Sztum, dnia 13.07.2021 r.

**ON.III.272.7.2021.RR**

 **WYKONAWCY POSTĘPOWANIA**

**WYJAŚNIENIA**

Dot. przetargu:

**„Przebudowa drogi powiatowej nr 2936G na odcinku DW 515 – Żuławka Sztumska w wymiarze 10,996 km od km 1+800 do km 12+796,16”**

Na podstawie art. 284 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2020 r., Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r., poz. 2019 ze zm.), Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

**Pytanie 1**

„Dotyczy D.04.07.01, D.05.03.05 Przedstawione SST wymagania dla mieszanek na warstwę podbudowy i wiążącej oparte są o normę PN-S-96025:2000. Norma ta ma status normy wycofanej. Wnosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie zapisów z zakresu wymagań jakościowych zawartych w dokumentach technicznych WT-1 i WT-2 2014. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 45 i 53 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Proponowana zmiana pozwoli na wystawienie oznakowania CE na wyprodukowaną mieszankę co jest wymogiem prawa budowlanego”

**Odpowiedź na pytanie 1:**

Zamawiający wyraża zgodę.

**Pytanie 2**

„Dotyczy D.04.07.01, D.05.03.05 W SST w pkt 6.3.1, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5 dla projektowanych mieszanek na warstwę podbudowy i wiążącą wskazano częstotliwość wykonywania badań dla materiałów wsadowych tj. asfaltów, wypełniacza, kruszyw do mm-a niezgodne z obowiązującą normą PN-EN 13108-21 (Zakładowa Kontrola Produkcji). Wnosimy o potwierdzenie, że na przedmiotowym zadaniu badanie materiałów wsadowych należy prowadzić zgodnie z zapisami normy 13108-21.”

**Odpowiedź na pytanie 2:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 3**

„Wnosimy o potwierdzenie, że do projektowanych mieszanek na warstwę podbudowy z AC 22P i warstwę wiążącą z AC 16 W dla kategorii ruchu KR 3 należy zastosować asfalt drogowy 35/50 zgodny z normą PN-EN 12591.”

**Odpowiedź na pytanie 3:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 4**

„Dotyczy D. 05.03.27 SST dla mieszanki SMA 16 JENA opracowano w oparciu o nieaktualne dokumenty techniczne WT1, WT2-2010. Przywołane wymagania zostały zaktualizowane i zastąpione dokumentami WT-1, WT-2 2014. Wnosimy o wyrażenie zgody na możliwość zmiany wymagań w stosunku do MMA i przedstawienie ich w oparciu o aktualne wymagania WT-1, WT-2 2014. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 46 i 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2014 roku.”

**Odpowiedź na pytanie 4:**

Zamawiający w udzielanych wyjaśnieniach z dnia 06.07.2021 r. w pkt 1 poinformował, że nie należy stosować mieszanki SMA 16 JENA lecz mieszankę SMA 11.

**Pytanie 5**

„W dokumentacji przetargowej występuje niespójność w zakresie rodzaju mieszanki jaką należy zaprojektować na warstwę ścieralną czy SMA 11 czy SMA 16 JENA. W opisie, na przekrojach projektu budowlano-wykonawczego oraz przedmiarze wskazano do zastosowania mieszankę SMA 11 dla kategorii ruchu KR 3 natomiast w SST przedstawiono wymagania dla mieszanki SMA 16 JENA. Wnosimy o potwierdzenie, że należy zastosować mieszankę SMA 11 dla kategorii ruchu KR 3 lub doprecyzować rodzaj mieszanki SMA na warstwę ścieralną.”

**Odpowiedź na pytanie 5:**

Zamawiający potwierdza. Powyższe przekazywano w wyjaśnieniach z dnia 06.07.2021 r. – pkt. 1

**Pytanie 6**

„W dokumentacji przetargowej stwierdzono brak SST dla projektowanej mieszanki na warstwę ścieralną z SMA 11 dla kategorii ruchu KR 3. Wnosimy o potwierdzenie, że mieszankę SMA 11 dla kategorii ruchu KR 3 należy zaprojektować wg. obowiązujących wymagań technicznych WT-1, WT-2 2014. Wspomniane dokumenty zostały wdrożone zarządzeniami nr 46 i 54 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 2014 roku.”

**Odpowiedź na pytanie 6:**

Zamawiający potwierdza. Wymagania dla mieszanki SMA 11 wskazano w udzielanych wyjaśnieniach z dnia 06.07.2021 r.

**Pytanie 7**

„W dokumentacji przetargowej wskazano do zaprojektowania mieszankę SMA 11 na zjazdach dla kategorii ruchu KR 1-2. Obecnie obowiązujący dokument techniczny WT-2 2014 nie przewiduje projektowania mieszanki SMA 11 dla kategorii ruchu KR 1-2. Wnosimy o potwierdzenie, że na zjazdach należy zastosować mieszankę SMA 11 dla kategorii ruchu KR 3-4 zaprojektowaną przy użyciu asfaltu 50/70.”

