

ODPOWIEDZI

Dotyczy zamówienia w trybie podstawowym z możliwością negocjacji
na budowę parkingu Park & Ride wraz z przebudową ulicy Barnima w Stargardzie
- uczestnicy postępowania wszyscy –

Zamawiający Gmina Miasto Stargard w odpowiedzi na pytania Wykonawców informuje:

Pytanie nr 1

W dokumentacji przetargowej występuje niespójność w zakresie uziarnienia mieszanki SMA dla jezdni. W przedmiarze robót wskazano mieszankę SMA8, natomiast zgodnie z pozostałą częścią dokumentacji (opis techniczny, przekroje, STWiORB) należy wbudować SMA11. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź nr 1

W przedmiarze branży drogowej – poz. 19 powinno być „Warstwa ścieralna z mieszanek mastyksowo-grysowych SMA11 - grubość po zagęszczeniu 5 cm (jezdni) wraz z mechanicznym oczyszczeniem i skropieniem emulsją asfaltową przed ułożeniem”.

Pytanie nr 2

W dokumentacji przetargowej występuje niespójność w zakresie typu mieszanki na warstwę ścieralną, z przeznaczeniem na ciąg pieszo-rowerowy. W przedmiarze robót wskazano SMA8, natomiast zgodnie z pozostałą częścią dokumentacji (opis techniczny, przekroje, STWiORB) należy wbudować AC8S. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź nr 2

W przedmiarze robót branży drogowej – poz. 21 – powinno być „Warstwa ścieralna z mieszanek mastyksowo-grysowych AC8S - grubość po zagęszczeniu 4 cm (ciąg pieszo-rowerowy) wraz z mechanicznym oczyszczeniem i skropieniem emulsją asfaltową przed ułożeniem”.

Pytanie nr 3

W dokumentacji przetargowej występuje niespójność w zakresie typu mieszanki na warstwę ścieralną, z przeznaczeniem na ciąg pieszo – rowerowy o wzmocnionej konstrukcji. W przedmiarze robót wskazano SMA8, w opisie technicznym - AC11S, a na przekrojach - AC8S. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź nr 3

Na całym ciągu pieszo-rowerowym bitumicznym warstwa ścieralna będzie wykonana z mieszanek mastyksowo-grysowych AC8S - grubość po zagęszczeniu 4 cm. Wzmocnienie polega na wybudowaniu przed warstwą ścieralną wzmocnienia z warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16W - grubość po zagęszczeniu 5 cm (ciąg pieszo rowerowy o wzmocnionej konstrukcji) wraz z mechanicznym oczyszczeniem i skropieniem emulsją asfaltową przed ułożeniem – poz. 20.

Pytanie nr 4

Dotyczy D.05.03.13A, pkt.1.3 i 2.2. Do zaprojektowania mieszanki SMA11, KR3 wskazano wysokomodyfikowany asfalt PMB 45/80-65. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie asfaltu o niższym stopniu modyfikacji PMB 45/80-55, pod warunkiem spełnienia wszystkich właściwości użytkowych dla końcowego wyrobu, podanych w SST?

Odpowiedź nr 4

Na etapie ofertowania należy przyjąć mieszankę na wysokomodyfikowanym asfalcie PMB 45/80-65.

Pytanie nr 5

Dotyczy D.05.03.13A, pkt.5.2. Prosimy o wykreślenie zapisu pod tab.9 wskazującego na weryfikację wyników badań odporności na deformacje trwałe przez Zamawiającego, za pomocą „dużego koleinomierza”. Zgodnie z dokumentami przywołanymi w pkt. 10, tj. WT2-2014 i PN-EN 13 108-5, jak również z KTKNPIP dla dopuszczalnego nacisku osi 115 KN badanie odporności na deformacje trwałe przeprowadza się na małym aparacie, metodą B w powietrzu, co też zostało uwzględnione w tab.9, Lp2.

Odpowiedź nr 5

Zamawiający dopuszcza przeprowadzenie badań koleinowania zgodnie z WT2-2014 i PN-EN 13 108-5.

Niniejsze odpowiedzi i wyjaśnienia stają się integralną częścią SWZ.