

ПРОТОКОЛ №2
на комисия , назначена със заповед № 804 / 25 .04 . 2016г
на инж.Методи Чимев – кмет на община Дупница

на 25.05.2016г.от 11:00 часа се проведе открито заседание на комисия, назначена със заповед №804 / 25.04.2016г.на инж.Методи Чимев –кмет на община Дупница, да проведе обществена поръчка с предмет : ”Рехабилитация и текущ ремонт на уличната мрежа в гр.Дупница по четири обособени позиции ”.

Обществената поръчка е открита с Решение № 6 от 23.03.2016г. на инж.Методи Чимев – кмет на община Дупница , Обявление от 23.03.2016г.

I.Състав на комисията:

Председател:

Красимир Георгиев – Зам. Кмет “РМППФ”;

и Членове:

- 1.инж.Иван Белъов – началник отдел ”Строителство”
- 2.инж.Серьожа Котев – д-р Дирекция “УТ и С”;
- 3.Силвия Илинска – старши специалист “Транспорт”
- 4.Борислав Якимов – юрисконсулт “ОП”

Резервни членове на комисията:

- 1.Мария Декова – юрисконсулт “ЗОП”
- 2.Александър Паризов – н-к отдел ”Транспорт и сигурност”;

Въз основа на работата си Комисията установи липса на документи и/или несъответствия с критериите за подбор на Възложителя, подробно описани в Протокол №1 на комисията, като на основание чл.68, ал.8 от ЗОП изпрати протокола на всички участници в процедурата.

На основание чл.68, ал.9 от ЗОП участниците представят на комисията съответните документи в срок 5 работни дни от получаване на протокола.

Протокол №1 от 17.05.2016г. на комисията е изпратен по електронна поща на следните участници в обществената поръчка – “Инфракорект строй” ЕООД, ”Нивел строй“ ЕООД, ” Мегаинвест – холд ” ЕООД, ” Галчев инженеринг ” ЕООД , ”Автомобилисти Хемус” АД и “Меридиан“ ЕООД и получен от всички на 19.05.2016г.

Участникът “Инфракорект строй” ЕООД представи документи в срок 5 работни дни от получаването на Протокол №1 на комисията в запечатан, непрозрачен и надписан плик в сградата на Общината.

На основание чл.68, ал.10 от ЗОП след изтичането на срока по ал.9 Комисията пристъпи към разглеждането на допълнително представените документи относно съответствието на участниците с критериите за подбор, поставени от Възложителя.

Комисията пристъпи към отваряне на допълнително представения плик с документи към Плик №1 с надпис “Документи за подбор” от офертата на “Инфра корект Строй“ ЕООД, която участва за обособени позиции 1, 2 и 3.

Комисията разгледа представените допълнителни документи от участника “Инфра корект - строй” ЕООД по обособени позиции 1, 2 и 3. В съответствие с констатациите на комисията, подробно описани в Протокол №1, участникът е представил изискуемите документи.

Комисията разгледа представените документи от участника “Инфракорект - строй ” ЕООД по обособени позиции 1, 2 и 3 и установи, че участникът отговаря на изискванията.

Комисията излезе с решение и допуска до разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката ” всички участници.

Действия на комисията по разглеждане на документите в Плик №2 с надпис ”Предложение за изпълнение на поръчката” за обособена позиция 1.

1. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Инфракорект - строй“ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 1 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 1 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на предмета на обособената позиция е 38 работни дни , от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове по видове СРР са съобразени с тези по Наредба №2 за въвеждане в експлоатация на строежите в Р България и минималните гаранционни срокове за изпълнени СМР, са както следва:

№	НАИМЕНОВАНИЕ СРР	ГАРАНЦИОНЕН СРОК
1.	Доставка и полагане видими бетонови бордюри	2 години
2.	Доставка и полагане на материал за основа	2 години
3.	Плътен асфалтобетон износващ пласт 6 см. в уплътнено състояние	2 години
4.	Ремонт на дупки с деб.4 см, вкл.всички свързани с това дейности и разходи	1 година
5.	Ремонт на дупки с деб.6 см.,вкл.всички свързани с това дейности и разходи	1 година
6.	Рекордиране на ревизионни шахти и дъждоприемни оттоци	2 години

Организацията и подходът на изпълнение включват организационна схема на изпълнение в три етапа:

Етап 1 – подготовка на строителството;

Етап 2 – строителство ;

Етап 3 – демобилизация и изпълнение на дейности за предаване на обекта на възложителя и въвеждане в експлоатация.

На етап 2 строителството ще се изпълнява от 5 строителни звена, оборудвани с необходимата механизация и работна ръка, съгласно изготвения списък.

Етапът включва следните видове СМР, включени в КСС, следващи последователността на изпълнение :

1.Изкопни работи - тънки изкопи, изкоп и преместване на земни маси с булдозер, изкоп с багер, изкоп за отводнителни и предпазни окопи, тесни изкопи и изкопи с ограничена ширина – ще се извършват механизирани и ръчно и ще бъдат изпълнени до линиите и нивата определени в проекта от булдозери, комбинирани и/или колесни багери. При изкопаване на подходящи почви за направата на водосток, те ще се оставят

на депо и ще се влагат в последствие за обратен насип. Неподходящите почви ще се извозват на определено депо. Последните 10 см.от изкопа ще се изпълни на ръка, за да се оформи дъното и да се постигне предписаната в проекта кота. При твърди скали или подобни материали, изкопните работи ще продължат още 20 см. в скалата или твърдия материал, така че да се получат гнезда за закрепване на основата от бетон или до такава допълнителна дълбочина, каквато е необходима .

2. Изпълнение на основни пластове, банкети и насипи от зърнести материали - минералните материали за направа на основни пластове и банкети ще бъдат доломит, доломитизиран варовик и варовиков доломит.

Пътните банкети ще се изпълнят по следния начин: долният пласт на банкетите ще се изпълни от несортиран трошен камък, горния пласт от трошен камък с подобрена зърнометрия, съгласно ТС.

Преди започване на полагане на пътната основа ще се направи опитен участък, който ще се изпълни с избраните материали, машини и технология за полагане и уплътняване. Целта е да се определи проектната дебелина на пластове в неуплътнено състояние, полеовото съдържание на влага при уплътняването, отношението между броя на преминаванията на уплътняващата техника и достигнатата плътност. Първоначално ще се правят определен брой минавания в точка – без вибрации, след което ще се добавя вода за достигане на оптимална влажност и ще се уплътнява с вибрации до постигане на проектната плътност, която трябва да е не по – малко от 98 % от максималната обемна плътност на скелета. Ще се контролират нивото, ширината, дебелината и плътността на пласта. Преди да започне полагането на асфалтовите пластове ще бъдат извършени лабораторни проби с натискова плоча (щампа с диаметър 34 см.) и ако е достигната проектната плътност и еквивалентния еластичен модул на това ниво от изградената конструкция на пътната настилка, строителството ще продължи с доставка и полагането на асфалтовите пластове.

Бетоновите бордюри ще се поставят върху предварително подравнена и уплътнена до проектната плътност основа от трошен камък. Те ще се нареждат върху основа от бетон и ще се укрепват чрез запълване на фугите с циментно – пясъчен разтвор и укрепване с бетон от задната им страна .

3. Асфалтови работи

- подготовка на повърхността за асфалтиране при асфалтови крѐпки – след осигуряване на необходимата ВОД се пристъпва към фрезозане на повредения участък, чрез специализирани пътни фрези, оборудвани транспортни ленти за товарене на материала директно в товарни автомобили. Машините са оборудвани с автоматични нивелачни системи за настройка и постоянен контрол на дълбочината на фрезозане, с цел недопускане на неточности в дебелината на изрязваните пластове, като стремежа е оформянето на крѐпки с правилни форми с направление успоредно на осовата линия на пътното платно. След фрезозане, ръбовете се изрязват с фугорез и с помощта на къртач се оформят окончателно, като не се допуска заобляне или разрушаване на ръбовете. Всички ревизионни дъждоприемни шахти и оттоци се рекординират до ниво съобразно бъдещата асфалтова настилка. Накрая крѐпката се измита от остатъчни замърсители.

През целия етап на фрезозане и измитане, машините постоянно оросяват материала с вода, с цел предотвратяване замърсяването на въздуха с прах .

Прави се битумен разлив за връзка между основата и асфалтовия пласт. Разливът ще се извършва чрез автогудронатор с разпрѐскващо устройство с дюзи при ограничения в атмосферните условия – сухо време и температура на въздуха поне 10° С.

Поради малък размер на асфалтовите крѐпки или друго, се използва ръчна

(моторна) пръскачка. Повърхността на бордюрите, вертикалните ръбове и всички елементи, които имат контакт с асфалтовите смеси, се покриват равномерно с битумна емулсия, за да осигури плътно съединена, водонепропусклива фуга .

- преасфалтиране и полагане на нови пластове – преди полагане на битумизирания трошен камък ще се извърши подготовка на вече доуплътнената, подравнена и на ниво по проект пътна основа. Подготовката включва почистване от кал и от други твърди отпадъци и направа на битумен разлив за връзка между основата и асфалтовия пласт.

Сместа за всеки следващ пласт се полага върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги .

Полагането на асфалтовите смеси няма да се допуска при дъжд и върху мокра повърхност, както и при температура на въздуха по – ниска от 1° С за основа от битумизиран трошен камък и не по– ниска от 5° С за неплътен и плътен асфалтобетон.

Сместа ще се полага машинно с асфалтополагачи. Асфалтовите смеси ще се уплътняват със стоманено– бандажни валащи и пневмоколесни валащи. При работа с виброваяк уплътняването ще започне без вибрации с 2 до 3 минавания в точка и ще продължи с вибрации с 3 до 6 минавания в точка, като уплътняването ще завърши с пневматичен тежък стоманенобандажен ваяк. Валирането на положената лента започва от по – ниския ѝ ръб, като при всяко минаване ваякът застъпва предишната си дия с около 15 – 20 см. Ваяците ще се намират в непрекъснато равномерно движение със скорост не по-голяма от 2 до 3 км/час за бандажните и 8 км/час за пневматичните. При направа на асфалтови кръпки се валира, като се започва първо от ръбовете и след това останалата част.

В края на дневното производство ще се оформя напречна фуга с изрязване до вертикален ръб. Напречните фуги на последователните пластове ще се разминават с поне 2м . в надлъжна посока.

Предложението за изпълнение на поръчката, ъдържашо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Инфракорект - строй“ЕООД по обособена позиция 1 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена ”.

2.Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката “ от офертата на участника “Нивел Строй “ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 1 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 1 предлага (кратко описание на поръчката) :

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 1 е 59 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СМР е 2 (две) години.

Видовете СМР ще се изпълняват от три екипа при спазване на основни изисквания за безопасни условия на труд и мерки за опазване на околната среда .

1. Изкопни работи – ще се извършват механизирано, като ще се използват механизация и методи на работа, които отговарят на изискванията на материалите, подлежащи на изкопаване. Изкопаният материал, който не е подходящ за употреба, ще бъде превозен на депо .

2. Пътни и асфалтови работи .

- пътна основа от трошен камък - включва възстановяването на износващия се слой и цялостно подравняване на напречния профил с добавяне на нов материал . Извършва се в следната последователност :
- почистване на пътя - с помощта на механизирани четки;
- разкъртване на настилката по цялата ѝ повърхност - прави се на дълбочина на дупките, но не по – малко от 5 см. и се извършва с помощта на разкъртвачи ;
- прехвърляне на разкъртения материал и неговото почистване цели отстраняването на почвата и дребните частици от него, които не трябва да остават в скелета на настилката ;
- прибавяне на нов трошенокаменен материал – с грейдер ;
- профилиране и подравняване на трошенокаменния пласт ;
- попълване на банкетите и валиране на настилката – използват се остатъците от разкопания материал или друга подходяща почва.

