

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Wydział Zamówień Publicznych

ul. Krochmalna 13j, 20-401 Lublin, tel.: 81 466 57 10, fax: 81 466 5701
e-mail: zamowienia@zdm.lublin.eu, www.zdm.bip.lublin.eu

ZP-PS.221.1.96.2013

Lublin, dnia 30.10.2013 r.

<< DO ZAINTERESOWANYCH >>

DOTYCZY: postępowania o zamówienie publiczne prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na **Zadanie nr 1 - Budowa drogi publicznej gminnej nr 106821 ul. Zelwerowicza w Lublinie, na odcinku od ul. Poligonowej do ul. Choiny wraz z budową kanalizacji deszczowej, kanalizacji teletechnicznej, drogowej sygnalizacji świetlnej, budową i przebudową oświetlenia ulicznego, przebudową sieci elektroenergetycznych i teletechnicznych, przebudową sieci ciepłowniczej, wodociągowej, gazowej, budową wiaduktu nad Suchą Doliną i ekranów akustycznych. Zadanie nr 2 - zaprojektowanie i wybudowanie drogowej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Choiny - Zelwerowicza - Wojtasa - w Lublinie.**

Uprzejmie informuję, iż w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły następujące zapytania:

1. W związku z przystąpieniem do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego j.w. zwracamy się z prośbą o podanie parametrów technicznych barier energochłonnych: poziom powstrzymywania, szerokość pracująca, rozstaw słupków.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż należy zastosować bariery drogowe H2W2-A o rozstawie słupków co 2m.

2. Bariery energochłonne. Prosimy o określenie parametrów barier drogowych, zgodnie z aktualnymi przepisami. Jednocześnie prosimy o określenie ew. potwierdzenie parametrów barier mostowych: H2W2a w pasie rozdziału, H1W2a skrajne. Specyfikacja mówi tylko o barierach H2W2a. Czy jest możliwość zmiany parametru barier szerokości pracującej barier skrajnych.

Odpowiedź:

Bariery na obiekcie mostowym należy wykonać zgodnie z zatwierdzoną Stałą Organizacją Ruchu oraz Autopoprawką do niej tj.:

- bariery skrajne: H1W2-A;

- bariera dzieląca: H2W4-A.

W załączeniu, nowy aktualnie obowiązujący SST Mosty. (załącznik nr 1)

Bariery drogowe jakie należy zastosować to H2W2 o rozstawie słupków co 2 m. Zamawiający informuje że nie ma możliwości zmiany parametru szerokości pracującej barier skrajnych.

3. WN 110 kV: W ramach zadania 1 należy również wykonać „dostosowanie linii energetycznej wysokiego napięcia 110 kV do wymogów projektowanej ulicy”; prosimy o udostępnienie przedmiarów dotyczących tego zakresu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w części branży elektrycznej zawarta jest analiza skrzyżowania projektowanej ulicy Zelwerowicza z istniejącymi liniami napowietrznymi

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

110 kV związku z budową ulicy Zelwerowicza na odcinku od ul. Poligonowej do ul. Choiny, z której wynika, że nie ma potrzeby wykonania żadnych robót (w branży elektrycznej oświetlenia drogowej wprowadzono załączono skorygowany przedmiar uwzględniający wykonanie słupów przegubowych). W załączeniu nowy, aktualnie obowiązujący przedmiar branży elektrycznej oświetlenie drogowe. - załącznik nr 6.

4. Prosimy o potwierdzenie, iż kosztorysy załączone do oferty, przygotowane na podstawie przedmiarów mają być w postaci uproszczonej.

Odpowiedź:

Tak kosztorysy mają zawierać pozycje uproszczone.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) dokonuje zmiany treści SIWZ w następujący sposób: pkt 12.4. do SIWZ otrzymuje brzmienie:

12.4. Kosztorys ofertowy należy przedstawić w układzie uproszczonym w formie pisemnej. Zaleca się również załączenie do oferty wersji elektronicznej kosztorysu ofertowego w formie uproszczonej.

5. Prosimy o określenie czy do warstwy podbudowy z kruszywa łamanego należy stosować mieszanki kruszywa z dodatkiem 3% cementu. Projekt mówi o zastosowaniu takiej właśnie mieszanki, natomiast w przedmiarach i specyfikacjach technicznych brak jest informacji na ten temat.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż należy wykonać mieszankę kruszywa z dodatkiem 3% cementu – zgodnie z projektem.

6. Dotyczy branży mostowej. Prosimy o uzupełnienie jednostki w pozycji nr 6 przedmiaru branży mostowej.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż pozycję nr 6 przedmiaru robót podano w tonach (t).

7. Dotyczy branży mostowej. Prosimy o uzupełnienie ilości w pozycji nr 63 przedmiaru branży mostowej.

Odpowiedź:

Skorygowano ilości pozycji 6 na $293,64 + 1334 * 2,24 = 3281,80$ t. (załącznik nr 2)
W załączeniu nowy, aktualnie obowiązujący przedmiar branża mostowa.

8. Według załączonych SST mieszanki mineralno asfaltowe powinny spełniać wymagania PN-S 96025. Jest to norma wycofana – obecnie MMA projektowane są w oparciu o normę PN-EN 13108 oraz Wytyczne techniczne WT-2 2010. Prosimy o przedstawienie wymagań dla mieszanek mineralno asfaltowych opartych na aktualnych przepisach.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż mieszanki mineralno-asfaltowe należy wykonać w oparciu o WT-2 2010 r. „Mieszanki mineralno -asfaltowe. Wymagania techniczne” stosując następujące rodzaje mieszanek stosując odpowiednio:

a) dla jezdni na przekrojach A-A, B-B, C-C, D-D, E-E, F-F, G-G:

-warstwa ścieralna z SMA 0/9,8 mm wg PN-S96025:2000 - warstwa ścieralna -SMA 8, PMB 45/80-55

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

-warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 mm wg PN-S96025:2000 - warstwa wiążąca – AC 22W, PMB-25/55-60

-warstwa zasadnicza podbudowy z betonu asfaltowego 0/31,5 mm PN-S 96025:2000-
warstwa podbudowy – AC 32 P, PMB-25/55-60

b) dla jezdni na przekrojach H-H:

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 mm wg PN-S96025:2000- warstwa ścieralna -AC 11 S, 50/70,

-podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/20 mm wg PN-S96025:2000 - warstwa podbudowy – AC 22 P, 50/70,

c) dla jezdni na przekrojach I-I:

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 mm wg PN-S96025:2000 - warstwa ścieralna -AC 11 S, 50/70,

-warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/20 mm wg PN-S96025:2000 -warstwa wiążąca – AC 16 W, 50/70,

d) dla jezdni na przekrojach J-J, K-K, L-L, Ł-Ł, M-M:

-warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12,8 mm wg PN-S96025:2000 - warstwa ścieralna -AC 11 S, 50/70,

warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16 mm wg PN-S 96025:2000 -warstwa wyrównawcza – AC 16 W, 50/70,

e) asfalt lany na zatokach autobusowych(warstwa izolacyjna):

warstwa uszczelniająca z asfaltu lanego 0/8- warstwa z asfaltu lanego MA 5, 35/50.

9. Co to znaczy, że dla potrzeb detekcji pojazdów należy przyjąć generalną zasadę stosowania systemów detekcji nieinwazyjnej w nawierzchnię jedni, tzn. czy można całkowicie wykluczyć w systemie detekcji pojazdów pętle indukcyjne, czy ma być zastosowany system mieszany z pętlami indukcyjnymi liczącymi na wlotach ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż należy zastosować mieszany system z pętlami indukcyjnymi liczącymi na wlotach.

10. Czy dla grup pieszych i rowerowych ma być zastosowany jakikolwiek system detekcji, a jeżeli tak to czy dla grup rowerowych należy zastosować ten sam system detekcji co dla grup pieszych tzn. detekcję za pomocą przycisków ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż dla pieszych należy stosować przyciski dla pieszych o parametrach zgodnych z określeniami w warunkach do projektowania wydanych z pismem ZR-OR. III.4004.59.2013 z dnia 18.06.2013 r. Natomiast dla rowerzystów należy stosować detekcję automatyczną (sprężenie przycisku z detekcją automatyczną poprzez wyświetlanie przyjęcia zgłoszenia detekcji na przycisku). Należy uwzględnić aktualizację projektu o ww. warunki dla skrzyżowań ulic Zelwerowicza-Koncertowa, Zelwerowicza-Staczyńskiego.

11. W warunkach technicznych mówi się, że światłowodowe kable koordynacyjne i monitoringu mają być ułożone w kanalizacji kablowej pomiędzy szafami STS na skrzyżowaniach i dopiero z tych szaf mają być wykonane przyłącza do sterowników, natomiast projekty sygnalizacji na skrzyżowaniach Zelwerowicza – Koncertowa i

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zelwerowicza – Staczyńskiego nie przewidują lokalizacji takich szaf, a jedynie umieszczenie przetłacznic światłowodowych w szafach sterowniczych. Czy oznacza to, że taka szafa ma być zlokalizowana jedynie na skrzyżowaniu projektowanym Choiny-Zelwerowicza-Wojtasa, czy też aktualny projekt ma zawierać lokalizację takich szaf na pozostałych dwu skrzyżowaniach ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż szafa STS ma być zlokalizowana przy skrzyżowaniu ulic Zelwerowicza – Choiny, na pozostałych skrzyżowaniach nie należy budować szafy STS.

12. Czy Zamawiający jest w posiadaniu aktualnego (ważnego na pełny okres realizacji robót projektu stałej organizacji ruchu)?

Odpowiedź:

Zamawiający posiada jako załącznik do SIWZ zatwierdzony w dniu 16.12.2008 r. projekt organizacji ruchu. Aktualizację projektu organizacji ruchu (dotyczy oznakowania i sygnalizacji) należy dokonać na etapie realizacji robót budowlanych. (załącznik nr 8). Zakres aktualizacji będzie uwzględniać:

- montaż detekcji automatycznej dla rowerzystów (sprężonej z przyciskami zgłoszenie automatyczne wyświetlanie na przycisku) na przejazdach rowerowych,
- zastosowanie pochwyty/stojaków dla rowerzystów na skrzyżowaniach z sygnalizacją,
- parametry barier energochłonnych (parametry podane w odpowiedziach do pytań nr 1 i 2).

13. Czy Zamawiający przewiduje wykonanie nawierzchni ścieżki rowerowej wg projektu załączonego do dokumentacji przetargowej (kostka betonowa), czy zgodnie z aktualnie obowiązującymi wymaganiami dotyczącymi ścieżek rowerowych z masy bitumicznej?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z aktualnie obowiązującymi wymaganiami należy wykonać konstrukcję ścieżki rowerowej w następującym układzie warstw:

1. warstwa ścieralna z AC 5 S, 50/70, grubość warstwy 3 cm, (z malowaniem warstwą mas chemoutwardzalnych koloru czerwonego).
2. warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego, grubość warstwy 12 cm,
3. warstwa podbudowy pomocniczej z piasku stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa grubości 10 cm,

Ścieżkę rowerową od chodnika należy oddzielić krawężnikiem betonowym na płask 15x30x100cm, na ławie betonowej C8/10, od strony zielenca ścieżkę rowerową należy ograniczyć obrzeżem betonowym 8x30 cm.

W załączeniu przekrój ścieżki rowerowej załącznik nr 3, oraz skorygowany przedmiar załącznik nr 4.

14. Przedstawione w SST wymagania dla mieszanki mineralno-asfaltowej na warstwę podbudowy, wiążącą, warstwę ścieralną SMA oraz asfalt lany są oparte o normę PN-S-96025:2000. Jest to norma mająca status wycofanej od dnia 29.05.2008. W ramach tego prosimy o zmianę na mieszanki mineralne na warstwę podbudowy, wiążącą, ścieralną SMA oraz asfalt lany zgodnie z obowiązującym rekomendowanym przez IBDiM dokumentem WT-2 2010 „Nawierzchnie asfaltowe”, opartym na przeniesionych zharmonizowanych normach europejskich z serii PN-EN 13108-x.

Odpowiedź:

Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 8.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

15. Prosimy o zmianę wymagań dotyczących kontroli, jakości wyprodukowanej MMA i ich przedstawienie w oparciu o przeniesione zharmonizowane europejskie normy PN-EN 13108-20/21 oraz aktualnie obowiązujący dokument WT-2 2010 (wymóg ZKP).

Odpowiedź:

W załączeniu szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych załącznik nr 5.

16. Prosimy o zmianę wymagań w stosunku do materiałów na MMA (kruszywo, wypełniacz, asfalt) i ich przedstawienie w nawiązaniu do przeniesionych zharmonizowanych europejskich norm z serii PN-EN oraz aktualnych dokumentów WT-1 i WT-2 z roku 2010.

Odpowiedź:

Odpowiedzi udzielono w pytaniu nr 15.

17. Dotyczy: § 13 Wzoru Umowy

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje polisę OC na czas krótszy niż okres realizacji umowy, jeżeli Wykonawca pisemnie zobowiąże się do utrzymania ciągłości ubezpieczenia OC przez cały okres wykonywania umowy tj. od daty przekazania terenu budowy do daty odbioru końcowego. Wykonawca posiada roczną polisę OC, której termin obowiązywania upływa w trakcie realizacji. Wykupienie polisy odpowiedzialności cywilnej na cały okres realizacji wiąże się z dodatkowymi kosztami, które należałoby uwzględnić w cenie oferty.

