

Wykonawcy - WSZYSCY

Numer sprawy: ZDP.T.2930/3/2016

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zadanie pod nazwą:
Przebudowa – modernizacja dróg powiatowych.

Na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164), informuję, że Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu złożyli następujące zapytania do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ).

W odpowiedzi na złożone zapytania, udzielamy następujących wyjaśnień:

Pytanie 1: Zadanie I Przebudowa - modernizacja drogi powiatowej nr 3059W Ilinek - Kucice - Bulkowo - Bodzanów na odcinku od km 17+303 do km 22+887 o długości 3,584 km.

1. Prosimy o zmianę okresu gwarancji, ponieważ okres gwarancji wymagany przez Zamawiającego jest nieuzasadniony w przypadku wykonania konstrukcji drogi składającej się z „niepełnej” konstrukcji. W konstrukcji drogi każda warstwa asfaltowa pełni swoje określone funkcje. Warstwa wiążąca jest odpowiedzialna za przenoszenie obciążeń na warstwę podbudowy. W przypadku dróg o kategorii ruchu KR 1-2, warstwa wiążąca może również pełnić rolę podbudowy. Warstwa ścieralna, po której odbywa się ruch pojazdów ma natomiast za zadanie m.in. zabezpieczyć konstrukcję drogi przed infiltracją wody. Z technologicznego punktu widzenia występują między innymi następujące różnice pomiędzy powyższymi warstwami:

- Większa co najmniej o 1% zawartość asfaltu w mieszance mineralno-asfaltowej przeznaczonej do warstwy ścieralnej;
- Zawartość wolnych przestrzeni w betonie asfaltowym AC11S dla kategorii ruchu KR 1-2 wynosi od 1,0% do 3,0%;
- Zawartość wolnych przestrzeni w betonie asfaltowym AC16W dla kategorii ruchu KR 1-2 wynosi od 3,0% do 6,0%

W związku z tym, iż w mma przeznaczonej do warstwy ścieralnej znajduje się więcej asfaltu, wytwarza się grubsza otoczka asfaltowa na ziarnach w mieszance mineralnej. Dzięki temu zapewniona jest lepsza ochrona szkieletu grysowego przed szkodliwym działaniem wody.

Podwyższona zawartość asfaltu w warstwie ścieralnej, przy odpowiednio dobranym składzie ziarnowym pozwala na uzyskanie stosunkowo niższych wolnych przestrzeni w porównaniu do warstwy wiążącej. Warstwa, po której odbywa się ruch pojazdów, powinna być z założenia na tyle szczelna, by nie dopuścić do przenikania nadmiernych ilości wody w konstrukcję drogi.



Odbywanie się ruchu po samej warstwie wiążącej może mieć negatywny wpływ na wbudowaną warstwę, a także w skrajnych przypadkach może doprowadzić do jej całkowitej destrukcji.

Większe zawartości wolnych przestrzeni, a także cieńsza błonka asfaltowa na kruszywie mogą powodować, że przenikająca woda będzie mogła łatwiej spenetrować wbudowaną warstwę i pod wpływem zmian temperatur (zwłaszcza przejście przez 0°C) spowodować powstawanie ubytków w drodze.

Warstwa wiążąca z założenia nie spełnia również wymaganych parametrów związanych z komfortem jazdy (równość podłużna) oraz parametrów przeciwpoślizgowych (szorstkość).

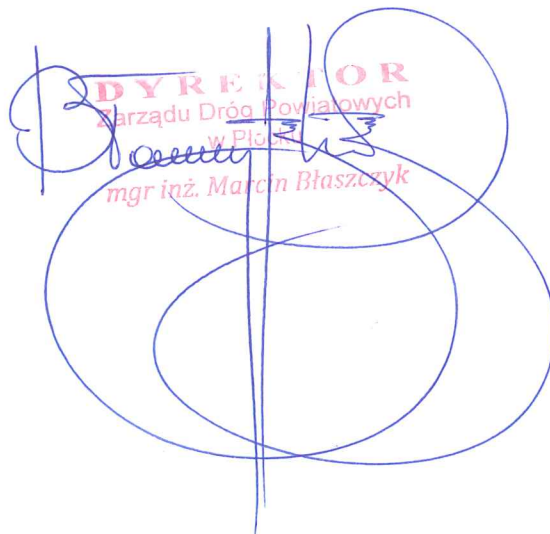
W związku z powyższą argumentacją uważamy, iż odbywanie się ruchu po warstwie wiążącej przez okres nawet 12 miesięcy może mieć negatywny wpływ dla wbudowanej warstwy. Po tak długim okresie eksploatacji warstwy mogą wystąpić ubytki, które spowodują konieczność usunięcia istniejącej warstwy i wbudowania jej na nowo.

Bardzo proszę o zmianę okresu gwarancji wymaganej przez Zamawiającego.

2. Prosimy o potwierdzenie, że ilości przedmiarowe uwzględniają całość robót przewidzianych do wykonania.

Odpowiedź: Ad. 1: okres gwarancji wymagany dla tego zadania pozostaje bez zmian, zgodnie z pkt. 3.7. SIWZ, tj. minimum 12 miesięcy, maksymalnie 36 miesięcy.

Ad 2: Zamawiający potwierdza, że ilości przedmiarowe uwzględniają całość robót przewidzianych do wykonania.


DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
w Pleszewie
mgr inż. Marcin Błaszczak