Валирането на настилката се извършва с валяци 8 – 10 т., започвайки от краищата ѝ към средата. В началото се правят 3 – 4 преминавания на валяка по ръба на настилката от всяка страна. По – нататък валирането продължава към оста на пътя чрез застъпване на следите с половината широчина на задния вал. Уплътнението на трошенокаменния пласт продължава до момента, когато валякът престане да оставя следи върху настилката и се отстранят вълните. Върху така уплътнения трошенокаменен пласт се разхвърлят фракции 12 – 20 мм. В количество 1,15 м³ на 100 м² и се валират отново. След това се разхвърлят фракции с размери 4– 12 мм.в количество 0,75 м³ на 100 м² и също се валират с няколко минавания на валяка. За улесняване на валирането настилката се полива с вода. След окончателното уплътняване на настилката, върху нея се разхвърля пясък и се валира с 2 – 3 минавания на валяка. По време на експлоатацията защитният пясъчен слой върху настилката се поддържа чрез системно намятане.

Битумните работи ще се изпълняват с автогудронатор. Когато повърхността, върху която ще се полага първия битумен разлив е много суха и/или прашна, то тя ще се напръска слабо и равномерно с вода, непосредствено преди нанасянето с битумния материал за улеснение проникването на битума. Битумният материал няма да се полага, докато не изчезнат следите от водата на повърхността .

Непосредствено след извършената подготовка на повърхността и приемането ѝ, битумният материал ще се нанесе от гудронатор, работещ под налягане при съответната температура и количество.

Първият разлив ще се прилага върху 1/3 или 1/2 от широчината на пътя на две или повече ленти, леко застъпване на битумния материал ще има по дължина на прилежащия край на лентите. В случай на излишно количество битумен материал, то същият трябва да бъде премахнат от повърхността .

Вторият битумен разлив ще бъде положен толкова време преди полагането на следващия асфалтов пласт, колкото е необходимо да се получи добро сцепване.

Асфалтовата смес ще се полага по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги.

Уплътняването ще се извършва с три валяка по всяко време за една асфалтополагаща машина. Работата на валяците ще и непрекъсната и ефективна.

Веднага след полагането на асфалтовата смес, повърхността ще бъде проверена и ако има неизправности те трябва да бъдат отстранени изцяло, за което ще бъде осигурена напълно оборудвана обектова лаборатория с подходяща апаратура, за да могат да се извършат всички необходими изпитвания на материалите и смесите, взимане на проби от материалите, асфалтовите смеси и изрязването на проби от

асфалтовите смеси след уплътняване, включително и осигуряването на необходимото оборудване и техника за вземане на тези проби.

След уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започне надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно ще напредва към оста на пътя.

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред :

- а) напречни фуги ;
- б) надлъжни фуги ;
- в) външни ръбове ;
- г) първоначално валиране , от по – ниската към по – високата страна ;
- д) второ основно валиране ;
- е) окончателно валиране.

При отстраняването на деформациите на платното за движение се спазват следните предписания :

- при ръчно - изрязване с фугорезка, отстраняване на масата от настилките вътре в контура къртач с компресор и оформяне на правоъгълни крѐпки с правилна геометрична форма (правоъгълни крѐпки с по – голямата страна по оста на пътя), почистване, битумен разлив, запълване с асфалтова смес и уплътняване с вибрационна плоча или трамбовка – ръчно ;

- при машинно – фрезование на по – големите участъци и оформяне на правоъгълни фигури, със стени успоредни на оста на пътя и навлизащи най – малко 10 см. в здравата настилка ;

- отстраняване на фрезования материал с метли, четки или сгъстен въздух, за да се гарантира чистотата на подготовения за ремонт участък ;

- обработка на фрезованите площи и стените им с разреден битум или с битумна емулсия ;

- полагането на сместа за пълнеж се извършва ръчно или машинно в зависимост от големината на участъка ;

- уплътняването се извършва с вибрационни валяци, като уплътняването трябва да приключи при температура на сместа не по– ниска от + 70° С.

“Предложението за изпълнение на поръчката“ съдържа също мерки за опазване на околната среда ; начин, по който ще бъдат обезпечени общите задължения по ЗБУТ ; механизация – списък ; контрол и организация на качеството .

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 1 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

3. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Мегаинвест холд “ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Мегаинвест - холд“ ЕООД по обособена позиция 1– по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Мегаинвест - холд “ ЕООД по обособена позиция 1 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 1 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 4 (четири) години.

Методи за изпълнение на отделните видове СМР :

- изкопи на неподходящи повърхностни пластове, включително натоварване и транспорт – 5 км. – използва се механизация ;
- Разваляне на бордюри, извозване на строителни отпадъци – ръчно, като за натоварване и извозване се използва механизация;

След изпълнение на определено количество изкоп, включително подравняване и уплътняване, се извършват лабораторни проби.

Дъното на всички изкопи ще бъде оформено съобразно нивелетата и нивата по проект. В случай на появяване на джобове от мека почва или ронлива скала ще се извърши допълнително прекопаване, да се премахнат, а получените празнини ще се запълнят с одобрен материал.

След приключване на изкопните работи на дадена улица, представител на Строителния надзор и инвеститора ще бъдат поканени за установяване и приемане на извършените работи.

- престъргване и профилиране на съществуваща настилка :
 - а) фрезозане на асфалтова настилка за предварителни ремонти – изпълнението се осъществява с пътна фреза, оформят се правилни фигури със страни успоредни и перпендикулярни на оста на пътя, след което се отстраняват излишните материали участъка се почиства с механични средства до получаване на чиста суха повърхност с еднородна структура.

б) технологично фрезозане - изпълнява се с пътна фреза, като по този начин се подготвя асфалтовата настилка за полагане на износващ пласт, с цел осигуряване на минимални технологични дебелини на изравнителните пластове на съществуващата асфалтобетонна настилка. В случай, че при фрезозане на настилка се получи по – голяма дебелина от 10 мм. Между изпълнената и определената в проекта, разликата се коригира за сметка на изпълнителя чрез запълване с битумни материали.

- доставка и полагане на материал за основа

а) изпълнение на основни пластове от зърнести материали, необработени със свързващо вещество - трошен камък с непрекъсната зърнометрия и речна или карьерна баластра.

Преди да започне изграждането на основните пластове, необработени със свързващи вещества земното легло или подосновния пласт на настилка се подготвят. Те се изграждат само тогава, когато атмосферните условия не увреждат качеството на завършените пластове. Когато участъци са увредени от неблагоприятни атмосферни влияния на която и да е фаза на строителството, трябва да бъдат разрохкани, наново профилирани, оформени и уплътнени без допълнително заплащане от страна на Възложителя.

Материалът за основен пласт се доставя с автосамосвали и се разтоварва равномерно по цялата широчина с помощта на автогрейдер. Уплътняването се извършва със статични или със статични и вибрационни валеци при оптимално водно съдържание, до достигане на проектната плътност, която е не по – малко от 98% от максималната обемна плътност на скелета.

Изпълнителят предпазва и поддържа изпълнения пласт за своя сметка, докато се положи следващия .

Готов за приемане участък е този, в който материала е положен и уплътнен в рамките на един ден и при изграждането на който са употребени постоянни материали. Когато работният процес изисква продължително време, участъкът за приемане трябва да бъде изпълнен максимум за два дни.

- доставка и полагане на видими бетонови бордюри ;
- плътен асфалтобетон износващ пласт 6 см. в уплътнено състояние

а) полагане – само върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи, по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги.

Всеки асфалтов пласт трябва да бъде еднороден, изграден по зададените нива и осигуряващ след уплътняването гладка повърхност без неравности и в уточнените толеранси. За започване изграждането на следващия асфалтов пласт е необходимо предния положен пласт да бъде изпитан и одобрен .

Напречните фуги между отделните пластове ще бъдат разместени поне на 2 точки, а надлъжните фуги поне на 200 мм.

При полагане на асфалтови смеси за дренажно пътно покритие полагането се извършва по цялата ширина на пътното платно без надлъжна фуга, когато това не е възможно постигането на добра връзка между двете ленти на полагане се постига чрез нагриване на граничната зона на положената вече лента. Площите на надлъжните и напречните фуги не се мажат с битум, тъй като това би възпрепятствало отвеждането на водата, проникнала в дренажния асфалтов пласт.

б) уплътняване – използват се валяци с регулируеми устройства за овлажняване на бандажите с цел предпазване от полепване на асфалтовата смес по бандажите на валяците.

След уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започне надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно да напредва към оста на пътя. При сечения с едностранен напречен наклон, валирането започва от по- ниската страна към по – високата страна, със застъпване на всяка предишна следа с поне половината от широчината на бандажа на валяка .

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред:

Напречни фуги - ще бъдат оформени в права линия и с вертикални чела, при нарушение на фугата, на същата се възстановява вертикалността на челото и се маже битумна емулсия, преди полагането на нова асфалтова смес. За получаване на пълно уплътняване на тези фуги, положената асфалтова смес срещу фугата трябва да бъде здраво притисната към вертикалния ръб с бандажния валяк, като бандажите застъпват не повече от 150 мм. От новоположената смес при напречната фуга;

Надлъжни фуги - изпълняваната лента трябва да бъде по проектната линия и наклон и да има вертикален ръб. Уплътняването се извършва с бандажен валяк, като бандажът на валяка минава върху предишно изпълнената лента застъпвайки не повече от 150 мм. От прясно положената смес. След това валяците работят за уплътняването на сместа успоредно на надлъжната фуга до пълното уплътняване и получаването на добре оформена фуга. Когато надлъжната фуга не се изпълнява в същия ден или е разрушена от превозни и други средства през деня, ръба на лентата се изрязва вертикално, почиства се и се намазва с битумна емулсия преди полагането на асфалтовата смес за следващата лента ;

Външни ръбове - уплътняват се едновременно или веднага след валирането на надлъжните фуги. Преди уплътняването, асфалтовата смес по дължина на неподпрените ръбове леко се повдига с помощта на ръчни инструменти, което позволява цялата тежина на бандажа на валяка да бъде предадена да крайните ръбове на пласта.

Първоначално валиране, от по– ниската към по – високата страна - следва веднага след валирането на надлъжните фуги и ръбовете. Валяците работят колкото е възможно по – близко до асфалтополагачата машина за получаването на необходимата плътност и без да се допусне нежелано разместване на сместа както и падане на температурата на сместа под 110° C ;

Второ основно валиране - следва първоначалното докато положената смес е все още с температура, която ще осигури необходимата плътност, валиците работят непрекъснато, докато цялата смес не бъде напълно уплътнена ;

Окончателно валиране – с бандажен или пневматичен валик .

- изпълнение на опитни участъци, с които се доказва, че оборудването и строителните методи, които Изпълнителят предлага, ще му позволят да изпълни асфалтовите пластове в съответствие с определените изисквания. План за дейностите по опитните участъци се изготвя в срок от 7 работни дни преди планираните опити .
- изпитване и приемане на завършените асфалтови пластове – всеки завършен пласт трябва да отговаря на конструктивните допуски . По време на изпълнението ще се взимат проби от всеки завършен асфалтов пласт по време на работата и преди крайното приемане на обекта.
- Направа на първи битумен разлив за връзка - след извършена подготовка на повърхността и приемането ѝ, битумния материал се нанася от гудронатор, работещ под налягане при съответната температура и количество. Ръчно пръскане се допуска само при трудно достъпни места;
- Направа на втори битумен разлив за връзка ;
- Рекордиране на ревизионни шахти и дъждоприемни оттоци – изпълнението е ръчно, а за извозването на отпадъците ще се използват товарни самосвали.

Технология за направа ремонт на дупки :

1. Изрязване – чрез фугорезачка ;

2. Оформяне на стените на участъка за изкърпване – с фугорез, с цел стените на участъка за изкърпване да бъдат вертикални за постигане на добро сцепление между стария асфалтобетон и положената нова асфалтова смес за изкърпване .

3. Почистване на основата – с автомобил метачка или с метли, почистват се ръбовете на кръпката със сгъстен въздух.

4. Направа на битумен разлив – използва се автогудронатор.

5. Полагане на асфалтовата смес – полага се ръчно, като непосредствено след полагането на сместа върху участъка влиза уплътнителната техника;

6. Уплътняване на асфалтовите смеси – осъществява се със стоманенобандажен вибрационен валик до 10 т. Първо се уплътняват ръбовете на кръпката, след което се преминава към цялостното валиране на участъка;

7. Обкантване на кръпката с битумна паста – целта е да се предпази връзката между стар и нов асфалтобетон от атмосферните влияния, извършва се с разтопен битум, с който се заливат ръбовете на направената кръпка.

