

Opole , dnia 10.01.2008 r.

GDDKiA-O/Op-R-2/108-418/52/07

Dot. zamówienia : *Przebudowa drogi krajowej nr 11 Kołobrzeg - Bytom - odc. gr. woj. - Kostów
km 466+309 - 468+606 odc. Kostów - Byczyna km 469+200 - 475+050.*

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad , Oddział w Opolu przesyła odpowiedzi na kolejne pytania (4 – 16) dot. w/w zamówienia , zadane przez Wykonawców :

pytanie nr 4

Jaki typ barier ochronnych przewidziano dla wyżej wymienionego zadania -
SP-09 zgodnie z załączonym zestawieniem (zał. nr 7 i 8) , czy SP- 06 zgodnie z SST (D.07.05.01)
i jaki jest rozstaw słupków ?

odpowiedź nr 4

Zgodnie z przedmiarem i kosztorysem ofertowym należy przewidzieć zastosowanie 352 mb barier
ochronnych typu SP-09 w rozstawie słupków co 4 m .

pytanie nr 5

Zgodnie z zestawieniem (załącznik nr 7 i 8) do Dokumentacji Projektowej (Tom III) ilość barier
wynosi 347,0 mb , a zgodnie z załącznikiem 9a wynosi 352,0 mb , która ilość jest właściwa ?

odpowiedź nr 5

Zgodnie z przedmiarem i kosztorysem ofertowym należy przewidzieć zastosowanie 352 mb barier
ochronnych typu SP-09 w rozstawie słupków co 4 m .

pytanie nr 6

Prosimy o sprecyzowanie sposobu umocnień wlotów i wylotów przepustów pod zjazdami
gospodarczymi .

odpowiedź nr 6

Zgodnie z rysunkiem nr 4 Projektu wykonawczego wloty i wyloty należy obrukować kostką
granitową 10 x 10 cm na podsypce piaskowo-cementowej o grubości 10 cm .
Zgodnie z przedmiarem przewiduje się obrukowanie po 1,5 m² wlotu i wylotu przepustu .

pytanie nr 7

Brak Specyfikacji Technicznej dotyczącej wykonania przepustów pod zjazdami dla rur PVC fi 50 mm .

odpowiedź nr 7

Przy wykonaniu przepustów pod zjazdami należy stosować specyfikację D.06.02.01 z zamianą
rur żelbetowych na podane w projekcie rury wykonane z PVC-U-SN 6,3 .
Przepusty należy wykonać na ławach żwirowych o grubości 15 cm zgodnie z poz. 71 przedmiaru .
Pozostałe postanowienia ww specyfikacji , w tym dotyczące materiałów i wykonania należy
stosować odpowiednio dla rur PVC-U .

pytanie nr 8

Czy w pomiarach geodezyjnych należy uwzględnić rozgraniczenie i oznakowanie pasa drogowego jak wyszczególniono w D-01.01.01 .

odpowiedź nr 8

W pomiarach geodezyjnych należy uwzględnić wszystkie wymagania podane w D.01.01.01 , w tym rozgraniczenia i oznakowanie pasa drogowego .

pytanie nr 9

W zadaniu A odcinek : gr. woj. – Kostów brak oczyszczania podbudowy i nawierzchni pod kolejne warstwy konstrukcyjne .

odpowiedź nr 9

Założono 2-krotne oczyszczenie nawierzchni : po sfrezowaniu i po ułożeniu warstwy wiążącej o łącznej powierzchni $2 \times 16915,0 \text{ m}^2 = 33830,0 \text{ m}^2$.

W związku z powyższym w kosztorysie ofertowym dla odcinka A – formularz 2.1.A , w pozycji 29 „Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych mechanicznie – dwukrotnie „ w kol. 6 zamiast 16915,0 m2 **należy wpisać 33830,0 m2** .

pytanie nr 10

Prosimy o wyjaśnienie (poz. Kosztorysu nr 43 Ułożenie geokompozytu) czy powyższa pozycja zawiera w sobie również ułożenie warstwy wyrównawczej z asfaltobetonu pod geokompozyt (zgodnie ze ST) . Jeżeli tak to prosimy o podanie parametrów tej warstwy wyrównawczej . Zgodnie z projektem techn. koleiny na istniejącej nawierzchni wynoszą ok. 5 cm. Frezowanie przyjęte do wykonania robót obejmuje tylko ok. 15% pow. ułożenia geokompozytu . Przyjęta warstwa wyrównawcza w kosztorysie w ilości 671,6 tony (poz. 38) nie zapewnia również poprawnego ułożenia geokompozytu .

odpowiedź nr 10

Przyjęta wartość wyrównania w kosztorysie w ilości 671,60 tony obejmuje warstwę wyrównania podbudowy po sfrezowaniu wynikającą z obliczeń przekrojów poprzecznych nakładkowych jezdni . W miejscach gdzie zachodzi konieczność ułożenia takiej warstwy przyjęto ułożenie geokompozytu bezpośrednio na powierzchni sfrezowania . Wielkość powierzchni frezowania wynika z podzielenia objętości frezowania uzyskanej z obliczeń przekrojów poprzecznych jezdni przez średnią grubość frezowania , czyli :

