

GDDKiA.O.BY.D-3.2412.7.7.mp.2015.28.

Dot.: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego: **Rozbudowa drogi krajowej nr 15 z rozbiórką wiaduktu nad zlikwidowaną linią kolejową w miejscowości Jajkowo.**

WYJAŚNIENIE TREŚCI SIWZ **WRAZ ZE ZMIANAMI**

I. W związku ze zwróceniem się Wykonawcy do Zamawiającego o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) w przedmiotowym postępowaniu, działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.), zwanej dalej Ustawą Pzp, oraz pkt 18.4 Instrukcji dla Wykonawców, Zamawiający przekazuje treść zapytań, które wpłynęły do Zamawiającego, wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie 1:

Etap I – na przekroju A-A zaznaczono zjazd z kostki betonowej 8cm grafitowej. Na planie sytuacyjnym przekrój A-A najprawdopodobniej został zaznaczony w złym miejscu (ok. 15 za daleko), jednakże domniemany zjazd na tym planie oznaczony jest kolorem jasnym fioletowym (nie występującym w legendzie). Na legendzie planu sytuacyjnego etapu II kolor ten oznacza zjazdy bitumiczne. Ponadto przekrój konstrukcyjny A-A podaje, iż za zjazdem należy dokonać wyrównania terenu kruszywem 0/63 grubości 30 cm, co nie jest uwzględnione ani na planie sytuacyjnym ani w przedmiarze. Z planu sytuacyjnego wynika, iż zjazd ten ma powierzchnię około 60 m², ale w przedmiarze najprawdopodobniej został uwzględniony jako 171 m² (w pozycjach dot. profilowania, podsypki, kruszywa i skropienia, jednakże brak jest warstwy ścieralnej – nie występuje ani kostka ani masa bitumiczna). Prosimy o jednoznaczne określenie konstrukcji, wyjaśnienie podnoszonych kwestii oraz podanie z czego wynikają tak duże rozbieżności w ilościach przedmiarowych.

Odpowiedź 1:

Dokumentacja przewiduje wykonanie w etapie pierwszym zjazdu o konstrukcji zdefiniowanej w opisie oraz na rysunku konstrukcyjnym:

- ⇒ nawierzchnia z drobnowymiarowej kostki betonowej grafitowej - 8 cm
- ⇒ podsypka cementowo – piaskowa 1:4 - 3 cm
- ⇒ podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0 / 63 stabilizowanego mechanicznie wg PN-EN 1328 - 30 cm
- ⇒ warstwa piasku - 15 cm

Przekrój A-A na planie został zaznaczony poza zjazdem a kolorystyczne oznaczenie nawierzchni zjazdu nie zostało uwzględnione w legendzie. W przedmiarze omyłkowo podano powierzchnię zjazdu jako 171 m² zamiast 55 m².

Wielkość ta została uwzględniona nie tylko w pozycjach dotyczących profilowania, podsypki i kruszywa ale jest też składnikiem pozycji 6.3.1 – „wykonanie nawierzchni z kostki brukowej” (465 = 294+171). Łączne ujęcie nawierzchni chodnika i zjazdu nie uwzględniło jednak zróżnicowania kolorystycznego kostek.

Wyrównanie terenu kruszywem 0/63 zostało przyjęte jako działanie o charakterze porządkowym, przewidziane ze względu na deformacje podłoża, występujące w rejonie

planowanego zjazdu. Zakres wyrównania nie jest ściśle zdefiniowany dlatego obrys objętej nim powierzchni nie został wskazany na planie a wielkość robót przyjęto ryczałtowo – 7x20x0,12 i ujęto w pozycji 5.4.1. Na przekroju A-A omyłkowo wpisano grubość warstwy wyrównawczej 30 cm zamiast 12 cm. Wyrównanie terenu kruszywem 0/63 za zjazdem zostało uwzględnione w przedmiarze w pozycji 5.4.1.

Pytanie 2:

Etap I – w pozycji 5.4.1 przedmiaru znajduje się wyrównanie terenu kruszywem 0/63 gr. 12 cm na powierzchni 7*20 m – prosimy o wskazanie miejsca tego wyrównania, jako że nie występuje na planie sytuacyjnym.

Odpowiedź 2:

Wyrównanie terenu kruszywem dotyczy terenu w bezpośrednim sąsiedztwie zjazdu z kostki granitowej zgodnie z odpowiedzią nr 1 niniejszego pisma.

Pytanie 3:

Etap II - prosimy o podanie prawidłowej grubości warstwy stabilizacji pod zatoką autobusową – wg przedmiaru jest to 25 cm, a wg zamieszczonego przekroju 15cm.

Odpowiedź 3:

Warstwa stabilizacji pod zatoką autobusową powinna mieć grubość 20 cm tak, jak podano to w opisie technicznym.

