

Nr sprawy: 68/2019

Szczecin, dnia 20.09.2019r.

**Dotyczy :** Postępowania przetargowego pn. „**Budowa kanalizacji sanitarnej na oś. Wielgowo – Sławocieszce w Szczecinie – Etap VI i VII oraz budowa odcinków sieci wodociągowej na terenie oś. Wielgowo w Szczecinie**”

Zakład Wodociągów i Kanalizacji Spółka z o.o. w Szczecinie w związku z pytaniami dotyczącymi przedmiotowego postępowania wyjaśnia :

**Pytanie nr 1:**

Wykonawca zwraca się z prośbą o przekazanie aktualnego wykazu działek dróg publicznych w celu oszacowania kosztów zajęcia pasa drogowego. Przekazanie aktualnej informacji na temat działek będących drogami publicznymi jest o tyle ważne, że koszt zajęcia pasa drogowego stanowi istotną część wartości kontraktu. Załączona decyzja ZDiTM (zał. 41 do projektu budowlano-wykonawczego TOM 1) jest nieaktualna i część działek będących wcześniej drogami wewnętrznymi obecnie są drogami publicznymi na których konieczne będzie zajęcie pasa drogowego.

**Odpowiedź nr 1:**

Zestawienie działek drogowych – etapy 6 i 7 dla inwestycji pn.: „Budowa kanalizacji sanitarnej oś. Wielgowo-Sławocieszce w Szczecinie” jest zamieszczone na stronie Zamawiającego jako załącznik do SIWZ .

**Pytanie nr 2:**

Czy poprzeczne linie, które według oznaczenia na planie projektu odtworzeń, przeznaczone są do oznaczenia istniejącej nawierzchni, oznaczają też zakresy odtworzenia warstwy ścieralnej po robotach sanitarnych dla etapowego prowadzenia robót?

Z doświadczenia ze współpracy ze Szczecińskim Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego należy przewidzieć, że Zarządca drogi będzie żądał aby na całych długościach jezdni poszczególnych ulic nie występowały połączenia poprzeczne na warstwie ścieralnej. Będzie się to wiązać z poniesieniem kosztów zajęcia pasa drogowego przez Wykonawcę dla całego odcinka danej ulicy do momentu wykonania warstwy ścieralnej jej jezdni, pomimo zakończenia prac na ewentualnych mniejszych etapach robót i wykonaniu warstwy wiążącej.

Czy w związku z powyższym Zamawiający jest w stanie potwierdzić, że Zarządca drogi dokona odbiorów technicznych pasa drogowego po wykonaniu warstwy ścieralnej dla etapów Tymczasowej Organizacji Ruchu Drogowego, którą opracuje Wykonawca, mniejszych niż długość całej ulicy? Czy też należy przewidzieć ponoszenie kosztów związanych z zajęciem pasa drogowego dla wykonania odcinków kanalizacji i odtworzeń dla całych długości danych ulic do momentu wykonania warstwy ścieralnej całej ulicy wraz z oznakowaniem poziomym?

**Odpowiedź nr 2:**

Poprzeczne linie na planie projektu odtworzeń nawierzchni **nie** oznaczają zakresów odtworzeń warstwy ścieralnej.

Należy przewidzieć ponoszenie kosztów związanych z zajęciem pasa drogowego dla wykonania odcinków kanalizacji i odtworzeń nawierzchni **dla całych długości danych ulic do momentu wykonania warstwy ścieralnej całej ulicy wraz z oznakowaniem poziomym.**

**Pytanie nr 3:**

Czy Zamawiający potwierdza, że zgodnie z zapisami projektu odtworzeń nawierzchni należy przedstawić zarządcy drogi wyniki badań zagęszczenia gruntu jedynie przy studniach.

