



WDI.272.4.7.2019.AS

Goleniów, dnia 18.03.2019 r.

Według rozdzielnika

dotyczy: postępowania o udzieleniu zamówienia prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na zadanie „**Przebudowa drogi powiatowej nr 4133Z Łoźnica – Goleniów wraz budowa ciągów pieszo-rowerowych – etap I miejscowość Żółwia Błoc**”

**Wyjaśnienie nr 2
ze zmianą Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia**

W związku ze złożonym zapytaniem dotyczącym zapisów zawartych w SIWZ działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo Zamówień Publicznych z późn. zm. wyjaśniam:

Pytanie nr 1:

Dotyczy SST D-05.03.05a – podane wymagania dla mieszanki SMA zgodne są z normą PN-S-96025:2000, obecnie już niestosowaną. Prosimy o zmianę wymagań na zgodne z dokumentem WT-2 2014.

Odpowiedź:

Dopuszcza się zastosowanie wymagań zgodnych z Wt-2 2014r.

Pytanie nr 2:

W km ok. 0+740 zaprojektowano przebudowę przepustu pod drogą. W trakcie wizji w terenie stwierdzono występowanie rury stalowej umieszczonej prostopadle do projektowanego przepustu po stronie lewej. Prosimy o dokładniejsze dane dotyczące istniejącej rury stalowej oraz podanie, czy wchodzi ona w zakres inwestycji.

Odpowiedź:

Przedmiotową rurę zinwentaryzowano na etapie projektowania jako część sieci wodociągowej (rura osłonowa dla biegnącej w jej wnętrzu rurę przesyłową). Na etapie projektowania nie stwierdzono kolizji z przebudowywanego przepustu z istniejącą infrastrukturą wodociągową.

Pytanie nr 3:

Czy Zamawiający posiada opinię geotechniczną dla powyższego zadania? Jeżeli tak, zwracamy się z prośbą o udostępnienie.

Odpowiedź:

Dokumentacja geodezyjna w załączeniu jako załącznik do pytania nr 3.

Pytanie nr 4:

W opisie technicznym dot. projektowanego przepustu jego rozmiar jest opisany jako HCPA – S4 – średnica wewnętrzna $D_w=1,15/0,82$ m, natomiast na rysunku I-2 zawierającym szczegóły





konstrukcyjne przepustu jest mowa o przepuście HCPA – S1 – średnica wewnętrzna $D_w=0,80/0,58$ m lub HCPA – S3 – średnica wewnętrzna $D_w=1,03/0,74$ m. W załączonym do projektu branży drogowej przedmiarze robót jest mowa o przepuście HCPA – S3. Ponadto na rysunku I-2 we fragmencie przedstawiającym rzut z góry w opisie przepustu jest mowa o wykonaniu go z rur karbowanych z tworzyw sztucznych podczas gdy we wszystkich pozostałych miejscach jest mowa o przepuście ze stalowej blachy falistej. Zwracamy się z prośbą o podanie w jakim rozmiarze i z jakiego materiału należy wykonać projektowany przepust.

Odpowiedź:

Przepust należy wykonać z blachy falistej spiralnie karbowanej (przepust typu HCPA-S3), szczegóły konstrukcyjne przepustu, ścianki czołowej, oraz umocnienia wlotu zostały przedstawione w projekcie.

Pytanie nr 5:

W opisie technicznym oraz na rysunkach dot. przebudowy przepustu jest mowa o umocnieniu skarp oraz strefy wlotu i wylotu przepustu np. stosując kostkę betonową lub płyty ażurowe. W przedmiarze branży drogowej poz. nr 42 przewidziano umocnienie skarp oraz obszaru wlotu i wylotu poprzez brukowanie z zalaniem szczelin zaprawą cementową nie wskazując materiału z jakiego wykonać należy umocnienie. Zwracamy się z prośbą o wskazanie z jakiego materiału należy wykonać umocnienie skarp oraz strefy wlotu i wylotu przepustu.

Odpowiedź:

Umocnienie skarp i dna cieku na wlocie i wylocie przepustu należy wykonać kostką betonową, lub płytami ażurowymi.

Pytanie nr 6:

Zgodnie z opisem technicznym studnie na kanale deszczowym mają być wykonane z kręgów żelbetowych, natomiast zgodnie z ST i przedmiarem – z kręgów betonowych. Proszę o określenie materiału dla studni kanalizacyjnych.

Odpowiedź:

Zgodnie z opisem technicznym studnie na kanale deszczowym mają być wykonane z kręgów żelbetowych.

Pytanie nr 7:

Zgodnie z opisem technicznym i ST studzienki ściekowe pod wpust uliczny mają być wykonane z krążków betonowych, natomiast zgodnie z przedmiarem robót – z polimerbetonu. Proszę o określenie materiału dla studzienek ściekowych.

Odpowiedź:

Zgodnie z opisem technicznym i ST studzienki ściekowe pod wpust uliczny mają być wykonane z krążków betonowych.

Pytanie nr 8:

Czy Zamawiający posiada umowę z ENEA Operator na likwidację kolizji elektrycznej wymaganą do rozpoczęcia prac zgodnie z załączonymi warunkami technicznymi i uzgodnieniem do projektu?

Odpowiedź:



Zamawiający na dzień dzisiejszy nie posiada umowy z ENEA Operator na likwidację kolizji elektrycznej. Zamawiający po otwarciu ofert na przedmiotowe postępowanie wystąpi do ENEA Operator w celu zawarcia umowy na likwidację kolizji elektrycznej.

