszę o uzupełnienie informacji dotyczącej wzmocnienia przęseł poprzez sprężenie zewnętrzne:

- podanie długości i ilości prętów o podanej długości (w opisie do projektu są podane tylko długości prętów)

– rysunki wykonawcze wzmocnienia prętami

– zestawienie prętów sprężających poprzecznie dźwigary (długość, ilość).

W/w informacje są kluczowe do prawidłowej wyceny robót dla zadania.

Odpowiedź 35.

Załączono rysunek nr 1.7, który należy czytać wraz z rys. nr 1.1, 1.2, opisem technicznym i specyfikacjami technicznymi (zgodnie z odpowiedzią 33).

Pytanie 36.

Zgodnie z dokumentacją warstwę podbudowy należy wykonać z AC16P. Prosimy o możliwość zastąpienia przewidzianej w projekcie mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę podbudowy AC16P mieszanką AC22P. Zmiana uziarnienia (jego zwiększenie z 16 do 22mm) pozwoli na uzyskanie znacznie lepszej szczepności międzywarstwowej, a tym samym nośności oraz trwałości zmęczeniowej konstrukcji. Zróżnicowanie w uziarnieniu pomiędzy warstwą wiążącą a podbudową jest parametrem wpływającym na poprawę połączenia pomiędzy warstwami, co wpłynie na lepszą pracę nawierzchni pod obciążeniem od ruchu drogowego.

Odpowiedź 36.

Załączono zamienną specyfikację techniczną D.04.07.01a. w pkt. 1.3 zmieniono zapis o uziarnieniu betonu asfaltowego z 0/16 (AC 16P) na 0/22 (AC 22P).

Pytanie 37.

Dotyczy D.04.07.01, D.05.03.05B, D.05.03.13A. W specyfikacjach przywołano dokumenty techniczne WT1, WT2-2010, jednak treść wymagań wskazuje na WT1, WT2-2014. Prosimy o potwierdzenie wytycznych do projektowania. W przypadku WT2-2014 prosimy o wykreślenie zapisów „Minimalna zawartość lepiszcza w zaprojektowanej mieszance (receptie) powinna być wyższa od podanego Bmin o wielkość dopuszczalnej odchyłki 0,3”. W dokumencie WT2-2014 uwzględniono już błąd dozowania składników w Bmin, które zostało podwyższone w stosunku do WT2-2010. Kolejna nadwyżka asfaltu o 0,3% spowoduje pogorszenie właściwości mm-a, szczególnie w zakresie odporności na deformacje trwałe.

Odpowiedź 37.

Załączono zamiennie specyfikacje techniczne D.04.07.01a, D.05.03.05b, D.05.03.13a oparte na dokumentach technicznych WT-1 i WT-2 z 2014 r oraz zapisu „Minimalna zawartość lepiszcza w zaprojektowanej mieszance (receptie) powinna być wyższa od podanego Bmin o wielkości dopuszczalnej odchyłki 0,3”.

Pytanie 38.

Dotyczy D.05.03.13A. Prosimy o zmianę zapisów w pkt. 5.6, tab. 9 w zakresie zawartości wolnej przestrzeni w wykonanej warstwie z SMA11 na 2,0 – 6,0%. Pozwoli to uwzględnić wymagania z etapu projektowania (tab. 5 – 2,0 – 3,5%). Obecne zapisy nie pozwalają każdej mieszance zagęszczać do 100%, co może skutkować obniżeniem właściwości wytrzymałościowych nawierzchni.

Odpowiedź 38.

Załączono zamienną specyfikację techniczną D.05.03.13a korygującą zapisy o zawartości wolnych przestrzeni w warstwie SMA 11 na 2-5% w pkt. 6.5.4.1 tab. 22.

Pytanie 39.

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie innego rodzaju łożysk np.: garnkowych. (powszechnie stosowanych w obiektach mostowych kl. A na drogach ekspresowych)

Odpowiedź 39.

Należy zastosować łożyska zgodne z DT.

Pytanie 40.

SST-łożyska wymaga zastosowania czarnego teflonu (modyfikowany polietylen) jako materiał ślizgowy. Czy Zamawiający dopuści zastosowanie PTFE (teflon) ?

Odpowiedź 40.

Należy zastosować materiały zgodne z SST.