**Odpowiedź na pytanie 7:**

Dla kategorii ruchu KR 1-2 należy zaprojektować mieszankę SMA zgodną z obowiązującymi dokumentami technicznymi WT-2 2014.

**Pytanie 8**

„Dotyczy D.04.07.01, D.05.03.05, D.05.03.27 W SST podano niewłaściwe wartości wolnych przestrzeni w wykonanej warstwie. Wnosimy o potwierdzenie, że wolne przestrzenie w wykonywanych warstwach dla projektowanych mieszanek na zadaniu mają być zgodne z WT-2 2016, część II „Wykonanie warstw z nawierzchni asfaltowych” tablica 16.”

**Odpowiedź na pytanie 8:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 9**

„Wnosimy o potwierdzenie, że mieszanki mineralno-asfaltowe dla jezdni należy zaprojektować dla kategorii ruchu KR 3 natomiast na zjazdach dla kategorii ruchu KR 1 wg. obowiązujących wymagań technicznych WT-1, WT-2 2014.”

**Odpowiedź na pytanie 9:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 10**

„Proszę o zamieszczenie specyfikacji technicznej dotyczącej wykonania oczyszczenia rowów lub podanie wymagań dotyczących tego zakresu.”

**Odpowiedź na pytanie 10:**

Specyfikacja dot. rowów stanowi Załącznik Nr 1 do niniejszych wyjaśnień.

**Wicestarosta Sztumski**

**/-/ Kazimierz Szewczun**

**SPECYFIKACJA TECHNICZNA**

**D-06.04.01**

**ROWY**

**1. WSTĘP**

**1.1. Przedmiot ST**

Przedmiotem niniejszej Specyfikacji Technicznej (ST) są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z realizacją zadania:

**„Przebudowa drogi powiatowej nr 2936G na odcinku DW 515 – Żuławka Sztumska w wymiarze 10,996 km od km 1+800 do km 12+796,16”**

**1.2. Zakres stosowania ST**

1.2.1. Specyfikacje Techniczne stanowią część dokumentów przetargowych i należy je stosować w zlecaniu i wykonaniu robót wraz ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia, dokumentacją projektową i przedmiarami robót.

**1.3. Zakres robót objętych ST**

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z oczyszczaniem, pogłębianiem oraz profilowaniem dna i skarp rowu.

Dla zadania wymienionego w pkt. 1.1. przewidziano czyszczenie i regulację istniejących rowów (lokalizacja rowów zgodnie z Projektem drogowym).

(Długość rowów objętych w/w pracami podano w przedmiarze robót drogowych dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego.)

**1.4. Określenia podstawowe**

**1.4.1.** Rów - otwarty wykop o głębokości co najmniej 30 cm, który zbiera i odprowadza wodę.

**1.4.2.** Rów przydrożny - rów zbierający wodę z korony drogi.

**1.4.3.** Rów odpływowy - rów odprowadzający wodę poza pas drogowy.

**1.4.4.** Rów stokowy - rów zbierający wodę spływającą ze stoku.

**1.4.5.** Pozostałe określenia podstawowe są zgodne z obowiązującymi, odpowiednimi polskimi normami i z definicjami podanymi w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 1.4.

**1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót**

Ogólne wymagania dotyczące robót podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 1.5.

**2. MATERIAŁY**

Materiały nie występują.

**3. SPRZĘT**

**3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu**

Ogólne wymagania dotyczące sprzętu podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 3.

**3.2. Sprzęt do wykonywania robót remontowych i utrzymaniowych**

Wykonawca przystępujący do wykonania robót powinien wykazać się możliwością korzystania z następującego sprzętu:

- koparek podsiębiernych,

- spycharek lemieszowych,

- równiarek samojezdnych lub przyczepnych,

- urządzeń kontrolno-pomiarowych,

- zagęszczarek płytowych wibracyjnych.

**4. TRANSPORT**

**4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu**

Ogólne wymagania dotyczące transportu podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 4.

**4.2. Transport materiałów**

Przy wykonywaniu robót określonych w niniejszej ST, można korzystać z dowolnych środków transportowych.

**5. WYKONANIE ROBÓT**

**5.1. Ogólne zasady wykonania robót**

Ogólne zasady wykonania robót podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 5.

**5.2. Oczyszczenie rowu**

Oczyszczenie rowu polega na wybraniu namułu naniesionego przez wodę, ścięciu trawy i krzaków w obrębie rowu.

