

Protokół końcowy z dnia 24.06.2015 r.

z odbioru robót dotyczących zadania pt.: „Wykonanie tj. wprowadzenie stałej organizacji ruchu w obrębie wybranych przystanków komunikacji miejskiej tramwajowej w Szczecinie wraz z wymianą nawierzchni (warstwy ścieralnej) zgodnie z dokumentacją projektową będącą w posiadaniu Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego” oraz przekazania do użytku (eksploatacji) wykonanego przez STRABAG Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Parzeniewskiej 10, 05-810 Pruszków.

Zamawiający: Gmina Miasto Szczecin – Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego ul. Klonowica 5, 71-241 Szczecin, reprezentowany przez **Radosława Tumielewicza** Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego

Wykonawca: STRABAG Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Parzeniewskiej 10, 05-800 Pruszków reprezentowany przez: **Artura Kubackiego** Kierownika Grupy Szczecin – Miasto.

Komisja w składzie:

1. Mateusz Kazieczko
2. Waldemar Wilczak
3. Ryszard Urbański
4. Paweł Misiukajtis
5. Marcin Kotowicz
6. Marcin Przybysz
7. Artur Kubacki

W załączeniu listy obecności uczestników odbioru z dni, w których był prowadzony.

Wykaz zauważonych usterek i niedoróbek (zarejestrowanych również na nagraniach wideo wykonanych telefonem komórkowym w trakcie odbioru prac w terenie w dniach 18,19,23,24.06.2015 r. - do wglądu w siedzibie Zamawiającego):

Dzień 18.06.2015 r.

1. Przystanek Szpitalna kierunek Pomorzany:

- niejednorodność kolorów,
- brak prawidłowego odprowadzenia wód opadowych,
- odciski i ślady opon pojazdów na matach termoplastycznych,
- na macie występują pory, które spowodują zniszczenie maty w trakcie ujemnych temperatur i wilgoci,
- niezgodność kolorystyki mat termoplastycznych z wzornikiem kolorów,
- zgrubienia na łączeniach mat,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- efekt zabrudzenia spowodowany najprawdopodobniej przypalaniem,

2. Przystanek Szpitalna kierunek Centrum:

- nieusunięte 3 półkule, które zgodnie z projektem miały zostać zastąpione słupkami,
- brak prawidłowego odprowadzenia wody opadowej pomiędzy matą a krawężnikiem oraz w rejonie skrzyżowania z ulicą Szpitalną,
- odciski i ślady opon pojazdów na matach termoplastycznych,
- zgrubienia na łączeniach mat,
- efekt zabrudzenia spowodowany najprawdopodobniej przypalaniem,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),

Przystanki przesunięte względem siebie, co jest niezgodne z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,

Brak wniesionej uwagi zarządzającego ruchem – „przejście dla pieszych odmalować w kolorach białym i czerwonym”,

Na skrzyżowaniu al. Powstańców Wielkopolskich i ul. Szpitalną źle osadzone skrzynki zasuw (za nisko).

3. Przystanek Frysztacka kierunek Pomorzany:

- odciski i ślady opon pojazdów na matach termoplastycznych,
- wytarte oznakowanie poziome cienkowarstwowe,
- oznakowanie poziome cienkowarstwowe (P-4) nie zgodne z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- brak oznakowania pionowego (znak D-1) kierunek Centrum,
- odległość maty termoplastycznej od znaków B-36 i B-33 nie zgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu – jest 31 m – powinno być 24 m,
- niejednorodność kolorów,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),

4. Przystanek Frysztacka kierunek Centrum:

- wytarte oznakowanie poziome cienkowarstwowe,
- niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu lokalizacja znaków D-15 i D-17,
- brak prawidłowego odprowadzenia wody opadowej pomiędzy matą a krawężnikiem oraz na warstwie ścieralnej w kierunku Centrum,
- źle osadzone dwie zasuw (za nisko),
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu odległość maty od linii P-14 – jest 1,15 m – powinno być 1,8 m,
- niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu odległość linii P-14 od linii P-17 – jest 3,4 m – powinno być 4 m,
- niejednorodna struktura maty termoplastycznej oraz niejednorodność kolorów,
- zastoje wody w ciągu maty termoplastycznej przy linii P-17.

5. Przystanek Św. Józefa kierunek Centrum:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe niezgodne z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu – linie P-4 i P-1e,
- wpust ściekowy na wysokości wiaty przystankowej za nisko osadzony,
- przesunięta linia przystankowa (na chodniku) względem linii P-17 – niezgodne z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- niejednorodność kolorów, efekt zabrudzenia,
- wpust przed matą za nisko osadzony,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),

6. Przystanek Św. Józefa kierunek Pomorzany:

- skrzynka hydrantu za nisko osadzona,
- przesunięcie maty – lokalizacja niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- odległość od oznakowania poziomego cienkowarstwowego P-10 (przejście dla pieszych) od linii P-14 przed matą termoplastyczną niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu – jest 9,8 m – powinno być 5,6 m,
- długość linii P-17 niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu – jest 35 m – powinno być 40 m,
- oznakowanie pionowe D-15 i D-17 zlokalizowane niezgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- nieusunięte stare oznakowanie poziome – linie P-17 i P-14,

7. Przystanek Tama Pomorzańska kierunek Centrum:

- lokalizacja linii przystankowej (na chodniku) niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- studnie na wysokości wiaty przystankowej i wejścia do sklepu za nisko osadzone,
- zastoiska wody opadowej – nieprawidłowe odwodnienie,
- niejednorodność kolorów – efekt zabrudzenia,
- oznakowanie cienkowarstwowo do odnowienia,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- rozwarstwianie się maty termoplastycznej,

8. Przystanek Tama Pomorzańska kierunek Pomorzany:

- oznakowanie cienkowarstwowo do odnowienia,
- pęknięcia na macie, ubytki, rozwarstwienia,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność kolorów, efekt zabrudzenia,

9. Przystanek Nadodrzańska kierunek Centrum:

- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- oznakowanie poziome cienkowarstwowo do odnowienia,
- zastoje wody pomiędzy matą a krawężnikiem,
- niejednorodność kolorów, efekt zabrudzenia,

10. Przystanek Nadodrzańska kierunek Pomorzany:

- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność kolorów, efekt zabrudzenia,
- odległość linii P-14 od przejścia dla pieszych nie zgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,

Dzień 19.06.2015 r.

