

O.WR.D-3.2412.15.2015.5.tm

DO WSZYSTKICH WYKONAWCÓW
uczestniczących w niniejszym postępowaniu
/wg. rozdzielnika/

Dot: Remont jezdni północnej autostrady A4 od km 175+000 do km 193+965 wraz z opracowaniem dokumentacji

=====

Działając w trybie art. 38 ust. 2 oraz art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013r., poz. 907 ze zm.), zwanej dalej ustawą Pzp, oraz pkt 18 Instrukcji dla Wykonawców (IDW), Zamawiający przekazuje treść zapytania, które wpłynęło w formie pisemnej, wraz z wyjaśnieniem oraz zmienia treść specyfikacji istotnych warunków zamówienia (zwanej dalej SIWZ).

Pytanie nr 1:

Zgodnie z załączonym do przetargu PFU należy do odseparowania przeciwnych kierunków ruchu zastosować bariery separacyjne zgodne z normą EN1317. Czy Zamawiający dopuści możliwość zastosowania barier plastikowych typu U-14e wypełnionych piaskiem lub wodą zamiast tymczasowych barier stalowych lub betonowych?

Odpowiedź nr 1:

Nie dopuszcza się stosowania barier plastikowych U-14e wypełnionych piaskiem lub wodą w celu wygrozdzenia przeciwnych kierunków ruchu na odcinkach gdzie będzie się on odbywał jedną jezdnią autostrady na całym odcinku włącznie z odcinkami przewiązek wykorzystywanych do przekierowania ruchu z jednej jezdni na drugą. Należy zastosować wygrozdzenie stałe zgodnie z normą EN-1317 oraz wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych zarządzenie nr 31 GDDKiA z dnia 23.04.2010r. Wykonawca powinien przewidzieć stosowanie przerw w stałym wygrozdzeniu w ciągu barier separacyjnych. Co 700-1000m w wygrozdzeniu separującym przeciwne kierunki ruchu należy przewidzieć przerwę zabezpieczoną innymi urządzeniami BRD np. tablice U-21 lub U-14e zależnie od miejsca występowania. Przerwa, której długość zostanie określona na etapie przygotowania projektu tymczasowej organizacji ruchu, ma ułatwić dojazd służb ratowniczych podczas prowadzenia akcji do miejsca zdarzenia.

Zamawiający dopuszcza stosowanie barier U-14e wypełnionych piaskiem lub wodą np. w obrębie wjazdów na MOP lub wyjazdów awaryjnych na odcinku wyłączonym z ruchu. Dodatkowo należy stosować tablice kierujące U-21. Szczegółowa lokalizacja barier U-14e i U-21 zostanie określona przez Wykonawcę w projekcie tymczasowej organizacji ruchu. Wymaga się aby forma opracowanego przez Wykonawcę projektu tymczasowej organizacji ruchu była zgodna z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729) w szczególności Zamawiający wymaga uzyskania opinii organów opiniujących.

Pytanie nr 2:

Czy dla Wykonywania tymczasowych przejazdów awaryjnych Zamawiający dopuści wygrozdzenie obszaru prac za pomocą separatorów U-21, czy też będzie wymagał zastosowania barier separacyjnych zgodne z normą PN-EN1317-1:5 tj. tymczasowych barier stalowych lub betonowych?

Odpowiedź nr 2:

Dopuszcza się zastosowanie tablic kierujących U-21 w celu wygrozdzenia obszarów robót dla wykonywania tymczasowych przejazdów awaryjnych, gdy ruch odbywa się po dwóch jezdniach autostrady (zweżenie jednego pasa ruchu). Organizacja ruchu musi uwzględniać konieczność ustawienia innych niezbędnych jej elementów jak: fale świetlne na odcinkach gdzie kanalizujemy ruch do jednego pasa ruchu i/lub następuje zmiana toru jazdy, oznakowanie ostrzegawcze (w tym tablice wczesnego ostrzegania), znaki zakazu, przyczepki zamykające U-26a inne proponowane urządzenia brd itp. Rozwiązanie poddane zostanie analizie po przedstawieniu przez Wykonawcę prac.

Pytanie nr 3:

Czy przejazdy awaryjne, które znajdują się na trasie prowadzonego remontu (na których będą zdemontowane bariery stalowe) mogą być zabezpieczone za pomocą barier plastikowych typu U-14e wypełnionych piaskiem lub wodą, czy też Zamawiający będzie wymagał zastosowania barier separacyjnych zgodne z normą PN-EN1317-1:5 tj. tymczasowych barier stalowych lub betonowych?

Odpowiedź nr 3:

Dopuszcza się zabezpieczanie rozpiętego przejazdu awaryjnego barierami U-14e wypełnionymi piaskiem lub wodą przy zachowaniu pełnej przejezdności na obydwu jezdniach autostrady. Dodatkowo należy stosować tablice kierujące U-21. Szczegółowa lokalizacja barier U-14e i U-21 zostanie określona w opracowanym przez Wykonawcę projekcie tymczasowej organizacji ruchu. Wymaga się aby forma opracowanego przez Wykonawcę projektu tymczasowej organizacji ruchu była zgodna z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729).

Ze względów bezpieczeństwa nie dopuszcza się jednoczesnego rozpięcia wszystkich przejazdów. Rozpięcie poszczególnych przejazdów powinno nastąpić bezpośrednio przed wykonywaniem kolejnych etapów robót pod warunkiem uzyskania opinii KW Policji we Wrocławiu oraz po akceptacji Inspektora Nadzoru oraz Zamawiającego. Docelowe zamknięcie przejazdów awaryjnych powinno nastąpić niezwłocznie po zakończeniu prac remontowych, na potrzeby których przewiązki zostały rozpięte.

