



### Wszyscy Wykonawcy

Dotyczy postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na: „ **Remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 436 odc. Boguszyn – Kłęka od km 21+655,00 do km 23+250,00 i od km 24+355,00 do km 25+900,00**”.

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, w związku z prośbą o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu, działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (t. jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm.), wyjaśnia, co następuje:

#### **Pytanie 1:**

Zgodnie z zapisami Szczegółowej Specyfikacji Technicznej D-01.02.04 „Rozbiórka Elementów Dróg” materiał z rozbiórki należy odwieźć do wybranego przez Wykonawcę punktu odbioru. Prosimy o potwierdzenie, iż utylizacja materiału z rozbiórki jest po stronie Wykonawcy.

**Odpowiedź:** Zamawiający potwierdza, że utylizacja materiału z rozbiórki jest po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie 2:**

Zgodnie z przekrojami normalnymi w km od 21+733,00 do 22+900,00 oraz od 23+045,00 do 23+250,00 pobocza należy uzupełnić destruktem asfaltowym o szerokości 0,50m i grubości do 10cm. Ponieważ Szczegółowa Specyfikacja Techniczna D-06.03.01 oraz Przedmiar robót nie przewidują takiej czynności prosimy o potwierdzenie, że pobocza należy uzupełnić destruktem bitumicznym.

**Odpowiedź:** Pobocza należy wyrównać destruktem bitumicznym. Zakres robót został ujęty w przedmiarze w poz.5 i 6.

#### **Pytanie 3:**

Prosimy o informacje czy materiał z frezowania ma zostać wykorzystany na budowie do umocnienia poboczy, odwieziony na miejsce wskazane przez Zamawiającego czy zutylicowany przez Wykonawcę. W przypadku odwozu do Zamawiającego prosimy o podanie dokładnej lokalizacji miejsca składowania.

**Odpowiedź:** Tak, materiał z frezowania (destruk) ma zostać wykorzystany na budowie do umocnienia poboczy.

#### **Pytanie 4:**

Prosimy o wyjaśnienie czy warstwa wiążąca w pozycji kosztorysowej Nr 13 „ Nawierzchnia z mieszanek mineralno-asfaltowych, grysowo-żwirowych ACW16 - warstwa wiążąca po zagęszczeniu o grubości: 4 cm” ma zostać ułożona bezpośrednio po frezowaniu warstwy ścieralnej czy zastąpić warstwę leżącą poniżej warstwy ścieralnej?

**Odpowiedź:** Tak, warstwa wiążąca gr. warstwy 4 cm po zagęszczeniu ma zostać ułożona bezpośrednio po frezowaniu warstwy ścieralnej.

**Pytanie 5:**

Prosimy o potwierdzenie, iż przyjęty w Dokumentacji Projektowej układ warstw: istniejąca konstrukcja oraz nowa projektowana nakładka bitumiczna jest dostosowana do prognozowanego obciążenia ruchem oraz przyjętej kategorii ruchu na wszystkich odcinkach remontowanej drogi? Jednocześnie prosimy o udostępnienie badań nośności oraz ugięć dla istniejącego układu warstw konstrukcyjnych.

**Odpowiedź:** Przedmiotowa dokumentacja projektowa dotyczy remontu istniejącej nawierzchni, a nie wzmocnienia warstw konstrukcji nawierzchni, w związku z czym nie były wykonywane badania nośności oraz ugięć dla istniejącego układu warstw.

**Pytanie 6:**

Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach SST D-05.03.05b w zakresie wolnej przestrzeni próbek betonu asfaltowego AC 16 W pobranych z drogi z warstwy wiążącej (próbki rdzenie z drogi) oraz ich określenie na poziomie 4,0-8,0% . Obecny zapis dotyczący zawartości wolnej przestrzeni wynoszący 4,0-7,0% nie uwzględnia wymagań na etapie projektowania MMA, w którym ten zakres dla próbek formowanych w laboratorium mieści się pomiędzy 4,0 a 7,0% . Przy uwzględnieniu zagęszczenia na poziomie 98% górny poziom wolnej przestrzeni powinien być przesunięty do 8,0% .

**Odpowiedź:** Zamawiający potwierdza zakres zawartości wolnej przestrzeni określając ją

+na poziomie 4,0 – 7,0 % podany jest w ST D-05.03.05.