Техническото предложение на участника съдържа стратегия и организация за изпълнение на поръчката, в която подробно са описани специализираните групи, с които ще се изпълняват СМР, временната организация на движение и стратегията за вътрешнофирмен контрол върху доставките на материали, технологична последователност и качество на строителните процеси.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Мегаинвест - холд“ ЕООД по обособена позиция 1 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена ”.

4. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик № 2 “ Предложение за изпълнение на поръчката “ от офертата на участника “Галчев инженеринг“ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 1 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 1 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 1 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 1 (една) година.

За изпълнение на дейностите от обхвата на поръчката участникът ще осигури два екипа от по минимум 10 работника, които ще работят заедно или поотделно в зависимост от напредъка на обекта.

Техническият ръководител ще осигури непрекъснат контрол на производството и извършването на СМР.

Технологична последователност на строителните процеси :

1.Разчистване на обектовата площадка, подготвителни дейности - след писмено известие за намерение и получено писмено одобрение от страна на Възложителя, Изпълнителят ще предприеме разчистване и отстраняване на отпадъци от площадката.

2. Трасиране (отлагане върху терена) – работна група от 2 души с използването на GPS и геодезични инструменти ще извърши подробно геодезично заснемане терените на довеждащата инфраструктура и трасиране на точките от трасировъчните планове, след което ще бъдат внесени за одобрение от Строителния надзор изчисленията и размерите на новите точки, изходни нива и линии.

3. Рязане и разваляне на настилки, вкл. извозване строителни отпадъци, предварителни ремонти - технологично фрезование и локална обработка ;

4.Изкопни работи – отстраняване на хумусен пласт с дебелина до 30 см., вкл. натоварване, транспортиране, разтоварване на депо и оформяне.Ще се изпълни общ изкоп до 50 см. за оформяне на земната основа, вкл. натоварване, транспортиране , разтоварване на депо и оформяне ;

5 . Изпълнение на насипни работи - ще се изградят от подходящия одобрен насипен материал, който ще бъде полаган в последователни пластове, върху пълната ширина на напречното сечение плюс необходимата резервна ширина и на такива дължини, които са удобни за навлажняване, смесване и подравняване.Всеки пласт ще се полага с равномерна дебелина, с помощта на булдозер, грейдер или друга одобрена механизация. Максималният размер на зърната на насипния материал няма да надвишава 2/3 от дебелината на положения и уплътнен пласт. Големи каменни късове, ако има такива, ще се положат на дъното или отстрани на насипа, ако това е невъзможно, същите ще се разтрошат до размери, които позволяват да се положат в нормален пласт .

Влаганият насипен материал ще бъде с приблизително оптимално водно съдържание или по – ниско от него, когато започне уплътняването.

Всеки положен рохкав пласт ще бъде внимателно уплътнен посредством бандажни валеци или вибрационни валеци.Уплътняването ще започне от ръба на насипа и ще продължи към центъра му, застъпвайки на половин ширина дирята на валека при всяко следващо преминаване.При наклонени сечения, валирането ще започва от по – ниската страна и продължава към по – високата. Максималната дебелина на уплътнения пласт няма да надвишава 25 см.

Всички пластове на насипа ще бъдат изпълнени с такива напречни наклони, че да се осигурява пълно и бързо оттичане на дъждовните води.

Няма да се допуска изпълнение на насипи с фронтално насипване на материалите и разширяване на вече направени насипи чрез странично насипване отгоре, без материала да се уплътнява на пластове .

6. Изпълнение на основен пласт от трошен камък - размерът на зърната е 30 – 50 и пласта ще се изпълни на два пъти по 20 см. за достигане на обща дебелина от 40 см. . Ще се подготви опитен участък с избраните материали, пропорции, начин на смесване, разстилане, уплътняваща техника и технология на изпълнение и след одобрението му ще се пристъпи към същинското изпълнение на основния пласт .

Разстилането ще се изпълни с грейдер, а уплътняването с валеж с тегло до 10 тона, като ще се започва уплътняването с две минавания на точка без вибрации и ще го завършва с 4 – 6 минавания с вибрации. Окончателното уплътняване и заглаждане на пласта ще се извършва с тежък статичен или пневматичен валеж с тегло 10 – 14 тона при 6 – 10 минавания в точка без ръсене на вода. Осигурено уплътняване 95 % или повече.

7. Асфалтови работи

Асфалтовата смес ще се изсипва в бункера на асфалтополагачата машина директно от камионите.

Битумните разливи ще се изпълняват с автогудронатор.

След основния пласт от трошен камък, необработен със свързващо вещество, ще се положи първи битумен разлив, който ще бъде средногъстяващ се тип. След изпълнение на пласта непълтен асфалтобетон ще се положи втори битумен разлив . Битумната емулсия ще бъде бавно разпадаща се, разредена с приблизително равно количество вода и напълно хомогенизирана, в количество от 1,25 до 0,70 кг/м³.

Асфалтополагачите машини ще позволяват минимална широчина на полагането 3 м. и ще са оборудвани с такива приспособления, които дават възможност за полагане на фиксирани пътни ширини, съответните уширения и спазване на необходимите наклони в напречните сечения.

Сместа ще се полага върху предварително одобрена повърхност и при подходящи атмосферни условия с такава организация, че да се сведе до минимум броя на надлъжните фуги.

Всеки асфалтов пласт ще е еднороден, изграден по зададените нива и осигуряващ след уплътняването гладка повърхност с евентуално наличие на неравности в нормативно допустимите толеранси. Изграждането на следващ асфалтов пласт започва след изпитване и приемане на предишния в съответствие с нормативните изисквания.

Последователността на изпълнение на валирането ще е следната – след уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започва надлъжно, от външните ръбове на настилка и постепенно ще напредва към оста на пътя. При сечения с едностранен напречен наклон, първоначалното валиране ще започва от по – ниската към по – високата страна, със застъпване на всяка предишна следа с поне половината от широчината на бандажа на валежа. Ще се изпълнят второ основно валиране и окончателно валиране.

8. Полагане на настилки, включително бордюри, водеща ивица

9. Отводнителни окопи и отводнителни улеи

Техническото предложение съдържа подробна технологична последователност на строителните процеси – организация и подход на изпълнение; мерки по осигуряване на качеството, мерки за осигуряване на безопасни условия на труд, мерки за опазване на околната среда; управление на риска.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 1 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена” .

5. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката ” от офертата на участника “Автомагистрали Хемус“ АД.

Плик №2 съдържа “Техническо предложение “ от участника “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 1 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 1 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 1 е 25 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 2 (две) години.

За изпълнение на обекта ще бъдат сформирани две звена, всяко от които се комплектова с необходимите машини.

Звена “Направа кръпки и асфалтополагане “ ще изпълняват :

1. Очертаване и фрезование повредени участъци ;
2. Почистване от излишния материал , издухване с компресор ;
3. Направа на битумен разлив за връзка ;
4. Полагане и уплътняване на плътен асфалтобетон тип “ А “ ;
5. Обкантване с битумен материал .

Ремонтът на дупки чрез запълване с горещи асфалтови смеси се извършва при следната технологична последователност :

1. Отстраняване на повредената част от настилката, като се оформя правилна правоъгълна фигура с две страни успоредни на оста на пътя и две страни перпендикулярно на пътя- използва се пътна фреза ;
2. Почистване на откритата повърхност със сгъстен въздух или телени четки ;
3. Запълване на евентуалните пукнатини в по – долните пластове с бавно разпадаща се битумна емулсия или асфалтова паста и извършване на разлив на разрежена бавно разпадаща се битумна емулсия за връзка в количество 0,25 – 0,75 кг/м² ;
4. Разстилане на асфалтовата смес – за да се осигури добра връзка между старата и новата настилка, то се извършва от краищата на ремонтираната площ към средата ;
5. Уплътняване на сместа с валеж с тегло 6 – 8 т. или ръчен вибрационен валеж.
6. Валирането започва от краищата към средата, като при първото преминаване на валежа бандажите застъпват не повече от 15 – 20 см. от ремонтираното място.

Уплътняването на сместа трябва да завърши преди температурата ѝ да спадне под 90° С .

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 1 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена” .

6. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Меридиан“ ЕООД.

Плик №2 съдържа “Техническо предложение“ от участника “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 1 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 1 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 1 е 55 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 2 (две) години.

Технология на строителството :

1. Технология за разваляне на асфалтова настилка и направа на асфалтови крпки :

- разваляне на стара асфалтова настилка - с пътна фреза или на ръка, в зависимост от големината на засегнатия участък .
- оформяне на стените на участъка за изкърпване - с фугорез, като целта е стените на участъка за изкърпване да бъдат вертикални за постигане на добро сцепление между стария асфалтобетон и положената нова асфалтова смес за изкърпване.
- Почистване на основата – с автомобил метачка или с метли (при малка площ на крпката), след което се почистват ръбовете на крпката със сгъстен въздух компресор, при необходимост основата се измива и изсушава с компресор.
- Направа на битумен разлив - чрез автогудронатор, като количеството битумна емулсия трябва да бъде 0,25 – 0,70 кг/м², като площта на крпката трябва да бъде покрита, както и вертикалните ѝ ръбове .
- Полагане на асфалтовата смес – извършва се ръчно, като непосредствено след полагането на сместа, върху участъка влиза уплътнителната техника .
- Уплътняване на асфалтовите смеси - осъществява се със стоманенобандажен вибрационен валеж до 10 т.,където е възможно. В участъците, където не е възможно се използва виброплоча.Първо се уплътняват ръбовете на крпката, след което се преминава към цялостното валиране на участъка .
- Обкантване на крпката с битумна паста - извършва се с разтопен битум, с който се заливат ръбовете на направената крпка, след като бъде положен битума по ръбовете върху него се прави посипка от каменно брашно, с цел втвърдяване на битума и избягване полепването му по гумите на преминаващите автомобили, преди да се втвърди.

2.Технология за полагане на нова асфалтова настилка :

- полагане на плътен асфалтобетон при частично преасфалтиране и машинно полагане на плътен асфалтобетон при крпки с голяма площ - извършва се машинно.Преди започване на работа се въвежда Временна организация на движението, съгласно Наредба № 3 на МРРБ . Подготовката включва почистване на ръбовете, измиване при необходимост и напръскване с битумна емулсия. Тези дейности ще се извършат от 3 бр. работници, снабдени с 1 бр.авточетка, 1 бр. водоноска и 1 бр. автогудронатор.

След приключване на подготовката започва полагането на плътен асфалтобетон за износващ пласт, съгласно изискванията на ТС. Не се предвижда отбиване на движението, а работата ще се извършва в една работна лента, сигнализирана с пътни знаци и сигналисти в двата края, снабдени с радиостанции, които да пропускат движението периодично . За целта, в участъците, където ще се изпълняват асфалтови пластове, се почистват от прах и ако е необходимо се измиват, прави се втори битумен разлив за връзка . Асфалтополагачът работи на греда. След асфалтополагачата машина върху положения пласт навлиза уплътнителната техника, като преминава толкова пъти, колкото е необходимо съгласно показателите на пробния участък и

изискванията на ТС . Екипа, който ще извършва тази дейност ще бъде снабден с 1 бр. асфалтополагач, 1 бр. стоманенобандажен валяк, 1 бр. пневмоколесен валяк, 1 бр. малък валяк, 1 бр. автогудронатор, 1 бр. водоноска, технически ръководители и 6 души работници по асфалтополагане .

- изкопи на неподходящ повърхностен пласт, вкл. натоварване и транспорт – ще се изпълняват с багери или ръчно, където е необходимо. Предвижда се дейностите да се извършат от 2 бр. комбинирани багери, 1 бр. автогрейдер, както и работна ръка, в зависимост от конкретното задание.
- Престъргване и профилиране на съществуваща асфалтобетонна настилка, ивици с ширина 2 м. – ще се изпълнява с пътна фреза, а групата ще се състои от 1 бр. пътна фреза, 2 бр. товарни самосвали и 4 бр. работници.
- Доставка и полагане на битумна емулсия – използва се автогудронатор.
- Повдигане или сваляне на РШ- необходими са 3 бр. работници, снабдени с фугорезачка, 1 бр. товарен автомобил и 1 бр. бетоновоз.

Техническото предложение на участника “Меридиан“ ЕООД съдържа още организация на персонала ; система за контрол на качеството .

Комисията допуска офертата на участника “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 1 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена” .

