



RS.272.02.2018.PS

Gorzów Wlkp. 15 luty 2018 r.

## WYKONAWCY

Dotyczy przetargu nieograniczonego pod nazwą: „**Przebudowa drogi powiatowej nr 1406F na odcinku Wawrów - Czechów**”.

### ODPOWIEDZI NA PYTANIA

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. 2017 poz. 1579), odpowiada na pytania, jakie wpłynęły od Wykonawców w dniach 8-14 lutego 2018r., w przedmiotowym postępowaniu przetargowym.

### PYTANIA OD WYKONAWCÓW:

1. Czy zgodnie z Prawem Zamówień Publicznych - art. 30, pkt. 4 oraz art. 89 ust. 8, pkt 4 i 5, zamawiający dopuszcza rozwiązanie równoważne wykonanie nawierzchni z betonu cementowego w technologii betonu wałowanego?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza wykonania w ramach zadania nawierzchni z betonu cementowego w technologii betonu wałowanego.

2. W Przedstawionej dokumentacji technicznej zamawiający podaje różne rodzaje lepiszcza do warstwy ścieralnej SMA 8. Prosimy o jednoznaczne podanie rodzaju asfaltu do warstwy ścieralnej SMA 8.

Odpowiedź:

Rodzaj asfaltu do warstwy ścieralnej SMA 8 - zgodnie z opisem technicznym: nawierzchnia z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA 8 mm o grub. 4 cm - PMB 45/80-55 o parametrach:

- Penetracja w 25°C 0,1 mm PN-EN 1426 45-80
- Temperatura mięknięcia °C PN-EN 1427  $\geq 55$
- Nawrót sprężysty w 25°C % PN-EN 13398  $\geq 70$
- Temperatura łamliwości wg Fraassa °C PN-EN 12593  $\leq -15$
- Temperatura zapłonu °C PN-EN ISO 2592  $\geq 235$

3. W dokumentacji projektowej jest zapis o doprowadzeniu zalegających gruntów w podłożu do grupy nośności G1. Natomiast nie zostały określone warunki gruntowo - wodne. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji o dokumentację geotechniczną (warunki gruntowo – wodne) w celu sklasyfikowania grupy nośności podłoża.

Odpowiedź:

Dokumentacja geotechniczna została zamieszczona na stronie internetowej Zamawiającego.

4. Zamawiający w opisie technicznym projektu klasyfikuje przedmiotową drogę do kategorii obciążania ruchem KR2, w zapisach SST również jest podana kategoria ruchu KR1-2. Prosimy o zmianę w zapisach SST 05.03.13; 05.03.05b oraz 04.07.01 odnośnie uziarnienia i zawartości lepiszcza do mieszanek mineralno-asfaltowych i podanie wymagań zgodnie z opisaną kategorią ruchu KR2. Istniejące zapisy odnoszą się do kategorii ruchu KR3-4.

Odpowiedź:

Wykonawca ma stosować SST dla kategorii ruchu KR3-4. Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę w zapisach SST 05.03.13; 05.03.05b oraz 04.07.01.

SST 05.03.13 - Na warstwę ścieralną nawierzchni jezdni należy użyć asfaltu PMB 45/80-55

SST 04.07.01 - Na warstwę podbudowa zasadnicza nawierzchni jezdni należy użyć bet. asfaltowego AC16P 35/50

5. Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach SST D-05.03.05B i umożliwienie zastosowania do betonu asfaltowego na warstwę wiążącą (AC 16 W) asfaltu 50/70, co jest zgodne z zapisami dokumentu technicznego WT-2:2014 (wyłącznie ten asfalt jest dopuszczony do warstwy wiążącej na ruch KR1-2). Asfalt ten charakteryzuje się niższą temperaturą łamliwości oraz większą zdolnością do relaksacji naprężeń w okresie zimowym. Zapewnia również, podobnie jak asfalt 35/50, spełnienie wszystkich pozostałych parametrów fizyczno-wytrzymałościowych zgodnie z zapisami SST i obowiązujących norm oraz dokumentów technicznych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę w zapisach SST D-05.03.05B i nie wyraża zgody na zastosowanie do betonu asfaltowego na warstwę wiążącą (AC 16 W) asfaltu 50/70.

Na warstwę wiążącą należy użyć asfalt zgodnie z zapisami dokumentacji oraz SST 35/50.