W przypadku konieczności usunięcia tymczasowych barier na czas prowadzenia akcji ratowniczych Wykonawca zobowiązany jest do ścisłej współpracy z prowadzącym akcję ratowniczą.

Pytanie nr 4:

Zgodnie z załączonym do przetargu PFU „...Wykonawca ma obowiązek przewidzieć w projekcie organizacji ruchu tablice informujące o utrudnieniach w ruchu w obrębie węzłów Wrocław Wschód i Brzeg”. Proszę o podanie parametrów tablic, czy mają to być tablice zmiennej treści, czy też tablice nieaktywne?

Odpowiedź nr 4:

Wykonawca ma obowiązek przewidzieć w projekcie organizacji ruchu, na potrzeby prowadzenia objazdu, tablice informujące o utrudnieniach w obrębie węzłów Wrocław Wschód, Brzezimierz i Brzeg zgodnie z Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich umieszczania na drogach. Tablice informujące o utrudnieniach na ww. węzłach należy wykonać jako nieaktywne.

Jednocześnie zgodnie z pkt. 2.3 PFU – „Na cały czas prowadzenia robót Wykonawca winien posiadać przewoźne znaki zmiennej treści w liczbie min 2 szt., umieszczone na przyczepie samochodowej lub na pojeździe, umożliwiające wyświetlanie informacji o zatorze z podaniem odległości, bądź o innych ostrzeżeniach, robotach, zdarzeniach itp.” – Zamawiający wymaga stosowania znaków zmiennej treści na tablicach VMS.

Pytanie nr 5:

Zgodnie z wzorem umowy §3 pkt. 4 „Wykonawca będzie prowadził roboty budowlane (...) za wyjątkiem występujących w okresie budowy świąt i okresu wakacyjnego, uznanych ustawowo za dni wolne od prac”. Z kolei w harmonogramie robót zamieszczonym do przetargu Zamawiający przewiduje brak prowadzenia prac w okresach: 29.04-05.05, 25.05-08.06 oraz 25.06-12.09. Prosimy o potwierdzenie, że w powyższych terminach nie mogą być prowadzone roboty budowlane.

Odpowiedź nr 5:

Zgodnie z pkt 2.3 Programu Funkcjonalno – Użytkowego „Roboty należy prowadzić z uwzględnieniem natężeń ruchu oraz nieprowadzeniem prac remontowych w okresie: 29.04.2016r – 03.05.2016r; 25.05.2016r – 29.05.2016r oraz 01.07.2016-31.08.2016r.”

Załączony przez Zamawiającego harmonogram jest harmonogramem wstępnym. Wykonawca zobowiązany jest do przedłożenia harmonogramu uwzględniającego zalecenia Zamawiającego, zapewniając jednocześnie koordynację z pracami prowadzonymi na przewidzianym do remontu odcinku A4 GDDKiA Oddziału w Opolu. W planowaniu prac należy uwzględnić dostępność węzła poprzedzającego odcinek robót.

Pytanie nr 6:

Czy przewoźne znaki zmiennej treści muszą być zgodne z normą PN-EN 12966 i posiadać certyfikat wystawiony przez notyfikowaną jednostkę za zgodność z normą PN - EN 12966?

Odpowiedź nr 6:

Zamawiający wymaga zastosowania urządzeń zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Przewoźne znaki zmiennej treści muszą być oznaczone znakiem CE i posiadać deklarację zgodności producenta. Wykonawca ponosi odpowiedzialność za zastosowanie urządzeń dopuszczonych do stosowania, spełniających warunki bezpieczeństwa wymagane dla urządzeń brd.

Pytanie nr 7:

Proszę o określenie czyją własnością będzie frezowina – destruk bitumiczny pochodzący z rozbiórki nawierzchni.

Odpowiedź nr 7:

Wykonawca jest wytwórcą wszystkich odpadów powstałych w wyniku prowadzonych prac, w tym odpadów niebezpiecznych. Na Wykonawcy ciążyą wszystkie obowiązki wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U z 2013 r., poz. 21 z późniejszymi zmianami), w szczególności opisane w Dziale II, Rozdziale 9 ustawy oraz wynikające z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (DEz. U. z 2014, poz. 1923). Przy realizacji przedmiotu umowy odpadami są materiały pochodzące z rozbiórek (z wyjątkiem elementów stalowych – barier) oraz z robót ziemnych, które Wykonawca zagospodaruje na własny koszt zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami. Powyższe Wykonawca uwzględni w cenie ofertowej.

Materiały rozbiórkowe powinny być usunięte z terenu budowy/robót w sposób i terminie nie kolidującym z wykonaniem innych robót z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r., poz. 21). Uznaje się, że wszelkie koszty związane z wypełnieniem wymagań określonych w dokumentach przetargowych nie podlegają odrębnej zapłacie i są uwzględnione w Cenie Kontraktowej.

Pytanie nr 8:

Jeżeli frezowina – destruk bitumiczny pochodzący z rozbiórki nawierzchni, będzie własnością Zamawiającego, proszę o wskazanie miejsca gdzie należy go wywieźć (km).

Odpowiedź nr 8:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 7, Wykonawca jest wytwórcą wszystkich odpadów powstałych w wyniku prowadzenia prac i zobowiązany jest do ich zagospodarowania zgodnie z ustawą z dnia 14.12.2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.)

Z-ca Dyrektora Oddziału

Handa C. Kubisz
mgr inż. Monika Kubisz