Manowo, dnia 21.02.2024r.

PZD 261.4.2024.GBP

Dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie podstawowym ozn. PZD 261.4.2024.GBP pn: „Przebudowa drogi powiatowej nr 3542Z Karnieszewice”

Zamawiający: Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie, ul. Cisowa 21, 76 – 015 Manowo.

W dniach 19.02.2024r. i 21.02.2024r wpłynęły do Zamawiającego następujące pytania dotyczące treści specyfikacji warunków zamówienia:

**1.**Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada wszystkie aktualne i ważne dokumenty formalne ze swojej strony tj. uzgodnienia, umowy i pozwolenia – aby bez przeszkód rozpocząć realizację prac po podpisaniu umowy z wybranym wykonawcą i przekazaniu placu budowy ?  
**Ad1)**Zamawiający posiada wszystkie aktualne i ważne dokumenty formalne aby rozpocząć realizację prac po podpisaniu umowy z wybranym wykonawcą z wyjątkiem projektu tymczasowej organizacji ruchu którego sporządzenie spoczywa na Wykonawcy. **2.**Prosimy o potwierdzenie, czy wszystkie (dotychczasowe i przyszłe) odpowiedzi Zamawiającego na pytania dotyczące niniejszego postępowania stanowią integralną część SWZ i należy je wykorzystać podczas sporządzania ofert, w tym także podczas wypełniania załączników i druków oraz kosztorysów ofertowych (w przypadku, gdy są wymagane)?  
**Ad2)**Potwierdzamy.

**3.**Zgodnie z SWZ rozdział 27 przed podpisaniem umowy Zamawiający będzie wymagał dostarczenia przez wykonawcę kosztorysów ofertowych sporządzonych na podstawie zał nr 8.Jaką rolę będą pełnić dostarczone przez wykonawcę kosztorysy i w jaki sposób Zamawiający będzie je wykorzystywał w trakcie realizacji robót?  
**Ad3)**Kosztorysy ofertowe posłużą jako element rozliczenia zadania w ramach funduszu pomocowego z którego Zamawiający otrzymał dofinansowanie.

**4.**Czy załączone przedmiary robót wskazują prawidłową ilość robót do wykonania?  
**Ad4)**Tak.  
  
**5.**Czy wykonawca może samodzielnie modyfikować załączone przez Zamawiające przedmiary jeśli uzna iż należy je zmodyfikować ponieważ zawierają błędy dotyczące ilości i zakresu robót do wykonania?  
**Ad5)**Nie.  
  
**6.**Zgodnie z załączoną dokumentacją należy zastosować geosiatkę z kordem stalowym na syntetycznym nośniku. Czy zamawiający dopuści zastosowanie w/w postepowaniu siatki wykonanej z włókien szklanych przesączanych asfaltem. Zastosowanie siatek wykonanych z włókien szklanych w warstwach asfaltowych nawierzchni w sposób istotny wpływa na zwiększenie trwałości zmęczeniowej (np. badania IBDiM; EMPA/Szwajcaria; TU Clausthal/Niemcy; ABT/Holandia). Trwałość zmęczeniowa wielowarstwowej nawierzchni określana jest przy założeniu osiągnięcia pełnego połączenia poszczególnych warstw – warunek ten wpisany jest do WT 2 i Katalogu Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych;2014). Zastosowanie geowłókniny jako czynnika niezbędnego do montażu siatki z kordu stalowego wpływa negatywnie na połączenie pomiędzy warstwami nawierzchni – badania IBDiM (Zeszyt nr 66). Brak połączenia międzywarstwowego wpływa drastycznie na obniżenie trwałości zmęczeniowej nawierzchni – jest to szczególnie niebezpieczne przy układaniu warstwy ścieralnej na warstwie geowłókniny. Zastosowanie geowłókniny wymusza konieczność intensywnego skropienia międzywarstwowego (ok 500g/m2 asfaltu) co jest zarówno sprzeczne z zapisami WT 2; 2016 (przy warstwach nowo wykonywanych max 0,3 kg/m2 asfaltu) jak również powoduje powstanie warstwy poślizgowej uniemożliwiając właściwe połączenie warstw nawierzchni. W przypadku siatek szklanych przesączanych asfaltem nie jest wymagane dodatkowe skropienie lepiszczem (pozostaje standardowe jak przy układaniu nowej warstwy zgodnie z WT 2; 2016) i bezproblemowo umożliwia osiągnięcie wymaganych wartości naprężeń na ścinanie na połączeniu warstw wielowarstwowej nawierzchni asfaltowej. Włókna szklane są materiałem idealnie sprężystym w całym zakresie swojej pracy tzn. od wydłużenia „0” aż do wydłużenia granicznego w momencie zerwania (ok. 3%). W przypadku stali pracuje ona sprężyście tylko przy wydłużeniu do ok 1 promil, a przy wydłużeniu 2,5 promila osiąga swoją granicę plastyczności (materiał wydłuża się , aż do zerwania bez dodatkowego obciążenia). Oznacza to, że stal pod obciążeniem w czasie eksploatacji i przy przekroczeniu już 1 promila wydłużenia i nie powraca do swojej pierwotnej długości. Włókna szklane po każdym cyklu obciążenia i odciążenia powracają do swojej długości (praca sprężysta). Dodatkowo nośność wnioskowanych siatek jest wielokrotnie wyższa niż siatek z kordu stalowego.Nawierzchnie z wbudowanymi siatkami z włókien szklanych przesączanych asfaltem nie tylko można sfrezować bez ograniczeń ale uzyskany destrukt bez konieczności dodatkowego oczyszczania z resztek siatki, geowłókniny, stali, może być wykorzystywany do produkcji nowych MMA (badania CONSULTEST AG/Szwajcaria, INGENIEURGRUPPE PTM/Niemcy). Zgodnie z wymaganiami Prawa Budowlanego dokumentem odniesienia dla siatek szklanych przesączanych asfaltem jest norma zharmonizowana PN-EN 15381;2010 „Geotekstylia i wyroby pokrewne – Wymagania w odniesieniu do wyrobów stosowanych w nawierzchniach i nakładkach asfaltowych”. W związku z tym zastosowanie siatek z włókien szklanych przesączanych asfaltem należy traktować co najmniej jako materiał równoważny jak siatki z kordu stalowego. Wnioskujemy o dopuszczenie do jego zastosowania na w/w zadaniu. Jeśli zamawiający dopuści alternatywnie zastosowanie siatki z włókien szklanych prosimy o podanie jej wytrzymałości.  
**Ad6)** Zadanie wykonać zgodnie z zapisami zawartymi w Specyfikacji Warunków Zamówienia.   
 **7.** Prosimy o potwierdzenie, że w tym zadaniu ma zostać użyta na poszerzeniach konstrukcji drogowej geosiatka z kordu stalowego na syntetycznym nośniku zgodnie z sst.  
**Ad7)**Zadanie wykonać zgodnie z zapisami zawartymi w Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Mieczysław Zwoliński   
Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg  
w Koszalinie