



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08
kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

Warszawa, dnia 07 CZE. 2017

ZDM/DPZ/ **1423** /17/ZZ
ZDM – DPZ.3411. **573** .2017.KŁY

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: Wykonanie robót budowlanych i wdrożenie projektu stałej organizacji ruchu dla przebudowy ul. Miodowej

Nr postępowania **DPZ/61/PN/55/17**

Miasto Stołeczne Warszawa - Zarząd Dróg Miejskich zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 3) ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015r. poz. 2164 z późn. zm.) odpowiada na pytania zadane przez Wykonawców oraz na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, poprzez modyfikację Przedmiarów rozdział VI, zamieszczenie rysunków i plików zamiennych dla dokumentacji technicznej drogowej, stanowiących uzupełnienie rozdziału VII SIWZ, dodanie Decyzji Stołecznego Konserwatora Zabytków – rozdział VIII SIWZ oraz zmianę terminu składania i otwarcia ofert.

1. Zmiana Przedmiarów
Zamawiający informuje, że w kosztorysach: Roboty drogowe, Elektryczne – oświetlenie ul. Miodowa, Elektryczne – sygn. Miodowa - Długa dokonano korekty. W związku z tym Zamawiający zamieszcza nowe, aktualne Przedmiary, rozdział VI SIWZ, uwzględniające dokonane poprawki.
2. Uzupełnienie rozdziału VII SIWZ
Zamawiający zamieszcza rysunki i pliki zamienne dla dokumentacji technicznej drogowej, stanowiących uzupełnienie rozdziału VII SIWZ.
3. Dodanie Decyzji Stołecznego Konserwatora Zabytków
Zamawiający dodaje Decyzję Nr 1134 N/17 Stołecznego Konserwatora Zabytków, rozdział VIII do SIWZ.
4. SIWZ Zmiana terminu składania i otwarcia ofert

Nowy termin składania i otwarcia ofert:

Termin składania ofert: 14.06.2017 r. godz. 10:00

Termin otwarcia ofert: 14.06.2017 r. godz. 12:00

Rozdział I SIWZ pkt 8.12., 13.1., 15.1. otrzymują nowe brzmienie:

„8.12. Ofertę należy umieścić w zamkniętym opakowaniu, uniemożliwiającym odczytanie zawartości bez uszkodzenia tego opakowania. Opakowanie winno być oznaczone nazwą (firmą) i adresem Wykonawcy, zaadresowane na adres Zarząd Dróg Miejskich ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa oraz opisane: **Oferta na „Wykonanie robót budowlanych i wdrożenie projektu stałej organizacji ruchu dla przebudowy ul. Miodowej, Nr postępowania DPZ/61/PN/55/17. Nie otwierać przed dniem 14.06.2017 r. godz. 12:00”.**

„13.1. Oferty powinny być złożone w siedzibie Zamawiającego w Warszawie przy ul. Chmielnej 120, Kancelaria, w terminie **do dnia 14.06.2017 r. do godziny 10:00**”.

„15.1. Otwarcie ofert nastąpi w siedzibie Zamawiającego przy ul. Chmielnej 120, w Warszawie, **sali nr 311, w dniu 14.06.2017 r. o godz. 12:00**”.

Wyjaśnienie treści SIWZ

Pytanie 1:

Czy w ramach realizowanego kontraktu Wykonawca powinien zapewnić nadzór archeologiczny? Jeżeli tak, to prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji kosztorysowej w przedmiarach.

Odpowiedź:

Wykonawca w ramach realizowanego kontraktu musi zapewnić nadzór archeologiczny, zgodnie z SST 01.02.04 oraz badania archeologiczne zgodnie z decyzją nr 1134 N/17 Stołecznego Konserwatora Zabytków punkt 5 orzeczenia.

Pytanie 2:

Czy w ramach realizowanego kontraktu Wykonawca powinien zapewnić nadzór saperski? Jeżeli tak, to prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji kosztorysowej.

Odpowiedź:

Wykonawca w ramach realizowanego kontraktu nie musi zapewniać nadzoru saperskiego.

Pytanie 3:

Czy przed przekazaniem terenu Wykonawcy, służby miejskie trwale usuną lub przeniosą poza teren budowy, kolidujące z robotami miasteczko namiotowe i związane z nim bezustannie parkujące samochody z okolic Gmach Sądu?

Odpowiedź:

Tak, przed przekazaniem Wykonawcy terenu w obrębie pl. Krasińskich służby miejskie trwale usuną lub przeniosą poza teren budowy kolidujące z robotami miasteczko namiotowe i związane z nim parkujące samochody.