Pytanie 4:

Etap II – prosimy o wyjaśnienie, w którym miejscu należy wykonać frezowanie nawierzchni na grubość 27 cm i 8 cm. Zgodnie z przekrojami konstrukcyjnymi warstwa ścierna z SMA ma grubość 4cm i takiej grubości powinno być frezowanie istniejącej jezdni poza wiaduktem. Projekt nie obejmuje wykonania pełnej konstrukcji bitumicznej w miejscach innych niż nowa nawierzchnia zamiast wiaduktu, a podanych w przedmiarze wyliczeń dotyczących powierzchni frezowania nie można przyporządkować do żadnych powierzchni wynikających z planu sytuacyjnego.

Odpowiedź 4:

Wszystkie rozbiórki nawierzchni bitumicznych należy dokonać poprzez frezowanie.

Przyjęte w przedmiarze elementy to:

⇒ Etap I-szy:

- poz. 6.2.1 - rozbiórka zjazdu (przyjęto grubość warstw bitum. = 8 cm),
- poz. 6.2.2 - rozbiórka części zatoki autobusowej (przyjęto grubość warstw bitumicznych jak dla jezdni głównej = 27 cm).

⇒ Etap II-gi

- poz. 5.3.1 - rozbiórka części istniejącej nawierzchni z destruktu na istniejącej drodze dojazdowej (przyjęto grubość warstw bitumicznych = 8 cm),
- poz. 5.3.2 - rozbiórka tymczasowej drogi objazdowej, wykonanej w etapie I-szym (przyjęto projektowaną grubość warstw bitumicznych = 12 cm),
- poz. 5.3.3 - rozbiórka dalszej części zatoki autobusowej (przyjęto grubość warstw bitumicznych jak dla jezdni głównej = 27 cm),

W pierwotnym przedmiarze pominięto frezowanie istniejącej jezdni poza wiaduktem o grubości 4 cm – roboty te ujęto w dodanej pozycji 5.3.4.

Pytanie 5:

dot. przedmiaru etap I poz. 9.2.4 "Montaż rury przepustu żywiczno poliestrowej zbrojonej włóknem szklanym Fi·100·cm" Czy zamawiający dopuszcza zamianę rur DN1000 z rur CC-GRP żywice poliestrowe zbrojone włóknem szklanym na rury żelbetowe WIPRO lub z HDPE DN 1000?

Odpowiedź 5:

Zamawiający nie dopuszcza zmiany rodzaju rur.

Pytanie 6:

W katalogi pn: "2.Część drogowa (dr.dojazd.i docel.zabezp.istn.sieci teletech)" znajduje się opis techniczny, który zawiera tylko jedną stronę. Proszę o przesłanie kompletnego opisu technicznego.

Odpowiedź 6:

Patrz zmiana nr 1 z dnia 13.08.2015 r. pismo nr GDDKiA.O.BY.D-3.2412.7.4.mp.2015.28.

II. W związku z odpowiedziami nr 1-4 Zamawiający zmienia następujące dokumenty:

- plan sytuacyjny dla etapu I-szego, na którym:
 - skorygowano lokalizację przekroju A-A,
 - uzupełniono legendę
- rysunek konstrukcyjny dla etapu I-szego, na którym:
 - na przekroju A-A wpisano „ wyrównanie terenu kruszywem łamanym o uziarnieniu 0/63 o średniej grubości warstwy 12 cm,
 - wpisano poprawne wymiary krawężników :
 - o 30x 15 cm w miejscu, gdzie projektuje się krawężnik wystający,
 - o 22x15 cm w miejscu, gdzie projektuje się krawężnik obniżony (na zjeździe).
- rysunek konstrukcyjny dla etapu II-giego, na którym:
 - na przekroju B-B wpisano właściwą grubość warstwy stabilizowanej cementem pod zatoką autobusową = 20 cm,
- przedmiar dla etapu I-szego, w którym:
 - zmieniono powierzchnię zjazdu w pozycjach 5.1.1, 5.2.2 , 5.4.3.
 - w rozdziale 6.3 rozdzielono kostkę szarą i grafitową pomniejszając pozycję 6.3.1 i dodając pozycję 6.3.2.
 - usunięto powierzchnię zjazdu z rozdziału 5.3 (oczyszczenie i skropienie)
 - w pozycjach 8.1.1. i 8.1.2. zamieniono długości krawężnika 15x22 i 15x30
- przedmiar dla etapu II-giego, w którym:
 - zmieniono grubość warstwy stabilizowanej cementem pod zatoką autobusową na 20 cm – poz. 4.5.2,
 - dodano frezowanie warstwy bitumicznej grubości 4 cm na powierzchni 505 m² – poz. 5.3.4

III. Jednocześnie Zamawiający informuje o przedłużeniu terminu składania ofert do dnia **31.08.2015 r. do godz. 09:30.** Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godzinie **10.00.**

Dyrektor Oddziału

Mirosław Jagodziński