Действия на комисията по разглеждане на документите в Плик №2 с надпис “Предложение за изпълнение на поръчката“ за обособена позиция 2.

7. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Инфракорект - строй“ ЕООД.

Плик № 2 съдържаше “Техническо предложение “ от участника “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 2 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 2 предлага (кратко описание на поръчката) :

Срокът за изпълнение на предмета на обособената позиция е 21 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционният срок по видове СРР е съобразен с тези по Наредба № 2 за въвеждане в експлоатация на строежите в Р България и минималните гаранционни срокове за изпълнени СМР и е 1 (една) година.

Техническото предложение съдържа обема, последователността, обезпечеността и контрола по време на дейностите, както и информация за отговорностите и правомощията на персонала, начините и методите за контрол на целия процес ; мерки за опазване на околната среда и осигуряване на безопасност и здраве при изпълнение на СМР, мерки за намаляване на затрудненията на местното население при извършване на строителни дейности.

Организацията и подходът на изпълнение включват организационна схема на изпълнение в три етапа:

Етап 1 – подготовка на строителството, вкл. временна организация на движението;

Етап 2 – строителство ;

На етап 2 строителството ще се изпълнява от 3 строителни звена, оборудвани с необходимата механизация и работна ръка, съгласно изготвения списък.

Етапът включва следните видове СМР, включени в КСС, следващи последователността на изпълнение :

1. Изкопни работи - престъргване и профилиране на съществуващата настилка, тънки изкопи, изкоп и преместване на земни маси с булдозер, изкоп с багер, изкоп за отводнителни предпазни окопи, тесни изкопи и изкопи с ограничена ширина – ще се извършват механизирано и ще бъдат изпълнени до линиите и нивата определени в проекта от автогрейдер, булдозер, комбинирани и/или колесни багери. При изкопаване на подходящи почви за направата на водосток, те ще се оставят на депо и ще се влагат в следствие за обратен насип. Неподходящите почви ще се извозват на определено депо. Последните 10 см. от изкопа ще се изпълни на ръка, за да се оформи дъното и да се постигне предписаната в проекта кота. При твърди скали или подобни материали, изкопните работи ще продължат още 20 см. в скалата или твърдия материал, така че да се получат гнезда за закрепване на основата от бетон или до такава допълнителна дълбочина, каквато е необходима .

2. Изпълнение на основни пластове, банкети и насипи от зърнести материали - минералните материали за направа на основни пластове и банкети ще бъдат доломит, доломитизиран варовик и варовиков доломит.

Пътните банкети ще се изпълнят по следния начин : долният пласт на банкетите ще се изпълни от несортиран трошен камък, горния пласт от трошен камък с подобрена зърнометрия, съгласно ТС.

Преди започване на полагане на пътната основа ще се направи опитен участък, който ще се изпълни с избраните материали, машини и технология за полагане и уплътняване. Целта е да се определи проектната дебелина на пластове в неуплътнено състояние, полево съдържание на влага при уплътняването, отношението между броя на преминаванията на уплътняващата техника и достигнатата плътност. Първоначално ще се правят определен брой минавания в точка – без вибрации, след което ще се добавя вода за достигане на оптимална влажност и ще се уплътнява с вибрации до постигане на проектната плътност, която трябва да е не по – малко от 98 % от максималната обемна плътност на скелета. Ще се контролират нивото, ширината, дебелината и плътността на пласта . Преди да започне полагането на асфалтовите пластове ще бъдат извършени лабораторни проби с натискова плоча (щампа с диаметър 34 см.) и ако е достигната проектната плътност и еквивалентния еластичен модул на това ниво от изградената конструкция на пътната настилка, строителството ще продължи с доставка и полагането на асфалтовите пластове.

Бетоновите бордюри ще се поставят върху предварително подравнена и уплътнена до проектната плътност основа от трошен камък . Те ще се нареждат върху основа от бетон и ще се укрепват чрез запълване на фугите с циментно – пясъчен разтвор и укрепване с бетон от задната им страна .

3. Асфалтови работи

- подготовка на повърхността за асфалтиране при асфалтови кръпки – след осигуряване на необходимата ВОД се пристъпва към фрезозане на повредения участък чрез специализирани пътни фрези, оборудвани транспортни ленти за товарене на материала директно в товарни автомобили. Машините са оборудвани с автоматични нивелачни системи за настройка и постоянен контрол на дълбочината на фрезозане, с цел недопускане на неточности в дебелината на изрязваните пластове, като стремежа е оформянето на кръпки с правилни форми с направление успоредно на осовата линия на пътното платно . След фрезозане, ръбовете се изрязват с фугорез и с помощта на къртач се оформят окончателно, като не се допуска заобляне или разрушаване на ръбовете. Всички ревизионни дъждоприемни шахти и оттоци се рекординират до ниво съобразно бъдещата асфалтова настилка. Накрая кръпката се измита от остатъчни замърсители.

През целия етап на фрезование и измитане, машините постоянно оросяват материала с вода, с цел предотвратяване замърсяването на въздуха с прах .

Прави се битумен разлив за връзка между основата и асфалтовия пласт. Разливът ще се извършва чрез автогудронатор с разпръскващо устройство с дюзи при ограничения в атмосферните условия – сухо време и температура на въздуха поне 10° С

Поради малък размер на асфалтовите кръпки или друго, се използва ръчна (моторна) пръскачка. Повърхността на бордюрите, вертикалните ръбове и всички елементи, които имат контакт с асфалтовите смеси, се покриват равномерно с битумна емулсия, за да осигури плътно съединена, водонепропусклива фуга .

- преасфалтиране и полагане на нови пластове – преди полагане на битумизирания трошен камък ще се извърши подготовка на вече доуплътнената, подравнена и на ниво по проект пътна основа. Подготовката включва почистване от кал и от други твърди отпадъци и направа на битумен разлив за връзка между основата и асфалтовия пласт.

Сместа за всеки следващ пласт се полага върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи, по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги.

Полагането на асфалтовите смеси няма да се допуска при дъжд и върху мокра повърхност, както и при температура на въздуха по – ниска от 1°С за основа от битумизиран трошен камък и не по – ниска от 5° С за неплътен и плътен асфалтобетон.

Сместа ще се полага машинно с асфалтополагачи. Асфалтовите смеси ще се уплътняват със стоманено – бандажни валеци и пневмоколесни валеци. При работа с вибровалеж уплътняването ще започне без вибрации с 2 до 3 минавания в точка и ще продължи с вибрации с 3 до 6 минавания в точка, като уплътняването ще завърши пневматичен и тежък стоманенобандажен валеж. Валирането на положената лента започва от по – ниския ѝ ръб, като при всяко минаване валежът застъпва предишната си дия с около 15 – 20 см. Валежите ще се намират в непрекъснато равномерно движение със скорост не по – голяма от 2 до 3 км /час за бандажните и 8 км /час за пневматичните. При направа на асфалтови кръпки се валира, като се започва първо от ръбовете и след това останалата част.

В края на дневното производство ще се оформя напречна фуга с изрязване до вертикален ръб. Напречните фуги на последователните пластове ще се разминават с поне 2 м . в надлъжна посока.

Етап 3 – демобилизация и изпълнение на дейности за предаване на обекта на възложителя и въвеждане в експлоатация.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 2 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

8. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Нивел Строй “ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 2 – по образец, в оригинал, подписано и печатано .

Участникът “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 2 предлага (кратко описание на поръчката) :

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 1 е 59 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СМР е 2 (две) години.

Видовете СМР ще се изпълняват от два екипа при спазване на основни изисквания за безопасни условия на труд и мерки за опазване на околната среда .

Пренастилането на трошенокаменните настилки се извършва в следната технологична последователност :

- почистване на пътя - с помощта на механизирани четки, като събраните отпадъчни материали се изхвърлят встрани от пътя, за да не попаднат в трошения камък ;
- разкъртване на настилката по цялата ѝ повърхност – прави се на дълбочина на дупките, но не по – малко от 5 см. с помощта на разкъртвачи ;
- прехвърляне на разкъртения материал и неговото почистване цели отстраняването на почвата и дребните частици от него, които не трябва да остават в скелета на настилката ;
- прибавяне на нов трошенокаменен материал – с грейдер ;
- профилиране и подравняване на трошенокаменния пласт ;
- попълване на банкетите и валиране на настилката – използват се остатъците от разкопавания материал или друга подходяща почва.

Валирането на настилката се извършва с валяци 8 – 10 т., започвайки от краищата ѝ към средата. В началото се правят 3 – 4 преминавания на валяка по ръба на настилката от всяка страна. По – нататък валирането продължава към оста на пътя чрез застъпване на следите с половината широчина на задния вал. Уплътнението на трошенокаменния пласт продължава до момента, когато валякът престане да оставя следи върху настилката и се отстранят вълните. Върху така уплътнения трошенокаменен пласт се разхвърлят фракции 12 – 20 мм. в количество 1,15 м³ на 100 м² и се валират отново. След това се разхвърлят фракции с размери 4 – 12 мм. в количество 0,75 м³ на 100 м² и също се валират с няколко минавания на валяка. За улесняване на валирането настилката се полива с вода. След окончателното уплътняване на настилката, върху нея се разхвърля пясък и се валира с 2 – 3 минавания на валяка. По време на експлоатацията защитният пясъчен слой върху настилката се поддържа чрез системно намитане.

Битумните работи ще се изпълняват с автогудронатор. Когато повърхността, върху която ще се полага първия битумен разлив е много суха и/или прашна, то тя ще се напръска слабо и равномерно с вода, непосредствено преди нанасянето с битумния материал за улеснение проникването на битума. Битумният материал няма да се полага, докато не изчезнат следите от водата на повърхността .

Непосредствено след извършената подготовка на повърхността и приемането ѝ, битумният материал ще се нанесе от гудронатор, работещ под налягане при съответната температура и количество.

Първият разлив ще се прилага върху 1/3 или 1/2 от широчината на пътя на две или повече ленти, леко застъпване на битумния материал ще има по дължина на прилежащия край на лентите. В случай на излишно количество битумен материал, то същият трябва да бъде премахнат от повърхността .

Вторият битумен разлив ще бъде положен толкова време преди полагането на следващия асфалтов пласт, колкото е необходимо да се получи добро сцепване.

Асфалтовата смес ще се полага по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги. Напречните фуги между отделните пластове ще бъдат разместени поне на 2 м., а надлъжните фуги – на поне 200 мм.

Уплътняването ще се извършва с три валяка по всяко време за една асфалтополагаща машина. Работата на валяците ще е непрекъсната и ефективна.

Веднага след полагането на асфалтовата смес, повърхността ще бъде проверена и ако има неизправности те трябва да бъдат отстранени изцяло, за което ще бъде

осигурена напълно оборудвана обектова лаборатория с подходяща апаратура, за да могат да се извършат всички необходими изпитвания на материалите и смесите, взимане на проби от материалите, асфалтовите смеси и изрязването на проби от асфалтовите смеси след уплътняване, включително и осигуряването на необходимото оборудване и техника за вземане на тези проби.

След уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започне надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно ще напредва към оста на пътя.

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред :

- а) напречни фуги ;
- б) надлъжни фуги ;
- в) външни ръбове ;
- г) първоначално валиране, от по – ниската към по – високата страна;
- д) второ основно валиране;
- е) окончателно валиране.

При отстраняването на деформациите на платното за движение се спазват следните предписания :

- при ръчно - изрязване с фугорезка, отстраняване на масата от настилките вътре в контура с къртач с компресор и оформяне на правоъгълни кръпки с правилна геометрична форма (правоъгълни кръпки с по – голямата страна по оста на пътя), почистване, битумен разлив, запълване с асфалтова смес и уплътняване с вибрационна плоча или трамбовка – ръчно ;

- при машинно – фрезование на по – големите участъци и оформяне на правоъгълни фигури, със стени успоредни на оста на пътя и навлизащи най – малко 10 см. в здравата настилка ;

- отстраняване на фрезования материал с метли, четки или сгъстен въздух, за да се гарантира чистотата на подготовения за ремонт участък ;

- обработка на фрезованите площи и стените им с разреден битум или с битумна емулсия ;

- полагането на сместа за пълнеж се извършва ръчно или машинно в зависимост от големината на участъка ;

- уплътняването се извършва с вибрационни валащи, като уплътняването трябва да приключи при температура на сместа не по – ниска от + 70° С.

