

ul. Żelazna 59  
00-848 Warszawa

GDDKiA-BURI-3-jl- 4421-X-06/R/16-8/06

Warszawa, dnia 27 listopada 2006 r.

**Do wszystkich Wykonawców  
wg rozdzielnika**

Dotyczy: przetargu: **Przebudowa drogi krajowej DK-81 od miejscowości Drogomyśl do węzła Harbutowice od km 53+300 do km 63+788**

Nr postępowania GDDKiA/BURI-3/2006/R/16/EFRR/KA

**Zestaw pytań nr 4 (pyt. 23 -30 )**

Pytanie nr 23:

**Tom II Warunki Kontraktu - Rozdział 3 Szczególne Warunki Kontraktu pkt. 14.1 „Cena kontraktowa” Pkt. (d) – zgodnie z zapisem w przedmiotowym punkcie wykonawca powinien przedłożyć Inżynierowi w terminie 28 dni od daty rozpoczęcia szczegółowe kalkulacje cen jednostkowych dla wszystkich pozycji kosztorysu ofertowego. Ponieważ kosztorys ofertowy sporządzany jest metodą uproszczoną na podstawie dostarczonego w materiałach przetargowych przedmiaru robót, prosimy o skorygowanie zapisu pkt. 14.1 warunków szczegółowych tak, aby wykonawca był zobowiązany do przedkładania kalkulacji szczegółowych jedynie wybranych, wskazanych przez Inżyniera pozycji przedmiaru robót.**

Odpowiedź na pytanie 23:

Zamawiający pozostawia brzmienie punktu 14.1 Szczególnych Warunków Kontraktu bez zmian.

Pytanie nr 24:

**W związku z przygotowaniem oferty j.w. prosimy o wyjaśnienie, czy osoba posiadająca uprawnienia mostowe bez ograniczeń i doświadczenie ogólne powyżej 4 lata przy realizacji podobnych robót oraz 2 lata na stanowisku kierownika budowy w zakresie robót mostowych spełni warunki specyfikacji p.7.2.2. do pełnienia funkcji kierownika budowy w zakresie robót mostowych.**

**Czy zgodnie z zapisem w w/w p.7.2.2 powinien posiadać doświadczenie przy realizacji zadań polegających na budowie lub przebudowie dróg klasy co najmniej G.**

Odpowiedź na pytanie 24:

Oprócz czteroletniego doświadczenia w robotach podobnych kandydat na kierownika robót mostowych powinien wykazać się dwuletnim doświadczeniem na stanowisku kierownika robót mostowych przy budowie dróg klasy co najmniej G,

Pytanie 25:

**Wnosimy o podanie kolejności obowiązywania ważności dokumentów przetargowych.**

Odpowiedź na pytanie 25:

Kolejność pierwszeństwa dokumentów przetargowych określa Warunek 1.5 Szczególnych Warunków Kontraktu.

Pytanie 26:

**W D.04.02.01 „Wykonanie warstwy odcinająco – odsączającej” w pkt.2.2 „Wymagania dla geowłókniny” podano w tabeli –pkt.1 że „Masa powierzchniowa  $\geq 400$  g/m<sup>2</sup>”.**

**Ponieważ masa powierzchniowa geowłókniny jest parametrem wyłącznie zaopatrzeniowym na podstawie, którego nie jest możliwe określenie parametrów technicznych wyrobu. Z tego też powodu nie należy przyjmować masy powierzchniowej jako kryterium doboru włókien w zastosowaniach inżynierskich. Czy w związku z powyższym, Zamawiający dopuszcza zastosowanie takiej**

**geowłókniny, która ma masę powierzchniową : 250 g/m<sup>2</sup> , a pozostałe wymagania podane w tabeli w pkt.2-4 zgodne lub wyższe (lepsze)**

Odpowiedź na pytanie 26:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie takiej geowłókniny, która spełnia wymagania podane w tabeli w pkt.2-4 zgodne lub wyższe (lepsze).

Z tabeli wykreśla się pkt 1.

Wprowadza się następującą zmianę do STWiORB D.04.02.01 p.2.2. Wymagania dla geowłókniny

#### **ISTNIEJACY ZAPIS**

L.p.	Właściwości	Jednostki	Wymagania
1.	Masa powierzchniowa	g/m <sup>2</sup>	≥ 400
2.	Wytrzymałość na rozciąganie		
	wzdłuż pasma	kN/m	≥ 10
	wszerz pasma	kN/m	≥ 10
3.	Wytrzymałość na przebijanie w warunkach badania CBR	N	≥ 2500
4.	Odporność na zamulenie	mm	≤ 0,03 – 0,05

#### **NALEŻY ZASTĄPIĆ PONIŻSZYM ZAPISEM:**

L.p.	Właściwości	Jednostki	Wymagania
2.	Wytrzymałość na rozciąganie		
	wzdłuż pasma	kN/m	≥ 10
	wszerz pasma	kN/m	≥ 10
3.	Wytrzymałość na przebijanie w warunkach badania CBR	N	≥ 2500
4.	Odporność na zamulenie	mm	≤ 0,03 – 0,05

Powyższa zmiana będzie przedmiotem Modyfikacji nr 1

Pytanie 27:

***Z zapisów D.05.03.26 „Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni drogowej geosyntetykiem” wynika , że Zamawiający dopuszcza zastosowanie do wzmocnienia warstw bitumicznych siatki wykonanej z włókien szklanych lub węglowych. Naszym zdaniem , a jesteśmy firmą wykonawczą , w warunkach klimatycznych panujących na terenie naszego kraju – takie siatki nie powinny być w ogóle stosowane. Jako prawidłowe technicznie do zastosowania powinny być stosowane specjalne geokompozyty wykonane z włókien poliestrowych, przeznaczone do wzmocnienia nawierzchni bitumicznych.***

***Ponadto mając na uwadze gwarancję na udzielane roboty, oraz dobro obu stron, wnosimy o ustosunkowanie się do powyższych uwag i dokonanie zmiany materiału do wzmocnienia konstrukcji nawierzchni bitumicznych.***

Odpowiedź na pytanie 27:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie do wzmocnienia warstw bitumicznych siatki wykonanej z włókien szklanych lub węglowych. Zamawiający nie dokona zmiany materiału do wzmocnienia konstrukcji nawierzchni bitumicznych.

Wprowadza się następującą zmianę do STWiORB D.05.03.26

## ISTNIEJACY ZAPIS

**Tabela 1.** Wymagane parametry geosyntetyków

Parametr	Wymagania	Jednostka	Metoda badania według:
Wytrzymałość na rozciąganie: - kierunek wzdłużny - kierunek poprzeczny	$\geq 100$ $\geq 100$	[kN/m]	PN-ISO 10319:1996
Wydłużenie względne przy obciążeniu: - kierunek wzdłużny - kierunek poprzeczny	$\leq 4,5$ $\leq 1,5$	[%]	PN-ISO 10319:1996

## NALEŻY ZASTĄPIĆ PONIŻSZYM ZAPISEM:

**Tabela 1.** Wymagane parametry geosyntetyków

Parametr	Wymagania	Jednostka	Metoda badania według:
Wytrzymałość na rozciąganie: - kierunek wzdłużny - kierunek poprzeczny	$\geq 100$ $\geq 100$	[kN/m]	PN-ISO 10319:1996
Wydłużenie względne przy obciążeniu: - kierunek wzdłużny - kierunek poprzeczny	$\leq 3,0$ $\leq 3,0$	[%]	PN-ISO 10319:1996

Powyższa zmiana będzie przedmiotem modyfikacji nr 1.

Pytanie nr 28:

*W Projekcie Wykonawczym brak jest tabeli robót ziemnych. Wnosimy o przedstawienie tabeli robót ziemnych dla robót drogowych.*

Odpowiedź na pytanie 28:

Tabele Robót Ziemnych zostaną przesłane Wykonawcom w ramach Modyfikacji nr 1

Pytanie 29:

*W TER CZĘŚĆ DROGOWA „Przebudowa DK-81 od m.Drogomyśl do węzła Harbutowice od km 53+300 do 63+788” w pozycjach nr 112, 113, 114,115, 116 i 117- należy wycenić ustawienie barier ochronnych stalowych. Specyfikacja D.07.05.01.- pkt.2.3.2”Słupki” -podaje ogólne zasady stosowania słupków tj. z kształtowników o przekroju dwuteowym, ceowym lub sigma, a wysokość kształtownika zwykle wynosi od 100 do 140mm. W związku z powyższym wnosimy o podanie przez Zamawiającego jakie słupki i jakiej wysokości należy zastosować dla każdej pozycji TER dotyczącej barier .*

Odpowiedź na pytanie 29:

Wysokość kształtownika jest standardowa dla danego typu bariery (zgodnie z Katalogiem Drogowych Barier Ochronnych): SP-06 h=140 mm; SP-10 h=100 mm. Do wyceny należy przyjąć kształtowniki o przekroju ceowym.

Pytanie 30:

*W związku z przygotowaniem oferty j.w. prosimy o wyjaśnienie niezgodności i podanie jakiej grubości naprawy należy przyjąć do wyceny gdyż w Spec. M.21.02.04. Naprawa i wyrównanie pow. Betonowej zaprawą PCC w pkt. 1.3. - Zakres robót pisze „wypełnienie ubytków o głębokości do 1 cm natomiast w p. 5.2. „Wymagania ogólne” – zainstalowanie siatki z drutu Ø 4 mm....w przypadku uszkodzeń głębszych niż 2 cm.*

Odpowiedź na pytanie 30:

Do wyceny należy przyjąć grubość naprawy do 1,0 cm zgodnie z zapisem pkt 1.3 STWiORB M.21.02.04.

Biuro Projektów Unijnych i Realizacji Inwestycji  
Naczelnik Wydziału Postępowań Przetargowych

*mgr inż. Jan Jaworski*

Rozdzielnik: 1/ Polimex-Mostostal SA./Zakład Budownictwa Drogowego i Kolejowego  
2/ Strabag Sp.z.oo.  
3/ Hermann Kirchner Sp.z o.o.  
4/ NCC ROADS POLSKA Sp. z o.o.  
5/ MAX BOGL a JOSEF KRYSL Sp. Komandytowa Oddział w Polsce  
6/ Skanska SA. Oddział Budownictwa Drogowo-Mostowego w Rzeszowie  
7/ Echterhoff Polska Sp. z o.o.