Pytanie 4:

W dokumentacji projektowej określa się kolor kostek kamiennych w nawierzchni jezdni oraz płyt ryflowanych jako grafitowy. Prosimy o precyzyjne określenie gatunku (lub gatunków) granitu, którego kolorystyka spełnia oczekiwania Inwestora jako barwa grafitowa.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt. 4.4.17 projektu wykonawczego oraz zaleceniami konserwatorskimi sygn. KZ.IAU.4120.3235.2016.DSZ z dnia 11.01.2017 r. „Wykonawca przed rozpoczęciem robót ma obowiązek dostarczyć próbkę materiałów przeznaczonych do wbudowania w nawierzchnie (płytki chodnikowe, kierunkowe, ostrzegawcze oraz bloczki kamienne jezdni i pasa rowerowego) do Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego w celu ostatecznej akceptacji.” W związku z powyższym nie można dokładnie sprecyzować gatunku granitu oraz jego koloru, gdyż zależy on od źródła pochodzenia materiału (miejsca wydobycia danej partii).

Pytanie 5:

Czy Zamawiający potwierdza, iż wszystkie łuki w jezdniach o promieniu $R < 20$ muszą być wykonane z krawężników łukowych? Jeżeli tak, to prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji kosztorysowej – krawężniki łukowe mają zupełnie inną cenę niż proste.

Odpowiedź:

Zgodnie z dokumentacją projektową krawężniki na łukach $R < 20$ m należy wykonywać z krawężników łukowych bez docinania. Obmiar krawężników łukowych można odczytać z rysunku – „Przedmiar robót projektowanych” zawarty w projekcie wykonawczym branży drogowej.

Pytanie 6:

Czy w przypadku, gdy istniejące krawężniki kamienne na łuku są cięte, a nie łukowe, należy je w każdym przypadku wymieniać na nowe?

Odpowiedź:

Na obszarze inwestycji rozrózniono dwa rodzaje krawężników – nowe oraz historyczne (do ponownego wbudowania). W przypadku gdy istniejące krawężniki kamienne na łuku są cięte, a są krawężnikami historycznymi – należy je rozebrać, oczyścić oraz posortować wg tych samych lub podobnych wymiarów i materiału a następnie wbudować je na odcinkach prostych zgodnie z SST 01.02.04 oraz SST 08.01.02. W przypadku stwierdzenia złego stanu lub uszkodzenia historycznych krawężników kamiennych należy je wymienić na nowe. Należy zapewnić nadzór Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków.

Pytanie 7:

Czy kostka 15x30x18 cm przewidziana do wbudowania w jezdnię i drogę rowerową może mieć (oprócz spodu) dwie mniejsze płaszczyzny boczne łupane, czy też wszystkie płaszczyzny (poza spodem) muszą być cięte? Dwa boki łupane pozwoliłyby na jeszcze lepszą przyczepność kostki do zaprawy mocującej w podłożu oraz preparatu do fugowania.

Odpowiedź:

Wszystkie płaszczyzny kostki poza spodem mają być cięte, ponieważ założono spoiny o szer. 0,5 cm.

Pytanie 8:

Czy wszystkie nowe krawężniki, oporniki i obrzeża (przedmiar drogowy - poz. od 100 do 105 i poz. 107) mają być wykonane z granitu szarego?

Odpowiedź:

Wszystkie obramowania, oprócz odtworzenia krawężnika historycznego, mają być wykonane z granitu szarego. Ostateczną decyzję podejmie Stołeczny Konserwator Zabytków po przedstawieniu próbki.

Pytanie 9:

Wg rys. drogowe nr 4 – szczegóły konstrukcji – krawężnik najazdowy 15x22 (symbol 19a na rys.) ma na jednej z krawędzi wyokrąglenie. Prosimy o podanie promienia oraz wymiarów poziomego i pionowego tego wyokrąglenia.

Odpowiedź:

Wyokrąglenie $R=0,05$ m od strony najazdu.

Pytanie 10:

Wg dokumentacji projektowej wszystkie kostki i płyty kamienne mają mieć powierzchnię górną piaskowaną. Piaskowanie jest metodą bardzo mało wydajną, stosowaną w kamieniarstwie nagrobkowym dla niewielkich powierzchni, w dodatku powodującą niewielkie uszorstnienie. W związku z powyższym prosimy o informację czy górna powierzchnia kamienia może być płomieniowana (jest to metoda bardzo wydajna, przeznaczona dla wykonywania dużych powierzchni oraz powodująca duże uszorstnienie materiału kamiennego, idealnie nadająca się i powszechnie stosowana w drogownictwie dla nawierzchni jezdni i chodników)?

Odpowiedź:

Metodę uszorstnienia kostki i płyt kamiennych można zmienić na płomieniowaną pod warunkiem zaakceptowania jej przez Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz Inspektora Nadzoru po przedstawieniu próbek.

Pytanie 11:

Z jakiego koloru kamienia powinny zostać wykonane progi zwalniające wyspowe?

Odpowiedź:

Progi zwalniające powinny być wykonane w kolorze szarym z 12 elementów kamiennych zgodnie z SST, jednakże ostateczną barwę należy skonsultować ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków.

Pytanie 12:

Czy nadmiar kostki rozbiórkowej, granitowej 9/11 (z jezdni Placu Krasińskich), która nie będzie ponownie wbudowywana staje się własnością Wykonawcy? Jeżeli nie, to prosimy o informację, gdzie należy taką kostkę dostarczyć oraz prosimy o dodanie pozycji kosztorysowej na wywóz kostki granitowej do magazynu.

