

Olsztyn, dnia 17.07.2007r.

**POLECONY
ZA POTWIERDZENIEM ODBIORU
KOPIA**

wg rozdzielnika

GDDKiA-O/OL-R2-R1-2811-09-2/07

dot. przetargu nieograniczonego na Przebudowę drogi krajowej nr 63 na odc. Orzysz – Kwik od km 70+600 do km 77+200 – Kontrakt nr 10/2007/OLS

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie, zgodnie z art. 38 ustawy Prawo Zamówień Publicznych, przesyła odpowiedzi na pytania Wykonawców do SIWZ:

pytanie 3: Prosimy o określenie jednostki w poz. Kosztorysu 72, 73 – punktowe elementy odbłaskowe są m², zaś w przedmiarze szt.

odpowiedź 3: Patrz odpowiedź nr 1 – pismo nr GDDKiA-O/OL-R2-R1-2811-09/07 z dnia 10.07.2007r.

pytanie 4: Prosimy o sprawdzenie zamieszczonych na stronie internetowej SST na roboty drogowe, ponieważ są niekompletne, co stwarza trudności w wycenie.

odpowiedź 4: Patrz odpowiedź nr 2 – pismo nr GDDKiA-O/OL-R2-R1-2811-09/07 z dnia 10.07.2007r.

pytanie 5: W Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno – cementowo – emulsyjnej (MCE) pkt 9 – Podstawa płatności, cena jednostki obmiarowej **jednego metra sześciennego** podbudowy z MCE wykonanej w technologii recyklingu na miejscu jak i z wytwórni obejmuje frezowanie starej nawierzchni.

W kosztorysie ofertowym poz. 49, 50, 51 warstwy wyrównawcze z MCE **średniej grubości 10, 12, 15 cm** określone są w metrach kwadratowych, zaś frezowanie nawierzchni asfaltowych na zimno występują jako oddzielne pozycje kosztorysowe; poz. 54, 55, 56 o **średnich grubościach 8, 22 i 17 cm**.

W części – II technologia pkt. 6, str. 20, 21 w zestawieniu przyjętych konstrukcji nawierzchni, grubości warstw wyrównań z MCE określone są nie jako **średnie** lecz **minimalne**.

Czy objętość wyrównań z MCE jest wyliczona, czy przyjęta i w jakich jednostkach ma być rozliczona?

Frezowanie starych nawierzchni ma zostać oddzielną pozycją kosztorysową?

Proszę o wprowadzenie jednoznacznych nie wykluczających się zapisów w SST lub kosztorysie ofertowym.

odpowiedź 5: Objętość MCE została zmieniona i obliczona w m³ zgodnie z SST, warstwa MCE będzie układana w trzech grubościach: min. 10cm; min. 12cm; min. 13cm. Poprawione wartości ułożenia MMC zostały poprawione w kosztorysie ofertowym w poz. 52, 53, 54.

Grubość frezowania na zimno zgodnie z technologią konstrukcji nawierzchni została zaprojektowana i przyjęta w projekcie w trzech stałych grubościach tj.:

8 cm, 22 cm, 17 cm i podana w m² w poz. 57, 58, 59, 60.

Podane grubości ułożenia warstwy MCE określono jako minimalne i obliczone w m³.

pytanie 6: Jak technologicznie wykonać frezowanie starej nawierzchni?

