

Mirosław Nicewicz
Dyrektor Oddziału

**POLECONY
ZA POTWIERDZENIEM ODBIORU
KOPIA**

wg rozdzielnika

GDDKiA-O/OL-R2-R1-2811-21-9/07
Olsztyn, dnia 19 marca 2008r.

Dotyczy: **postępowania przetargowego na „Przebudowę drogi krajowej nr 16, odcinek Rudzienice – Samborowo od km 79+600 do km 85+500.**

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Olsztyn, zgodnie z art. 38 ustawy Prawo Zamówień Publicznych, przesyła odpowiedzi oraz modyfikację na pytania dot. SIWZ do powyższego postępowania:

Pytanie 59: Kosztorys robót drogowych Poz. 79 i 80 – Bariery. W związku ze zmianami w tych pozycjach kosztorysowych prosimy o dokonanie stosownych zmian W Specyfikacji Technicznej D 07.05.01. Prosimy również o informację jakiego typu bariery należy wycenić w pozycji 80?

Odpowiedź 59: W załączeniu specyfikacja nr D 07.05.01. (Bariery). Załączona do projektu branży mostowej specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót odpowiada rozwiązaniu konstrukcyjnemu balustrad przyjętych do realizacji. W poz. 80 kosztorysu ofertowego należy wycenić bariery SP-09/2.

Pytanie 60: ST D 02.03.01c – Czy podane w pkt 1.3 ilość geotkaniny uwzględnia zakłady?

Odpowiedź 60: Podana ilość obejmuje zakładki geotkaniny (ST D02.03.01c), zgodnie z zasadami konstrukcji geotechnicznych.

Pytanie 61: Z wyjaśnień do SIWZ z dnia 04.03.2008 pytanie nr 29 wynika, iż należy posadzić drzewo klon/jarząb w załączonym do wyjaśnień poprawionym kosztorysie nie występuje pozycja posadzenie drzewa. Zwracamy się o wyjaśnienie.

Odpowiedź 61: Posadzenie drzewa zawiera kosztorys ofertowy poz. 88

Pytanie 62: Z odpowiedzi na pytania nr 34 z dnia 04.03.2008 wynika iż w dokumentacji projektowej znajdują się uzgodnienia branżowe. Za równo na stronie internetowej jak i w dokumentacji w wersji papierowej takich uzgodnień nie ma. Zwracamy się o dokładne wskazanie miejsca gdzie w/w uzgodnienia się znajdują.

Odpowiedź 62: W załączeniu dosyłamy uzgodnienie z PKP. