

Wszyscy Wykonawcy

W związku z pytaniami od Wykonawców dot. przetargu na „**Remont drogi krajowej nr 32 na odc. Strykowo - Stęszew od km 150+150 do km 155+600, dł. 5,45 km**” Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu udziela odpowiedzi (treść zapytań zgodna z oryginałem wystąpienia Wykonawcy).

PYTANIE 2

W tytule rozdziału D-05.03.05b Specyfikacji Technicznej dotyczącej warstwy wiążącej pojawia się mieszanka AC 16 W, natomiast w pkt. 5 tego samego dokumentu podano wymagania dla mieszanki AC 16 S, a w pkt. 7 kosztorysu widnieje mieszanka AC 11 S. prosimy o ujednolicenie rodzaju oraz wymagań dla mieszanki na warstwę ścieralną.

WYJAŚNIENIE:

Nastąpiła pomyłka w SST – Zamawiający zamieszcza poprawioną wersję.

PYTANIE 3

Czy dopuszcza się wykonanie badania koleinowania w małym koleinomierzu?

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie dopuszcza badania w małym koleinomierzu.

PYTANIE 4

D 05.03.05a Zamawiający w punkcie 10 przywołuje dokumenty techniczne jako dokumenty związane z wymaganiami dotyczącymi mieszanek asfaltowych. Zgodnie z dokumentem WT 2 z 2010 nie przewiduje się AC 16 S. Max uziarnieniem dla warstwy ścieralnej jest wielkość 11,2 mm. Prosimy o dokonanie zmiany zgodnie z przywołanymi Wt 2 z 2010.

WYJAŚNIENIE:

Przewidywana warstwa nie jest docelową warstwą ścieralną niemniej przez jakiś czas taką funkcję ma pełnić, stąd założona wielkość uziarnienia i zawartość wolnych przestrzeni w mieszance, dlatego podtrzymujemy zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 5

D 05.03.05a Zamawiający w tabeli 8 dla warstwy ścieralnej podaje wymagania, które zgodnie z przywołanymi wytycznymi wykazują różnicę wartości dla wolnych przestrzeni (inna wartość graniczna tj. do 4%) oraz jako kontrolę odporności na odkształcenia trwałe wskazuje metodę B w powietrzu. Prosimy o dokonanie zmiany zgodnie z przywołanymi wytycznymi Wt 2 z 2010.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 6

D 05.03.05a w punkcie 6.3 specyfikuje częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów. Zgodnie z obowiązującym prawem wytwórnice mieszanek asfaltowych zobowiązane są do posiadania certyfikowanego systemu zakładowej kontroli produkcji, która między innymi reguluje obszar związany z nadzorem w trakcie produkcji (system ZKP zgodny z normą PN-EN 13108-21). Prosimy o uaktualnienie punktu 6.3 do obowiązującej normy PN-EN 13108-21.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 7

D 05.03.05b Zamawiający w tabeli 8 podaje wymagania dla warstwy ścieralnej zamiast dla warstwy wiążącej. Dodatkowo wprowadza metodę oznaczenia deformacji trwałej niezgodną z przywołanymi w punkcie 10 wytycznymi WT 2 z 2010 jakie wskazane są dla warstwy wiążącej z betonu asfaltowego. Prosimy o dokonanie zmiany zgodnie z przywołanymi WT 2 z 2010.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 8

D 05.03.05b w punkcie 6.3 specyfikuje częstotliwość oraz zakres badań i pomiarów. Zgodnie z obowiązującym prawem wytwórnice mieszanek asfaltowych zobowiązane są do posiadania certyfikowanego systemu zakładowej kontroli produkcji, która między innymi reguluje obszar związany z nadzorem w trakcie produkcji (system ZKP zgodny z normą PN-EN 13108-21). Prosimy o uaktualnienie punktu 6.3 do obowiązującej normy PN-EN 13108-21.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 9

Dotyczy _D.05.03.05.b.

W SST D.05.03.05.b wymagania dla kruszyw w tab. 3 przedstawiono jak dla warstwy ścieralnej, co jest niezgodne z dokumentem przywołanym w pkt. 10.2.63. tj. WT1 -2010. Nieuzasadnione jest sprawdzanie mrozoodporności kruszywa w roztworze soli, w przypadku dolnych warstw nawierzchni, które nie są narażone bezpośrednio na zabiegi zimowego utrzymania. Podobnie jest z odpornością kruszywa na polerowanie, którą zgodnie z normą PN-EN 13 043 stosuje się tylko do warstw ścieralnych. Pozostałe parametry są natomiast zawyżone w stosunku do wymagań kruszyw dla warstwy wiążącej wg WT-1 2010. Prosimy o skorygowanie.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 10

Dotyczy _D.05.03.05b.

W STT D.05.03.05b. pkt 2,4 nie przedstawiono wymagań dla kruszywa niełamanego drobnego, co jest niezgodne z dokumentem przywołanym w pkt. 10.2.63. tj. WT1 -2010. Prosimy o uzupełnienie.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający nie przedstawił takich wymagań, ponieważ nie dopuszcza stosowania takiego kruszywa.

PYTANIE 11

Dotyczy_ D.05.03.05b.