1. Czy od projektowanej niwelety na głębokość zapewniającą wykonanie projektowanych grubości warstw konstrukcyjnych, bez względu na to czy zostają jeszcze istniejące warstwy bitumiczne, czy też głębokość frezowania wymusza usunięcie części istniejącej podbudowy?
 2. Czy tak jak opisano to w pkt 7 – II Technologia str. 13, 14
 - frezowanie istniejących warstw bitumicznych na głębokość średnio 8, 22, 12 cm;
 - pozostawienie warstwy z betonu asfaltowego grubości 3, 10, 3 cm.
- odpowiedź 6: Frezowanie należy wykonać zgodnie z technologią konstrukcji nawierzchni str. 20 i 21, a z podziałem na odcinki ze stałą głębokością: 8, 22, 17 cm.
- pytanie 7: W części II Technologia str. 14 występuje zapis: „W przypadku odkrycia warstw smołowych po frezowaniu należy je usunąć i zastąpić warstwą betonu asfaltowego”. Jak ten zapis należy rozumieć w kontekście zadanego pytania 6?
W pkt 5 str. 4 w cz. II technologia w zestawieniu istniejących konstrukcji jezdni wyraźnie widać, że warstwy smołowe przykrywają bezpośrednio istniejącą podbudowę.
Czy dokumentacja techniczna przewiduje wyrównanie masami mineralno – bitumicznymi?
- odpowiedź 7: Zgodnie z przyjętą technologią konstrukcji nawierzchni cz. II technologia str. 14 należy usunąć warstwy smołowe wraz z warstwami asfaltowymi. Zwiększona ilość frezowania oraz wyrównania na odcinku C została skorygowana w kosztorysie ofertowym.
- pytanie 8: Projekt przebudowy przepustu w km 71+400,65 nie obejmuje technologii jego wykonania nie jest więc on projektem wykonawczym.
Według nas do wykonania przepustu istnieje konieczność wykonania objazdów po gruntach obcych.
Czy istnieją zgody właścicieli przylegających do przepustów gruntów na usytuowanie dróg objazdowych?
Kto będzie ponosił koszty wykonania objazdów i ewentualnych odszkodowań za korzystanie z gruntów?
- odpowiedź 8: Przepust należy wykonać zgodnie z projektem wykonawczym w całości z wykorzystaniem objazdu w granicach pasa drogowego.
- pytanie 9: W pozycji 44 kosztorysu ofertowego warstwa odcinająca z pospółki – nie jest określona grubość warstwy.
Jaka jest jej grubość?
- odpowiedź 9: W kosztorysie ofertowym dodano grubość warstw z pospółki tj. odpowiednio gr 20 cm i 27 cm poz. 46, 47.
- pytanie 10: W kosztorysie ofertowym dotyczącym branży drogowej w poz. 72 i 73 jednostką obmiarową jest m².
Czy nie wkradł się błąd i punktowe elementy odbłaskowe nie powinny być podane w szt.?
- odpowiedź 10: Patrz odpowiedź nr 1 – pismo nr GDDKiA-O/OL-R2-R1-2811-09/07 z dnia 10.07.2007r.
- pytanie 11: W kosztorysie ofertowym w poz. odtworzenie trasy i punktów wysokościowych ujęto w obmiarze 7 km natomiast w przedmiarze robót tyczenie obejmuje 6,6 km.
Który z tych obmiarów należy uznać za obowiązujący?
- odpowiedź 11: W kosztorysie ofertowym zmieniono wartość odtworzenia trasy i punktów wysokościowych z 7 km na 6,6 km.
- pytanie 12: W przedmiarze do poz. nr 46 kosztorysu ofertowego widnieje obmiar 1400,00 m², dlaczego w kosztorysie ofertowym w kolumnie ilość jest 1340 m².
- odpowiedź 12: W kosztorysie ofertowym zmieniono wartość gruntu stabilizowanego cementem do Rm 2,5 MPa z 1340 m² na 1400 m² zgodnie z przedmiarem.
- pytanie 13: W której pozycji kosztorysu ofertowego oferent powinien skalkulować rząd płyt betonowych z wypustkami dla osób niepełnosprawnych i jaki jest obmiar powierzchni tego pasa?
- odpowiedź 13: W pozycji 106 kosztorysu ofertowego pokazano obmiar płyt z wypustkami.
- pytanie 14: Czym różni się płyta ściekowa typu korytkowego zamkniętego wg KPED 01.04 od płyty ściekowej typu korytkowego wg KPED 01.04?