Odpowiedź:

Tak, nadmiar kostki rozbiórkowej, granitowej 9/11 z jezdni pl. Krasińskich, która nie będzie ponownie wbudowywana, staje się własnością Wykonawcy.

Pytanie 13:

Czy Zamawiający dysponuje (lub będzie dysponował) zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu, czy też przygotowanie takiego projektu jest po stronie Wykonawcy?

Odpowiedź:

Opracowanie projektu czasowej organizacji ruchu należy do Wykonawcy.

Pytanie 14:

W przedmiarach brakuje pozycji kosztorysowych pozwalających na wycenę wdrożenia, utrzymania i likwidacji czasowej organizacji ruchu oraz w dokumentacji brak udostępnionego, zatwierdzonego projektu czasowej organizacji ruchu, przez co uniemożliwione jest dokonanie miarodajnej wyceny wdrożenia, utrzymania i likwidacji tej organizacji na obecnym etapie postępowania (brak informacji o trasach planowanych objazdów i związanej z nimi konieczności ewentualnej przebudowy skrzyżowań, korekty łuków, wykonania czasowych oznakowań poziomych i pionowych, lokalizacji tablic informacyjnych na terenie miasta o objazdach, wykonania zmiany programów sygnalizacji świetlnej etc.)

Odpowiedź:

Opracowanie projektu czasowej organizacji ruchu, jak również jej wdrożenie, organizacji zaplecza budowy, wygradzenia terenu budowy, zapewnienie mediów na czas realizacji robót np. prąd, woda itp. należy do obowiązków Wykonawcy.

Pytanie 15:

Przedmiar drogowy – Poz.3 – wg opisu zabezpieczenie drzew powinno zostać wykonane zgodnie z projektem zieleni. Prosimy o udostępnienie projektu zieleni.

Odpowiedź:

W przedmiarze drogowym poz. 3 błędnie wpisano, że zabezpieczenie wykonać zgodnie z projektem zieleni (w dokumentacji projektowej nie występuje projekt zieleni). Zabezpieczenie drzew należy wykonać zgodnie z SST 01.02.01a.

Pytanie 16:

Przedmiar drogowy – Poz.30 – z opisu pozycji wynika, iż urobek ziemny do wywozu to nadmiar gruntu niewykorzystanego do wykonania warstwy stabilizacji cementem. Ponieważ w projekcie nie występuje warstwa stabilizacji, prosimy o korektę opisu pozycji oraz o potwierdzenie, że w związku z tą zmianą obmiar dla tej pozycji nie ulega zmianie.

Odpowiedź:

W przedmiarze drogowym poz. 30 błędnie wpisano, że nadmiar urobku to grunt nie wykorzystany do wbudowania w warstwę stabilizowaną cementem. Taka warstwa nie występuje w przekroju konstrukcyjnym, co oczywiście nie wpływa na obmiar tej pozycji.

Pytanie 17:

Czy studzienki teletechniczne oraz ewentualnie studzienki sygnalizacji świetlnej mają mieć wypełnienie zwykłe, betonowe, czy też powinny zostać wypełnione materiałem kamiennym? Jeżeli mają zostać wypełnione kamieniem prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji kosztorysowej oraz o określenie rodzaju kamienia, jego wymiarów i udostępnienie rysunku obrazującego szczegółowy wygląd takiego wypełnienia.

Odpowiedź:

Istniejące pokrywy studni sygnalizacji lub telekomunikacji należą do gestorów sieci, wobec tego w przypadku konieczności wymiany pokrywy na nową Zarząd drogi poinformuje właściciela instalacji. Kwestia czy ma być ona betonowa czy kamienna leży w gestii Stołecznego Konserwatora Zabytków.

Pytanie 18:

Podbudowy betonowe pod jezdniami powinny być dylatowane. Prosimy o przekazanie szczegółowego rysunku pokazującego rozmieszczenie dylatacji podłużnych i poprzecznych oraz szczegółu konstrukcyjnego obrazującego wymiary dylatacji oraz jej ewentualne wypełnienie.

Odpowiedź:

Podbudowa betonowa pod jezdnią ma być dylatowana (szczelina skurczowa pozorna, szczelina skurczowa pełna oraz szczelina rozszerzania). Rozmieszczenie dylatacji należy wykonać zgodnie z normą nr PN-75 S-96015 oraz PN-EN 13877. Szczeliny dylatacyjne wypełnić masą zalewową na gorąco na bazie asfaltu drogowego modyfikowanego, zgodnie z PN-EN 14188-1, posiadającego Aprobatację Techniczną.

Pytanie 19:

Czy zaprawę mocującą kostkę kamienną w podłożu również należy dylatować? Jeżeli tak, prosimy o przekazanie

szczegółowego rysunku pokazującego rozmieszczenie dylatacji podłużnych i poprzecznych oraz szczegółu konstrukcyjnego obrazującego wymiary dylatacji oraz jej wypełnienie.

Odpowiedź:

Zastosowanie dylatacji w zaprawie stabilizującej zgodnie z zaleceniami producenta.

Pytanie 20:

Z przekroju drogowego nr 3.1 wynika, że dyble są posadawione tylko w górnej warstwie podbudowy betonowej z betonu lekkiego LC40/44 D1,8 gr. warstwy gr. 20 cm; tymczasem dla pozycji nr 53 (przedmiar drogowy) dla drugiej warstwy (pomocniczej) podbudowy z betonu LC35/38 D1,8 warstwy zmiennej gr.15-23 cm są również w opisie dyble. Prosimy o korektę opisu pozycji.

Odpowiedź:

W przedmiarze błędnie wpisano dyble w dolnej warstwie podbudowy z betonu lekkiego.

Pytanie 21:

Z opisu pozycji nr 60 (przedmiar drogowy) wynika, iż w jednej pozycji należy wycenić jednocześnie kostkę kamienną w kolorze szarym i grafitowym. Prosimy o rozbicie w przedmiarze tej pozycji na dwie dla każdego koloru osobno, gdyż kostki te będą miały inną cenę.

Odpowiedź:

Rozbicie pozycji przedmiaru nr 60 nie jest możliwe na kostkę kamienną w kolorze szarym i grafitowym, ze względu na specyficzne wykonanie przejść dla pieszych i różnych szerokości jezdni. Ilość poszczególnych kolorów kostek będzie znana na etapie realizacji.

Pytanie 22:

Czy w donicach mają być jakieś nasadzenia lub wypełnienia ziemią urodzajną?

Odpowiedź:

Donice zgodnie z dokumentacją projektową (projekt stałej organizacji ruchu) oraz SST należy ustawić na chodniku wzdłuż jezdni w rejonie Katedry Polowej Wojska Polskiego przy ul. Długiej. Należy zastosować podobne donice (wymiar, kolor, materiał) jak obecnie ustawione, jako ich uzupełnienie. Donice należy wypełnić humusem lub odpowiednim podłożem zgodnie z zaleceniami Inspektora Nadzoru. Kwestia ich obsadzenia pozostaje do decyzji Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz Zarządu Oczyszczania Miasta, a projekt tego nie przewiduje.

Pytanie 23:

Dot. przedmiaru drogowego – Poz.96 – z opisu pozycji wynika, iż należy wycenić ustawienie nowych parkomatów. Czy należy w kalkulacji przyjąć samo ustawienie, czy też koszt całego, nowego urządzenia parkomatowego? Czy do takich prac nie są uprawnione jedynie służby miejskie i czy nie jedynie one dysponują odpowiednimi, certyfikowanymi urządzeniami parkomatowymi?

Odpowiedź:

Zgodnie z kosztorysem należy wycenić jedynie ustawienie parkomatów, które zostaną dostarczone Wykonawcy przez Zamawiającego.

Pytanie 24:

W drogowym przedmiarze robót brak jest pozycji kosztorysowej na wykonanie nawierzchni z płyt kamiennych 25x25x8 cm z wypustkami w kolorze czerwonym, które zgodnie z dokumentacją projektową (rys. drogowy nr 1.2 – schemat ułożenia posadzki chodnika) są przewidywane do wbudowania jako pasy ostrzegawcze wzdłuż przystanków oraz jako pola oczekiwania (prostokąt 3szt.x4szt.). Prosimy o uzupełnienie przedmiaru o odpowiednią pozycję.

Odpowiedź:

Pozycja zostanie uzupełniona.

Pytanie 25:

Dot. przedmiaru drogowego – Poz. 64 – prosimy o korektę pozycji dot. wykonania spoinowania nawierzchni jezdni. Obecnie podawana jednostka miary „kg” jest mało czytelna i będzie sprawiać problemy w rozliczeniu powykonawczym. Do spoinowania w jezdni będą dwa rodzaje nawierzchni: kostki kamienne 15x30x18 cm oraz kostka granitowa, odzyskowa 9/11 cm. Każda z tych nawierzchni będzie z pewnością miała (ze względu na inną siatkę spoin oraz ich szerokość) inną normę zużycia. Dodatkowo podana w opisie teoretyczna norma zużycia 7,14 kg/m² może różnić się od faktycznego zużycia na budowie. Proponujemy do przedmiaru wprowadzić dwie osobne

pozycje: spoinowanie kostki kamiennej 15x30x8 cm i spoinowanie kostki granitowej 9/11 cm z jednostką rozliczeniową za m² zaspoinowanej nawierzchni.

Odpowiedź:

Podana teoretyczna norma zużycia 7,14 kg/m² dotyczy nawierzchni z kostki kamiennej 15x30x18 cm przy założeniu wypełnienia spoiny szer. 0,5 cm wysokości 9 cm (tj. na połowę wysokości kostki), zaś dla nawierzchni z kostki kamiennej łupanej 9/11 (z odzysku z pl. Krasieńskich do powtórnego wbudowania w nawierzchnię ul. Długiej) należy przyjąć przy założeniu wypełnienia spoiny szer. 1 cm wysokości 4 cm zużycie materiału ok. 12,3 kg/m². Powyższe wartości są jedynie orientacyjne wg zaleceń przykładowego producenta. Ostateczna ilość zależy od technologii, stosowanej fugi oraz umiejętności Wykonawcy.