W STT D.05.03.05b. W tab.8 , Lp.2 podano błędną procedurę badania odporności na deformacje trwałe. Zgodnie z dokumentem przywołanym w pkt. 10.2.64 tj .WT2 2010 badanie należy wykonać na małym aparacie metodą B w powietrzu, a głębokość koleiny określa się dla 10 000 cykli obciążenia. Ponadto zgodnie z Dz.U. nr 43 w Polsce projektuje się drogi, przy uwzględnieniu obciążenia pojazdów o nacisku osi na jezdnię 115 KN,a dla takiej wartości zgodnie z PN-EN 13 108-1 stosujemy mały koleinomierz. Prosimy o skorygowanie treści SST lub wyrażenie pisemnej zgody na zastosowanie wymagań do AC16W zgodnie z tab.14 WT2 2010.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 12

Dotyczy_ D.05.03.05.a.

Treść SST D.05.03.05.a. jest niespójna. W tab.7 podano rzędne krzywych granicznych uziarnienia dla w. wiążącej. a w tab.8 przedstawiono wymagania niezgodne z dokumentem przywołanym w pkt. 10.2.64 tj WT2 2010. Prosimy o zaproponowanie mieszanki mineralno - asfaltowej zgodnej z WT2 2010.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 13

Dotyczy_ D.05.03.05.a.

W SST D.05.03.05.a.w tab.8 , Lp.2 podano błędną procedurę badania odporności na deformacje trwałe. Zgodnie z dokumentem przywołanym w pkt. 10.2.64 tj .WT2 2010 badanie należy wykonać na małym aparacie , metodą B w powietrzu, a głębokość koleiny określa się dla 10 000 cykli obciążenia. Ponadto zgodnie z Dz.U. nr 43 w Polsce projektuje się drogi, przy uwzględnieniu obciążenia pojazdów o nacisku osi na jezdnię 115 KN,a dla takiej wartości zgodnie z PN-EN 13 108-1 stosujemy mały koleinomierz. . Prosimy o skorygowanie treści SST lub wyrażenie pisemnej zgody na zastosowanie wymagań do ACS zgodnie z tab.20 WT2 2010.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 14

Dotyczy_ D.05.03.05.a.

W SST D.05.03.05.a. , tab.8 , Lp.2. Postawiono zbyt wysokie wymaganie koleinowania dla warstwy ścieralnej, nie ujęte żadnymi przepisami. Nawet z zgodnie z zaleceniami GDDKiA, Oddział Poznań z dn. 24.01.2011 maksymalna głębokość koleiny warstwy ścieralnej (włącznie z SMA) powinna być $\leq 10\%$. Prosimy również o wyjaśnienie zapisu "względna głębokość koleiny".

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST. Względna głębokość koleiny – ubytek grubości próbki w odniesieniu do grubości pierwotnej.

PYTANIE 15

Dotyczy_ **D.05.03.05.a.**

W SST D.05.03.05.a, pkt.2,2 wpisano asfalt niezgodny z dokumentem przywołanym w pkt. 10.2.64 tj .WT2 2010. Prosimy o skorygowanie.

WYJAŚNIENIE:

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SST.

PYTANIE 16

Dotyczy_ **D.05.03.05.b.**

Treść SST dla warstwy wiążącej jest niespójna. W tab. 7 podano wymagania dla warstwy ścieralnej. Prosimy o skorygowanie.

WYJAŚNIENIE:

SST została skorygowana i zamieszczona na stronie internetowej Zamawiającego.

PYTANIE 17

Prosimy o udostępnienie decyzji zezwalającej na zagospodarowanie odpadu destruktu (odpad o kodzie 17 03 02 – Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01) w technologii opisanej w dokumentacji przetargowej. Jednocześnie pragniemy zauważyć iż obowiązujące przepisy nie dopuszczają prowadzenia odzysku tego rodzaju odpadu poza instalacjami (odpadu o kodzie 17 03 02 nie uwzględnia ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŚRODOWISKA z dnia 21 marca 2006r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z dnia 27 marca 2006r.))
Również odpowiedź Instytutu Badawczego Dróg i Mostów na zapytanie GDDKiA z 2006r. wskazuje na fakt iż należy zaniechać praktyki rozsypywania destruktu na pobocza dróg lub na drogach niższej kategorii.

WYJAŚNIENIE:

Destrukt asfaltowy, który ma zostać ponownie wykorzystany nie jest odpadem. W świetle obowiązujących przepisów tj. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 ze zm.), w tym w szczególności w myśl definicji zawartej w art. 3 ust. 1, odpady oznaczają każdą substancję lub przedmiot należący do jednej z kategorii, określonych w załączniku nr 1 ustawy o odpadach, których posiadacz pozbywa się, zamierza pozbyć się lub do ich pozbycia się jest obowiązany. O ile destrukt asfaltowy można byłoby uznać za należący do jednej z kategorii wymienionych w załączniku nr 1 do ustawy o odpadach, to pozostaje jeszcze kwestia spełnienia kryteriów określonych w ustawowej definicji. Odpadem jest bowiem substancja lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do ich pozbycia się jest obowiązany. Tymczasem w przypadku gdy ten sam podmiot najpierw pozyskuje destrukt z remontowanych nawierzchni, a następnie wykorzystuje go do remontu (przebudowy lub rozbudowy) innej lub wręcz tej samej drogi - trudno mówić o pozbywaniu się tego materiału. W przypadku klasyfikowania danej substancji lub materiału jako odpad, kluczowe staje się zatem pojęcie "pozbywania się" zawarte w definicji. Dlatego nie zachodzi konieczność pozyskiwania decyzji zezwalającej na zagospodarowanie odpadu

Z upoważnienia Dyrektora
Naczelnik
Wydziału Zamówień Publicznych
mgr inż. Lucja Algusiewicz