

**Szanowni Państwo
Wykonawcy ubiegający się
o udzielenie zamówienia**

O.RZ.D-3.2410.4.2017.młs
Rzeszów, 30 października 2017 r.

dotyczy przetargu nieograniczonego na: „**Kontynuacja budowy przy optymalizacji rozwiązań projektowych zadania pn. Rozbudowa drogi krajowej Nr 4 (E - 40) Jędrzychowice - Korczowa wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi odc. Łańcut - Głuchów km 613+767,30 do 619+589,86**”

WYJAŚNIENIA SIWZ, ZMIANY SIWZ NR 38-92
ZESTAW NR 6

- I. Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Pzp oraz pkt 13.2. Instrukcji dla Wykonawców (IDW) SIWZ przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 204:

W nawiązaniu do wyjaśnienia nr 21 z dnia 12.09.2017r. oraz nr 81 z dnia 10.10.2017r. zwracamy się z prośbą o narzucenie wszystkim oferentom przyjęcia terenu niezabudowanego od km 618+450 do końca odcinka, biorąc pod uwagę następujące uwarunkowania:

- > na terenie gminy Głuchów nie jest unormowana sprawa Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu,
- > obszar od km ok. 618+450 ÷ 619+600 w stanie istniejącym ma charakter zupełnie odmienny niż na odcinku go poprzedzającym (gdzie przeważa teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej),
- > przyjmując teren zabudowy na ww. odcinku, skrzyżowanie z DP 1520R i DG 109873R będzie wymagało olbrzymiej rozbudowy skrzyżowania ze znikomym ruchem na drogach podporządkowanych (dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w prawo - pasy wyłączenia, dodatkowe pasy ruchu na skrzyżowaniu z prawej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu - pasy włączenia),
- > na newralgicznym odcinku będą zlokalizowane drogi serwisowe po obu stronach DK 94 skomunikowane ze skrzyżowaniem z drogami DP 1520R i DG 109873R, co zapewni odseparowanie od DK 94 lokalnego ruchu, potencjalnie nawet zwiększonego w przypadku przyszłościowej zmiany charakteru terenu na zbliżony do zabudowanego.

Wyjaśnienie nr 204:

Zamawiający nie wyraża zgody. Zamawiający nie zmienia treści wyjaśnienia nr 21.

Pytanie nr 205:

Zgodnie z wyjaśnieniem nr 116 z dn. 10.10.2017r. Zamawiający wymaga, aby zaprojektować i zrealizować przejścia dla pieszych w pobliżu zatok autobusowych, w pobliżu budynków użyteczności publicznej (m.in. MOSIRu, szpitala, szkół itp.). W związku z tym prosimy o informację, czy w ww. lokalizacjach Zamawiający wymaga także zaprojektowania i wykonania przejazdów dla rowerów z podziałem na przypadki:

- > ścieżka rowerowa/ ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowane po lewej stronie DK 94, a po prawej stronie droga serwisowa,
- > ścieżka rowerowa/ ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowane po lewej stronie DK 94, a po prawej stronie chodnik.

Wyjaśnienie nr 205:

Zamawiający nie wymaga zaprojektowania i wykonania przejazdów dla rowerów w pobliżu zatok autobusowych oraz w pobliżu budynków użyteczności publicznej.

Pytanie nr 206:

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie kostki betonowej na powierzchniach przeznaczonych pod ruch kołowy? Jeśli tak, to na jakich powierzchniach:

- > pierścienie ronda,
- > zatoki autobusowe,
- > wyspy dzielące,
- > poszerzenia przy wyłukowaniach?

Wyjaśnienie nr 206:

Zamawiający w PFU jednoznacznie określił powierzchnie, na których nie dopuszcza wykonania nawierzchni z kostki betonowej.

Pytanie nr 207:

Czy na ww. powierzchniach należy przyjąć kostkę betonową o grubości 8cm?

Wyjaśnienie nr 207:

Szczegółowe wymagania odnośnie kostki betonowej, m.in. grubości, zostały określone w WWIORB D.05.03.01 Nawierzchnia z kostki brukowej.

Pytanie nr 208:

Jeżeli Zamawiający wymaga obligatoryjnego zastosowania kostki kamiennej, dla niektórych powierzchni przeznaczonych pod ruch kołowy - prosimy o sprecyzowanie tych powierzchni oraz parametrów wyjściowych dla kostki.

Wyjaśnienie nr 208:

Zamawiający nie wymaga obligatoryjnego zastosowania kostki kamiennej na powierzchniach przeznaczonych pod ruch kołowy. Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że zgodnie z ideą kontraktu „projektuj i buduj”, przyjęte przez Wykonawcę rozwiązania powinny wynikać z jego wiedzy i doświadczenia.