Odpowiedź:

Tak Zamawiający, dopuszcza przedstawienie pisemnego zobowiązania się Wykonawcy do utrzymania ciągłości ubezpieczenia OC, wraz z promesą gwaranta dotyczącą możliwości kontynuacji ubezpieczenia posiadanego przez Wykonawcę, tak aby Zamawiający był zabezpieczony przez okres od daty przekazania terenu budowy do daty odbioru końcowego robót budowlanych.

18. Zwracamy się z prośbą o załączenie jako elementu SIWZ decyzji zezwolenie na realizację inwestycji drogowej obejmującej przedmiot zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający przekazuje w załączeniu skan zezwolenia na realizację inwestycji drogowej obejmującej przedmiot zamówienia - załącznik 9.

19. Zwracamy się z prośbą o załączenie jako elementu SIWZ decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującej przedmiot zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający przekazuje w załączeniu skan decyzji o środowiskowych warunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia - załącznik nr 10.

20. Zwracamy się z prośbą o załączenie jako elementu SIWZ aktualnej decyzji pozwolenie wodnoprawne obejmującej przedmiot zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż dla przedmiotowej inwestycji nie jest wymagane pozwolenie wodnoprawne.

21. W związku z zapisem w SIWZ pkt.12.4. "Wykonawca nie może samodzielnie modyfikować pozycji kosztorysowych formularza ofertowego itd." prosimy o wyjaśnienie

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

czy załączone kosztorysy ofertowe (kosztorysy zostały opracowane szczegółowo w programie Zuzia, a zamieszczone w wersji PDF) dla robót:

- przebudowa i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury energetycznej;
- przebudowa i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej;
- budowa kanalizacji deszczowej w ciągu projektowanej ul. Zelwerowicza;
- ekrany akustyczne;
- oświetlenie;
- kanalizacja teletechniczna;
- wiadukt nad Suchą Doliną;

Wykonawcy mogą przygotować w wersji uproszczonej (opis, jednostka miary, ilości będą zgodne z przedmiarem robót) tak jak zostały przygotowane kosztorysy przez Zamawiającego na pozostałe asortymenty robót np. kosztorys drogowy.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 4.

22. Prosimy o odpowiedź czy wystarczającym będzie podanie sumy wartości netto w poszczególnych kosztorysach ofertowych, czy należy podać również podatek VAT i wartość brutto?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż kosztorysy ofertowe powinny zawierać wartość netto, podatek VAT oraz wartość brutto.

23. Informujemy, że w kosztorysie na budowę drogowych sygnalizacji świetlnych podano podatek Vat 22%. Prosimy o korektę podatku VAT.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w kosztorysach należy uwzględnić podatek w wysokości 23 %.

24. W kosztorysie na wiadukt w poz. 6 utylizacja ziemi – w kosztorysie i przedmiarze brak jednostki miary. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 6.

25. W kosztorysie na wiadukt poz. 63 rusztowanie rurowe – brak ilości. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 7.

26. W § 8 ust. 8 pkt. 12 umowy zawarto zapis, że wynagrodzenie wykonawcy obejmuje wykonywanie innych niezbędnych czynności wskazanych przez inspektora nadzoru lub inżyniera. Prosimy o potwierdzenie, że powyższe dotyczy tylko i wyłącznie czynności mieszczących się w opisie przedmiotu zamówienia, w przeciwnym razie wykonawca zmuszony byłby do ponoszenia kosztów, których nie ujęto w opisie przedmiotu zamówienia, co jest sprzeczne z ustawą Pzp.

Odpowiedź:

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) dokonuje zmiany treści SIWZ w następujący sposób:

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

§ 4 ust. 2 pkt 12) umowy otrzymuje brzmienie:

utrzymywanie porządku ogólnego na terenie prowadzonych robót oraz w bezpośrednim otoczeniu, w tym wykonywanie następujących czynności wskazanych przez Inspektora Nadzoru obejmujących bieżące utrzymanie stanu drogi przez cały okres budowy/rozbudowy, tj. wykonywanie robót remontowych (obejmujących w szczególności uzupełnienie ubytków w nawierzchni betonem asfaltowym), robót konserwacyjnych i porządkowych, w tym koszenie, oraz podejmowanie innych działań utrzymaniowych mających na celu zapewnienie, zgodnego z potrzebami ruchu drogowego, stanu technicznego drogi oraz sprawności i bezpieczeństwa ruchu, zarówno na odcinkach gdzie nie były jeszcze prowadzone roboty budowlane, trwają roboty lub roboty zostały zakończone (tj. przez cały okres trwania realizacji przedmiotu umowy, aż do zakończenia i odbioru ostatecznego robót budowlanych).

tym samym:

§ 8 ust. 4 pkt 11) oraz ust. 8 pkt 12) umowy otrzymują brzmienie:

koszty związane utrzymywaniem porządku ogólnego na terenie prowadzonych robót oraz w bezpośrednim otoczeniu wraz uporządkowaniem terenu budowy i jego zaplecza łącznie z przywróceniem otoczenia inwestycji do stanu pierwotnego.