11. Przystanek Kolumba kierunek Dworzec PKP:

- niejednorodność kolorów, efekt zabrudzenia,
- brak odpowiedniego odwodnienia przy końcu maty – należy złożyć wniosek do ZWiK o przesunięcie wpustu celem zapewnienia prawidłowego odwodnienia,
- odciski i ślady opon pojazdów w ciągu maty,
- niejednorodność maty (zagęszczenia, pory na całej grubości maty),
- oznakowanie poziome cienkowarstwowo do odnowienia,

12. Przystanek Kolumba kierunek Pomorzany:

- wymiary maty termoplastycznej nie zgodne z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,

13. Przystanek Plac Tobrucki kierunek Centrum:

- lokalizacja linii przystankowej (na chodniku) nie zgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- ślady i odciski opon pojazdów w ciągu maty,
- niejednorodność kolorów, efekt zabrudzenia,

14. Przystanek Plac Tobrucki kierunek PKP:

- lokalizacja linii P-4 niezgodnie z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- lokalizacja słupka przystankowego niezgodna z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu,
- ślady i odciski opon pojazdów w ciągu maty,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),

Dzień 23.06.2015 r.

15. Przystanek Bohaterów Warszawy kierunek al. Bohaterów Warszawy:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- odpryski na macie termoplastycznej,
- pęknięcia na macie termoplastycznej,
- brak słupka przystankowego zgodnego z dokumentacją projektową,
- wytarta linia przystankowa (na chodniku),
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- ślady i odciski opon pojazdów,

16. Przystanek Piastów kierunek al. Piastów:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- ślady i odciski opon pojazdów,
- odpryski maty termoplastycznej – linia P-17,
- niejednorodność maty termoplastycznej na łączeniach,
- niewielkie zastoje wody na macie termoplastycznej,

17. Przystanek Odzieżowa kierunek Centrum:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- miejscowa niejednorodność maty,
- osiadające miejsce na wysokości słupa trakcji poddać obserwacji,
- wyspa centralna na skrzyżowaniu z ul. Lubomirskiego – oznakowanie nie zgodne z dokumentacją projektową,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- linia przystankowa (na chodniku) – nie zgodnie z projektem,

18. Przystanek Odzieżowa Kierunek Niebuszewo:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność maty i zgrubienia na łączeniach,
- nieliczne odpryski maty,

- ślady i odciski opon pojazdów,
- brak linii przystankowej na chodniku – niezgodnie z dokumentacją,
- pęknięcia maty przy istniejącej studni,

Dzień 24.06.2015 r.

19. Przystanek Niemcewicza kierunek Niebuszewo:

- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,
- pęknięcia poprzeczne i podłużne na całej powierzchni maty,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- słupki przystankowe zlokalizowane niezgodnie z dokumentacją,
- doklejone „łaty” w ciągu maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- odpryski maty termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,

20. Przystanek Niemcewicza kierunek Centrum:

- doklejone „łaty” w ciągu maty termoplastycznej,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- lokalizacja słupków niezgodnie z dokumentacją,
- pęknięcia podłużne i poprzeczne w ciągu długości maty,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,
- niejednorodność masy termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,
- odpryski maty termoplastycznej,

21. Przystanek Parkowa kierunek Goclaw:

- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność kolorystyczna,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- pęknięcia poprzeczne i podłużne maty termoplastycznej,

22. Przystanek Parkowa kierunek Centrum:

- pęknięcia podłużne i poprzeczne maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność masy termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,
- skrzynka hydrantu i zasuwa do poprawy (za nisko osadzone),
- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,

23. Przystanek Antosiewicza kierunek Goclaw:

- ślady i odciski opon pojazdów,
- pęknięcia maty termoplastycznej podłużne i poprzeczne,
- niejednorodność kolorystyczna,
- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,
- niejednorodność maty termoplastycznej,

- doklejone „łaty” na macie termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- pierwszy i ostatni wpust deszczowy do regulacji (za nisko osadzony),
- wytarta linia przystankowa na chodniku,

24. Przystanek Lubeckiego kierunek Gocław:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- brak znaków przystankowych,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność kolorystyczna maty termoplastycznej,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- pęknięcia podłużne i poprzeczne maty termoplastycznej,
- odpryski maty,

25. Przystanek Lubeckiego kierunek Centrum:

- wpust na wysokości wiaty – wyregulować lub wystąpić do ZWiK o likwidację,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- pęknięcia poprzeczne i podłużne maty termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- odpryski maty termoplastycznej,
- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,

26. Przystanek Stocznia Remontowa kierunek Gocław:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- lokalizacja słupka przystankowego niezgodna z projektem,
- pęknięcia podłużne i poprzeczne maty termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- uskoki gruntu przy studni w ciągu maty,
- „łata” w ciągu maty – w związku z wcześniejszym zapadnięciem studni,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- odpryski maty termoplastycznej,

27. Przystanek Zajezdnia Gołęcin kierunek Centrum:

- ślady i odciski opon pojazdów,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,
- pęknięcia poprzeczne maty termoplastycznej,
- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,

28. Przystanek Zajezdnia Gołęcin kierunek Gocław:

- niejednorodność kolorystyczna,
- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odnowienia,
- stare oznakowanie poziome nie usunięte dokładnie,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność masy termoplastycznej,

- odpryski maty,
- pęknięcia poprzeczne i podłużne maty termoplastycznej,

29. Przystanek Strzałowska kierunek Centrum:

- ślady i odciski opon pojazdów,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność kolorystyczna,
- pęknięcia podłużne i poprzeczne maty termoplastycznej,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- „łaty” macie – na całej jej szerokości,

30. Przystanek Strzałowska kierunek Gocław:

- brak linii przystankowej na chodniku,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- niejednorodność kolorystyczna,
- pęknięcia podłużne i poprzeczne maty termoplastycznej,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność maty termoplastycznej,

31. Przystanek Światowida kierunek Centrum:

- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność kolorystyczna,
- doklejone „łaty” na całej szerokości maty,
- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- pęknięcia poprzeczne i podłużne maty termoplastycznej,

32. Przystanek Światowida kierunek Gocław:

- pęknięcia poprzeczne i podłużne maty termoplastycznej,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- braki w oznakowaniu pionowym,
- woda na przejściu dla pieszych – brak odprowadzenia,
- wpust ściekowy do regulacji (za nisko),
- niejednorodność kolorystyczna,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- doklejona „łata” na macie termoplastycznej,

33. Przystanek Lipowa kierunek Centrum:

- oznakowanie poziome cienkowsarstwowe do odnowienia,
- wpust zlokalizowany na skrzyżowaniu z ulicą Koszalińską do regulacji,
- „łaty” na całej szerokości maty termoplastycznej,
- zgrubienia na łączeniach części składowych maty termoplastycznej,
- niejednorodność kolorystyczna,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- odpryski maty termoplastycznej,
- pęknięcia maty przy istniejącym wpuscie,

— brak linii przystankowej na chodniku,

34. Przystanek Lipowa kierunek Centrum:

- oznakowanie poziome cienkowarstwowe do odowienia,
- niejednorodność kolorystyczna,
- niejednorodność maty termoplastycznej,
- ślady i odciski opon pojazdów,
- zgrubienia na łączeniu części składowych maty termoplastycznej,
- ubytki w macie na pełnej grubości (porowatość),
- wytarta linia przystankowa na chodniku,

Wyżej wymienione uwagi (usterki) Wykonawca zobowiązuje się usunąć w terminie 14 dni kalendarzowych od dnia podpisania protokołu i powiadomi o fakcie Zamawiającego.