Pytanie nr 209:

Czy konstrukcję pasa dzielącego drogi głównej wyłączonego z ruchu (poza zakresem opasek) należy przyjąć taką, jak na pasach ruchu? Jeśli nie, zwracamy się z prośbą o podanie parametrów wyjściowych jakie ma spełniać ww. konstrukcja?

Wyjaśnienie nr 209:

Konstrukcję części jezdni wyłączonej z ruchu, należy zaprojektować i wykonać jak na pasach ruchu.

Pytanie nr 210:

Czy część pasa dzielącego wyłączona z ruchu ma być ograniczona krawężnikami (np. krawężnikami położonymi na płask)?

Wyjaśnienie nr 210:

Patrz wyjaśnienie nr 23.

Pytanie nr 211:

Czy Zamawiający wyraża zgodę na wydłużenie zakresu rowów (oraz przekroju drogowego) określonego w p. 1.1.3.1 PFU (w przypadku gdy te zmieszczą się w granicach pasa drogowego)?

Wyjaśnienie nr 211:

Zamawiający nie wyraża zgody na przedmiotową zmianę.

Pytanie nr 212:

Czy Zamawiający wyraża zgodę na zwiększenie zakresu kanalizacji deszczowej zamkniętej (zgodnej z p. 2.1.9) w miejscach gdzie utrudnione i/lub niemożliwe będzie odprowadzenie wody do rowu?

Wyjaśnienie nr 212:

Zamawiający jednoznacznie określił zakres kanalizacji deszczowej zamkniętej w PFU (m.in. w pkt. 2.1.9). Wykonawca zobowiązany jest zastosować takie rozwiązania projektowe, które umożliwią odprowadzenie wody do rowów w miejscach, gdzie Zamawiający nie przewidział w PFU kanalizacji deszczowej.

Pytanie nr 213:

W nawiązaniu do wyjaśnienia nr 66 z dnia 22.09.2017r., ponownie zwracamy się z prośbą o wskazanie lokalizacji zatok autobusowych. Czy 15 szt. zatok autobusowych (wskazanych w ww. wyjaśnieniu) dotyczy tylko drogi głównej DK 94? Czy jest to liczba uwzględniająca zatoki autobusowe na drogach podporządkowanych? Prosimy o wskazanie orientacyjnych lokalizacji lub obszaru, z którego mają one odbierać ruch pieszych (przynajmniej dla dróg podporządkowanych). Po przeanalizowaniu

zagospodarowania terenu oraz układu komunikacyjnego, narzucona liczba 15-stu zatok autobusowych wydaje się zawyżona przynajmniej o 1.

Wyjaśnienie nr 213:

Zamawiający wyjaśnia, że w wyjaśnieniu nr 65, wskazał orientacyjną lokalizację siedmiu par zatok autobusowych przy trasie głównej. Natomiast lokalizacja jednej zatoki autobusowej, przewidziana jest w miejscu istniejącego przystanku autobusowego, przy DW 877 (ul. Mościckiego) po stronie prawej w kierunku Dynowa (naprzeciwko cmentarza).

Pytanie nr 214:

Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności w zakresie wykonania oznakowania poziomego. Mianowicie zgodnie z WWIORB D-07.01.01. Oznakowanie poziome punkt 1.3. Zakres robót objętych WWIORB Zamawiający wymaga aby oznakowanie poziome zostało wykonane materiałami grubowarstwowymi, w technologii chemoutwardzalnej, strukturalnej (linie krawędziowe z efektem akustycznym) natomiast w PFU punkt 2.1.22.1.1. Znaki poziome Zamawiający wymaga aby oznakowanie poziome zostało wykonane jako grubowarstwowe: linie krawędziowe i segregacyjne w technologii strukturalnej, gdzie najechanie na linie krawędziowe powinno powodować powstanie efektu akustycznego i wibracji. W przypadku uzyskania tylko efektu akustycznego wymaganie to spełni oznakowanie strukturalne typu spot-flex natomiast w przypadku efektu akustycznego i wibracji należałoby wykonać baretkę. Są to dwa różne oznakowania. Prosimy zatem o informację, które oznakowanie ma przyjąć do wyceny Wykonawca czy ma to być oznakowanie z efektem akustycznym czy z efektem akustycznym i wibracją.

Wyjaśnienie nr 214:

Zamawiający wyjaśnia, że oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie z 2.1.22.1.1. Znaki poziome PFU. Zamawiający wprowadza w tym zakresie zmianę SIWZ nr 91.

Pytanie nr 215:

Zgodnie z WWIORB D.03.01.04 Przepusty z rur GRP pkt 2.2 (treść poniżej) „przepusty i rowy kryte należy wykonać z rur GRP (...)”