W załączeniu nowy aktualnie obowiązujący wzór umowy.

Ponadto w SIWZ:

pkt 12.2 ppkt 11) i pkt 12.5 ppkt 12) SIWZ otrzymują brzmienie:

koszty związane utrzymywaniem porządku ogólnego na terenie prowadzonych robót oraz w bezpośrednim otoczeniu wraz uporządkowaniem terenu budowy i jego zaplecza łącznie z przywróceniem otoczenia inwestycji do stanu pierwotnego.

27. Umowa nie zakłada ograniczenia w naliczaniu kar umownych, co w skrajnej sytuacji może doprowadzić do naliczenia nierealistycznych kar. Prosimy zatem o wprowadzenie do umowy ograniczenia kar umownych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane zapisy.

28. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych: D-04.07.01, D-05.03.05, D-05.03.07, D-05.03.13 podają wymagania dla mieszanek mineralno-asfaltowych z przeznaczeniem na wykonanie warstw: podbudowy, wiążącej, ścieralnej oraz asfaltu lanego zgodnie z normą PN-S-96025:2000 mającą status normy wycofanej. Czy Zamawiający wyraża zgodę na projektowanie i wykonanie nawierzchni asfaltowych zgodnie z aktualnymi wytycznymi tj.: WT1 i WT-2010.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedzi na zapytania nr 8,15.

29. Dotyczy Zadania 2. W PFU nie uwzględniono połączenie sygnalizacji świetlnej skrzyżowań Choiny/Zelwerowicza z Spółdzielczości Pracy/ Wojtasa, czy Zamawiający przewiduje zaprojektowanie i wykonanie tego połączenia? Jeśli tak prosimy o podanie jakim sposobem należy wykonać połączenie czy systemem radiowym czy poprzez kanał technologiczny wykonanie łącza światłowodowego oraz szafami sterowania ulicznego. Prosimy o podanie dokładnego zakresu robót, parametrów materiałów do wykonania danego zakresu.

Odpowiedź:

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zamawiający wyjaśnia, iż nie przewiduje takiego połączenia, zgodnie z PFU.

30. Dotyczy Zadania 2. Prosimy o jednoznaczne określenie jakie należy zastosować maszty sygnalizacyjne w ciągach głównych ulicy Zelwerowicza oraz ulicy Choiny. PFU nie precyzuje jednoznacznej odpowiedzi. Czy mają to być maszty z wysięgnikiem (MSW), bramowy (MSB) czy zwykły rurowy (MS)?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w odniesieniu do Zadania nr 2 zaprojektuj i zbuduj, kwestia wyboru masztu z wysięgnikiem, bramowego czy rurowego zostanie rozstrzygnięta na etapie projektowania, pozostałe skrzyżowania należy wykonać w oparciu o załączoną do przetargu dokumentację projektową.

31. Co jest podstawą do wymagania wykonania archeologicznych nadzorów prac ziemnych lub archeologicznych badań wykopaliskowych o charakterze ratowniczym? (w opisie technicznym widnieje zapis: „Obiekt nie figuruje w rejestrze zabytków ani nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej).

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż pomimo faktu, że obiekt nie figuruje w rejestrze zabytków, nie jest w stanie przewidzieć ani zagwarantować, że podczas realizacji robót Wykonawca nie odkryje, jakiegoś znaleziska archeologicznego. Nadzory prac archeologicznych, oraz wykonanie badań wykopaliskowych o charakterze ratowniczym wymagane jest jedynie w przypadku wystąpienia takiego znaleziska (załącznik nr 11). Ponadto w przypadku wystąpienia takiego zdarzenia Zamawiający przewiduje wydłużenie terminu realizacji robót o okres niezbędny do wykonania badań archeologicznych.

32. Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Zamawiającego jest koszt nadzoru archeologicznego.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż koszt nadzoru archeologicznego Wykonawca powinien uwzględnić w cenie ofertowej, mając na uwadze pozycję w umowie i SIWZ „koszt badań archeologicznych”.

33. Prosimy o weryfikację pozycji przedmiarowej 36 z branży drogowej, wg tabeli robót ziemnych ilość dokopu na nasyp powinna być 22.728,81m³ a w przedmiarze ilość wynosi 21.752,91m².

Odpowiedź:

W załączeniu poprawiony przedmiar w pozycji nr 36.

