

Kielce, dnia 25.03.2016 r.

Krzysztof Strzelczyk
Dyrektor Oddziału

Nr sprawy: O.Ki.D-3.2412.3.2016.jr

Wszyscy Zainteresowani
Postępowanie nr O.Ki.D-3.2412.3.2016.jr

W związku ze zwróceniem się Wykonawców do Zamawiającego tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn.: **„Korekta oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - Obwodnica Kielc S7 (74)”** działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. (tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164. ze zm.), zwanej dalej ustawą Pzp, Zamawiający przekazuje treść zapytań, które wpłynęły w formie pisemnej, wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie 1

Prosimy o informację w ilu odcinakach oraz w jakim kilometrażu należy wykonać bariery drogowe.

Odpowiedź 1

Zamieszczona na stronie internetowej www.gddkia.gov.pl Specyfikacja Istotnych Warunków zamówienia zawiera Tom V Opis przedmiotu zamówienia - Zestawienie długości barier, w którym wskazano dokładnie odcinki i kilometraż gdzie należy wykonać bariery.

Pytanie 2

Czy parametry H3W2B należy zastosować dla całego odcinka, czy jedynie w miejscach niebezpiecznych? Jeżeli tylko w miejscach niebezpiecznych to prosimy o podanie parametrów bariery na pozostały odcinek oraz ilość m dla poszczególnych typów.

Odpowiedź 2

Zamawiający zmienia zapisy SST D.07.05.01 Bariery Ochronne Stalowe
W pkt. 2.2. Materiały do wykonania barier ochronnych stalowych

Jest:

Parametry dla klas działania wg normy PN-EN 1317-2 dla drogowych barier ochronnych:

Minimalny poziom powstrzymywania - H,

Maksymalna szerokość pracująca - W,

Minimalny poziom intensywności zderzenia - B.

Przy miejscach niebezpiecznych, (podpory obiektów, znaków dużych wymiarów, bramownice, latarnie, umocnione kamieniem skarpy, drzewa) – skrajne: H3W2B.

powinno być:

*Przy miejscach niebezpiecznych, (podpory obiektów, znaków dużych wymiarów, bramownice, latarnie, umocnione kamieniem skarpy, drzewa) – skrajne: **H1W2A**.*

W załączeniu poprawiona SST.

Wszystkie wskazane w kontrakcie odcinki uznano za niebezpieczne zgodnie z wykazem, dlatego wszędzie należy zastosować bariery H1W2A.

Pytanie 3

W którym punkcie kosztorysu należy skalkulować koszty oznakowania robót?

Przedmiotem przetargu jest montaż tablicy E1 na konstrukcji kratowej wraz z fundamentem oraz montaż barier stalowych na Obwodnicy Kielc S 7. W związku z tym, że jest to droga szybkiego ruchu wymagane będzie ustawienie, utrzymanie oraz demontaż kosztownego i pracochłonnego oznakowania w tym między innymi 2 tablicy wczesnego ostrzegania wyposażonych w emitery 300 mm (zgodnie z załączonymi do specyfikacji warunkami oznakowania robót) oraz 2 przyciep sygnalizacyjnych wraz z ciągnącymi je pojazdami. Przewidywany zakres robót obejmuje 26 lokalizacji poszczególnych odcinków robót a więc konieczne będzie 26krotne przestawianie całego zestawu oznakowania robót. Generować to będzie dość znaczące koszty, które trudno jest wkalkulować w istniejące pozycje w załączonym przez Zamawiającego kosztorysie. W związku z tym wnioskuję o dodanie do kosztorysu ofertowego pozycji "ustawienie, utrzymanie i likwidacja oznakowania robót" krotność 26.

Odpowiedź 3

Koszty oznakowania tymczasowego należy wliczyć w koszty zakupu i montażu barier tj. w poz.1 Kosztorysu ofertowego,

Pytanie 4

Czy w zapisie o parametrach barier nie wystąpił błąd?

W SIWZ Zamawiający podaje parametr przewidzianych do montażu barier drogowych H3W2B. Parametry te są zdecydowanie zawyżone i będą generować nieuzasadnione koszty oraz powodują trudny do określenia czas wykonania ponieważ na polskim rynku o w/w parametrach dostępne są jedynie bariery mostowe i betonowe.

Po dokonaniu wizji lokalnej w terenie stwierdzić należy, że zgodnie z diagramem doboru barier ochronnych na zewnętrznych krawędziach dróg, dla przewidywanych lokalizacji poziom zagrożenia wynosi 3 a zatem wystarczający poziom powstrzymania dla drogi o $V > 100$ km wynosi H1.