6. Prosimy o wprowadzenie zmian w zapisach SST D-04.07.01 i umożliwienie zastosowania do betonu asfaltowego na warstwę podbudowy asfaltu 50/70, co jest zgodne z zapisami dokumentu technicznego WT-2:2014 (wyłącznie ten asfalt jest dopuszczony do warstwy wiążącej na ruch KR1-2). Asfalt ten charakteryzuje się niższą temperaturą łamliwości oraz większą zdolnością do relaksacji naprężeń w okresie zimowym. Zapewnia również, podobnie jak asfalt 35/50, spełnienie wszystkich pozostałych parametrów fizyczno-wytrzymałościowych zgodnie z zapisami SST i obowiązujących norm oraz dokumentów technicznych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę w zapisach SST D-04.07.01 i nie wyraża zgody na zastosowanie do betonu asfaltowego na warstwę podbudowy asfaltu 50/70.

SST 04.07.01 - Na warstwę podbudowa zasadnicza nawierzchni jezdni należy użyć bet. asfaltowego AC16P 35/50

7. Prosimy o umożliwienie zastosowania do warstwy podbudowy betonu asfaltowego o uziarnieniu do 22 mm (AC 22 P 50/70). Pozwoli to na zróżnicowanie uziarnienia pomiędzy warstwami podbudowy i wiążącej. Efektem tego będzie poprawa szczepności między warstwową, a tym samym współpracy pomiędzy warstwami konstrukcyjnymi, czego efektem będzie wzrost trwałości (nośności) całej konstrukcji nawierzchni.

Szczepność międzywarstwowa w konstrukcji nawierzchni ma istotny wpływ na rozkład naprężeń i odkształceń w konstrukcji nawierzchni obciążonej ruchem pojazdów. Brak lub zbyt mała szczepność międzywarstwowa powoduje zwiększone ugięcia nawierzchni, te zaś skutkują wzrostem naprężeń i odkształceń rozciągających na spodzie konstrukcji, tym samym zmniejszając trwałość zmęczeniową całej nawierzchni.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie do warstwy podbudowy betonu asfaltowego o uziarnieniu do 22 mm (AC 22 P 50/70).

SST 04.07.01 - Na warstwę podbudowa zasadnicza nawierzchni jezdni należy użyć bet. asfaltowego AC16P 35/50

8. Prosimy o zmiany zapisów SST 05.03.13 i umożliwienie zastosowanie do warstwy ścieralnej SMA 8 KR1-2 asfaltu drogowego 50/70. Obecne zapisy niejednoznacznie określają rodzaj lepiszcza który należy zastosować do warstwy ścieralnej. Dokumentacja techniczna powołuje się na wytyczne techniczne WT2 z 2014 roku. W tym dokumencie dopuszczony jest asfalt drogowy 50/70 na drogi o kategorii obciążania ruchem Kr1-4. Uwzględniając charakter drogi, kategorię obciążania ruchem przedmiotowej inwestycji (KR2) stosowanie asfaltów modyfikowanych PMB 45/80-55 oraz wysoko modyfikowanych PMB 45/80-80 nie ma technologicznego ani ekonomicznego uzasadnienia, gdyż spowoduje to zwiększenie kosztów na tym asortymencie robót o 30%, a co za tym idzie spowoduje znaczny wzrost wartości całej inwestycji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę w zapisach SST 05.03.13 i nie wyraża zgody na zastosowanie do warstwy ścieralnej SMA 8 KR1-2 asfaltu drogowego 50/70. Na warstwę ścieralną należy użyć zgodnie z zapisami w dokumentacji technicznej - warstwa ścieralna SMA - 8 mm asfaltu PMB 45/80-55.

Celem zastosowania asfaltu modyfikowanego jest poprawa właściwości użytkowych mieszanki mineralno-asfaltowej, oraz wydłużenia okresu eksploatacji nawierzchni drogowej. Poprzez zastosowanie asfaltu modyfikowanego uzyskamy zwiększoną odporność nawierzchni na odkształcenia trwałe, pękanie, zmęczenie, starzenie oraz oddziaływanie czynników zewnętrznych co z punktu widzenia eksploatacji jest uzasadnione.

9. Prosimy o wyjaśnienie sprzeczności dotyczących oznakowania pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, ponieważ zapisy SST i projektu są różne.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wie o jakie sprzeczności chodzi Wykonawcy, ponieważ nie zostały wymienione. Pytanie jest zbyt ogólne. Zamawiający informuje, że przy obliczeniu ceny Wykonawca powinien kierować się zasadami wymienionymi w Rozdziale XII SIWZ, w tym ustępem 7 o treści: „W przypadku rozbieżności w zakresie rozwiązań materiałowych wiążąca jest treść Specyfikacji Technicznych.”

**Jednocześnie Zamawiający informuje, że termin i miejsce składania ofert pozostaje bez zmian.**

Naczelnik Wydziału  
Drog Powiatowych  
mgr inż. Paweł Tokarczuk