Z doświadczenia ze współpracy ze Szczecińskim Zarządem Dróg i Transportu Miejskiego należy przewidzieć, że Zarządca drogi będzie żądał do odbioru zajętego pasa drogowego badań wskaźnika zagęszczenia przy studniach, przy trójnikach, nad przyłączami i co 20 m na trasie kolektora. W związku z dużym kosztem przeprowadzania tak licznych badań prosimy o potwierdzenie



umiejscowienia przeprowadzanych badań zgodnie z projektem odtworzenia w celu uzyskania odbioru technicznego zajętego pasa drogowego.

**Odpowiedź nr 3:**

Odbioru technicznego zajętego pasa drogowego dokonuje Zarząd dróg zgodnie z warunkami wydanej decyzji, która przywołuje zapisy zawarte w Zarządzeniu Dyrektora ZDiTM w Szczecinie Nr 40/2014 z dnia 15.10.2014r. , które to określa szczegółowe zasady i warunki prowadzenia robót w pasie drogowym oraz odtworzenia nawierzchni ( treść dostępna na stronie ZDiTM Szczecin, link: [http://www.zditm.szczecin.pl/uchwały/zarządzenie\\_40\\_2014.pdf](http://www.zditm.szczecin.pl/uchwały/zarządzenie_40_2014.pdf)).

Jeżeli w zatwierdzonym przez Zarządcę drogi projekcie występują rozbieżności w stosunku do obowiązującego Zarządzenia, to wiążącymi są zasady zawarte w Zarządzeniu.

**Pytanie nr 4:**

Prosimy o wskazanie warstw nawierzchni pomiędzy którymi należy ułożyć siatkę szklano-węglową zgodnie z zapisem punktu nr 6 uzgodnienia projektu odtworzeń.

Zgodnie z projektem odtworzeń obecnie drogi wchodzące w zakres zamówienia mają nawierzchnię z frezu asfaltowego lub nakładkę asfaltową (jedna warstwa) na niewiadomym podłożu. Jeżeli mamy ułożyć siatkę pomiędzy warstwami wiążącą a ścieralną nowej nawierzchni to na jakiej warstwie należy ułożyć min. 0,5 m odkładu na istniejącej nawierzchni skoro posiada ona tylko jedną warstwę bitumiczną? Według projektu należy nową warstwę ścieralną wykonać do krawędzi istniejącej warstwy ścieralnej. Z czego wynika, że należy układać siatkę na nowej warstwie wiążącej z odkładem min. 0,5 m na podłożu pod istniejącą nawierzchnią, co według wykonawcy jest pozbawione sensu. Czy może Zarządca drogi (ZDiTM) w zapisie punktu 6 uzgodnienia ma w zamyśle wykonanie warstwy wiążącej odtworzenia do poziomu istniejącej warstwy ścieralnej, a nową warstwę ścieralną należy ułożyć na całej szerokości jezdni z uprzednim ułożeniem siatki szklano-węglowej pomiędzy warstwy asfaltowe?

Dodatkowo prosimy o odpowiedź czy wykonawca w ramach zadania będzie zobligowany do ułożenia siatki szklano-węglowej na całej powierzchni odtworzenia, czy tylko po 0,5 m na nowej nawierzchni i 0,5 m na starej nawierzchni, licząc od krawędzi wykopu?

**Odpowiedź nr 4:**

Sposób odtworzenia nawierzchni określa zatwierdzony przez ZDiTM „projekt odtworzenia”.

Siatkę węglowo-szklaną należy ułożyć tylko w przypadku drogi posiadającej pełną konstrukcję z dwoma warstwami asfaltowymi tj. wiążącą i ścieralną.

**Pytanie nr 5:**

W zamieszczonym na stronie Zamawiającego projekcie odtworzeń zakłada się wykonanie warstwy ścieralnej jedynie w miejscu odtworzenia warstw konstrukcyjnych po zasypaniu wykopu z poszerzeniem szerokości 0,5 m. Z planów jednak wynika, że duża część projektowanej kanalizacji prowadzona jest blisko środka jezdni co spowoduje konieczność odtworzenia warstwy ścieralnej jezdni na całej szerokości. W przedmiarach robót dotyczących odtworzeń nawierzchni jezdni po wykonaniu kanalizacji, założono ilość wykonania warstwy ścieralnej jako iloczyn powierzchni odtworzenia warstw konstrukcyjnych po zasypaniu wykopu, takich jak warstwa odcinająca, podbudowa z kruszywa i warstwa wiążąca i współczynnika równego 1,3.