Jeśli chodzi o szerokość pracującą W to wystarczający będzie parametr W4 gdyż nigdzie w założonych lokalizacjach nie występują przeszkody znajdujące się bliżej niż 1,3 m od zakładanego położenia czoła prowadnicy bariery. Oczywiście można montować bariery o wyższym parametrze jednak nie ma to uzasadnienia ani ekonomicznego ani zwiększającego bezpieczeństwo na drodze.

Sugeruję jednocześnie zmianę parametru poziomu intensywności zderzenia z B na A zgodnie z zapisami w Wytycznych stosowania „...Poziom intensywności zderzenia A powoduje dla pasażerów pojazdu najeżdżającego na barierę ochronną mniejsze skutki niż poziom intensywności zderzenia B. W porównywalnych okolicznościach należy preferować poziom A”

Biorąc powyższe pod uwagę proponuję zmianę zapisu w SIWZ dotyczącego parametrów barier z H3W2B na H1W4A.

Odpowiedź 4

Patrz odpowiedź 2

Pytanie 5

Proszę o odpowiedź czy przedmiotem zamówienia zgodnie z opisem zawartym SST (brak bowiem projektów stałej organizacji ruchu) jest rozbiórka, zakup i montaż barier ochronnych o parametrach H3W2B w ilości łącznej 4150mb? Czy należy przewidzieć odcinki barier o parametrach przejściowych między połączeniami?

Odpowiedź 5

Tak, w kosztach nowych barier wliczona jest rozbiórka, zgodnie z opisem poz. 1 Przedmiaru robót *"Zakup i montaż - bariery ochronne stalowe jednostronne skrajne w tym rozbiórka koniecznych istniejących skosów i części barier w celu połączenia z nimi"*.
Wybór sposobu połączenia istniejącej i nowej bariery należy do Wykonawcy.

Pytanie 6

Czy ilość odcinków barier stalowych do rozbiórki po stronie Wykonawcy wyrażona w mb odpowiada ilości przeznaczonej do ustawienia (montażu) tj. 4150mb?

Odpowiedź 6

Orientacyjna długość barier do rozbiórki (w większości skosy barier) to ok. 325mb.

Pytanie 7

Proszę o wyjaśnienie zapisu specyfikacji („Przy miejscach niebezpiecznych, (podpory obiektów, znaków dużych wymiarów, bramownice, latarnie, umocnione kamieniem skarpy, drzewa) – skrajne: H3 W2 B„). Nadmieniamy iż bariera drogowa stalowa jednostronna o wymienionych parametrach jest niedostępna na rynku polskim. Czy istnieje możliwość zastosowania innych parametrów barier drogowych? Prosimy o ich podanie.

Odpowiedź 7

Patrz odpowiedź 2

Pytanie 8

Zgodnie D-07-05-01 Bariery sprężyste pkt 2.2 Zamawiający precyzuje część barier zgodnych z poziomem powstrzymania H-3 natomiast w pkt 10 – przepisy związane powołuje się na wytyczne do stosowania barier energochłonnych. Zgodnie z Wytycznymi GDDKiA – diagram doboru barier energochłonnych – nie przewiduje się stosowania na drogach krajowych barier o poziomie powstrzymania H-3. Prosimy o sprostowanie poziomu powstrzymania dla barier energochłonnych zgodnie z diagramami doboru wytycznych GDDKiA.

Odpowiedź 8

Patrz odpowiedź 2

Pytanie 9

Zgodnie D-07-05-01 Bariery sprężyste pkt 2.2 Zamawiający precyzuje elementy barier energochłonnych, jako składowe systemu certyfikowanego – prosimy o informację czy wymogiem zamawiającego będzie zastosowanie barier „przekładkowych” (pkt 1,3), które będą spełniały wszystkie wymogi SST pkt 2,3 i sprecyzują tylko jednego producenta, czy też technologia barier jest dowolna i zamawiający dopuszcza wszystkie typy barier spełniające normę 1317, poziom powstrzymania „H”

Odpowiedź 9

Zamawiający dopuszcza zastosowanie barier w innej technologii spełniających parametry H1 W2 A pod warunkiem zapewnienia prawidłowego połączenia z barierami istniejącymi.

Pytanie 10

Zgodnie D-07-05-01 Bariery sprężyste pkt 2.2 Zamawiający nie sprecyzował szerokości pracujących określił ją tylko jako „Maksymalną” – czy Zamawiający dopuszcza bariery energochłonne spełniające poziom powstrzymania H-1 o dowolnej szerokości pracującej (w tym nawet W-8 – bariera powstrzymuje pojazdy w przedziale do 3,5 mb). W przeciwnym wypadku prosimy o „szczegółowe” podanie poziomu powstrzymania dla danej lokalizacji bariery energochłonnej.