34. Prosimy o wyjaśnienia: w przedmiarze z branży drogowej pozycja 68 przyjęto wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego a w dokumentacji projektowej (rys. i opis) określono wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego z dodatkiem 3% cementu.

Odpowiedź:

W załączeniu poprawiony kosztorys w pozycji nr 68.

35. Prosimy o sprecyzowanie uziarnienia kruszywa łamanego stabilizowanego z dodatkiem 3% cementu przy wykonaniu podbudowy pomocniczej jezdni ul. Zelwerowicza. Brak informacji w SST.

W załączeniu szczegółowa specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych - załącznik nr 5.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

36. W dokumentacji projektowej nie zostały określone parametry barier ochronnych wg normy PN EN 1317, zwracamy się o podanie parametrów oraz dostosowanie projektu i SST do obowiązujących przepisów.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie nr 2.

37. W przedmiarze z branży drogowej (poz. 83) uwzględniono wykonanie warstwy wiążącej 0/16 gr. 6cm, a w dokumentacji projektowej (rys i opisie) przyjęto warstwę wiążącą 0/16 gr. min. 4cm. Prosimy o wyjaśnienia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż grubość warstwy wiążącej powinna wynosić 7 cm zgodnie z dokumentacją projektową. W załączeniu poprawiony przedmiar robót.

38. W przedmiarze z branży drogowej (poz. 79) uwzględniono wykonanie podbudowy z betonu asfaltowego 0/20 gr. 8cm, a w w dokumentacji projektowej (rys. i opis) nie przyjęto, prosimy o wyjaśnienia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w przedmiarze powinna być grubość 7 cm zgodnie z dokumentacją projektową.

39. W przedmiarze branży drogowej wykonanie warstwy ścieralnej na ul. Koncertowej przyjęto z SMA 0/9,6 gr. 4cm natomiast w dokumentacji projektowej przyjęto warstwę ścieralnej z betonu asfaltowego 0/12,8 gr 5cm. Prosimy o wyjaśnienia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż na "przelocie" ul. Zelwerowicza przez ul. Koncertową cała konstrukcja nawierzchni na ul. Koncertowej jest do wymiany dlatego na tym odcinku należy wykonać, warstwę SMA 8 grubości 4 cm.

40. W przedmiarze z branży drogowej (poz. 54,55) zduplikowano wykonanie oczyszczenia i skropienia warstwy wiążącej na ul. Koncertowej, które wg przedmiaru uwzględniono w pozycjach 56, 57. Prosimy o wyjaśnienia.

Odpowiedź:

W załączeniu poprawiony przedmiar branża drogowa (załącznik nr 4).

41. Prosimy o uzupełnienie i załączenie brakującej dokumentacji geotechnicznej.

Odpowiedź:

Zamawiający w załączeniu przekazuje dokumentację geotechniczną (załącznik nr 12).

42. W związku z zapisami, umieszczonymi w poz. 12.3 i 12.4 SIWZ, zobowiązującymi uczestników postępowania przetargowego do obliczenia ceny ofertowej dla Zadania nr 1 dokładnie w oparciu o załączone przez Inwestora kosztorysy ofertowe i przedmiary robót, zgłaszamy konieczność weryfikacji wymienionych dokumentów w zakresie robót ziemnych. Obecna postać tych dokumentów wymusza na wykonawcy zniekształcenie zarówno ilości przewidywanych robót jak i cen jednostkowych. Może to nie mieć znaczenia, ponieważ wartość końcowa wyceny pozostaje na prawidłowym poziomie, lecz sporządzenie harmonogramu robót czy też wycena w trakcie realizacji inwestycji ewentualnych robót dodatkowych może być problemem o ile Inwestor będzie wymagał utrzymania poziomu cen jednostkowych z kosztorysów ofertowych .

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

a) Kanalizacja deszczowa:

- poz. nr 2 - zawyżona ilość o 10% wymusza zniżenie ceny jednostkowej o 10%
- poz. nr 3 - zawyżona ilość o 90% wymusza zniżenie ceny jednostkowej o 90%
- poz. nr 4 - zawyżona ilość o 90% wymusza zniżenie ceny jednostkowej o 90%
- poz. nr 5 - zawyżona ilość o 20% wymusza zniżenie ceny jednostkowej o 20%
- poz. nr 6 - zawyżona ilość o 80% wymusza zniżenie ceny jednostkowej o 80%

b) Sieć wodociągowa pozycje nr 1, 2, 3 i 4 - uwagi analogiczne do umieszczonych powyżej.

c) Sieć c.o. pozycje nr 2 i 3 - uwagi analogiczne.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż wycena powinna uwzględniać realne koszty wykonania robót budowlanych podanych w poszczególnych pozycjach kosztorysowych.