**Pytanie 7:**

Oferent prosi o szczegółowe przedstawienie założonych wzmocnień konstrukcji nawierzchni (dokładny kilometraż, powierzchnię oraz grubość wzmocnień) dotyczących poz. kosztorysowej nr 12 „ Wyrównanie istniejącej podbudowy mieszanką mineralno-asfaltową ACH 16: mechaniczne rozścielenie i zagęszczenie”, ponieważ z zamieszczonego przedmiaru robót (przedstawionego poniżej) wynikają grubości nierealne do wykonania.

12 KNR 231-0108-02-00 IGM Warszawa		143.996 t
[ Wydanie - Warszawa 1991 r z uwzgl BI do 9/96 ]		
Wyrównanie istniejącej podbudowy mieszanką mineralno-asfaltową ACW 16: mechaniczne rozścielenie i zagęszczenie		
Numer specyfikacji: D.05.03.05		
Kod CPV: 45233142-6		
Boguszyn od km 21+655,00 do km22+802,00	$((22802,00 - 22077,00) * 6,50) * 0,012 =$	56,550
Utrata od km 22+802,00 do km 23+250	$((25250,00 - 22802,00) * 6,50) * 0,0125 =$	36,400
Skrzyżowanie Boguszyn ul. Parkowa km 21+743,00	$((5,50 + 18,00) / 2 * 5,00) * 0,005 =$	0,294
Skrzyżowanie Boguszyn Kolniczki km 22+077,00	$((5,50 + 12,00) / 2 * 5,00 + (5,50 + 12,00) / 2 * 5,00) * 0,005 =$	0,438
Skrzyżowanie Utrata ul. Słoneczna km 22+912,00	$((22,00 + 25,00) / 2 * 1,00) * 0,00 =$	0,000
Skrzyżowanie Utrata ul. Długa km 23+189,00	$((5,50 + 12,00) / 2 * 5,00) * 0,004 =$	0,175
Załotka autobusowa strona prawa km 21+660,00 do 21+717,00	$((0,00 + 3,00) / 2 * (12,00 + 25,00) + 3,00 * 20,00) * 0,005 =$	0,578
Załotka autobusowa strona lewa km 21+800,00 do km 21+857,00	$((0,00 + 3,00) / 2 * (12,00 + 25,00) + 3,00 * 20,00) * 0,005 =$	0,578
od km 24+355,00 do km 25+900,00	$((25900,00 - 24500,00) * 6,12 + (24500,00 - 24355,00) * 6,30) * 0,005 =$	47,408
Skrzyżowanie km 25+021,00	$((5,50 + 12,00) / 2 * 5,00 + (5,50 + 12,00) / 2 * 5,00) * 0,00 =$	0,000
Skrzyżowanie km 25+761,00	$((10,00 + 25,00) / 2 * 15,00) * 0,0005 =$	0,131
Załotka autobusowa strona lewa km 24+551 do 25+508,00	$((0,00 + 3,00) / 2 * (12,00 + 25,00) + 3,00 * 20,00) * 0,0125 =$	1,444
Razem =		143,996 t

Przykładowo pozycja „Boguszyn od km 21+655 do 22+802” zakłada ułożenie w-wy o grubości 0,012 t/m<sup>2</sup>, czyli po przeliczeniu – uwzględniając ciężar objętościowy 2,5 t/m<sup>3</sup>: 0,0048 m (**0,5 cm**). Ułożenie warstwy o takiej grubości jest niemożliwe ze względów technologicznych.

**Odpowiedź:** Dokumentacja projektowa nie zakłada wzmocnienia konstrukcji nawierzchni, tylko wyrównanie lokalnych nierówności istniejącej nawierzchni warstwą cA 16 w grub. 4 cm po zag. przy procentowym udziale pow. jezdni na wymienionych odcinkach.

**Pytanie 8:**

Prosimy o podanie miejsca odwozu destruktu z frezowania.

**Odpowiedź:** Destrukt z frezowania zostaje na budowie - do wyrównania poboczy.

**Pytanie 9:** Prosimy także o umożliwienie, w trakcie procedury przetargowej, zadawania pytań poprzez e-mail. Większość zamawiających dopuszcza taką formę komunikacji. Przy obecnie obowiązującej ustawie PZP czas na składanie pytań jest bardzo krótki. Dodatkowo doliczając czas potrzebny na przesłanie pytań pocztą, okres w jakim wykonawca może przejrzeć z należytą starannością dokumentację i przygotować pytania do przetargu skraca się jeszcze bardziej. Zatem możliwość zadawania pytań e-mailem pozwoli na lepsze przygotowanie się do przetargu, a także zaoszczędzi czas pracowników, którzy muszą dostarczyć osobiście pytania do siedziby Zamawiającego.

**Odpowiedź :** Zamawiający nie wyraża zgody.