Odpowiedź 10

Szerokość pracującą określono na W2 dla wszystkich wskazanych odcinków –

Zapisy z STWiORB:

„Minimalny poziom powstrzymania – H,

Maksymalna szerokość pracująca – W

Minimalny poziom intensywności zderzenia – B”

zostały usunięte.

Pytanie 11

Zamawiający precyzuje technologie montażu barier energochłonnych – zgodnie z Normą 1317 technologia montażu musi być zgodna z instrukcją montażu producenta barier – prosimy o wykreślenie zapisów technologii montażu.

Odpowiedź 11

W pkt. 5.4 D-07-05-01 zapisano, że montaż barier musi być zgodny z instrukcją montażu, jeżeli inny zapis stanowi inaczej (nie wskazano, w którym punkcie) należy spełnić zapisy z pkt 5.4 STWiORB.

Pytanie 12

Zamawiający określa wymóg atestów materiału, z których bariery energochłonne zostaną zrobione – prosimy o wykreślenie zapisów gdyż Zamawiający narzuci „wymóg” przedstawienia przez producenta szczegółowych raportów z testów zderzeniowych - zgodnie z Normą 1317, wytycznymi GDDKiA oraz Pzp Zamawiający może wymagać od Dostawcy/ producenta wyłącznie ważne dokumenty dopuszczające wyrób do robót budowlanych: Deklaracji właściwości użytkowych, znak budowlany, jeśli elementy nie są znakowane bezpośrednio, instrukcja montażu.

Odpowiedź 12

W D-07-05-01 pkt. 2.2. Materiały do wykonania barier ochronnych stalowych: skrócono zapis do: „Dopuszcza się do stosowania tylko takie konstrukcje drogowych barier ochronnych, na które wydano ważne dokumenty dopuszczające wyrób do stosowania w robotach budowlanych”.

Zamawiający wykreśla zapisy pkt. 6.2. b) oraz pkt 6.3.1. Badania materiałów w czasie wykonywania robót.

Pytanie 13

Prosimy o wykreślenie zapisów „barieroporęcz” z D-07-05-01 – Zgodnie z obowiązującymi przepisami nie istnieje stwierdzenie tj. „barieroporęcz”, a bariera drogowa spełniająca uwarunkowania techniczne tj. np. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

Odpowiedź 13

Zapis „barieroporęcz” wpisano błędnie – wykreślono z SST.

Pytanie 14

Czy jest możliwość udostępnienia przez Zamawiającego typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym, które są już zatwierdzone dla bieżącego utrzymania dróg objętych zamówieniem?

Odpowiedź 14

Dla zabezpieczenia prowadzonych robót należy opracować i zatwierdzić projekt czasowej organizacji ruchu – dopuszcza się schematy wg zarządzenia nr 34 Generalnego Dyrektora z 2014r. (nie zwalnia to Wykonawcy z wykonania projektu zgodnie z zarządzeniem o zarządzaniu ruchem i zatwierdzenia w Oddziale GDDKiA) – koszty projektu należy wliczyć w koszty barier. Ponadto informujemy, że schematy są udostępnione na stronie GDDKiA w zakładce Zarządzenia i nie są zatwierdzone. Wykonawca wykonuje projekt dla każdego zadania wg zarządzenia jw.

Pytanie 15

Proszę o podanie dokładnych parametrów barier projektowanych do uzupełnienia, gdyż w materiałach przetargowych jest tylko opis „

Minimalny poziom powstrzymywania - H,

Maksymalna szerokość pracująca - W,

Minimalny poziom intensywności zderzenia - B.

Określenie parametrów dla klas działania wg normy PN-EN 1317-2 dla drogowych barier ochronnych ma wpływ na określenie ceny.

Odpowiedź 15

Patrz odpowiedź 2

Jednocześnie Zamawiający informuje, że wszystkie pozostałe zapisy SIWZ, w tym wyznaczone terminy i miejsce składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.

Z poważaniem

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Krzysztof Strzelczyk

Załączniki:

SST D.07.05.01 Bariery Ochronne Stalowe – wersja 2.

Otrzymują:

- adresat - 1 egz.

- a/a - 1 egz.

sprawę prowadzi: Justyna Rutkowska

tel. 41 34 03 965

e-mail: jrutkowska@gddkia.gov.pl

NACZELNIK WYDZIAŁU
Zamówień Publicznych
mgr Alina Puzio

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Kielcach

ul. Paderewskiego 43/45
25-950 Kielce
tel.: 41 34 03 900
fax: 41 366 48 04

e-mail: sekretariat_kielce@gddkia.gov.pl
www.gddkia.gov.pl