Data rozpoczęcia czynności odbioru: 18.06.2015 r.

Data zakończenia czynności odbioru: 24.06.2015 r.

Okres gwarancyjny:

1. 5 lat na oznakowanie grubowarstwowe z mas termoplastycznych (np. maty, prefabrykaty plastyczne),
2. 6 miesięcy na oznakowanie cienkowarstwowe, licząc od dnia podpisania protokołu odbioru robót i przekazania do eksploatacji.

Wyszczególnienie dokumentów przekazanych Zamawiającemu:

3. Oświadczenie kierownika robót.
4. Pozwolenia, decyzje, opinie:
 - Zatwierdzenie stałej organizacji ruchu przez Prezydenta Miasta Szczecina z dnia 08.08.2014 r.,
 - Opinia z dnia 30.07.2014 r. Zarządu Dróg i Transport Miejskiego do stałej organizacji ruchu,
 - Opinia z dnia 29.07.2014 r. Komendy Miejskiej Policji do stałej organizacji ruchu.
3. Dokumentacja powykonawcza.
4. Wyniki pomiarowe oraz badań:
 - Deklaracja właściwości użytkowych nr CA G/02/2014 – Geosiatka S&P Carbophalt G
 - Deklaracja zgodności nr KDZ FMP 13/2014 – farby MASTERIA „BADAX SPRINT BIAŁY”
 - Deklaracja zgodności nr KDZ FMP 15/2014 – farby MASTERIA „BADAX SPRINT CZERWONY”
 - Karta charakterystyki mieszaniny – farby MASTERIA

- Krajowy certyfikat zgodności nr KKCZ IBDiM – 76-1/2014 – farba do poziomego oznakowania dróg, rozpuszczalnikowa farba BADAX SPRINT
- Atest Higieniczny – farba drogowa BADAX SPRINT HK/B/0361/01/2011
- Aprobata techniczna IBDiM nr AT/2009-03-0678/2 – farba do poziomego oznakowania dróg, rozpuszczalnikowa farba BADAX SPRINT
- Aprobata techniczna IBDiM nr AT/2009-03-1755/2 – masa termoplastyczna, prefabrykowana PREMARK
- Sprawozdanie z badania masy SMA 8 S PmB 45/80-55
- Sprawozdanie z badania oznaczenia odporności na okleinowanie – SMA 8 S PmB 45/80-55
- Sprawozdanie badania masy AC 16 W 50/70
- Sprawozdanie z badania oznaczenia odporności na okleinowanie – AC 16 W 50/70
- Sprawozdanie z badania określenia wrażliwości próbek asfaltowych na wodę – AC 16 W 50/70
- Świadectwo jakości SMA 8 S PmB 45/80-55
- Świadectwo jakości AC 16 W 50/70
- Wyniki badania odbłaskowości
- Wyniki badań oznakowania – wymogi dla oznakowania po w okresie od 14 dni do 30 dni od wykonania

5. Rozliczenie materiałów z rozbiórki

- Protokoły rozliczenia materiałów – destrukta asfaltowy
- Karta przekazania odpadu – kora asfaltowa

Komisja dokonała odbioru robót drogowych - „Wykonanie tj. wprowadzenie stałej organizacji ruchu w obrębie wybranych przystanków komunikacji miejskiej tramwajowej w Szczecinie wraz z wymianą nawierzchni (warstwy ścieralnej) zgodnie z dokumentacją projektową będącą w posiadaniu Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego”.

KABAG

KABAG Sp. z o.o.
 ul. Żelazna 17
 71-400 Szczecin
 tel. 91 42 71 44 500
 fax 91 42 71 44 503
 www.kabag.pl

Na tym protokół zakończono i po przeczytaniu podpisano dnia 10.07.2016 r.

KIEROWNIK BUDOWY

Przybysz
 nr upr/ZAP/0070/OWOD/10

KIEROWNIK
 Grupy Specjalnej - Miasto
Artur Kubański

ZASTĘPCA DYREKTORA
 ds. Infrastruktury Drogowej

Andrzej Grabiec

(WYKONAWCA)

(ZAMAWIAJĄCY)

WYKONAWCA PODPISUJE PROTOKÓŁ Z ZASTRZEŻENIEM, ŻE ZAŁĄCZNIK NR 1 STANOWI JEGO INTEGRALNĄ CZĘŚĆ.

Protokół sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach po jednej dla każdej ze stron. W ZAŁĄCZNIKU NR 1 „UWAGI I ZASTRZEŻENIA” WYKONAWCA ZŁOŻYŁ SWOJE STANOWISKO CO DO TREŚCI NIMIEJSZEGO PROTOKÓŁU.

KIEROWNIK BUDOWY
Przybysz
 nr upr/ZAP/0070/OWOD/10

UWAGI I ZASTRZEŻENIA WYKONAWCY

DO PROTOKOŁU KOŃCOWEGO DOTYCZĄCEGO ZAMÓWIENIA

„Wykonanie tj. wprowadzenie stałej organizacji ruchu w obrębie wybranych przystanków komunikacji miejskiej tramwajowej w Szczecinie wraz z wymianą nawierzchni (warstwy ścieralnej) zgodnie z dokumentacją projektową będącą w posiadaniu Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego”

Wykonawca kwestionuje w części wskazane przez Zamawiającego w Protokole końcowym usterki i zaprzecza, że powstały one w związku z wadliwym wykonawstwem robót. STRABAG Sp. z o.o. nie uznaje usterek szczegółowo wskazanych w niniejszych Uwagach i zastrzeżeniach, stanowiących Załącznik do Protokołu końcowego. Jednocześnie zgłasza swoje pozostałe zastrzeżenia do treści Protokołu.