43. Przy rozstawach słupów 6 i 9 m, Zamawiający przewidział wykonanie między palami belki fundamentowej, w której będzie zainstalowany słup. Dodatkowo pod fundamentem belkowym przewidziane są mikropale. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie posadowienia belki fundamentowej w inny sposób pod warunkiem zapewnienia całemu ustrojowi wymaganej nośności ?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraży zgody na wykonanie posadowienia belki fundamentowej w sposób inny niż podany w dokumentacji projektowej.

44. Prosimy o załączenie jako elementu SIWZ rysunku konstrukcyjnego zbrojenia pała oraz zbrojenie belki fundamentowej dla pól o rozstawie pali 6 i 9m.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż sposób zbrojenia pali fundamentowych oraz belek fundamentowych został przedstawiony w części rysunkowej opracowania projektowego (Projekt Wykonawczy Rys.06.1-06.3 – Pale fundamentowe oraz 08.1 – 08.3 Zbrojenie belek fundamentowych).

45. W SST dotyczącej betonu wykazane jest, że głowica pała posiada klasę ekspozycji XC2, XA1 – czyli odpowiednią dla betonów nie napowietrzanych. Czy Zamawiający z uwagi na pracę głowicy w agresywnych warunkach atmosferycznych narażający ją na rozmarzanie nie przewiduje wykonania głowicy z betonu napowietrzanego (mostowego) stosowanego przy klasie ekspozycji (Xf) ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż do wykonania głowicy pała należy zastosować beton napowietrzany.

46. Zamawiający w kwestii zabezpieczenia antykorozyjnego słupów odwołuje się do specyfikacji M14.03.02 dotyczącej natryskiwanej powłoki metalizacyjnej minimalnej grubości 150 µm. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania powłoki antykorozyjnej przez cynkowanie ogniowe przy zachowaniu minimalnej grubości 150 µm?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż dopuszcza możliwość zabezpieczenia antykorozyjnego słupów poprzez zastosowanie ocynku ogniowego o grubości 150µm.

47. Prosimy o załączenie jako elementu SIWZ rysunku zbrojenia belek podwalinowych.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż sposób zbrojenia belek podwalinowych został przedstawiony w części rysunkowej opracowania projektowego (Projekt Wykonawczy Rys.07.1-07.8).

48. W części opisowej projektu Zamawiający pisze o konieczności wykonania bramy wjazdowej w ekranie akustycznym E3. Czy w bramie należy umieścić furtkę w celu umożliwienia przejścia pieszym bez konieczności otwierania bramy? Jakiego typu mechanizm otwierający bramę zastosować?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż w bramie należy umieścić furtkę, a do otwierania bramy zastosować mechanizm mechaniczny.

49. Jakie łączniki śrubowe należy zastosować do montażu płyt przezroczystych do konstrukcji bramy? (cynkowanie ogniowo czy ze stali nierdzewnej).

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż należy zastosować łączniki cynkowane do montażu płyt przezroczystych do konstrukcji bramy.

50. Na rysunku typowego przęsła ekranu przezroczystego o wymiarach 4,0 x 3,0m przedstawiono wypełnienie składające się z czterech elementów. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania wypełnienia z dwóch elementów pod warunkiem spełnienia przez nie wszystkich wymagań wytrzymałościowo/użytkowych ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż dopuszcza się możliwość wykonania przęsła ekranu przezroczystego o wymiarach 4x3m z dwóch elementów pod warunkiem spełnienia przez nie wszystkich wymagań wytrzymałościowych i użytkowych.

51. Czy na ekranach przezroczystych należy umieścić sylwetki ptaków drapieżnych lub paski ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż na ekranach przezroczystych należy umieścić paski.

52. Zwracamy się z prośbą o podanie rodzaju żyły powrotnej w kablach SN XRUHAKXs 12/20/kV 1x120 i XRUHAKXs 12/20/kV 1x240, tzn. 25 czy 50 mm².

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z zestawieniem materiałów do kosztorysu lub przedmiaru dla kabli XRUHAKXS 12/20/kV z żyłą 120 i 240 mm² – 50mm².

53. Czy jest dopuszczalne zastosowanie cynkowanie ogniowe konstrukcji ekranów akustycznych w zamian za wymaganą metalizację ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż dopuszcza cynkowanie ogniowe, grubość warstwy zgodnie z SST.

54. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie pali fundamentowych dla ekranów akustycznych jako pali wierconych wykonywanych bez rur obsadowych?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż wyraża zgodę na zamianę wykonania pali wierconych o

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

średnicy 60cm bez rur obsadowych.