Sprawę prowadzi: Katarzyna Lubieniecka, tel. (089) 521-28-82, fax (089) 521-28-83

Tel. Sekretariat: (0 89) 521-28-01, Fax: 527-23-07; Tel. Centrala: 521-28-00, Fax: 527-35-36

<http://www.gddkia.gov.pl>, E-mail: oddzial@olsztyn.gddkia.gov.pl, Kredyt Bank II O/Olsztyn Nr 43 1500 1562 1215 6001 6101 0000

odpowiedź 14: Różnica jest pokazana w szczegółach konstrukcyjnych rys. nr 5, 7.

pytanie 15: W druku „kosztorysu inwestorskiego” formularz 2.1b, w dziale: *Podbudowy* poz. 44 występuje:

- *warstwa odcinająca z pospółki 2329 m².*

W projekcie wykonawczym *Branża drogowa – rys. szczegółów konstrukcyjnych* występuje gr. warstwy odcinającej 20 i 27 cm.

Określenie ilości robót w sposób podany w poz. 44 kosztorysu ofertowego – uniemożliwia prawidłowe jej wycenienie.

Prosimy o uszczegółowienie zakresu robót poz. 44, z podaniem:

- ilości warstwy odcinającej o grubości 20 cm

- ilości warstwy odcinającej o grubości 27 cm.

odpowiedź 15: W kosztorysie podzielono warstwę odcinającą odpowiednio na gr. 20 cm i gr. 27 cm dodając odpowiednią pozycję kosztorysową poz. 46, 47.

pytanie 16: W projekcie wykonawczym *Branża drogowa* w dziale II *Technologia – projekt wzmocnienia konstrukcji nawierzchni oraz poszerzenia nawierzchni* podano:

Pkt 8.5 str. 16 *Cechy nowych warstw asfaltowych*

- SMA na warstwę ścieralną

- moduł sztywności mieszanki 7,220MPa

- Beton asfaltowy na warstwę wiążącą

- moduł sztywności mieszanki 8,670 MPa

- Beton asfaltowy na podbudowę

- moduł sztywności mieszanki 8,670 MPa

Zgodnie z SST D.05.03.13

- SMA na warstwę ścieralną

- moduł sztywności mieszanki powinien być $\geq 16,0$ MPa

Zgodnie z SST D.04.07.01

- Beton asfaltowy na podbudowę (warstwa wiążąca = podbudowa z betonu asfaltowego zgodnie z rys. szczegółów konstrukcyjnych w Projekcie wykonawczym *Branża drogowa*)

- moduł sztywności mieszanki powinien być $\geq 16,0$ MPa.

Wymagania SST różnią się od projektowanych, prosimy o uściślenie w/w wymagań wobec mieszanek mineralno – asfaltowych.

odpowiedź 16: W SST D.05.03.13 zmieniono Moduł sztywności pełzania statycznego w temperaturze $40 \pm 1^\circ\text{C}$, MPa z ≥ 16 MPa na ≥ 7 MPa.

W SST D.04.07.01 zmieniono Moduł sztywności pełzania statycznego w temperaturze $40 \pm 1^\circ\text{C}$, MPa z ≥ 16 MPa na ≥ 8 MPa.

Odpowiedzi na pominięte pytania zostaną udzielone w kolejnej korespondencji dotyczącej zapytań Wykonawców.

Poprawione i ujednolicone: kosztorys ofertowy, przedmiar robót oraz Specyfikacja Techniczna zostaną dosłane niezwłocznie odrębnym pismem.

Powiadamiamy jednocześnie, że na podstawie art. 38 ust. 6 ustawy „Prawo Zamówień Publicznych” zostają zmienione terminy do przedmiotowego postępowania:

- składania ofert: do dnia **25.07.2007r. do godz. 11.00**

- otwarcia ofert: dnia **25.07.2007r. do godz. 11.15.**

W imieniu Zamawiającego:
Zastępca Dyrektora Oddziału
(-) podpis nieczytelny
inż. Jarosław Kaczor