Wykonawca zgłasza niniejszym następujące uwagi i zastrzeżenia do Protokołu końcowego:

I. Wykonawca wskazuje, że Protokół końcowy w swojej komparycji zawiera informację, że dotyczy on odbioru robót oraz przekazania do użytku (eksploatacji) wykonanego przez STRABAG Sp. z o.o. zadania. Stwierdzenie dotyczące oddania do użytku obecnie wykonanych mat nie odpowiada stanowi faktycznemu. Wykonawca wyjaśnia, że Zamawiający określając zasady realizacji mat, zobowiązał Wykonawcę, aby bezpośrednio po ich wykonaniu i technologicznej możliwości, przystanki wraz z wykonanymi matami były eksploatowane, czyli żeby odbywał się na nich ruch pieszy i samochodowy. Zamawiający, zatem nie przekazywał części przystanków do wyłącznej dyspozycji Wykonawcy od rozpoczęcia robót, aż po ich odbiór. Wykonawca nie mógł, zatem ich ogrodzić i zabezpieczyć przed ich użytkowaniem. Z uwagi na powyższe, nie sposób obecnie mówić o „przekazywaniu do użytku” tych mat, ponieważ były one użytkowane przez Zamawiającego przez cały czas od wykonania do odbioru. W tym zakresie Protokół końcowy powinien stwierdzać fakt ich użytkowania od dnia wykonania, co jednak pominął w treści Protokołu Zamawiający.

II. Zamawiający nie przekazał Wykonawcy „Wykazu zauważonych usterek i niedoróbek”, powołanego na str. 1 Protokołu. W dalszej części Protokołu Zamawiający w żaden sposób nie odnosi się do tego Wykazu. Nie stanowi on załącznika do Protokołu. Z uwagi na powyższe, Wykonawca uznaje, że Wykaz ten nie stanowi żadnej części Protokołu i nie zawiera usterek i niedoróbek, które dotyczą Wykonawcy. Zamawiający, jako podmiot sporządzający Protokół zobowiązany był – jeżeli zamierzał wprowadzić w/w Wykaz do Protokołu – wpisać wskazane w nich usterki i niedoróbki do Protokołu i przekazać je Wykonawcy, czego zaniechał.

III. Wykonawca wskazuje, odnosząc się już do poszczególnych usterek, wskazanych w Protokole, że:

1. W zakresie zakwestionowania niejednorodności kolorów, efekt zabrudzenia, niejednorodności kolorystycznej, niezgodności kolorystyki mat termoplastycznych z wzornikiem kolorów na przystankach: Szpitalna kierunek Pomorzany, Frysztacka kierunek Pomorzany, Frysztacka kierunek Centrum, Św.Józefa kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Pomorzany, Nadodrzańska kierunek Centrum, Nadodrzańska kierunek

Alh

352

Pomorzany, Kolumba kierunek Dworzec PKP, Plac Tobrucki kierunek Centrum, Niemcewiczka kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Centrum, Parkowa kierunek Goćław, Parkowa kierunek Centrum, Antosiewiczka kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Centrum, Stocznia Remontowa kierunek Goćław, Zajeżdźnia Gołęcin kierunek Centrum, Zajeżdźnia Gołęcin kierunek Goćław, Strzałowska kierunek Centrum, Strzałowska kierunek Goćław, Światowida kierunek Centrum, Światowida kierunek Goćław, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goćław, Wykonawca oświadcza, że materiał użyty do wykonania mat spełniał warunki Specyfikacji technicznej w zakresie koloru RAL 5017 (granatowy), RAL 5012 (niebieski), RAL 6018 (zielony) oraz biały. Wykonawca zakupił maty zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, co potwierdzają, między innymi, faktury dot. zakupu przedmiotowych mat. Wykonawca podkreśla, że zastosowanie właściwych materiałów oznacza zrealizowanie prac zgodnie z umową, natomiast STRABAG Sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za zabrudzenia mat związanych z ich użytkowaniem. Różnica koloru jest efektem naturalnym wynikającym z eksploatacji istniejącego oznakowania. Również ręczna aplikacja kruszywa szklanego (celem uszorstnienia) ma wpływ i niewątpliwie może być powodem subiektywnego odczucia, że maty są „niejednorodne kolorystycznie”. Specyfikacja techniczna nie nakładała na Wykonawcę wymogów dla wykonanych i użytkowanych mat. Porównywanie koloru ułożonych mat pokrytych brudem z wzornikiem kompletnie mija się z celem i jest całkowicie nie miarodajne. Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w Protokole końcowym nie określił lokalizacji usterek polegających na „niejednorodności kolorów”. Stąd Wykonawca nie wie, jakie dokładnie miejsca mat Zamawiający zakwestionował, ani nie wskazał, na czym polega ta wada. Nie sposób uznać, że tak ogólne stwierdzenie o niejednorodności koloru stanowi rzeczywiste i jednoznaczne określenie usterki, którą podał Zamawiający, zwłaszcza, że wraz z czasem eksploatacji ewentualne różnice zanikają.

2. W przedmiocie wykonanych miejscowo napraw, poprzez częściową wymianę uszkodzonych fragmentów mat – „łaty” - na przystankach Niemcewiczka kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Centrum, Antosiewiczka kierunek Goćław, Strzałowska kierunek Centrum, Światowida kierunek Centrum, Światowida kierunek Goćław, Lipowa kierunek Centrum, Wykonawca konsekwentnie kwestionuje stanowisko Zamawiającego, że dokonanie napraw było możliwe wyłącznie poprzez wymianę całej powierzchni mat. Rodzaj uszkodzeń uzasadniał pod względem technologicznym wymianę części mat, w szczególności biorąc pod uwagę, iż Instrukcja producenta mówi, że: „Materiał składa się z układu połączonych indywidualnych elementów prefabrykowanego materiału termoplastycznego”. Zatem wymiana fragmentów mat nie miała żadnego wpływu na zachowanie warunków ST oraz walorów użytkowych. Wykonawca zaznacza, że zgodnie z pkt 5.6.3. STWIOR „Wykonanie oznakowania powinno być zgodne z zaleceniami producenta materiałów”. Wszystkie maty składają się z prefabrykatów, zatem były układane częściami. Nie istniały w związku z tym przesłanki do wymiany całości, skoro technologia układania przewidywała położenie mat okresowo, pojedynczymi elementami. Wykonawca wskazuje również, że przedłożył Zamawiającemu Zalecenia producenta dotyczące częściowej wymiany mat (załącznik do pisma nr ST/MPrz/441/6741/2015 z dnia 27.04.2015r.). Zgodnie z opinią Geveko: Sposób naprawy mat zastosowany przez Wykonawcę był jak najbardziej dopuszczalny przez producenta materiału. Jeżeli Wykonawca w trakcie usuwania części elementów oznakowania niewłaściwie związanych z podłożem stwierdzi, że pozostałe elementy zostały właściwie

APL
ZBSZ

zaaplikowane mógł po wyrównaniu krawędzi ubytków uzupełnić je nowym materiałem. Poprawnie przeprowadzona naprawa nie ma wpływu na właściwości użytkowe oznakowania w okresie późniejszym, a różnica kolorów będzie stopniowo zanikać.

Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w Protokole końcowym nie określił lokalizacji tych usterek, stąd Wykonawca nie wie, jakie dokładnie miejsca mat Zamawiający zakwestionował.

3. W zakresie zarzutu Zamawiającego dotyczącego widocznych poszczególnych prefabrykatów mat, niejednorodnej struktury, niejednorodności maty, „pęknięć poprzecznych i podłużnych” i rozwarstwieniu się maty termoplastycznej mat na przystankach Frysztacka kierunek Centrum, Piastów kierunek Al.Piastów, Odzieżowa kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Niebuszewo, Tama Pomorzańska kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Pomorzany, Bohaterów Warszawy kierunek al.Bohaterów Warszawy, Niemcewiczka kierunek Centrum, Parkowa kierunek Goćław, Parkowa kierunek Centrum, Antosiewiczza kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Centrum, Stocznia Remontowa kierunek Goćław, Zajezdnia Gołęcin kierunek Centrum, Zajezdnia Gołęcin kierunek Goćław, Strzałowska kierunek Centrum, Strzałowska kierunek Goćław, Światowida kierunek Centrum, Światowida kierunek Goćław, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goćław, Wykonawca wskazuje, że pojedyncze elementy mat – zgodnie z SST - połączyły się w jedną całość, natomiast Zamawiający nie przewidział warunku, aby połączenie elementów mat nie było widoczne. W tym zakresie Wykonawca przywołuje SST oraz Instrukcje Producenta, z której wynika, że jeśli materiał został dostatecznie ogrzany to następują oznaki poprawnej aplikacji – wszystkie wskaźniki w postaci nacięć na materiale uległy zamknięciu i nie są już widoczne – nacięcia mają ok. 2 cm i są systematycznie rozmieszczone na całej górnej powierzchni maty. Stwierdzamy, że na wykonanych matach nie zachodzi zjawisko żadnych pęknięć poprzecznych i podłużnych.

Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w Protokole końcowym nie określił lokalizacji tych usterek, stąd Wykonawca nie wie, jakie dokładnie miejsca mat Zamawiający zakwestionował.

4. W przedmiocie usterek polegających na zgrubieniach na łączeniach mat na przystankach Szpitalna kierunek Pomorzany, Szpitalna kierunek Centrum, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goćław, Wykonawca nie zgadza się z zarzutem, ponieważ zgrubienia na łączeniach mat są wynikiem nachodzenia na siebie krawędzi elementów, co dopuszcza Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót D-07.01.01 Oznakowanie poziome pkt. 5.6.3.3. Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w Protokole końcowym nie określił lokalizacji tych usterek, stąd Wykonawca nie wie, jakie dokładnie miejsca mat Zamawiający zakwestionował.
5. W przedmiocie usterek polegających na widocznych odciskach i śladach opon na matach termoplastycznych na przystankach Szpitalna kierunek Pomorzany, Szpitalna kierunek Centrum, Frysztacka kierunek Pomorzany, Kolumba kierunek Dworzec PKP, Plac Tobrucki kierunek Centrum, Plac Tobrucki kierunek PKP, Bohaterów Warszawy kierunek al.Bohaterów Warszawy, Piastów kierunek Al.Piastów, Odzieżowa kierunek Centrum, Odzieżowa kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Centrum, Parkowa kierunek Goćław, Parkowa kierunek Centrum, Antosiewiczza kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Centrum, Stocznia Remontowa kierunek Goćław, Zajezdnia Gołęcin kierunek Centrum, Zajezdnia Gołęcin kierunek Goćław, Strzałowska kierunek Centrum, Strzałowska kierunek Goćław, Światowida kierunek Centrum, Światowida

Alm 9352

kierunek Goćław, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goćław, Wykonawca wskazuje, że cechą charakterystyczną materiałów termoplastycznych jest zmiana właściwości fizycznych w zależności od temperatury. Zważywszy na ten fakt, maty termoplastyczne przy temperaturze około 0°C są bardzo sztywne. Natomiast przy zwiększaniu temperatury właściwości – sztywność ulega pogorszeniu. Zauważone odciski bieżników opon, powstają nie w skutek przejeżdżających pojazdów a jedynie w wyniku długiego postoju autobusów na przystanku. Przy wysokiej temperaturze nawierzchni w okresie letnim, w połączeniu z pionowo skupioną siłą, powstają idealne warunki do punktowej małoznaczącej deformacji maty. Jest to procesem naturalnym przy tego typu materiałach i nie może być traktowane, jako złe Wykonawstwo. Wykonawca nie uznaje tego jako usterkę.