55. W SST D.07.08.01 dla przedmiotowego zadania, w pkt. 2.4.2.2. [Fundamenty palowe] znajduje się opis technologii wykonania pali fundamentowych: „Zaprojektowano wykonanie fundamentów w postaci żelbetonowych pali o długości wskazanych w Dokumentacji Projektowej o średnicy 60cm. Powierzchnie stykające się z gruntem powinny być pokryte warstwą bitumiczną stanowiącą izolację nakładaną na zimno zgodnie z STWiORB M.15.01.01.”. Czytając dalej, w tej samej SST, pkt. 3.2.1. [Palownica] precyzuje się z kolei, że: „Rodzaj urządzenia do wykonywania pali wierconych ma być dostosowany do średnicy wierconego pala”.

Z powyższych zapisów Wykonawca wnioskuję, że dla wykonania fundamentów palowych należy zastosować technologię pali wierconych. Specyfika tej technologii uniemożliwia wykonanie izolacji pala.

Prosimy, aby Zamawiający skorygował treść pkt. 2.4.2.2. SST i wykreślił z niego konieczność wykonywania izolacji pali.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż zapis dotyczy zaizolowania głowicy pala stykającej się z gruntem, która będzie wykonana w drugim etapie betonowania pala.

56. Prosimy o potwierdzenie, że jako wypełnienie przeziernie ekranów akustycznych Zamawiający dopuszcza szkło mineralne hartowane posiadające stosowne aprobaty do stosowania, jako wypełnienia ekranów akustycznych.

Cechy proponowanego wypełnienia – szkło mineralne hartowane:

- Wysoka wytrzymałość czasowo – środowiskowa (nie matowieją, nie stają się szare, utrzymują swoją barwę),
- Zachowują swoje właściwości przeziernie,
- Charakteryzuje je wysoka gładkość – właściwości samoczyszczące (łatwość utrzymania czystości i konserwacji płyt),
- Wysoka przezroczystość – 96%,
- Posiadają dużą odporność chemiczną,
- Bardzo wysoka temperatura pracy,
- DLR= 35 dB - jednolicebowy wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych,
- Pozytywne wyniki badań Instytutu Badawczego Dróg i Mostów
- Duża wytrzymałość na zginanie,
- Wysoki moduł sprężystości (66 GPa) – co powoduje dużo mniejsze ugięcia płyt i odkształcenia,
- Zwiększony poziom bezpieczeństwa – szkło bezpieczne,
- Posiada wszelkie niezbędne aprobaty techniczne IBDiM.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż można zastosować szkło hartowane mineralne pod warunkiem przedłożenia stosownej aprobaty oraz po spełnieniu wymagań stawianych ekranom akustycznym w normach tematycznych, oraz wymaganiom akustycznym zawartym w niniejszej SST.

57. W SST D.07.08.01 dla przedmiotowego zadania, w pkt. 5.3. nakazuje się wykonanie podwójnej izolacji bitumicznej podwalin dla ekranów akustycznych. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby zamiennie zastosować izolację podwalin w formie malowania farbą akrylową.

Odpowiedź:

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Zamawiający nie wyraża zgody na zaizolowanie elementów betonowych stykających się z gruntem farbami akrylowymi.

58. Dotyczy Zadania nr 2. Prosimy o wyjaśnienie, czy do zakresu zadania należy opracowanie projektu budowy ścieżki rowerowej wokół skrzyżowania oraz wykonanie robót budowlanych z tym związanych? Po wykonaniu wizji w terenie stwierdzono, iż na danym skrzyżowaniu ścieżka rowerowa jest już wykonana.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż zakres zadania 2 należy wykonać zgodnie z PFU i załącznikami do PFU.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zmianami) dokonuje zamiany Specyfikacji Istotnych Warunków Zmówienia w zakresie załącznika nr 1 do SIWZ, poprzez dodanie:

- 1) SST branża mostowa.
- 2) Przedmiar branża mostowa.
- 3) Przekrój konstrukcji ścieżki rowerowej.
- 4) Przedmiar branża drogową.
- 5) SST branża drogową.
- 6) Przedmiar branża elektryczna oświetlenie drogowe.
- 7) Przedmiar branża elektryczna.
- 8) Przedmiar sygnalizacja drogową.

Ponadto zamawiający przekazuje Wykonawcom:

- 9) Kopię ZRiD.
- 10) Kopię decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- 11) Opinię Konserwatorską.
- 12) Dokumentację geotechniczną.

Pozostałe zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

DYREKTOR
Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie
inż. Kazimierz Pidek