$2015,29 / 0,12 = 16794,08$, co daje w przybliżeniu powierzchnię jezdni (16915,0 m2)

W związku z powyższym , w kosztorysie ofertowym dla odcinka A – formularz 2.1.A , w pozycji 41 „Wykonanie frezowania nawierzchni asfaltowych na zimno : śr. gr. w-wy ponad 6 cm – gr 11 cm „ w kol. 6 zamiast 2015,29 m2 **należy wpisać 16794,08 m2** .

pytanie nr 11

Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie destruktu do mieszanek mineralno-bitumicznych tak jak stwierdza to zapis w D.05.03.05 (Kostów – Byczyna część B) tabela nr 2a ?

odpowiedź nr 11

Zgodnie z wykazem materiałów podanych w punkcie 2.1. tab. 1 specyfikacji nie przewiduje się stosowania destruktu do nawierzchni asfaltowych . Umieszczenie destruktu w tabelach 2 i 2a stanowi błąd drukarski .

pytanie nr 12

Czy do wyrównania podbudowy należy użyć warstwy wiążącej 0/16 jak w ST ? Czego dotyczy to wyrównanie , jakiej podbudowy (poz. 38 kosztorysu) ?

odpowiedź nr 12

Do wyrównania podbudowy należy użyć warstwy wiążącej 0/16 .

Poz. 38 kosztorysu dotyczy wyrównania istniejących warstw bitumicznych po ich sfrezowaniu w celu uzyskania wymaganego spadku poprzecznego projektowanej nawierzchni jezdni (zgodnie z przekrojami poprzecznymi)

$2,93 \text{ m}^3 \times 2,3 \text{ t/m}^3 = 6,716 \text{ t} \approx 6,72 \text{ t}$.

W związku z powyższym , w kosztorysie ofertowym dla odcinka A – formularz 2.1.A , w pozycji 38 „Wykonanie podbudowy z betonu asfaltowego – grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm – wyrównanie „ w kol. 6 zamiast 671,60 t **należy wpisać 6,72 t** .

pytanie nr 13

Prosimy o potwierdzenie czy do warstwy SMA można zastosować asfalt D30/50 i jak wtedy zapewnić przyczepność kruszywa uszorstniającego warstwę SMA ?

odpowiedź nr 13

Zgodnie z zaleceniami GDDKiA , w oparciu o stanowisko IBDiM , do wykonania warstwy SMA należy stosować asfalt modyfikowany lub asfalt D 50/70 .

pytanie nr 14

dotyczy konstrukcji poboczy i zjazdów , rys. 4 Projektu

Zgodnie z Opisem Technicznym Projektu Wykonawczego (str. 6 , pkt 5) pobocze umocnione i zjazdy do pól należy wykonać w całości z destruktu po sfrezowaniu istniejącej nawierzchni gr. 15 cm , natomiast na rysunkach założono konstrukcję dwuwarstwową tj. : warstwa destruktu pofrezowego gr.10 cm i nawierzchnia z kruszywa łamanego gr. 5 cm . Proszę o wyjaśnienie rozbieżności .

odpowiedź nr 14

Należy przyjąć konstrukcję podaną na przekrojach normalnych. (W opisie technicznym jest błąd) .

pytanie nr 15

dotyczy poz. 48 i 65 Kosztorysu Ofertowego , Formularz 2.1.A.

Opis pozycji dotyczącej uzupełnienia poboczy i wykonania zjazdów nie określa grubości uzupełnienia i obejmuje jedynie (zgodnie z projektem) warstwę górną poboczy . Ponieważ w Projekcie założono konstrukcję dwuwarstwową , tj.: warstwa destruktu pofrezowego gr. 10 cm i nawierzchnia z kruszywa łamanego gr. 5 cm , proszę o wskazanie pozycji Kosztorysu Ofertowego , w której zawiera się warstwa z destruktu lub ewentualne uzupełnienie Kosztorysu o pozycję dotyczącą wyżej wymienionego zakresu robót .

odpowiedź nr 15

Poz. 48 obejmuje warstwę destruktu gr. 10 cm , warstwa z kruszywa gr. 5 cm zawarta została w poz. 31 – „podbudowa z kruszywa łamanego – warstwa o gr. do 8 cm „ .

pytanie nr 16

dotyczy poz. 56 Kosztorysu Ofertowego , Formularz 2.1A .

Czy do wyceny pozycji dotyczącej wykonania ogrodzeń z siatki metalowej należy użyć materiału z rozbiórki z pozycji 10 Kosztorysu Ofertowego czy materiału nowego ?

Jednocześnie proszę o wyjaśnienie różnicy pomiędzy ilością rozbieranych (250 mb) a ustawianych (110 m) ogrodzeń .

odpowiedź nr 16

Do wykonania ogrodzeń należy przyjąć :

- 110 mb przy użyciu nowego materiału ,
- 139 mb przy użyciu materiału z rozbiórki

Co daje łącznie 249 mb .

W związku z powyższym , w kosztorysie ofertowym dla odcinka A – formularz 2.1.A , w pozycji 56 „Ustawienie ogrodzenia z siatki metalowej” w kol. 6 zamiast 110 mb **należy wpisać 249 mb** .

inż. Jerzy Roczek

inż. Jerzy Roczek

inż. Jerzy Roczek