6. W zakresie zarzutu Zamawiającego dotyczącego ubytków w macie na pełnej grubości – porowatości – na przystankach Szpitalna kierunek Pomorzany, Szpitalna kierunek Centrum, Frysztacka kierunek Pomorzany, Frysztacka kierunek Centrum, Św.Józefa kierunek Centrum, Św.Józefa kierunek Pomorzany, Tama Pomorzańska kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Pomorzany, Nadodrzańska kierunek Centrum, Nadodrzańska kierunek Pomorzany, Kolumba kierunek Dworzec PKP, Plac Tobrucki kierunek Centrum, Plac Tobrucki kierunek PKP, Bohaterów Warszawy kierunek al.Bohaterów Warszawy, Piastów kierunek al.Piastów, Odzieżowa kierunek Centrum, Odzieżowa kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Centrum, Parkowa kierunek Goćław, Parkowa kierunek Centrum, Antosiewiczka kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Goćław, Lubeckiego kierunek Centrum, Stocznia Remontowa kierunek Goćław, Zajezdnia Gołęcin kierunek Centrum, Strzałowska kierunek Centrum, Strzałowska kierunek Goćław, Światowida kierunek Centrum, Światowida kierunek Goćław, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goćław, Wykonawca wyjaśnia, że przyczyną ich powstania jest specyficzna struktura nawierzchni z SMA. „Chropowatość” nawierzchni powoduje, że maty pod wpływem temperatury i ruchu są punktowo zasysane w głąb nawierzchni, wypełniając wolne przestrzenie w strukturze SMA, pozostawiając po sobie niewielkie otworki. Jednakże nie ma to wpływu na właściwości użytkowe, a biorąc pod uwagę prawidłowe związanie maty z podłożem nie będzie miało wpływu na trwałość oznakowania w przyszłości. Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w Protokole końcowym nie określił lokalizacji tych usterek, stąd Wykonawca nie wie, jakie dokładnie miejsca mat Zamawiający zakwestionował.
7. W przedmiocie usterek polegających na efekcie zbrudzenia spowodowanego najprawdopodobniej przypaleniem na przystankach Szpitalna kierunek Pomorzany, Szpitalna kierunek Centrum, Wykonawca zwraca uwagę, że aplikacja mat odbywa się w sposób ręczny a nieautomatyzowany, naturalnym jest, że przy tym sposobie aplikacji nie sposób uzyskać efektu pełnej jednolitości. Zgadza się z zarzutem, że efekt estetyczny może być, w ocenie komisji, niezadowolający, gdyż każdy ma prawo do subiektywnych odczuć. Jednakże Wykonawca wskazuje, że maty przystankowe zostały wykonane w celu podniesienia bezpieczeństwa poprzez wyróżnienie stref wsiadania i wysiadania pasażerów i zwrócenie szczególnej uwagi kierowców pojazdów, dla których wymienione usterki są niewidoczne wcale lub w bardzo małym stopniu. Zdaniem Wykonawcy najlepszym rozwiązaniem jest zastosowanie się do punktu 8.4.1 Wymagań Ogólnych STWiOR. Wykonawca wskazuje, że Zamawiający w Protokole końcowym nie określił lokalizacji tych usterek, stąd Wykonawca nie wie, jakie dokładnie miejsca mat Zamawiający zakwestionował.

Alu
9352

8. W zakresie zarzutu braku wymiany 3 półkul na słupki na przystanku Szpitalna kierunek Centrum – Wykonawca usunie wskazaną usterkę. Wykonawca odmaluje również przejście dla pieszych w kolorach białym i czerwonym – zgodnie z uwagą zarządzającego ruchem.
9. W przedmiocie usterek polegających na wytartym oznakowaniu cienkowarstwowym na przystankach Frysztacka kierunek Pomorzany, Frysztacka kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Pomorzany, Nadodrzańska kierunek Centrum, Kolumba kierunek Dworzec PKP, Kolumba kierunek Pomorzany, Bohaterów Warszawy kierunek al.Bohaterów Warszawy, Piastów kierunek al.Piastów, Odzieżowa kierunek Centrum, Odzieżowa kierunek Niebuszewo, Niemcewicz kierunek Niebuszewo, Niemcewicz kierunek Centrum, Parkowa kierunek Goław, Parkowa kierunek Centrum, Antosiewicza kierunek Goław, Lubeckiego kierunek Goław, Lubeckiego kierunek Centrum, Stocznia Remontowa kierunek Goław, Zajezdnia Gołędzin kierunek Centrum, Zajezdnia Gołędzin kierunek Goław, Światowida kierunek Centrum, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goław, Wykonawca wskazuje, że oznakowanie wykonywane było w okresie jesienno-wiosennym oraz podlegało ciągłej eksploatacji, w związku z tym naturalne jest jego ścieranie. Nie mniej jednak Wykonawca odtwóży ubytki w oznakowaniu cienkowarstwowym. ✓
10. W zakresie zarzutów braku oznakowania pionowego D-1 na przystanku Frysztacka kierunek Pomorzany – Wykonawca uzupełni brakujące oznakowanie. ✓
11. W zakresie zarzutów niezgodnej z projektem lokalizacji znaków pionowych D-15 i D-17 na przystankach: Frysztacka kierunek Centrum, braku znaków przystankowych na przystanku Lubeckiego kierunek Goław, Wykonawca informuje, że dokonał zmiany lokalizacji na wniosek Pana Mariusza Kowalczyk Starszego Specjalisty w Dziale Utrzymania Obiektów, Urzędzeń Komunikacji Miejskiej i Zaopatrzenia Tramwajów Szczecińskich. Natomiast zmiana lokalizacji znaków D-15 i D-17 na przystanku Św.Józefa kierunek Pomorzany została wymuszona przez warunki istniejące.
12. W zakresie zarzutu niezgodnej z projektem lokalizacji słupka przystankowego na przystankach Plac Tobrucki kierunek PKP, Niemcewicz kierunek Niebuszewo, Niemcewicz kierunek Centrum, Wykonawca wskazuje, że lokalizacja została zmieniona w uzgodnieniu z Panem Mariuszem Kowalczyk Starszym Specjalistą w Dziale Utrzymania Obiektów, Urzędzeń Komunikacji Miejskiej i Zaopatrzenia Tramwajów Szczecińskich.
13. W zakresie usterki polegającej na braku słupka przystankowego na przystanku Bohaterów Warszawy kierunek al.Bohaterów Warszawy Wykonawca uzupełni brakujący słupek. ✓
14. W przedmiocie usterek polegających na braku prawidłowego odprowadzenia wód opadowych na przystankach Szpitalna kierunek Pomorzany, Szpitalna kierunek Centrum, Frysztacka kierunek Centrum, Tama Pomorzańska kierunek Centrum, Kolumba kierunek Dworzec PKP, Światowida kierunek Goław Wykonawca wskazuje, że przedmiotem umowy była między innymi wymiana warstwy ścieralnej (frezowanie starej warstwy + wykonanie nowej warstwy). W przekazanej przez Zamawiającego dokumentacji czytamy „Spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni dostosować do spadków istniejących”. Przytoczony zapis jest konsekwencją konieczności dowiązania się do istniejącego torowiska, krawężnika, istniejącej warstwy ścieralnej (początek, koniec). Mimo utrudnionego zadania zrobiliśmy wszystko, na co pozwalały lokalne warunki, aby umożliwić odpływ wód opadowych. Pragniemy przypomnieć, że przegląd na ul. Powstańców Wlkp. był przeprowadzony przy