W opinii Wykonawcy jest to nieprawidłowe założenie, ponieważ wykonanie warstwy ścieralnej będzie zależne w największym stopniu od umiejscowienia kanału w stosunku do osi jezdni.

W związku z powyższym, czy Zamawiający potwierdza konieczność przyjęcia do kalkulacji ilości wynikających bezpośrednio z projektu odtworzeń, czy też z zamieszczonych przedmiarów robót?

**Odpowiedź nr 5:**

Przedmiot zamówienia obejmuje realizację zadania w oparciu o zatwierdzone projekty budowlano-wykonawcze, załączone przedmiary robót mają charakter wyłącznie pomocniczy.

**Pytanie nr 6:**

Wykonawca zwraca się z prośbą o przekazanie aktualnych projektów odtworzeń nawierzchni dla powyższego zadania. Inwentaryzacja ulic w załączonych projektach odtworzeń nawierzchni dla etapów VI i VII w znacznym stopniu odbiega od stanu obecnego. Większość z ulic wykazanych w dokumentacji jako posiadających nawierzchnię gruntową, faktycznie posiada nawierzchnię asfaltową. W związku z powyższym konieczne będzie odtworzenie nawierzchni tych ulic w dwóch warstwach asfaltowych na podbudowie z kruszywa łamanego, a nie jak zakłada projekt odtworzeń jedynie warstwą kruszywa łamanego. Różnice pomiędzy stanem faktycznym rodzaju nawierzchni ulic, a zawartym w projektach odtworzeni dotyczy poniższych ulic:

1. ul. Bryczkowskiego (od ul. Liliowej do końca opracowania) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
2. ul. Borsucza (2) (aktualnie ul. Goździkowa) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny: frez
3. ul. Borsucza (2) sięgacz 1 (aktualnie ul. Leśny Brzeg) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
4. ul. Borsucza (2) sięgacz 2 (aktualnie ul. Leśny Brzeg) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny: frez i betonowe płyty drogowe
5. ul. Borsucza (2) sięgacz 3 według projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
6. ul. Borsucza (3) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
7. ul. Skrajna (od ul. Borsuczej) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
8. ul. Borsucza (4) sięgacz wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
9. ul. Stokrotki (1) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
10. ul. Stokrotki (2) wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
11. ul. Wilgi wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
12. ul. Jarząbków sięgacz wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
13. ul. Storczykowa wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
14. ul. Fiołkowa wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez
15. ul. Złotego Deszczu wg projektu nawierzchnia gruntowa – stan obecny : frez

W związku z dużą rozbieżnością pomiędzy dokumentacją projektową i stanem faktycznym nawierzchni jezdni na powyższym zadaniu, prosimy o przekazanie zaktualizowanego projektu odtworzeń nawierzchni, lub potwierdzenie, że Zarządca dróg w tym rejonie tj. ZDiTM Szczecin, nie będzie wymagał odtworzenia nawierzchni dróg w sposób odbiegający od załączonych projektów odtworzeń.

Ze względu na przewidywane duże koszty zajęcia pasa drogowego i odtworzenia nawierzchni jezdni, mogące istotnie wpłynąć na wartość oferty, prosimy o odpowiedź na powyższe pytanie.

**Odpowiedź nr 6:**

Zamawiający realizuje postępowanie w oparciu o zatwierdzone projekty budowlano-wykonawcze w tym projekty odtworzeń nawierzchni.

Do wyceny należy przyjąć stan nawierzchni i sposób odtworzenia dróg wynikający z zatwierdzonych przez ZDiTM projektów (decyzja nr IE.7024.16728.2015.PM z dnia 21.12.2015r.).

Dyrektor  
ds. Inwestycji i Rozwoju  
Mariusz Kutyk