“Предложението за изпълнение на поръчката“ съдържа също мерки за опазване на околната среда; начин, по който ще бъдат обезпечени общите задължения по ЗБУТ; механизация – списък; контрол и организация на качеството и, които отговарят по вид, тип и качество на изискванията на проекта и техническите спецификации и са в съответствие с действащата “Наредба за съществените изисквания и оценяване съответствието на строителните продукти”.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 2 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

9. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Мегаинвест - холд “ ЕООД.

Плик № 2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “**Мегаинвест - холд**“ ЕООД по обособена позиция 2 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “**Мегаинвест - холд**“ ЕООД по обособена позиция 2 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 2 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 4 (четири) години.

Методи за изпълнение на отделните видове СМР :

- изкопи на неподходящи повърхностни пластове, включително натоварване и транспорт – 5 км. – използва се механизация ;
- Разваляне на бордюри, извозване на строителни отпадъци – ръчно, като за натоварване и извозване се използва механизация ;

След изпълнение на определено количество изкоп, включително подравняване и уплътняване, се извършват лабораторни проби.

Дъното на всички изкопи ще бъде оформено съобразно нивелетата и нивата по проект. В случай на появяване на джобове от мека почва или ронлива скала ще се извърши допълнително прекопаване, за да се премахнат, а получените празнини ще се запълнят с одобрен материал.

След приключване на изкопните работи на дадена улица представител на строителния надзор и инвеститора ще бъдат поканени за установяване и приемане на извършените работи.

- претъргване и профилиране на съществуваща настилка :
 - а) фрезозане на асфалтова настилка за предварителни ремонти – изпълнението се осъществява с пътна фреза, оформят се правилни фигури със страни успоредни и перпендикулярни на оста на пътя, след което се отстраняват излишните материали и участъка се почиства с механични средства до получаване на чиста суха повърхност с еднородна структура.

б) технологично фрезозане - изпълнява се с пътна фреза, като по този начин се подготвя асфалтовата настилка за полагане на износващ пласт, с цел осигуряване на минимални технологични дебелини на изравнителните пластове на съществуващата асфалтобетонена настилка. В случай, че при фрезозане на настилка се получи по – голяма дебелина от 10 мм. между изпълнената и определената в проекта, разликата се коригира за сметка на изпълнителя чрез запълване с битумни материали.

- доставка и полагане на материал за основа

а) изпълнение на основни пластове от зърнести материали, необработени със свързващо вещество - трошен камък с непрекъсната зърнометрия и речна или кариерна баластра.

Преди да започне изграждането на основните пластове, необработени със свързващи вещества земното легло или подосновния пласт на настилка се подготвят. Те се изграждат само тогава, когато атмосферните условия не увреждат качеството на завършените пластове. Когато участъци са увредени от неблагоприятни атмосферни влияния през която и да е фаза на строителството, те трябва да бъдат разрохкани, наново профилирани, оформени и уплътнени без допълнително заплащане от страна на Възложителя.

Материалът за основен пласт се доставя с автосамосвали и се разтоварва равномерно по цялата широчина с помощта на автогрейдер. Уплътняването се извършва със статични или със статични и вибрационни валеци при оптимално водно съдържание, до достигане на проектната плътност, която е не по – малко от 98% от максималната обемна плътност на скелета.

Изпълнителят предпазва и поддържа изпълнения пласт за своя сметка, докато се положи следващия .

Готов за приемане участък е този, в който материала е положен и уплътнен в рамките на един ден и при изграждането на който са употребени постоянни материали. Когато работният процес изисква продължително време, участъкът за приемане трябва да бъде изпълнен максимум за два дни.

- доставка и полагане на видими бетонови бордюри ;
- плътен асфалтобетон износващ пласт 6 см. в уплътнено състояние

а) полагане – само върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи, по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги.

Всеки асфалтов пласт трябва да бъде еднороден, изграден по зададените нива и осигуряващ след уплътняването гладка повърхност без неравности и в уточнените толеранси. За започване изграждането на следващия асфалтов пласт е необходимо предния положен пласт да бъде изпитан и одобрен .

Напречните фуги между отделните пластове ще бъдат разместени поне на 2 точки, а надлъжните фуги поне на 200 мм.

При полагане на асфалтови смеси за дренажно пътно покритие полагането се извършва по цялата ширина на пътното платно без надлъжна фуга, когато това не е възможно постигането на добра връзка между двете ленти на полагане се постига чрез нагряване на граничната зона на положената вече лента. Площите на надлъжните и напречните фуги не се мажат с битум, тъй като това би възпрепятствало отвеждането на водата, проникнала в дренажния асфалтов пласт.

б) уплътняване – използват се валеци с регулируеми устройства за овлажняване на бандажите с цел предпазване от полепване на асфалтовата смес по бандажите на валеците.

След уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започне надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно да напредва към оста на пътя. При сечения с едностранен напречен наклон, валирането започва от пониската страна към по – високата страна, със застъпване на всяка предишна следа с поне половината от широчината на бандажа на валека .

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред:

Напречни фуги - ще бъдат оформени в права линия и с вертикални чела, при нарушение на фугата, на същата се възстановява вертикалността на челото и се маже с битумна емулсия, преди полагането на нова асфалтова смес. За получаване на пълно уплътняване на тези фуги, положената асфалтова смес срещу фугата, трябва да бъде здраво притисната към вертикалния ръб с бандажния валеж, като бандажите застъпват не повече от 150 мм.от новоположената смес при напречната фуга ;

Надлъжни фуги - изпълняваната лента трябва да бъде по проектната линия и наклон и да има вертикален ръб. Уплътняването се извършва с бандажен валеж, като бандажът на валека минава върху предишно изпълнената лента застъпвайки не повече от 150 мм. от прясно положената смес. След това валеците работят за уплътняването на сместа успоредно на надлъжната фуга до пълното уплътняване и получаването на добре оформена фуга. Когато надлъжната фуга не се изпълнява в същия ден или е разрушена от превозни и други средства през деня, ръба на лентата се изрязва вертикално, почиства се и се намазва с битумна емулсия преди полагането на асфалтовата смес за следващата лента ;

Външни ръбове - уплътняват се едновременно или веднага след валирането на надлъжните фуги. Преди уплътняването, асфалтовата смес по дължина на

неподдрените ръбове леко се повдига с помощта на ръчни инструменти, което позволява пълната тежина на бандажа на валяка да бъде предадена до крайните ръбове на пласта ;

Първоначално валиране, от по – ниската към по – високата страна - следва веднага след валирането на надлъжните фуги и ръбовете. Валяците работят колкото е възможно по–близко до асфалтополагащата машина за получаването на необходимата плътност и без да се допусне нежелано разместване на сместа както и падане на температурата на сместа под 110° С ;

Второ основно валиране - следва първоначалното, докато положената смес е все още с температура, която ще осигури необходимата плътност, валяците работят непрекъснато, докато цялата смес не бъде напълно уплътнена ;

Окончателно валиране – с бандажен или пневматичен валяк .

- изпълнение на опитни участъци, с които се доказва, че оборудването и строителните методи, които Изпълнителят предлага, ще му позволят да изпълни асфалтовите пластове в съответствие с определените изисквания. План за дейностите по опитните участъци се изготвя в срок от 7 работни дни преди планираните опити .
- изпитване и приемане на завършените асфалтови пластове – всеки завършен пласт трябва да отговаря на конструктивните допуски. По време на изпълнението ще се взимат проби от всеки завършен асфалтов пласт по време на работата и преди крайното приемане на обекта.
- Направа на първи битумен разлив за връзка - след извършена подготовка на повърхността и приемането ѝ, битумния материал се нанася от гудронатор, работещ под налягане при съответната температура и количество. Ръчно пръскане се допуска само при трудно достъпни места.
- Направа на втори битумен разлив за връзка ;
- Рекордиране на ревизионни шахти и дъждоприемни оттоци – изпълнението е ръчно, а за извозването на отпадъците ще се използват товарни самосвали.

Технология за направа ремонт на дупки :

1.Изрязване – чрез фугорезачка ;

2.Оформяне на стените на участъка за изкърпване – с фугорез, с цел стените на участъка за изкърпване да бъдат вертикални за постигане на добро сцепление между стария асфалтобетон и положената нова асфалтова смес за изкърпване .

3. Почистване на основата – с автомобил метачка или с метли, почистват се ръбовете на кръпката със сгъстен въздух.

4.Направа на битумен разлив – използва се автогудронатор.

5. Полагане на асфалтовата смес – полага се ръчно, като непосредствено след полагането на сместа върху участъка влиза уплътнителната техника.

6. Уплътняване на асфалтовите смеси – осъществява се със стоманенобандажен вибрационен валяк до 10 т.. Първо се уплътняват ръбовете на кръпката, след което се преминава към цялостното валиране на участъка.

7.Обкантиране на кръпката с битумна паста – целта е да се предпази връзката между стар и нов асфалтобетон от атмосферните влияния, извършва се с разтопен битум, с който се заливат ръбовете на направената кръпка.

Техническото предложение на участника съдържа стратегия и организация за изпълнение на поръчката, в която подробно са описани специализираните групи, с които ще се изпълняват СМР, временната организация на движение и стратегията за вътрешнофирмен контрол върху доставките на материали, технологична последователност и качество на строителните процеси.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Мегаинвест - холд“ ЕООД по обособена позиция 2 до оценка по критерия за оценка на офертите “най-ниска цена”.

10. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Галчев инженеринг“ ЕООД.

Плик №2 съдържа “Техническо предложение“ от участника “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 2 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 2 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 2 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 1 (една) година.

За изпълнение на дейностите от обхвата на поръчката участникът ще осигури два екипа от по минимум 10 работника, които ще работят заедно или поотделно в зависимост от напредъка на обекта.

Технологична последователност на строителните процеси :

1.Разчистване на обектовата площадка, подготвителни дейности - след писмено известие за намерение и получено писмено одобрение от страна на Възложителя, Изпълнителят ще предприеме разчистване и отстраняване на отпадъци от площадката.

2. Трасиране (отлагане върху терена) – работна група от 2 души с използването на GPS и геодезични инструменти ще извърши подробно геодезично заснемане терените на довеждащата инфраструктура и трасиране на точките от трасировъчните планове, след което ще бъдат внесени за одобрение от Строителния надзор изчисленията и размерите на новите точки, изходни нива и линии .

3. Рязане и разваляне на настилки, вкл. извозване строителни отпадъци, предварителни ремонти - технологично фрезование и локална обработка ;

4.Изкопни работи – отстраняване на хумусен пласт с дебелина до 30 см., вкл. натоварване, транспортиране, разтоварване на депо и оформяне. Ще се изпълни общ изкоп до 50 см. за оформяне на земната основа, вкл. натоварване, транспортиране, разтоварване на депо и оформяне ;

5. Изпълнение на насипни работи - ще се изграждат от подходящия одобрен насипен материал, който ще бъде полаган в последователни пластове, върху пълната широчина на напречното сечение плюс необходимата резервна широчина и на такива дължини, които са удобни за навлажняване, смесване и подравняване. Всеки пласт ще се полага с равномерна дебелина, с помощта на булдозер, грейдер или друга одобрена механизация. Максималният размер на зърната на насипния материал няма да надвишава 2/3 от дебелината на положения и уплътнен пласт. Големи каменни късове, ако има такива, ще се положат на дъното или отстрани на насипа, ако това е невъзможно, същите ще се разтрошат до размери, които позволяват да се положат в нормален пласт .

Влаганият насипен материал ще бъде с приблизително оптимално водно съдържание или по – ниско от него, когато започне уплътняването.

Всеки положен рохкав пласт ще бъде внимателно уплътнен посредством бандажни валяци или вибрационни валяци. Уплътняването ще започне от ръба на насипа и ще продължи към центъра му, застъпвайки на половин широчина дирята на валяка при всяко следващо преминаване. При наклонени сечения, валирането ще започва от по – ниската страна и продължава към по – високата. Максималната дебелина на уплътнения пласт няма да надвишава 25 см.

Всички пластове на насипа ще бъдат изпълнени с такива напречни наклони, че да се осигурява пълно и бързо оттичане на дъждовните води.

Няма да се допуска изпълнение на насипи с фронтално насипване на материалите и разширяване на вече направени насипи чрез странично насипване отгоре, без материала да се уплътнява на пластове .