Pytanie 26:

Drogowa dokumentacja projektowa zakłada układanie kostek w jezdni na warstwie zaprawy mocującej gr. 30 mm (np. Inducret VK Bettungskleber) z jednoczesnym zanurzeniem (wypełnieniem spoin) kostek do połowy wysokości w tym preparacie. W praktyce, żeby osiągnąć takie zamierzenie, rzeczywista grubość warstwy zaprawy mocującej, na której należy układać kostkę musi być znacznie większa niż 30 mm (tym bardziej, że spody kostki 15x30x18 cm i 9/11 cm są nieregularne i łupane). Z uwagi na fakt, iż specjalistyczne zaprawy mocujące są bardzo drogie, a różnica w grubości podkładu nawet o 1 mm tworzy już sporą wartość finansową, prosimy o precyzyjną informację, jaką grubość zaprawy mocującej wszyscy Wykonawcy powinni założyć do wyceny, aby po ułożeniu i ustabilizowaniu na nim kostek, zaprawa wcisnęła się w spoiny na połowę wysokości. Prosimy o taką informację osobno dla kostek 15x30x18 cm i dla kostek 9/11 cm.

Odpowiedź:

Dokumentacja projektowa określa grubość warstwy stabilizującej „na gotowo” na 3 cm, przy czym kostka kamienna ma być w niej wyciśnięta co najmniej do połowy wysokości. Brak możliwości określenia dokładnej teoretycznej grubości warstwy zaprawy dla wyciśnięcia kostki, gdyż zależą one również od umiejętności Wykonawcy.

Pytanie 27:

Wg zatwierzonego projektu stałej organizacji ruchu (opis do projektu str. 9) całe oznakowanie poziome należy wykonać w technologii chemoutwardzalnej grubowarstwowej. Czy wszystkie urzędy opiniujące projekt posiadały informację, iż zgodnie z projektem drogowym (całość lub część???) oznakowania poziomego zaprojektowana jest w dwóch kolorach kostek kamiennych: grafitowym i szarym?

Odpowiedź:

Całe oznakowanie poziome należy wykonać zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu jako cienkowarstwowe i jest ono niezależne od „oznakowania kamiennego”. Decyzję o wykonaniu części oznakowania poziomego w technologii kamiennej (za pomocą dwukolorowej kostki kamiennej) podjęto wspólnie przy udziale opiniujących urzędów. Dotyczy to tylko oznakowania osiowego (linie P-4, P-1e) oraz linii P-14 i przejść dla pieszych P-10, zgodnie z planem sytuacyjnym branży drogowej.

Pytanie 28:

Pragniemy zwrócić uwagę, iż wprowadzenie we wzorze układania nawierzchni elementów oznakowania poziomego w kostce, powoduje konieczność wprowadzenia innych wzorów układania w osi jezdni, liniach P-10, czy P-14 oraz wprowadzenia tam wielu dodatkowych połówek kostek, co niepotrzebnie znacznie osłabia nawierzchnię (nie wszystkie kostki będą się wzajemnie klinować, dodatkowe liczne elementy połówkowe), która będzie poddawana systematycznym, ogromnym obciążeniom związanym z niezwykle intensywnym ruchem autobusowym. Z powyższych względów wnosimy o rezygnację z wykonania oznakowania poziomego w różnobarwnych kostkach (całe oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu jako malowanie chemoutwardzalne, grubowarstwowe) i wprowadzenie jednolitego wzoru na całej nawierzchni z kostek wzajemnie klinujących się.

Odpowiedź:

„Oznakowanie poziome” za pomocą odmiennego koloru kostki należy wykonać dla linii osiowych (linie P-4, P-1e) oraz linii P-14 i przejść dla pieszych P-10 zgodnie z planem sytuacyjnym branży drogowej. Szczegółowe kwestie zostaną ustalone na etapie realizacji ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków oraz Inspektorem Nadzoru.

Pytanie 29:

Wykonanie oznakowania poziomego w nawierzchni z różnobarwnych kostek, ze względu na ich wymiary, nie będzie spełniało wymogów rozporządzenia. Przykładowo linia P-4 będzie miała grubość 15 cm (zamiast 12 cm),

linia P-10 grubość 45 cm (zamiast 50 cm), czy linia P-14 45 cm (zamiast 50 cm). Dodatkowo wielu oznakowań poziomych, zgodnych z projektem stałej organizacji ruchu, w nawierzchni nie da się wykonać bez wykonywania wielu nietypowych docinek i wstawiania klinów, często o bardzo niewielkich wymiarach (np. strzałki, linie P-17 na wysokości przystanków, wyspy, czy linie biegnące pod skosem), które radykalnie będą osłabiać wytrzymałość nawierzchni (ryzyko pęknięcia i wykuszania cienkich, docinkowych elementów) Jednocześnie zaprojektowanej linii wzdłuż ścieżki rowerowej P-2b i P-3b nie da się w ogóle wykonać (bez wprowadzenia trzeciego koloru kostki), żeby była widoczna. Z powyższych względów wnosimy o rezygnację z wykonania oznakowania poziomego w różnobarwnych kostkach i wykonanie malowanie oznakowania poziomego zgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu.

Odpowiedź:

Zamawiający zdaje sobie sprawę, iż wykonane oznakowanie w technologii kamiennej nie będzie spełniało wymogów Rozporządzenia, stąd też zastosowano właściwe oznakowanie poziome za pomocą oznakowania cienkowarstwowego. W tej technologii należy wykonać jedynie oznakowanie osiowe P-4, P-1e oraz linie P-14 i przejście dla pieszych P-10. Ponadto przy pomocy dwukolorowej kostki kamiennej 9/11 należy wykonać kopertę „dla dostaw” w ul. Miodowej, w rejonie skrzyżowania z ul. Długą.

Pytanie 30:

Pragniemy zwrócić uwagę, iż na połączeniu nawierzchni jedni i ścieżki rowerowej, aby uzyskać ciągłą linię na granicy zmiany barwy należy wprowadzić bardzo wiele połówek kostek, które będą znacznie osłabiały nawierzchnię, gdyż uniemożliwią wzajemne klinowanie się kostek na całej nawierzchni. Aby wzmocnić nawierzchnię, proponujemy wprowadzenie opornika kamiennego w linii rozdzielającej jezdnię i ścieżkę rowerową.

Odpowiedź:

Wprowadzenie opornika kamiennego w linii rozdzielającej jezdnię od pasa rowerowego nie jest możliwe, ze względu na kolizje z uzbrojeniem podziemnym. Należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową.

Pytanie 31:

Czy miejsca postojowe dla niepełnosprawnych powinny być pomalowane na kolor niebieski? Jeżeli tak, prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji kosztorysowej do przedmiaru robót drogowych.

Odpowiedź:

Miejsca postojowe dla niepełnosprawnych nie będą malowane na kolor niebieski, zgodnie ze stanowiskiem Stołecznego Konserwatora Zabytków, który nie dopuszcza malowania nawierzchni kamiennych kolorem niebieskim, jako rozwiązanie nieakceptowalne ze względu na estetykę.

Pytanie 32:

Zgodnie z zapisami SIWZ Wykonawca powinien prowadzić swoje prace pod nadzorem Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego. Czy w związku z tymi nadzorami mogą pojawiać się dodatkowe koszty dla Wykonawcy? Prosimy o szczegółowe informacje.

Odpowiedź:

Zamawiający nie jest w stanie przewidzieć wszystkich uwarunkowań, które mogą wynikać w trakcie prowadzenia prac budowlanych w związku z nadzorem Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego, w związku z czym nie jest w stanie przewidzieć czy pojawią się dodatkowe koszty dla Wykonawcy.

Pytanie 33:

Z dokumentacji projektowej wynika, iż dyblowanie należy wykonać na łączeniu podbudowy betonowej wykonanej na stropie z podbudową betonową zwykłą. Tymczasem wg przedmiaru ich koszt należy przyjąć (jako uśredniony) dla całej powierzchni podbudowy na stropie (w poz. 52 – cena za m² wykonania podbudowy betonowej na całości stropu). Powoduje to konieczność sztucznego uśrednienia ceny dybli dla całej powierzchni, co w rozliczeniu powykonawczym będzie powodować utrudnienia. Prosimy o wprowadzenie osobnej pozycji na dyble z jednostką obmiarową w szt.

Odpowiedź:

Dyble należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową, SST oraz normami. Brak uzasadnienia dla wprowadzenia oddzielnej pozycji na dyble.

Pytanie 34:

Prosimy o udostępnienie Decyzji Stołecznego Konserwatora Zabytków zawierające zalecenia dot. wykonywania przedmiotowego zadania.

Odpowiedź:

Zamawiający obecnie posiada zalecenia Stołecznego Konserwatora Zabytków, a decyzja jest spodziewana w ciągu najbliższych dni.

Pytanie 35:

W przedmiarze robót i100dsr17kr dotyczącym przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Miodowa-Długa w pozycji nr 95 został ujęty przecisk za kolejną rurę w ilości 75m który nie znajduje pokrycia w części graficznej projektu, dodatkowo można sądzić iż jest to zdublowanie pozycji 31 tegoż przedmiaru. Prosimy o korektę przedmiaru robót.

Odpowiedź:

Pozycja 95 została omyłkowo umieszczona w przedmiarze. Usunięto pozycję z przedmiaru.

Pytanie 36:

W przedmiarze robót i099dsr17kr dotyczącego przebudowy oświetlenia ul. Miodowej w pozycji nr 34 zostało ujętych do montażu 34 szt słupów oświetleniowych. Z projektu elektrycznego części opisowej, ze schematu elektrycznego oraz z planu sytuacyjnego wynika, że tych słupów powinno być 35 szt. Prosimy o korektę przedmiaru robót.

Odpowiedź:

35 szt. jest właściwą ilością słupów, z czego 31 szt. słupów z bazą jednownąkową, zaś 4 szt. słupów z bazami dwuwnąkowymi. Poprawiono pozycję w przedmiarze.

Pytanie 37:

Część opisowa oraz schemat elektryczny przebudowy oświetlenia zakładają montaż 38 szt opraw oświetleniowych LED o mocy 107W. Natomiast przedmiar robót i099dsr17kr zawiera 2 pozycje dotyczące montażu opraw: nr 37 – 16 szt opraw LED 139W i nr 38 – 21 szt opraw LED 107W. Jakie oprawy Wykonawca ma uwzględnić w swojej ofercie? Czy wg projektu czy wg przedmiaru robót. Prosimy o ewentualną zmianę przedmiaru robót bądź potwierdzenie odstępstwa od projektu i zastosowaniu opraw wg przedmiaru.

Odpowiedź:

Należy zainstalować następujące typy opraw w następujących ilościach:

- oprawa ozdobna 48LED/107W/700mA (WW) – ciepła biała barwa światła – 22 szt.
- oprawa ozdobna 63LED/139W/700mA (WW) – ciepła biała barwa światła – 16 szt.
- oprawa 32LED/71W/700mA (NW) dedykowana do oświetlenia przejść dla pieszych – neutralna biała barwa światła – 6 szt.

Łączna ilość opraw: 44 szt.

Poprawiono stosowne pozycje w przedmiarze.

Pytanie 38:

W pozycjach nr 37 i 38 przedmiaru robót i099dsr17kr przebudowy oświetlenia został ujęty montaż opraw oświetleniowych w sumie 37 szt natomiast ze schematu elektrycznego i planu sytuacyjnego opraw oświetleniowych powinno być 38 szt. Prosimy o ewentualną korektę przedmiaru robót.

Odpowiedź:

Należy zainstalować następujące typy opraw w następujących ilościach:

- oprawa ozdobna 48LED/107W/700mA (WW) – ciepła biała barwa światła – 22 szt.
- oprawa ozdobna 63LED/139W/700mA (WW) – ciepła biała barwa światła – 16 szt.
- oprawa 32LED/71W/700mA (NW) dedykowana do oświetlenia przejść dla pieszych – neutralna biała barwa światła – 6 szt.

Łączna ilość opraw: 44 szt.

Poprawiono stosowne pozycje w przedmiarze.

Pytanie 39:

W części opisowej projektu przebudowy oświetlenia słup oświetleniowy L-22 (maszt MSOŚ-9m) w związku z nienormatywnym zbliżeniem do kanału ciepłowniczego ma być posadowiony na fundamencie specjalnym. Prosimy

o udostępnienie rysunków technicznych i opisu sposobu wykonania fundamentu specjalnego oraz warunków technicznych dla tej kolizji zaakceptowanych przez właściciela kanału ciepłowniczego.

Odpowiedź:

Projektowany maszt MSOś-9m (słup L-22) został przewidziany do zabudowy w miejsce istniejącego masztu wysięgnikowego typu MSw, który jest obecnie zabudowany na kanale ciepłowniczym na standardowym fundamencie. W związku z powyższym należy przyjąć, że zabudowa słupa L-22 będzie możliwa do wykonania na standardowym fundamencie.

W przypadku braku możliwości zastosowania standardowego posadowienia na fundamencie słupa L-22, w przypadku zbyt płytkiego zagłębienia kanału ciepłowniczego, Wykonawca powinien przewidzieć możliwość wykonania fundamentu niestandardowego, tzw. specjalnego. W takim wypadku fundament taki należy odpowiednio dobrać do wagi słupa i warunków gruntowych.

Zamawiający nie przewiduje konieczności zastosowania fundamentu specjalnego, z zastrzeżeniem, aby Wykonawca wziął pod uwagę jego ewentualne wykonanie w przypadku zaistnienia takiej potrzeby.

Ewentualny dobór fundamentu specjalnego będzie po stronie Wykonawcy robót.

Pytanie 40:

W projekcie sygnalizacji dla skrzyżowania Miodowa-Długa przewidziano montaż sterownika sygnalizacji świetlnej w studni kablowej natomiast pominięto kwestie techniczne (poza lakoniczną informacją o zastosowaniu kabli elastycznych) dotyczące podłączenia kabli sygnalizacyjnych, akomodacyjnych, teleinformatycznych i zasilających. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji o sposób i miejsce łączenia kabli przychodzących od urządzeń sygnalizacyjnych ze skrzyżowania z kablami elastycznymi podłączonymi do sterownika. Chcielibyśmy nadmienić, że kable teleinformatyczne FTP do kamer detekcji kołowej i pieszej oraz do kamery monitoringu nie powinno się łączyć ze względu na utratę ich parametrów przesyłu danych.

Odpowiedź:

Połączenie pomiędzy kablami sterowniczymi i zasilającym z terenu, a sterownikiem należy wykonać wysokiej jakości kablami giętkimi odpowiednio dobranymi do specyfiki pracy, np. typu H07RNF. Połączenie kabli z terenu z kablami giętkimi wykonać za pomocą muf przejściowych 0,6/1kV ze złączkami zaprasowywanymi lub śrubowymi umożliwiającymi połączenie kabli YKSY, YKY z kablami H07RNF. Mufy należy umieścić w studni SK/1 zabudowanej przy sterowniku.

Ze względu na różnorodność połączeń zaleca się zastosowanie muf o indywidualnie dobranej konstrukcji.

Jako rozwiązanie zamiennie do połączenia kabli sygnalizacyjnych z kablami giętkimi możliwe jest zastosowanie w studni SK/1 zabudowanej przy sterowniku dodatkowej skrzynki z poliwęglanu IP68 o wym. (220x130x380)mm z listwą łączeniową umieszczoną w jej wnętrzu.

W rozwiązaniu zamiennym połączenie kabla zasilającego YKY wykonać za pomocą mufy przejściowej.

Pozostałe kable teleinformatyczne, teletechniczne wprowadzić bezpośrednio do sterownika.

Kable światłowodowe rozszycić za pomocą odpowiedniej mufy zawieszanej w studni SK/1 przy sterowniku.

W studni ze sterownikiem należy przewidzieć zapasy kablów umożliwiające swobodne wynurzenie go nad powierzchnię ziemi.

Dodano odpowiedni zapis w przedmiarze.

Pytanie 41:

Czy w ramach proponowanego systemu mocowania kostki kamiennej w nawierzchni jezdni i ścieżki rowerowej, poza występującymi w projekcie: warstwą szczerpną na podbudowę betonową i zaprawą mocującą pod kostkę, należy też w kalkulacji przyjąć zastosowanie emulsji klejowej, szczerpnej do maczania kostki przed umiejscowieniem w zaprawie, np. typu Inducret VK Haftbruecke?

Odpowiedź:

Zgodnie z SST 05.03.01 kostkę kamienną należy przygotować przed wbudowaniem po wstępnym zastosowaniu specjalistycznej warstwy szczerpnej np. Inducret – VK-Haftbruecke lub inną równoważną.

Pytanie 42:

Czy w poz. 57 i 58 przedmiaru drogowego należy wycenić również zafugowanie preparatem epoksydowym, a w pozostałych pozycjach na układanie kostek kamiennych, nie?

Odpowiedź:

Zgodnie z przedmiarem.

Pytanie 43:

Prosimy o potwierdzenie, że fugą epoksydową należy wypełnić kostkę od góry do połowy wysokości (9 cm dla kostek 15x30x18 cm i ok. 5 cm dla kostek 9/11 cm)? Jeżeli tak, to prosimy o korektę przedmiaru w poz. 64, gdyż norma zużycia dla 9 cm głębokości będzie z pewnością kilkukrotnie większa niż podawana 7,14 kg/m². Jeżeli nie to prosimy o podanie jaką głębokość powinna mieć fuga epoksydowa i czym należy wypełnić pozostała część spoiny.

Odpowiedź:

Podana teoretyczna norma zużycia 7,14 kg/m² dotyczy fugowania nawierzchni z kostki kamiennej 15x30x18 cm przy założeniu wypełnienia spoiny szer. 0,5 cm wysokości 9 cm (tj. na połowę wysokości kostki), zaś dla nawierzchni z kostki kamiennej łupanej 9/11 (z odzysku z pl.Krasińskich do powtórnego wbudowania w nawierzchnię ul. Długiej) należy przyjąć przy założeniu wypełnienia spoiny szer. 1 cm wysokości 4 cm zużycie materiału ok.12,3 kg/m². Powyższe wartości są jedynie orientacyjne wg zaleceń przykładowego producenta. Ostateczna ilość zależy od technologii, stosowanej fugi oraz umiejętności Wykonawcy .

Pytanie 44:

Jaki należy przyjąć kolor fugi epoksydowej w nawierzchniach jezdni i ścieżki rowerowej?

Odpowiedź:

Kolor fugi epoksydowej należy przyjąć szary, do ewentualnego ustalenia ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków. Koszt fugi jest niezależny od koloru.

Pytanie 45:

W poz. 67 przedmiaru drogowego należy przyjąć nową kostkę 9/11 cm, czy odzyskową, pozyskaną z wcześniejszych rozbiórek nawierzchni Placu Krasińskich?

Odpowiedź:

W przypadku stwierdzenia dobrego stanu odzyskanej kostki z rozbiórki placu Krasińskich, można ją wbudować w projektowane miejsca postojowe po oczyszczeniu i posortowaniu oraz akceptacji Inspektora Nadzoru.

W wyniku zmiany treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zamawiający dokona zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu zgodnie z art. 38 ust. 4a pkt 1) ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.)

Zgodnie z art. 12a ust 3 niezwłocznie po zamieszczeniu zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu w Biuletynie Zamówień Publicznych, Zamawiający zamieszcza informacje o zmianach na stronie internetowej.

ZASTĘPCA DYREKTORA

Wojciech Partyka