**5.3. Pogłębianie i wyprofilowanie dna i skarp rowu**

W wyniku prac remontowych należy uzyskać podane poniżej wymiary geometryczne rowu i skarp, zgodne z PN-S-02204 [1]: - dla rowu przydrożnego w kształcie:

a) trapezowym - szerokość dna co najmniej 0,40 m, nachylenie skarp od 1:1,5 do 1:1,3, głębokość od 0,30 m do 1,20 m liczona jako różnica poziomów dna i niższej krawędzi górnej rowu;

b) trójkątnym - dno wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu 0,50 m, nachylenie skarpy wewnętrznej 1:3, nachylenie skarpy zewnętrznej od 1:3 do 1:10, głębokość od 0,30 m do 1,50 m liczona jako różnica poziomów dna i niższej krawędzi górnej rowu;

c) opływowym - dno wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu 2,0 m, krawędzie górne wyokrąglone łukami kołowymi o promieniu 1,0 m do 2,0 m, nachylenie skarpy wewnętrznej 1:3, a skarpy zewnętrznej od 1:3 do 1:10, głębokość od 0,30 m do 0,50 m liczona jako różnica poziomów dna i niższej krawędzi górnej rowu;

- dla rowu stokowego - kształt trapezowy, szerokość dna co najmniej 0,40 m, nachylenie skarp od 1:1,5 do 1:3, głębokość co najmniej 0,50 m, rów ten powinien być oddalony co najmniej o 3,0 m od krawędzi skarpy drogowej przy gruntach suchych i zwartych i co najmniej o 5,0 m w pozostałych przypadkach,

- dla rowu odpływowego - kształt trapezowy, szerokość dna co najmniej 0,40 m, głębokość minimum 0,50 m, przebieg prostoliniowy, na załamaniach trasy łuki kołowe o promieniu co najmniej 10,0 m.

Najmniejszy dopuszczalny spadek podłużny rowu powinien wynosić 0,2%; w wyjątkowych sytuacjach na odcinkach nie przekraczających 200 m - 0,1%.

Największy spadek podłużny rowu nie powinien przekraczać:

a) przy nieumocnionych skarpach i dnie

- w gruntach piaszczystych - 1,5%,

- w gruntach piaszczysto-gliniastych, pylastych - 2,0%,

- w gruntach gliniastych i ilastych - 3,0%,

- w gruntach skalistych - 10,0%;

b) przy umocnionych skarpach i dnie

- matą trawiastą - 2,0%,

- darniną - 3,0%,

- faszyną - 4,0%,

- brukiem na sucho - 6,0%,

- elementami betonowymi - 10,0%,

- brukiem na podsypce cementowo-piaskowej - 15,0%.

**5.4. Roboty wykończeniowe**

Namuł i nadmiar gruntu pochodzącego z remontowanych rowów i skarp należy wywieźć poza obręb pasa drogowego i rozplantować w miejscu zaakceptowanym przez Inżyniera. Sposób zniszczenia pozostałości po usuniętej roślinności powinien być zgodny z ustaleniami ST lub wskazaniami Inżyniera.

**6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT**

**6.1. Ogólne zasady kontroli jakości robót**

Ogólne zasady kontroli jakości robót podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 6.

**6.2. Pomiary cech geometrycznych remontowanego rowu i skarp**

Częstotliwość oraz zakres pomiarów podaje tablica 1.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Wyszczególnienie | Minimalna częstotliwość pomiarów |
| 1 | Spadek podłużny rowu | 1 km na każde 5 km drogi |
| 2 | Szerokość i głębokość rowu | 1 raz na 100 m |
| 3 | Powierzchnia skarp | 1 raz na 100 m |

**6.2.1. Spadki podłużne rowu**

Spadki podłużne rowu powinny być zgodne z dokumentacją projektową, z tolerancją ± 0,5% spadku.

**6.2.2. Szerokość i głębokość rowu**

Szerokość i głębokość rowu powinna być zgodna z dokumentacją projektową z tolerancją ± 5 cm.

**6.2.3. Powierzchnia skarp**

Powierzchnię skarp należy sprawdzać szablonem. Prześwit między skarpą a szablonem nie powinien przekraczać 3cm.

**7. OBMIAR ROBÓT**

**7.1. Ogólne zasady obmiaru robót**

Ogólne zasady obmiaru robót podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 7.

**7.2. Jednostka obmiarowa**

Jednostką obmiarową jest m (metr) remontowanego rowu.

**8. ODBIÓR ROBÓT**

Ogólne zasady odbioru robót podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 8. Roboty uznaje się za wykonane zgodnie z dokumentacją projektową, ST i wymaganiami Inżyniera, jeżeli wszystkie pomiary i badania z zachowaniem tolerancji wg pkt. 6 dały wyniki pozytywne.

**9. PODSTAWA PŁATNOŚCI**

**9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności**

Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności podano w ST D-M-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt. 9.

**9.2. Cena jednostki obmiarowej**

Cena wykonania 1 m remontowanego rowu obejmuje:

- roboty pomiarowe i przygotowawcze,

- oznakowanie robót,

- oczyszczenie rowu,

- pogłębianie i profilowanie rowu,

- ścięcie trawy i krzaków,

- odwiezienie urobku,

- roboty wykończeniowe,

- przeprowadzenie pomiarów wymaganych w specyfikacji technicznej.

**10. PRZEPISY ZWIĄZANE**

**10.1. Normy**

1. PN-S-02204 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.

**10.2. Inne materiały**

2. Stanisław Datka, Stanisław Lenczewski: Drogowe roboty ziemne.