6. Изпълнение на основен пласт от трошен камък - размерът на зърната е 30 – 50 и пласта ще се изпълни на два пъти по 20 см. за достигане на обща дебелина от 40 см. . Ще се подготви опитен участък с избраните материали, пропорции, начин на смесване, разстилане, уплътняваща техника и технология на изпълнение и след одобрението му ще се пристъпи към същинското изпълнение на основния пласт .

Разстилането ще се изпълни с грейдер, а уплътняването с валяк с тегло до 10 тона, като ще се започва уплътняването с две минавания на точка без вибрации и ще го завършва с 4 – 6 минавания с вибрации. Окончателното уплътняване и заглаждане на пласта ще се извършва с тежък статичен или пневматичен валяк с тегло 10 – 14 тона при 6 – 10 минавания в точка без ръсене на вода. Осигурено уплътняване 95 % или повече.

7. Асфалтови работи

Асфалтовата смес ще се изсипва в бункера на асфалтополагащата машина директно от камионите.

Битумните разливи ще се изпълняват с автогудронатор.

След основния пласт от трошен камък, необработен със свързващо вещество, ще се положи първи битумен разлив, който ще бъде средносгъстяващ се тип. След изпълнение на пласта непълтен асфалтобетон ще се положи втори битумен разлив. Битумната емулсия ще бъде бавно разпадаща се, разрежена с приблизително равно количество вода и напълно хомогенизирана, в количество от 1,25 до 0,70 кг/м³.

Асфалтополагащите машини ще позволяват минимална широчина на полагането 3 м. и ще са оборудвани с такива приспособления, които дават възможност за полагане на фиксирани пътни ширини, съответните уширения и спазване на необходимите наклони в напречните сечения.

Сместа ще се полага върху предварително одобрена повърхност и при подходящи атмосферни условия с такава организация, че да се сведе до минимум броя на надлъжните фуги.

Всеки асфалтов пласт ще е еднороден, изграден по зададените нива и осигуряващ след уплътняването гладка повърхност с евентуално наличие на неравности в нормативно допустимите толеранси. Изграждането на следващ асфалтов пласт започва след изпитване и приемане на предишния в съответствие с нормативните изисквания.

Последователността на изпълнение на валирането ще е следната – след уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започва надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно ще напредва към оста на пътя. При сечения с едностранен напречен наклон, първоначалното валиране ще започва от по – ниската към по – високата страна, със застъпване на всяка предишна следа с поне половината от широчината на бандажна на валяка. Ще се изпълнят второ основно валиране и окончателно валиране.

8. Полагане на настилки , включително бордюри, водеща ивица

9.Отводнителни окопи и отводнителни улеи

Техническото предложение съдържа подробна технологична последователност на строителните процеси – организация и подход на изпълнение; мерки по осигуряване на качеството, мерки за осигуряване на безопасни условия на труд, мерки за опазване на околната среда; управление на риска.

Техническият ръководител ще осигури непрекъснат контрол на производството и извършването на СМР.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 2 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена” .

11. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Автомагистрали Хемус“ АД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение “ от участника “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 2 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 2 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 2 е 15 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 2 (две) години.

За изпълнение на обекта ще бъдат сформирани две звена, всяко от които се комплектова с фреза, автогудронатор, машина за рязане на асфалт, компресор, асфалтополагач, валяци, пневматични трамбовки и автосамосвали .

Групите се оглавяват от технически ръководител .

Звена “Направа кръпки и асфалтополагане “ ще изпълняват :

- 1.Очертаване и фрезование повредени участъци ;
2. Почистване от излишния материал, издухване с компресор ;
3. Направа на битумен разлив за връзка ;
4. Полагане и уплътняване на плътен асфалтобетон тип “ А “ ;
- 5.Обкантване с битумен материал .

Ремонтът на дупки чрез запълване с горещи асфалтови смеси се извършва при следната технологична последователност :

- Отстраняване на повредената част от настилката , като се оформя правилна правоъгълна фигура с две страни успоредни на оста на пътя и две страни перпендикулярно на пътя- използва се пътна фреза ;
- Почистване на откритата повърхност със сгъстен въздух или телени четки ;
- Запълване на евентуалните пукнатини в по – долните пластове с бавно разпадаща се битумна емулсия или асфалтова паста и извършване на разлив на разредена бавно разпадаща се битумна емулсия за връзка в количество 0,25 – 0,75 кг/м2 ;
- Разстилане на асфалтовата смес – за да се осигури добра връзка между старата и новата настилка, то се извършва от краищата на ремонтираната площ към средата ;
- Уплътняване на сместа с валяк с тегло 6 – 8 т. или ръчен вибрационен валяк.
- Валирането започва от краищата към средата, като при първото преминаване на валяка бандажите застъпват не повече от 15 – 20 см. от ремонтираното място.

Уплътняването на сместа трябва да завърши преди температурата ѝ да спадне под 90° С .

Техническото предложение съдържа и План за временна организация на движението. Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката“ на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Автомагистрала Хемус“ АД по обособена позиция 2 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена” .

12. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Меридиан “ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Меридиан “ ЕООД по обособена позиция 2 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 2 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 2 е 50 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 2 (две) години.

Ремонтните дейности на улиците ще се извършват паралелно.

Основните видове СМР и реда на тяхното изпълнение е както следва :

- изкопни работи за директно трасе – за което се предвижда звено – багер с обем на кофата 1 м3 . Преди започване на изкопните работи ще се освободи зоната за работа от всички свободно течащи води.
 - Направа насипи, подоснови и основи, бордюри и тротоари – дейностите, ще се извършат от звена, оборудвани с ръководство, механизация, материали за оформяне на земно легло, направа на насипи, подосновни и основни пластове.
- Възстановяването на уличното покритие започва след поставянето на уличните бордюри. Изпълнението на подосновния пласт започва след приемането на земното легло на настилката, а уплътняването му ще се извърши с пневмоколесни или самоходни валяци с гладки бандажи при оптимално водно съдържание, до достигане на проектната плътност, равна на 95 % от максималната суха плътност.
- асфалтови настилки – сместа ще бъде полагана върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи и по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги . Три валяка ще работят по всяко време за една асфалтополагаща машина: един самоходен пневматичен и два бандажни валяка.

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред :

- напречни фуги ;
- надлъжни фуги ;
- външни ръбове ;
- първоначално валиране, от по – ниската към по – високата страна ;
- второ основно валиране ;
- окончателно валиране .

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 2 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

Действия на комисията по разглеждане на документите в Плик № 2 с надпис “Предложение за изпълнение на поръчката” за обособена позиция 3.

13. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Инфракорект - строй“ ЕООД.

Плик № 2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 3 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 3 предлага (кратко описание на поръчката) :

Срокът за изпълнение на предмета на обособената позиция е 18 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционният срок по видове СРР е съобразен с тези по Наредба №2 за въвеждане в експлоатация на строежите в Р България и минималните гаранционни срокове за изпълнени СМР и е 1 (една) година.

Техническото предложение съдържа обема, последователността, обезпечеността и контрола по време на дейностите, както и информация за отговорностите и правомощията на персонала, начините и методите за контрол на целия процес; мерки за опазване на околната среда и осигуряване на безопасност и здраве при изпълнение на СМР, мерки за намаляване на затрудненията на местното население при извършване на строителни дейности.

Организацията и подходът на изпълнение включват организационна схема на изпълнение в три етапа:

Етап 1 – подготовка на строителството, вкл.временна организация на движението;

Етап 2 – строителство ;

На етап 2 строителството ще се изпълнява от 3 строителни звена, оборудвани с необходимата механизация и работна ръка, съгласно изготвения списък.

Етапът включва следните видове СМР, включени в КСС, следващи последователността на изпълнение :

1.Изкопни работи - тънки изкопи, машинно почистване на банкети, изкоп и преместване на земни маси с булдозер, изкоп с багер, изкоп за отводнителни и предпазни окопи, тесни изкопи и изкопи с ограничена ширина – ще се извършват механизирано и ръчно и ще бъдат изпълнени до линиите и нивата определени в проекта от булдозери, комбинирани и/или колесни багери. При изкопаване на подходящи почви за направата на водосток, те ще се оставят на депо и ще се влагат в последствие за обратен насип. Неподходящите почви ще се извозват на определено депо. Последните 10 см.от изкопа ще се изпълни на ръка, за да се оформи дъното и да се постигне предписаната в проекта кота. При твърди скали или подобни материали, изкопните работи ще продължат още 20 см. в скалата или твърдия материал, така че да се получат гнезда за закрепване на основата от бетон или до такава допълнителна дълбочина, каквата е необходима .

2. Изпълнение на основни пластове, банкети и насипи от зърнести материали - минералните материали за направа на основни пластове и банкети ще бъдат доломит, доломитизиран варовик и варовиков доломит.

Пътните банкети ще се изпълнят по следния начин: долният пласт на банкетите ще се изпълни от несортиран трошен камък, горния пласт от трошен камък с подобрена зърнометрия, съгласно ТС.

Преди започване на полагане на пътната основа ще се направи опитен участък, който ще се изпълни с избраните материали, машини и технология за полагане и уплътняване. Целта е да се определи проектната дебелина на пластове в неуплътнено състояние, полево съдържание на влага при уплътняването, отношението между броя на преминаванията на уплътняващата техника и достигнатата плътност. Първоначално ще се правят определен брой минавания в точка – без вибрации, след което ще се добавя вода за достигане на оптимална влажност и ще се уплътнява с вибрации до постигане на проектната плътност, която трябва да е не по – малко от 98 % от максималната обемна плътност на скелета. Ще се контролират нивото, ширината, дебелината и плътността на пласта. Преди да започне полагането на асфалтовите пластове ще бъдат извършени лабораторни проби с натискова плоча (щампа с диаметър 34 см.) и ако е достигната проектната плътност и еквивалентния еластичен модул на това ниво от изградената конструкция на пътната настилка, строителството ще продължи с доставка и полагането на асфалтовите пластове.

Бетоновите бордюри ще се поставят върху предварително подравнена и уплътнена до проектната плътност основа от трошен камък. Те ще се нареждат върху основа от бетон и ще се укрепват чрез запълване на фугите с циментно – пясъчен разтвор и укрепване с бетон от задната им страна .

3. Асфалтови работи

- подготовка на повърхността за асфалтиране при асфалтови крѝпки – след осигуряване на необходимата ВОД се пристѝпва към фрезозане на повредения участък, чрез специализирани пътни фрези, оборудвани транспортни ленти за товарене на материала директно в товарни автомобили. Машините са оборудвани с автоматични нивелачни системи за настройка и постоянен контрол на дълбочината на фрезозане, с цел недопускане на неточности в дебелината на изрязваните пластове, като стремежа е оформянето на крѝпки с правилни форми с направление успоредно на осовата линия на пътното платно. След фрезозане, ръбовете се изрязват с фугорез и с помощта на къртач се оформят окончателно, като не се допуска заобляне или разрушаване на ръбовете. Всички ревизионни дъждоприемни шахти и оттоци се рекординират до ниво съобразно бъдещата асфалтова настилка. Накрая крѝпката се измита от остатъчни замърсители.

През целия етап на фрезозане и измитане, машините постоянно оросяват материала с вода, с цел предотвратяване замърсяването на въздуха с прах .

Прави се битумен разлив за връзка между основата и асфалтовия пласт. Разливът ще се извършва чрез автогрундатор с разпрѝскващо устройство с дюзи при ограничения в атмосферните условия – сухо време и температура на въздуха поне 10° С.

Поради малък размер на асфалтовите крѝпки или друго, се използва ръчна (моторна) прѝскачка. Повърхността на бордюрите, вертикалните ръбове и всички елементи, които имат контакт с асфалтовите смеси, се покриват равномерно с битумна емулсия, за да осигури плътна съединена, водонепропусклива фуга .

- преасфалтиране и полагане на нови пластове – преди полагане на битумизирания трошен камък ще се извърши подготовка на вече доуплътнената, подравнена и на ниво по проект пътна основа. Подготовката включва почистване от кал и от други твърди отпадъци и направа на битумен разлив за връзка между основата и асфалтовия пласт.

Сместа за всеки следващ пласт се полага върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи, по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги .

Полагането на асфалтовите смеси няма да се допуска при дъжд и върху мокра повърхност, както и при температура на въздуха по – ниска от 1°С за основа от битумизиран трошен камък и не по – ниска от 5° С за неплътен и плътен асфалтобетон.

Сместа ще се полага машинно с асфалтополагачи. Асфалтовите смеси ще се уплътняват със стоманено – бандажни валяци и пневмоколесни валяци. При работа с виброваляк уплътняването ще започне без вибрации с 2 до 3 минавания в точка и ще продължи с вибрации с 3 до 6 минавания в точка, като уплътняването ще завърши пневматичен и тежък стоманенобандажен валяк. Валирането на положената лента започва от по – ниския ѝ ръб, като при всяко минаване валякът застъпва предишната си дия с около 15 – 20 см. Валяците ще се намират в непрекъснато равномерно движение със скорост не по – голяма от 2 до 3 км/час за бандажните и 8 км/час за пневматичните. При направа на асфалтови кръпки се валира, като се започва първо от ръбовете и след това останалата част.

В края на дневното производство ще се оформя напречна фуга с изрязване до вертикален ръб. Напречните фуги на последователните пластове ще се разминават с поне 2 м . в надлъжна посока.

Етап 3 – демобилизация и изпълнение на дейности за предаване на обекта на възложителя и въвеждане в експлоатация.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Инфракорект - строй“ ЕООД по обособена позиция 3 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

14. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Нивел Строй“ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение “ от участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 3 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 3 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 3 е 59 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СМР е 2 (две) години.

Видовете СМР ще се изпълняват от два екипа при спазване на основни изисквания за безопасни условия на труд и мерки за опазване на околната среда .

При отстраняването на деформациите на платното за движение се спазват следните предписания :

- при ръчно - изрязване с фугорезка, отстраняване на масата от настилките вътре в контура с къртач с компресор и оформяне на правоъгълни кръпки с правилна геометрична форма (правоъгълни кръпки с по – голямата страна по оста на пътя), почистване, битумен разлив, запълване с асфалтова смес и уплътняване с вибрационна плоча или трамбовка – ръчно ;

- при машинно – фрезозване на по – големите участъци и оформяне на правоъгълни фигури, със стени успоредни на оста на пътя и навлизащи най – малко 10 см. в здравата настилка ;

- отстраняване на фрезования материал с метли, четки или сгъстен въздух, за да се гарантира чистотата на подготовения за ремонт участък ;

- обработка на фрезозваните площи и стените им с разреден битум или с битумна емулсия ;

- полагането на сместа за пълнеж се извършва ръчно или машинно в зависимост от големината на участъка ;

- уплътняването се извършва с вибрационни ваянци, като уплътняването трябва да приключи при температура на сместа не по – ниска от + 70° С.

“Предложението за изпълнение на поръчката“ съдържа също мерки за опазване на околната среда; начин, по който ще бъдат обезпечени общите задължения по ЗБУТ ; механизация – списък; контрол и организация на качеството.

“Предложението за изпълнение на поръчката”, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 3 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена” .

15. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Мегаинвест - холд “ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Мегаинвест - холд “ ЕООД по обособена позиция 3 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Мегаинвест - холд“ ЕООД по обособена позиция 3 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 3 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 4 (четири) години.

Методи за изпълнение на отделните видове СМР:

- Ремонт на дупки, с деб. 4 см. уплътнен пласт, включително всички свързани с това дейности ;
- Ремонт на дупки, с деб. 6 см. уплътнен пласт, включително всички свързани с това дейности ;

Технология за направа ремонт на дупки :

1.Изрязване – чрез фугорезачка ;

2.Оформяне на стените на участъка за изкърпване – с фугорез, с цел стените на участъка за изкърпване да бъдат вертикални за постигане на добро сцепление между стария асфалтобетон и положената нова асфалтова смес за изкърпване.

3. Почистване на основата – с автомобил метачка или с метли, почистват се ръбовете на кръпката със сгъстен въздух.

4.Направа на битумен разлив – използва се автогудронатор.

5. Полагане на асфалтовата смес – полага се ръчно, като непосредствено след полагането на сместа върху участъка влиза уплътнителната техника.

6. Уплътняване на асфалтовите смеси – осъществява се със стоманенобандажен вибрационен ваяк до 10 т.. Първо се уплътняват ръбовете на кръпката, след което се преминава към цялостното валиране на участъка.

7.Обкантване на кръпката с битумна паста – целта е да се предпази връзката между стар и нов асфалтобетон от атмосферните влияния, извършва се с разтопен битум, с който се заливат ръбовете на направената кръпка.

Техническото предложение на участника съдържа стратегия и организация за изпълнение на поръчката, в която подробно са описани специализираните групи, с които ще се изпълняват СМР, временната организация на движение и стратегията за вътрешнофирмен контрол върху доставките на материали, технологичната последователност и качество на строителните процеси.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Мегаинвест - холд“ ЕООД по обособена позиция 3 до оценка по критерия за оценка на офертите “най-ниска цена”.

16. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Галчев инженеринг“ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 3 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 3 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 3 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 1 (една) година.

За изпълнение на дейностите от обхвата на поръчката участникът ще осигури два екипа от по минимум 10 работника, които ще работят заедно или поотделно в зависимост от напредъка на обекта.

Техническият ръководител ще осигури непрекъснат контрол на производството и извършването на СМР.

Технологична последователност на строителните процеси :

1.Разчистване на обектовата площадка, подготвителни дейности - след писмено известие за намерение и получено писмено одобрение от страна на Възложителя, Изпълнителят ще предприеме разчистване и отстраняване на отпадъци от площадката.

2. Трасиране (отлагане върху терена) – работна група от 2 души с използването на GPS и геодезични инструменти ще извърши подробно геодезично заснемане терените на довеждащата инфраструктура и трасиране на точките от трасировъчните планове, след което ще бъдат внесени за одобрение от Строителния надзор изчисленията и размерите на новите точки, изходни нива и линии.

3. Рязане и разваляне на настилки, вкл. извозване строителни отпадъци, предварителни ремонти - технологично фрезование и локална обработка ;

4.Изкопни работи – отстраняване на хумусен пласт с дебелина до 30 см., вкл. натоварване, транспортиране, разтоварване на депо и оформяне .Ще се изпълни общ изкоп до 50 см. за оформяне на земната основа, вкл. натоварване, транспортиране, разтоварване на депо и оформяне ;

5 . Изпълнение на насипни работи - ще се изградят от подходящия одобрен насипен материал, който ще бъде полаган в последователни пластове, върху пълната широчина на напречното сечение плюс необходимата резервна широчина и на такива дължини, които са удобни за навлажняване, смесване и подравняване. Всеки пласт ще се полага с равномерна дебелина, с помощта на булдозер, грейдер или друга одобрена механизация. Максималният размер на зърната на насипния материал няма да надвишава 2/3 от дебелината на положения и уплътнен пласт. Големи каменни късове, ако има такива, ще се положат на дъното или отстрани на насипа, ако това е невъзможно, същите ще се разтрошат до размери, които позволяват да се положат в нормален пласт .

Влаганият насипен материал ще бъде с приблизително оптимално водно съдържание или по – ниско от него, когато започне уплътняването.

Всеки положен рохкав пласт ще бъде внимателно уплътнен посредством бандажни валяци или вибрационни валяци. Уплътняването ще започне от ръба на насипа и ще продължи към центъра му, застъпвайки на половин широчина дирята на валяка при всяко следващо преминаване. При наклонени сечения, валирането ще започва от по – ниската страна и продължава към по – високата. Максималната дебелина на уплътнения пласт няма да надвишава 25 см.

Всички пластове на насипа ще бъдат изпълнени с такива напречни наклони, че да се осигурява пълно и бързо оттичане на дъждовните води.

Няма да се допуска изпълнение на насипи с фронтално насипване на материалите и разширяване на вече направени насипи чрез странично насипване отгоре, без материала да се уплътнява на пластове .

6. Изпълнение на основен пласт от трошен камък - размерът на зърната е 30 – 50 и пласта ще се изпълни на два пъти по 20 см. за достигане на обща дебелина от 40 см. . Ще се подготви опитен участък с избраните материали, пропорции, начин на смесване, разстилане, уплътняваща техника и технология на изпълнение и след одобрението му ще се пристъпи към същинското изпълнение на основния пласт .

Разстилането ще се изпълни с грейдер, а уплътняването с валяк с тегло до 10 тона, като ще се започва уплътняването с две минавания на точка без вибрации и ще го завършва с 4 – 6 минавания с вибрации. Окончателното уплътняване и загладяване на пласта ще се извършва с тежък статичен или пневматичен валяк с тегло 10 – 14 тона при 6 – 10 минавания в точка без ръсене на вода. Осигурено уплътняване 95 % или повече.

7. Асфалтови работи

Асфалтовата смес ще се изсипва в бункера на асфалтополагащата машина директно от камионите.

Битумните разливи ще се изпълняват с автогудронатор.

След основния пласт от трошен камък, необработен със свързващо вещество, ще се положи първи битумен разлив, който ще бъде средногъстяващ се тип. След изпълнение на пласта неплътен асфалтобетон ще се положи втори битумен разлив. Битумната емулсия ще бъде бавно разпадаща се, разрежена с приблизително равно количество вода и напълно хомогенизирана, в количество от 1,25 до 0,70 кг/м³.

Асфалтополагащите машини ще позволяват минимална широчина на полагането 3 м. и ще са оборудвани с такива приспособления, които дават възможност за полагане на фиксирани пътни ширини, съответните уширения и спазване на необходимите наклони в напречните сечения.

Сместа ще се полага върху предварително одобрена повърхност и при подходящи атмосферни условия с такава организация, че да се сведе до минимум броя на надлъжните фуги.

Всеки асфалтов пласт ще е еднороден, изграден по зададените нива и осигуряващ след уплътняването гладка повърхност с евентуално наличие на неравности в нормативно допустимите толеранси. Изграждането на следващ асфалтов пласт започва след изпитване и приемане на предишния в съответствие с нормативните изисквания.

Последователността на изпълнение на валирането ще е следната – след уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започва надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно ще напредва към оста на пътя. При сечения с едностранен напречен наклон, първоначалното валиране ще започва от по – ниската към по – високата страна, със застъпване на всяка предишна

следа с поне половината от широчината на бандажа на валяка. Ще се изпълнят второ основно валиране и окончателно валиране.

8. Полагане на настилки, включително бордюри, водеща ивица

9. Отводнителни окопи и отводнителни улеи

Техническото предложение съдържа подробна технологична последователност на строителните процеси – организация и подход на изпълнение; мерки по осигуряване на качеството, мерки за осигуряване на безопасни условия на труд, мерки за опазване на околната среда; управление на риска.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Галчев инженеринг“ ЕООД по обособена позиция 3 до оценка по критерия за оценка на офертите “най-ниска цена”.

17. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Автомагистрали Хемус“ АД.

Плик №2 съдържа “Техническо предложение“ от участника “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 3 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Автомагистрали Хемус“ АД по обособена позиция 3 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 3 е 12 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 2 (две) години.

За изпълнение на обекта ще бъдат сформирани две звена, всяко от които се комплектува с фреза, автогудронатор, машина за рязане на асфалт, компресор, асфалтополагач, валяци, пневматични трамбовки и автосамосвали .

Звена “Направа кръпки и асфалтополагане “ ще изпълняват :

1. Очертаване и фрезование повредени участъци ;
2. Почистване от излишния материал, издухване с компресор ;
3. Направа на битумен разлив за връзка ;
4. Полагане и уплътняване на плътен асфалтобетон тип “А“ ;
5. Обкантване с битумен материал .

Ремонтът на дупки чрез запълване с горещи асфалтови смеси се извършва при следната технологична последователност :

1. Отстраняване на повредената част от настилката, като се оформя правилна правоъгълна фигура с две страни успоредни на оста на пътя и две страни перпендикулярно на пътя- използва се пътна фреза ;
2. Почистване на откритата повърхност със сгъстен въздух или телени четки ;
3. Запълване на евентуалните пукнатини в по – долните пластове с бавно разпадаща се битумна емулсия или асфалтова паста и извършване на разлив на разреждана бавно разпадаща се битумна емулсия за връзка в количество 0,25 – 0,75 кг/м² ;
4. Разстилане на асфалтовата смес – за да се осигури добра връзка между старата и новата настилка, то се извършва от краищата на ремонтираната площ към средата ;
5. Уплътняване на сместа с валяк с тегло 6 – 8 т. или ръчен вибрационен валяк.