Pytanie nr 9:

Załączone do opisu technicznego branży telekomunikacyjnej warunki techniczne wydane przez ORANGE POLSKA SA. straciły ważność w dniu 22.01.2019 r, a uzgodnienie projektu budowlano – wykonawczego straci ją 23.03.2019 r. Czy Zamawiający posiada aktualne warunki techniczne likwidacji kolizji z siecią ORANGE POLSKA SA.? Zwracamy się z prośbą o udostępnienie.

Odpowiedź:

Zamawiający posiada aktualną dokumentację projektową wraz z Decyzją ZRID a powyższe warunki i uzgodnienie było potrzebne projektantowi do zaprojektowania dokumentacji projektowej.

Pytanie nr 10:

Zgodnie z informacjami uzyskanymi w trakcie wizji lokalnej od okolicznych mieszkańców na przedmiotowym odcinku, pod nawierzchnią asfaltową, znajduje się bruk kamienny, tymczasem dokumentacja projektowa zakłada rozebranie podbudowy z kruszywa kamiennego. Czy Zamawiający przed wszczęciem postępowania uzyskał wiedzę o istniejącej pełnej konstrukcji nawierzchni (odwierty przez nawierzchnię), którą należy poddać rozbiórce?

Odpowiedź:

Na etapie projektowania dokonano stosownych badań i ekspertyz – między innymi odwierty przez nawierzchnię, oraz badanie nośności istniejącej konstrukcji jezdni. Kostkę brukową zlokalizowano tylko w jednym odwiercie – jej ilość w stosunku do całej drogi stanowi znikomą i jednocześnie trudną do oszacowania część dlatego też przyjęto ogólnikowo iż podbudowa zbudowana jest z kruszywa kamiennego.

Pytanie nr 11:

W nawiązaniu do poprzedniego pytania (nr 10) proszę o określenie do kogo należeć będzie materiał uzyskany z rozbiórki całej konstrukcji jezdni (ewentualny frez, bruk, kruszywo kamienne, itp.) oraz, w przypadku gdy konieczne będzie przekazanie go Zamawiającemu, na jaką odległość należy przewieźć rzeczony materiał?

Odpowiedź:

Materiał rozbiórkowy będzie należał do Zamawiającego tzn. materiał nadający się do ponownego wbudowania należy przewieźć na plac składowy Zamawiającego tj. ul. Fabryczna 25, 72-100 Goleniów, około 7 km.

Materiał z rozbiórki nienadający się do ponownego wbudowania należy wywieźć i zutylizować, na koszt Wykonawcy.

Pytanie nr 12:

Proszę o określenie długości umocnienia skarp i dna rowu przy wlocie/wylocie przepustu drogowego.

Odpowiedź:

Na etapie opracowania dokumentacji założono umocnienie skarp i dna cieku na długości 2,5m z każdej strony (wlot/wylot).



**Pytanie nr 13:**

W ramach w/w postępowania należy wykonać wyloty do rowy projektowanej kanalizacji deszczowej, przy czym załączona na stronie Zamawiającego dokumentacja nie precyzuje sposobu ich wykonania (w całej dokumentacji zamieszczono dwa rysunki - S3 i S8 br. sanitarnej – które obrazują jedynie prefabrykowany element betonowy wylotu do rowu). W związku z faktem, iż Zamawiający przewiduje ryczałtowy charakter wynagrodzenia na niniejszym zadaniu proszę o zamieszczenie na stronie Zamawiającego opisu technicznego lub szczegółu konstrukcyjnego/rysunku szczegółowego dla wykonania wylotów kanalizacji deszczowej do rowu wraz z ewentualnym umocnieniem skarp i dna rowu melioracyjnego.

Odpowiedź:

WYLOT BETONOWY - gotowy element wg rysunku, jest zaprojektowany jako prefabrykowany element betonowy należy go osadzić na podbudowie z chudego betonu B10 i ubitej mechan. podsypce piaskowej o gr. 20cm. Przejście rury $\varnothing 300\text{mm}$ PP przez ściankę wylotu należy wykonać jako szczelne z zastosowaniem kształtek jak dla studzienek betonowych. Od strony wylotu dno umocnić poprzez ułożenie kostki brukowej na podsypce cementowo-piaskowej- w promieniu 1m od wylotu.

Pytanie nr 14:

W przedmiarze robót branży drogowej dołączonym do dokumentacji projektowej wyszczególnione zostało wykonanie sumaryczne 425 m² oznakowania poziomego. Z kalkulacji własnej wynika, że w zakresie robót przeprowadzonych w Etapie I znajduje się oznakowanie poziome o powierzchni 185 m². Czy zakres opracowania stałej organizacji ruchu różni się od zakresu projektu branży drogowej oraz czy projektowane oznakowanie poziome w technologii grubowarstwowej powinno być wykonane z mas termoplastycznych czy z mas chemoutwardzalnych?

Odpowiedź:

Dokładne zestawienie elementów i powierzchni oznakowania dla etapu 1. w załączeniu. Projektant nie precyzuje w jakiej technologii należy wykonać oznakowanie poziome (zaleca się wykonanie oznakowania poziomego z mas chemoutwardzalnych).

Pozostała treść Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia pozostaje bez zmian.

Powyższe informacje należy traktować jako integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Z poważaniem

**WICESTAROSTA
GOLENIOWSKI**

Tomasz Kulnicz