Alu

9352

- intensywnych opadach deszczu, co przy minimalnych spadkach powodowało problem ze sprawnym i szybkim odprowadzeniem wód do wpustów. Jednakże, po ustaniu opadów można zaobserwować, że woda odpływa. Jednocześnie wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Zamawiającego wykonamy, po ustaleniu dokładnego zakresu robót z Inspektorem, ścieki przy krawężnikowe w miejscach gdzie występują znaczące zastoiny wody.
15. W zakresie zarzutu polegającego na przesunięciu względem siebie przystanków przy ul. Szpitalnej w obu kierunkach wg Wykonawcy nie ma to wpływu na bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Wykonawca osobnym pismem wystąpił do Projektanta celem uzyskania opinii w tej sprawie. Sposób rozwiązania tego problemu przedłożymy po uzyskaniu przedmiotowej opinii w uzgodnieniu z Zamawiającym. ✓
 16. W przedmiocie usterek polegających na wykonaniu oznakowania poziomego cienkowarstwowego (P-4) niezgodnie z projektem stałej organizacji ruchu na przystanku Frysztacka kierunek Pomorzany Wykonawca informuje, że usunie wskazane usterki po uzgodnieniu z Zamawiającym sposobu (metody) naprawy. Wykonawca potwierdza niezgodną z projektem technicznym lokalizację przystanku polegającą na niewłaściwej odległości maty termoplastycznej od znaków B-36 i B-33. Wykonawca osobnym pismem wystąpił do Projektanta celem uzyskania opinii w sprawie „złej lokalizacji”. Sposób rozwiązania tego problemu przedłożymy po uzyskaniu przedmiotowej opinii w uzgodnieniu z Zamawiającym. ✓
 17. W przedmiocie usterek polegających na niezgodnym z zatwierdzoną organizacją ruchu oznakowaniem cienkowarstwowym linii P-4 i P-1e oraz linia P-17 na przystanku Św. Józefa kierunek Centrum Wykonawca usunie wskazane usterki po ustaleniu z Zamawiającym sposobu usunięcia niewłaściwego oznakowania poziomego. ✓
 18. W zakresie usterek wykazanych na przystanku Św. Józefa kierunek Pomorzany odnośnie niewłaściwej długości linii P-17 Wykonawca usunie ww. usterki. ✓
 19. W przedmiocie usterki polegającej na niewłaściwej lokalizacji linii przystankowej (na chodniku) na przystanku Św. Józefa kierunek Centrum Wykonawca usunie wskazaną usterkę po ustaleniu z Zamawiającym sposobu usunięcia niewłaściwego oznakowania poziomego. ✓
 20. Wskazane usterki na przystankach Plac Tobrucki kierunek Centrum, Plac Tobrucki kierunek PKP, Odzieżowa kierunek Centrum tj. złą lokalizację linii P-4 Wykonawca usunie po ustaleniu z Zamawiającym sposobu usunięcia niewłaściwego oznakowania poziomego. ✓
 21. Wykonawca odtworzy linię przystankową na chodniku na przystankach Tama Pomorzańska kierunek Centrum, Bohaterów Warszawy kierunek al. Bohaterów Warszawy, Odzieżowa kierunek Niebuszewo, Antosiewiczza kierunek Goćław, Strzałowska kierunek Goćław, Lipowa kierunek Centrum, Lipowa kierunek Goćław. ✓
 22. W zakresie usterek polegających na niedokładnym usunięciu starego oznakowania poziomego na przystanku Zajezdnia Gołęcin kierunek Goćław oraz nieusuniętego starego oznakowania poziomego – linii P-17 i P-14 na przystanku Św. Józefa kierunek Pomorzany, Wykonawca przypomina, że nie było to objęte naszą umową, tym samym nie uznaje tego za usterkę. ?
 23. W przedmiocie usterki polegającej na istnieniu zastoju wody w ciągu maty termoplastycznej przy linii P-17 na przystanku Frysztacka kierunek Centrum Wykonawca wskazuje, że zgodnie ze Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót D-07.01.01 Oznakowanie Poziome pkt. 2.6.2 grubość materiałów termoplastycznych powinna wynosić do 3,5 mm, a linii nawet do 5 mm. Oczywiście jest, że grubość linii P17 powoduje zatrzymanie minimalnej ilości wody wzdłuż linii. Jednocześnie informujemy, że zjawisko to nie stanowi zagrożenia dla ruchu

AG

P352

- pojazdów i pieszych. Wykonanie aplikacji linii P17 wykonane było zgodnie z projektem, specyfikacją techniczną oraz ze sztuką budowlaną, tym samym zastoje wody przy linii P17 nie są winą Wykonawcy.
24. W zakresie usterek polegających na istnieniu zastoju wody pomiędzy matą a krawężnikiem na przystankach Nadodrzańska kierunek Centrum Wykonawca wskazuje, że zastoje wody pomiędzy matą a krawężnikiem są skutkiem złej niwelety istniejącego cieku kamiennego. Zadaniem Wykonawcy nie była regulacja cieku. Powyższa usterka nie jest winą wadliwego wykonania. 7
25. W przedmiocie usterki na przystanku Kolumba kierunek Dworzec PKP, polegającej na braku odpowiedniego odwodnienia przy końcu maty i wskazaniu, że należy złożyć wniosek do ZWiK o przesunięcie wpustu celem zapewnienia prawidłowego odwodnienia na przystanku, Wykonawca informuje, że wyżej opisana usterka nie jest winą Wykonawcy robót. Przedmiotem umowy nie była zmiana lokalizacji urządzeń odprowadzających wodę opadową. Rozumiemy też, że właściwym organem w sprawach infrastruktury drogowej jest ZDiTM. ✓
26. W zakresie usterki polegającej na istnieniu niewielkich zastoisk wody na macie termoplastycznej na przystanku Piastów kierunek al. Piastów Wykonawca wskazuje, że na w/w przystanku mata termoplastyczna została wykonana na istniejącej nawierzchni bitumicznej. Firma Strabag wykonała roboty zgodnie z umową a niewielkie zastoje wody są winą istniejących spadków poprzecznych i podłużnych, a nie Wykonawcy.
27. W przedmiocie usterki wskazanej na przystanku Tama Pomorzańska kierunek Centrum i polegającej na zbyt niskim w ocenie Zamawiającego osadzeniu studni na wysokości wiaty przystankowej i wejścia do sklepu Wykonawca informujemy, że ww. studnie posiadają stare przykrycia wykonane z żeliwa i kamienia, które są w bardzo złym stanie technicznym, dlatego wnioskujemy o ustalenie właściciela urządzeń i dokonanie wymiany na nowe, łącznie z oceną stanu technicznego studni. ✓
28. W zakresie usterki polegającej na oznakowaniu niezgodnym z dokumentacją projektową na wyspie centralnej na skrzyżowaniu z ul. Lubomirskiego przy przystanku Odzieżowa kierunek Centrum Wykonawca wskazuje, że dokumentacja projektowa przewidywała frezowanie oraz wykonanie warstwy ścieralnej również na wyspie centralnej. Między końcem opracowania dokumentacji a przejęciem placu budowy została wybudowana wyspa centralna z kostki kamiennej. Zgodnie z uzgodnieniami z Inspektorem zrezygnowano z montowania azyli na wyspie z kostki kamiennej. Po zamontowaniu znaku zespolonego C-9 ze względu na utrudnienia w ruchu autobusów na wyraźne polecenie Inspektora znak został usunięty. W przypadku polecenia montażu azyli i znaku Wykonawca wykona montaż oznakowania. ✓
29. W przedmiocie usterek polegających na istnieniu uskoków gruntu przy studni w ciągu maty oraz wystąpieniu łaty w ciągu maty – w związku z wcześniejszym zapadnięciem się studni na przystanku Stocznia Remontowa kierunek Goław informujemy, że z przyczyn niezależnych od Wykonawcy w godzinach nocnych w związku z rozszczelnieniem urządzenia instalacji podziemnych doszło do zapadnięcia się nawierzchni. Właścicielem urządzenia jest firma ZWiK w Szczecinie, która dokonała naprawy na koszt własny. Skutkiem naprawy jest wykonana łata w nawierzchni bitumicznej. Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że odtworzenie nawierzchni po awarii zostało wykonane poprawnie, co nie ma wpływu na walory użytkowe maty termoplastycznej. Uskoki, które zostały stwierdzone podczas przeglądu są skutkiem kolejnej nieszczelności urządzeń instalacji podziemnej, co należy zgłosić odpowiednim