Валирането започва от краищата към средата, като при първото преминаване на валяка бандажите застъпват не повече от 15 – 20 см. от ремонтираното място.

Уплътняването на сместа трябва да завърши преди температурата ѝ да спадне под 90 °С .

Техническото предложение съдържа и План за временна организация на движението .

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Автомагистрала Хемус“ АД по обособена позиция 3 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена ” .

18. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Меридиан“ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 3 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 3 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 3 е 50 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 2 (две) години.

Работите на обекта ще започнат с отстраняването на хумусен пласт, което ще се изпълнява от бригада, окомплектована с 1 бр. автогрейдер, 1 бр. багер и 3 души работници .

Паралелно с това започват ремонтните работи по старата асфалтобетонна настилка – технологично фрезозане с цел осигуряване на минимални технологични дебелини на изравнителните пластове. Работата ще се извършва от екип, снабден с 3 бр. пътни фрези, 6 бр. товарни самосвали, водоноска с четка, технически ръководител и 6 бр. работници .

Паралелно с изпълнението на основните пластове от зърнести материали, с един ден по – късно, след като бъде приета основата, ще започне полагането на асфалтова смес тип А0 при ремонтите на пътното тяло . Участъка, където ще се полага асфалтова смес за основен пласт се обезопасява с пътни знаци и сигналисти. Прави се първи битумен разлив за връзка.

След завършване ремонтните работи по пътното тяло се пристъпва към полагане на неплътен асфалтобетон за крѳпки, след което започва изпълнението на изравнителни пластове от неплътен асфалтобетон с различна дебелина, съгласно утвърден технологичен проект. Не се предвижда отбиване на движението, а работата ще се извършва в една работна лента, сигнализирана с пътни знаци и сигналисти в двата края, снабдени с радиостанции, които да пропускат движението периодично. Участъците, където ще се изпълняват изравнителни пластове, се почистват от прах и ако е необходимо се измиват, прави се втори битумен разлив за връзка, от двете страни на работната лента се повдига и опѳва метална корда, по която се движат датчиците на асфалтополагащата машина . След асфалтополагащата машина върху положения пласт навлиза уплѳнителната техника, като преминава толкова пъти, колкото е необходимо съгласно показателите на пробния участък и изискванията на ТС. Екипа, който ще извършва тази дейност ще бъде снабден с 2 бр. асфалтополагачи, 4 бр. стоманенобандажни валяци, 2 бр. пневмоколесни валяци, 1 бр. автогудронатор, 1 бр.

водоноска, 2 технически ръководители, геодезист и 12 души работници по асфалтополагане .

След окончателното завършване на изравнителните пластове започва полагането на новия износващ пласт, плътен асфалтобетон тип А. Не се предвижда отбиване на движението, а работата ще се извършва в една работна лента, сигнализирана с пътни знаци и сигналисти в двата края, снабдени с радиостанции, които да пропускат движението периодично. За целта, в участъците, където ще се изпълняват асфалтови пластове, се почистват от прах и ако е необходимо се измиват, прави се втори битумен разлив за връзка. Асфалтополагачите работят на греда. След асфалтополагачата машина върху положения пласт навлиза уплътнителната техника, като преминава толкова пъти, колкото е необходимо съгласно показателите на пробния участък и изискванията на ТС . Екипа, който ще извършва тази дейност ще бъде снабден с 2 бр. асфалтополагачи, 4 бр. стоманенобандажни валяци, 2 бр. пневмоколесни валяци, 1 бр. автогудронатор, 1 бр. водоноска, 2 технически ръководители, геодезист и 12 души работници по асфалтополагане .

Сместа ще бъде полагана върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи, по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги.

За започване изграждането на следващия асфалтов пласт е необходимо предния положен пласт да бъде изпитан и одобрен .

След уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането ще започне надлъжно, от външните ръбове на настилката и постепенно да напредва към оста на пътя.

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред :

- напречни фуги ;
- надлъжни фуги ;
- външни ръбове ;
- първоначално валиране, от по – ниската към по – високата страна ;
- второ основно валиране ;
- окончателно валиране .

Уплътняването ще се извършва с бандажен валяк. Бандажът на валяка ще минава върху предишно изпълнената лента, като застъпва не повече от 150 мм.от прясно положената смес .

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Меридиан“ ЕООД по обособена позиция 3 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

Действия на комисията по разглеждане на документите в Плик №2 с надпис “Предложение за изпълнение на поръчката“ за обособена позиция 4.

19. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Нивел Строй“ ЕООД .

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 4 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 4 предлага (кратко описание на поръчката) :

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 4 е 59 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СМР е 2 (две) години.

Видовете СМР ще се изпълняват от един екип при спазване на основни изисквания за безопасни условия на труд и мерки за опазване на околната среда .

При отстраняването на деформациите на платното за движение се спазват следните предписания :

- при ръчно - изрязване с фугорезка, отстраняване на масата от настилките вътре в контура с къртач с компресор и оформяне на правоъгълни крѐпки с правилна геометрична форма (правоъгълни крѐпки с по – голямата страна по оста на пътя), почистване, битумен разлив, запълване с асфалтова смес и уплътняване с вибрационна плоча или трамбовка – ръчно ;

- при машинно – фрезование на по – големите участъци и оформяне на правоъгълни фигури, със стени успоредни на оста на пътя и навлизащи най – малко 10 см. в здравата настилка ;

- отстраняване на фрезования материал с метли, четки или сгъстен въздух, за да се гарантира чистотата на подготвения за ремонт участък ;

- обработка на фрезованите площи и стените им с разреден битум или с битумна емулсия ;

- полагането на сместа за пълнеж се извършва ръчно или машинно в зависимост от големината на участъка ;

- уплътняването се извършва с вибрационни валяци, като уплътняването трябва да приключи при температура на сместа не по – ниска от + 70° С.

“Предложението за изпълнение на поръчката“ съдържа също мерки за опазване на околната среда; начин, по който ще бъдат обезпечени общите задължения по ЗБУТ ; механизация – списък ; контрол и организация на качеството .

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Нивел Строй“ ЕООД по обособена позиция 4 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

20. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Мегаинвест - холд“ ЕООД.

Плик №2 съдържаше “Техническо предложение“ от участника “Мегаинвест - холд” ЕООД по обособена позиция 4 – по образец, в оригинал, подписано и подпечатано.

Участникът “Мегаинвест холд“ ЕООД по обособена позиция 4 предлага (кратко описание на поръчката):

Срокът за изпълнение на поръчката по обособена позиция 4 е 60 работни дни, от датата на подписване на договора.

Гаранционните срокове за всички СРР е 4 (четири) години.

Техническото предложение на участника съдържа подробна организационна програма за организация и изпълнение на поръчката, в която подробно са описани методите за изпълнение на различните видове СМР, специализираните групи, с които ще се изпълняват СМР, временната организация на движение и стратегията за вътрешнофирмен контрол върху доставките на материали, технологична последователност и качество на строителните процеси.

Методи за изпълнение на отделните видове СМР :

- Тънък изкоп машинно за почистване на канавки 50% запълнени – използване на комбиниран багер и товарни самосвали ;
- Изсичане на храсти за почистване на банкети с натоварване – корените на дърветата и храстите ще бъдат премахнати на дълбочина по – голяма от 60 см. под нивото на земната основа при насипите или под нивото на земното легло при изкопите, в площите извън зоните на пътните изкопи и насипи корените на растителността ще бъдат премахнати на дълбочина по – голяма от 30 см. под нивото на прилежащия терен.

След изпълнение на определено количество изкоп, включително подравняване и уплътняване, ще се извършат лабораторни проби.

Дъното на всички изкопи ще бъдат оформени съобразно нивелетата и нивата, посочени в чертежите. В случай, че се появят джобове от мека почва или ронлива скала ще се извърши допълнително прекопаване, за да бъдат премахнати, като получените празнини ще бъдат запълнени с одобрен материал .

След приключване на изкопните работи на дадена улица представител на строителния надзор и инвеститора ще бъдат поканени за установяване и приемане на извършените работи. Изкопът е готов, когато във всяко едно сечение, котите отговарят на предвидените в напречните профили нива и кота.

- Ремонт на дупки, с дебелина 4 см. уплътнен пласт, включително всички свързани с това дейности ;
- Ремонт на дупки, с дебелина 6 см. уплътнен пласт, включително всички свързани с това дейности ;

Технология за направа ремонт на дупки :

- 1.Изрязване – чрез фугорезачка ;
- 2.Оформяне на стените на участъка за изкърпване – с фугорез, с цел стените на участъка за изкърпване да бъдат вертикални за постигане на добро сцепление между стария асфалтобетон и положената нова асфалтова смес за изкърпване .
3. Почистване на основата – с автомобил метачка или с метли, почистват се ръбовете на кръпката със сгъстен въздух.
- 4.Направа на битумен разлив – използва се автогудронатор.
5. Полагане на асфалтовата смес – полага се ръчно, като непосредствено след полагането на сместа върху участъка влиза уплътнителната техника.
6. Уплътняване на асфалтовите смеси – осъществява се със стоманенобандажен вибрационен валеж до 10 т. Първо се уплътняват ръбовете на кръпката, след което се преминава към цялостното валиране на участъка.
- 7.Обкантиране на кръпката с битумна паста – целта е да се предпази връзката между стар и нов асфалтобетон от атмосферните влияния, извършва се с разтопен битум, с който се заливат ръбовете на направената кръпка.

Техническото предложение на участника съдържа стратегия и организация за изпълнение на поръчката, в която подробно са описани специализираните групи, с които ще се изпълняват СМР, временната организация на движение и стратегията за вътрешнофирмен контрол върху доставките на материали, технологичната последователност и качество на строителните процеси.

Предложението за изпълнение на поръчката, съдържащо се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” на участника отговаря на всички изисквания на Възложителя.

Комисията допуска офертата на участника “Мегаинвест - холд“ ЕООД по обособена позиция 4 до оценка по критерия за оценка на офертите “най- ниска цена”.

21. Комисията пристъпи към разглеждане на Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката” от офертата на участника “Автомагистрала Хемус” АД.

Плик №2 съдържаше “Ценова оферта“ от участника “Автомагистрала Хемус” АД по обособена позиция 4 вместо “Предложение за изпълнение на поръчката”.

С оглед на гореизложеното, съдържащото се в Плик №2 “Предложение за изпълнение на поръчката“ не отговаря на изискванията на ЗОП и Възложителя, Комисията предлага на Възложителя участникът “Автомагистрала Хемус” АД да бъде отстранен от участие в обществената поръчка по обособена позиция 4 на основание чл.69, ал.1, т.3 от ЗОП .

Комисията заседава на дати 25.05.2016г. и 26.05.2016г. Комисията приключи работа на 26.05.2016г. и допуска до оценка по критерия за оценка на офертите “най-ниска цена” всички участници по обособени позиции 1, 2 и 3 и участниците “Нивел Строй “ ЕООД и “Мегаинвест – холд “ ЕООД по обособена позиция 4 .

Съгласно чл.69а, ал.3 от ЗОП, Комисията изготви съобщението за отварянето на ценовите оферти на участниците в процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: ”Рехабилитация и текущ ремонт на уличната мрежа в гр.Дупница през 2016г. по четири обособени позиции”, което го публикува в профила на купувача на Интернет страницата на Община Дупница на **27.05.2016г.** Отварянето на цените ще се извърши на **заседание, което ще се състои на дата 01.06.2016г. от 11.00 часа в “Кръгла зала” на община Дупница.**

Съгласно чл. 69а, ал. 3 от Закона за обществените поръчки, при отварянето на плика с предлаганата цена имат право да присъстват участниците в процедурата или техни упълномощени представители, както и представители на средствата за масово осведомяване и други лица при спазване на установения режим за достъп до сградата на Община Дупница.

Настоящия протокол се изготви(състави) на дата 27.05.2016г.

КОМИСИЯ:

Председател:

Красимир Георгиев:.....П.....

Членове:

1.инж.Иван БелъовП.....

2.инж.Серьожа Котев.....П.....

3.Силвия Илинска.....П.....

4.Борислав Якимов.....П.....

Подписите за заличени съгласно чл.2 от ЗЗЛД