Pytanie 41.

„Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.:

„§ 153. 1. Przyjęty okres użytkowania, o którym mowa w § 152, może odnosić się w szczególności do:

2. Dla elementów obiektu inżynierskiego przyjmuje się okresy użytkowania:

...

14) dla łożysk:

a) stycznych i wałkowych - nie mniejszy niż 50 lat,

b) elastomerowych i z wkładkami ślizgowymi - nie mniejszy niż 20 lat,”

Prosimy o uwzględnienie powyższych zapisów celem skrócenia 50-letniego gwarantowanego okresu użytkowania łożysk.

Odpowiedź 41.

DT określa parametry, które należy spełnić przy realizacji inwestycji. Nie dopuszcza zastosowania gorszych rozwiązań technicznych niż wskazano w dokumentacji. Zamawiający dopuści do realizacji jedynie lepsze lub równoważne rozwiązania techniczne potwierdzone przez Projektanta oraz Inspektora nadzoru inwestorskiego.

Pytanie 42.

W nawiązaniu do uzyskanych odpowiedzi odnośnie schematów łożyskowania informujemy, że istnieją różnice na rysunku ogólnym a przedmiarem robót. Na rysunku ogólnym przedstawiono łącznie 42 łożyska, natomiast w przedmiarze wykazano łącznie 144 szt. Dodatkowo na rysunku ogólnym wykazano, że łożyska należy wymienić na łożyska stalowe wałkowe bądź stalowe styczne a w przedmiarze występuje pozycja łożyska soczewkowe. Prosimy skorygować przedmiar robót.

Odpowiedź 42.

Rysunek 1.1 zawiera prawidłowe informacje, na rysunku podano jedynie informację jakiego typu oraz o jakich gabarytach są obecne łożyska.

Zgodnie z projektem należy wymienić łożyska stalowe na soczewkowe.

Pytanie 43.

Jakiego rodzaju oznakowanie pionowe jest docelowe w kwestii wielkości tarcz znaków i ich ofoliowania: małe czy duże ? Z folią I czy II generacji ?

Opis PW PSOR 5. mówi ,ze do oznakowania ul. Kuźnickiej należy zastosować: znaki pionowe z grupy MAŁE, lica z folii odbłaskowej I generacji, wszystkie znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa B, natomiast SST D.07.02.01. OZNAKOWANIE PIONOWE nie precyzuje parametrów z zapytania.

Odpowiedź 43.

Należy zastosować znaki zgodne z opisem technicznym PW dla SOR, pkt 5.

cyt. OT dla SOR, pkt 5.

Do oznakowania ul. Kuźnickiej należy zastosować: znaki pionowe z grupy MAŁE, lica z folii odbłaskowej I generacji, wszystkie znaki powinny posiadać znak bezpieczeństwa B; oznakowanie poziome wykonać jako cienkowarstwowe. Oznakowanie powinno być wykonane i ustawione zgodnie z Załącznikiem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, w sprawie szczegółowych znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r).

Pytanie 44.

Jakiego rodzaju oznakowanie poziome należy wycenić – cienko czy grubowarstwowe, termo czy chemoutwardzalne ?

Opis PSOR-u w punkcie nr 5 mówi o oznakowaniu cienkowarstwowym, „Oznakowanie poziome wykonać jako cienkowarstwowe, natomiast SST D.07.01.01. OZNAKOWANIE POZIOME D.07.01.01.32 Oznakowanie poziome jezdni materiałami grubowarstwowymi – linie przerywane, D.07.01.01.31

Oznakowanie poziome jezdni materiałami grubowarstwowymi – linie ciągłe nakazuje zastosować znakowanie materiałem grubowarstwowym.

Odpowiedź 44.

Należy zastosować oznakowanie poziome jezdni materiałem grubowarstwowym.

Pytanie 45.

Czy materiał pochodzący z rozbiórki podbudowy na dojazdach do wiaduktu należy przekazać Zamawiającemu? Jeśli tak to w jaki sposób?

Odpowiedź 45.

Materiał pochodzący z rozbiórki podbudowy stanowi własność Wykonawcy, natomiast destruk z frezowania nawierzchni należy przekazać Zamawiającemu, który wskaże miejsce składowania w odległości do 5 km.