

Świnoujście, dnia 03.09.2019 r.

1. Wykonawcy - uczestnicy postępowania WIM.271.1.27.2019
2. Strona internetowa Zamawiającego, na której umieszczono ogłoszenie o zamówieniu i udostępniono SIWZ.WIM.271.1.27.2019

Dotyczy: odpowiedzi na pytania Wykonawców z dnia 28.08.2019 r dotyczące zadania pn.: „Budowa osiedlowego mini parku na Warszawie”.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

Pytanie nr 1

Czy drzewa wskazane do wycinki wymagające pozwolenia na wycinkę mają takie pozwolenie uzyskane?

Odpowiedź

Zamawiający uzyskał zezwolenie decyzją Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 29 marca 2019 r.

Pytanie nr 2

Biorąc pod uwagę ryzyko wykonywania nawierzchni asfaltowych oraz żywicznych w okresie zimowym, czy jest przewidziane odłożenie wykonania nawierzchni na późniejszy termin, gdy temperatura zewnętrzna będzie odpowiednia do wykonywania tych prac?

Odpowiedź

W przypadku wystąpienia warunków atmosferycznych uniemożliwiających prowadzenie robót budowlanych Umowa dopuszcza zmianę terminu zakończenia realizacji przedmiotu Umowy.

Pytanie nr 3

Czy Zamawiający przewiduje wykonanie dokumentacji projektowej zamiennej do części II dotyczącej budowy toru rowerowego „PUMPTRACK”, z zachowaniem parametrów wielkościowych obiektu? Załączona do postępowania przetargowego dokumentacja nie spełnia podstawowych kryteriów wyznaczających prawidłowy tor typu PUMPTRACK. Biorąc pod uwagę m.in. wielkości „przeszkód”, odległości między nimi oraz ich usytuowanie, można wywnioskować że dokumentację projektową przygotowała firma/osoba, która nie posiada doświadczenia w projektowaniu tego typu obiektów. Wykonanie inwestycji w oparciu o dostępne dokumenty spowoduje, że będzie on bezużyteczny. Dla przykładu zachęcamy Państwa do zapoznania się z podobną inwestycją zrealizowaną w Poznaniu na os. Chartowo (Rataje). Wymagania stawiane potencjalnym Wykonawcom, opisane w rozdziale V pkt. 2.2) SIWZ sugerują, że chcą Państwo aby inwestycja była profesjonalna i cieszyła przyszłych użytkowników, jednak w świetle opisywanych wątpliwości istnieje duże ryzyko, że efekt końcowy będzie odwrotny do zamierzonego

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zmiany: wielkości przeszkód, odległości między nimi oraz ich usytuowanie w zakresie nie powodującym konieczności zmiany decyzji o pozwoleniu na budowę.

Pytanie nr 4

Czy Zamawiający przewiduje zmianę technologii wykonania robót związanych z budową toru rowerowego? W odniesieniu do zapisów dokumentacji projektowej, zwłaszcza projektowanych warstw nawierzchni, należy zwrócić uwagę na szereg nieprawidłowości

- a) Brak wskazania typu asfaltobetonu
- b) Grubość warstwy: średnio winna wynosić 6 cm, natomiast należałoby określić wartości graniczne np. 5-7 cm. Z uwagi na ręczne układanie mieszanki mineralno-asfaltowej, oraz ostateczne korygowanie profili przeszkód, niemożliwym jest ułożenie jednakowej grubości warstwy na całym torze
- c) Kruszywo kamienne fr. 8-16mm grubości 15 cm, zapewne stanowiące podbudowę pod warstwę MMA jest niewłaściwe. Zwyczajowo jako warstwę podbudowy stosuje się mieszankę kruszywa fr. 0-31,5mm, która właśnie dzięki frakcjom mniejszym umożliwia „klinowanie się” kamieni i w rezultacie otrzymanie jednorodnej, dobrze zagęszczonej warstwy. Ponadto zaproponowanego kruszywa nie da się odpowiednio wyprofilować na skomplikowanych kształtach toru rowerowego
- d) Kruszywo fr. 0-63mm jest kruszywem zbyt grubym i znacznie utrudnia ręczną pracę przy profilowaniu odpowiednich kształtów toru rowerowego. Ponadto jest także materiałem stosunkowo drogim. Na nasypy doskonale sprawdza się piasek fr. 0-2mm, który posiada bardzo dobre parametry zagęszczenia czy nośności, jednakowo jest wodoprzepuszczalny zatem mrozoodporny
- e) Stosowanie przerw dylatacyjnych co 10 m na całej długości toru również wydaje się bezcelowe. Mieszanka mineralno-asfaltowa posiada dużą elastyczność zatem w naszej ocenie zastosowanie przerw dylatacyjnych jedynie utrudni poruszanie się użytkowników na sprzęcie z małymi kółkami (rolki, hulajnoga, deskorolka)

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zmiany materiałowe w rozwiązaniach warstw konstrukcyjnych m.in. nawierzchni bitumicznej, warstw podbudowy i warstw na nasypy, w przypadkach mających wpływ na poprawę parametrów funkcjonalno-użytkowych.

Zamawiający przewiduje, że projekt składu mieszanki mineralno-asfaltowej zostanie zaproponowany przez Wykonawcę na etapie realizacji w sposób odpowiadający potrzebom użytkowników toru (co przewiduje Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych)

Zamawiający dopuszcza proponowane wartości graniczne dla warstwy bitumicznej tj. min. 5 cm., max. 7 cm.

Stosowanie przerw dylatacyjnych jest zaleceniem w dokumentacji, niemniej jednak Zamawiający dopuszcza ich niewykonanie w przypadku odpowiednio zaprojektowanego składu mieszanki bitumicznej.

z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr inż. Rafał Lysiak
Naczelnik Wydziału
Inwestycji Miejskich