Alca

BSSZ

służbom. Stwierdzamy, że wyżej opisane usterki są przyczyną losowych zdarzeń, za które Wykonawca nie odpowiada.

30. W zakresie konieczności likwidacji usterek polegających na regulacji zaworów, wpustów, studni, hydrantów na przystankach Szpitalna kierunek Centrum, Frysztacka kierunek Centrum, Św. Józefa kierunek Centrum, Św. Józefa kierunek Pomorzany, Parkowa kierunek Centrum, Światowida kierunek Goław, Lipowa kierunek Centrum Wykonawca informuje, że dokona regulacji urządzeń wymienionych na ww. przystankach, które są poza zakresem mat. Do regulacji urządzeń znajdujących się w zakresie mat przystąpimy po uprzednim ustaleniu z Zamawiającym zakresu odtworzenia maty termoplastycznej.
31. W przedmiocie usterki polegającej na przesunięciu maty oraz niewłaściwej odległości oznakowania poziomego cienkowarstwowego P-10 od linii P-14 przed matą termoplastyczną na przystanku Św. Józefa kierunek Pomorzany, Wykonawca osobnym pismem wystąpił do Projektanta celem uzyskania opinii w sprawie „złej lokalizacji”. Sposób rozwiązania tego problemu przedłożymy po uzyskaniu przedmiotowej opinii w uzgodnieniu z Zamawiającym.
32. W zakresie usterki polegającej na niezgodnej z projektem lokalizacji słupka przystankowego na przystanku Stocznia Remontowa kierunek Goław, Wykonawca dokona zmiany po uzgodnieniu z Zamawiającym.
33. W przedmiocie usterki polegającej na niezgodnej z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu odległości maty od linii P-14 i odległości linii P-14 od linii P-17 na przystanku Frysztacka kierunek Centrum, Wykonawca usunie usterkę po zatwierdzeniu przez Zamawiającego sposobu usunięcia oznakowania poziomego.
34. W zakresie usterki polegającej na niezgodnej z projektem organizacji ruchu odległości linii P-14 od przejścia dla pieszych na przystanku Nadodrzańska kierunek Pomorzany, Wykonawca usunie usterkę po zatwierdzeniu przez Zamawiającego sposobu usunięcia oznakowania poziomego.
35. Wykonawca usunie usterkę polegającą na niezgodnymi z zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu wymiarami maty termoplastycznej na przystanku Kolumba kierunek Pomorzany.
36. W przedmiocie usterek polegających na odpryskach, pęknięciach na przystankach Tama Pomorzańska kierunek Pomorzany, Bohaterów Warszawy kierunek al. Bohaterów Warszawy, Piastów kierunek al. Piastów, Odzieżowa kierunek Centrum, Odzieżowa kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek Niebuszewo, Niemcewiczka kierunek centrum, Lubeckiego kierunek Goław, Lubeckiego kierunek Centrum, Stocznia Remontowa kierunek Goław, Zajezdnia Gołecin kierunek Goław, Lipowa kierunek Centrum, Wykonawca proponuje naprawę miejsc koniecznych poprzez wykonanie cząstkowych napraw mat (tzn. poprzez „załatanie”) wg zaleceń producenta i po uzgodnieniu z Zamawiającym.

Wykonawca podkreśla, że w/w usterek wskazanych przez Zamawiającego w Protokole końcowym, Zamawiający nie wskazał ich dokładnej lokalizacji, nie wskazał, na czym konkretnie polegają usterki ani sposobu ich naprawy.

IV. Wykonawca podnosi, że termin wyznaczony przez Zamawiającego – 14 dni jest niewystarczającym. Zwłaszcza, że (jak wcześniej podnosiliśmy kilkakrotnie) wiele elementów wymaga uzgodnienia z

Alka

2052

Zamawiającym (np.szczególne lokalizacje, metody naprawy). Zwracamy też uwagę na względy organizacyjne np. oczekiwanie na zamówienie materiału. Wykonawca wskazuje, że zgodnie z Umową jest uprawniony do uzyskania przedłużenia naprawy.

Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia wyłącznie tych usterek, za które ponosi odpowiedzialność i powstały z przyczyn wadliwego wykonawstwa. Spółka STRABAG nie jest zobowiązana do usunięcia jakichkolwiek usterek, które powstały w związku z użytkowaniem mat i ich eksploatacją po wykonaniu robót, które nastąpiło jeszcze przed odbiorem robót.

V. Niniejszy dokument stanowi Załącznik nr 1 do Protokołu końcowego i stanowi jego integralną część.

KIEROWNIK
Grupy Socymat - Miasto
Artur K. Hęcki

KIEROWNIK BUDOWY
Marcin Przybyś
nr upr. ZAP/0070/OWOD/10