2.2. Rury GRP

Przepusty i rowy kryte należy wykonać z rur GRP zgodnie z polską normą, o minimalnej nominalnej sztywności obwodowej - SN 10 000 N/m² dla nawojowych technologii produkcji lub większej - SN 20 000 N/m² dla odśrodkowych technologii produkcji, aby długoterminowa sztywność obwodowa (po 50 latach), nie była mniejsza niż 6000 N/m². Ciśnienie nominalne PN1, łączniki systemowe producenta z uszczelkami EPDM. Rury powinny być wykonane wyłącznie z żywicy z poliestrowej, włókna szklanego o podwyższonej odporności na korozję E-CR, kruszywa kwarcowego, bez żadnych dodatkowych wypełniaczy np. węgla wapnia.

Wszystkie wyroby powinny spełniać wymagania polskiej normy lub aprobaty technicznej i być oznakowane CE lub znakiem budowlanym.

zaś zgodnie z PFU pkt 2.1.15 „(...) *dopuszcza się także przepusty z rur wykonywanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP) (...)*”

2.1.15 Przepusty

Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania odwodnienia należy zaprojektować i wykonać przepusty pod drogą krajową, drogami bocznymi krzyżującymi się z przedmiotową obwodnicą, drogami dojazdowymi.

Pod drogą krajową należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP).

Nie precyzuje się wymogów dla konstrukcji przepustów pod pozostałymi drogami.

Ostateczne ustalenie danych dotyczących dokładnej lokalizacji oraz parametrów geometrycznych przepustów będą wynikać z obowiązujących przepisów techniczno- budowlanych (w tym decyzji o pozwoleniu wodno-prawnym), warunków technicznych wydanych przez właścicieli lub zarządców cieków wodnych, opracowanej dokumentacji hydrologicznej oraz przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań wynikających z decyzji środowiskowej, Raportu wykonanego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Wszelka zmiana lokalizacji i parametrów przepustów w stosunku do decyzji środowiskowej wymaga usankcjonowania w procedurach przewidzianych przepisami prawa.

Dodatkowo Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 2

Pytanie nr 2:

Zgodnie z WWIORB (D.03.01.04) przepusty drogowe należy zaprojektować i wykonać z rur GRP, dla których Zamawiający akceptuje spadek sztywności obwodowej do wartości SN6000 N/m². Niepodważalny zatem jest fakt spadku sztywności dla tego materiału, natomiast niemożliwy do stwierdzenia wydaje się efekt i skala tego zjawiska. Jak Zamawiający chce zbadać sztywność po 50 latach eksploatacji, a jeśli tego dokona i stwierdzi że sztywność jest mniejsza niż ww. to czy i jakie

konsekwencje wyciągnięte wobec producenta i wykonawcy? Ostatnie doniesienia i przykłady praktyczne mogą wskazywać, że utrata sztywności rur GRP następuje znacznie szybciej i nie do końca wiadomo w jakim stopniu. Czy w tej sytuacji Zamawiający dopuści do zastosowania na przepusty drogowe rury PEHD zgodne z PN-EN 13476-2 i posiadające stosowne Aprobaty (IBDiM, ITB) o sztywności odpowiadającej SN 10000 GRP? Nadmieniamy, iż w przypadku rur PEHD sztywność obwodowa w czasie wzrasta co jest potwierdzone w literaturze fachowej, także na bazie doświadczeń praktycznych.

Wyjaśnienie nr 2: Zamawiający nie wyraża zgody.

w dniu 22.09.2017 Zamawiający dokonał zmiany zapisów PHU w zakresie jak niżej

Zmiana SIWZ nr 27

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I - Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.15 Przepusty.

Istniejący zapis:

Pod drogą krajową należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP).

Zastępuje się następującym:

Pod drogą krajową należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP) oraz z rur stalowych spiralnie karbowanych.

W związku z powyższym pytanie jest następujące z jakiego materiału należy wykonać przepusty pod drogą krajową wobec powyższych rozbieżności.

Wyjaśnienie nr 215:

W powyższych zapisach brak jest rozbieżności. Zgodnie z zapisami 2.1.15 Przepusty, „...Pod drogą krajową należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP) oraz z rur stalowych spiralnie karbowanych...”.

- II.** Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia – załącznik nr 1 do niniejszego pisma.


Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU


Mr. Wiesław Sowa

Załączniki:

1. Zmiany SIWZ nr 38-92.

Sprawa prowadzi:

Małgorzata Łakomska-Sarama 
tel.: (017) 853 40 71..74 wew. 241
e-mail: mlakomska@gddkia.gov.pl 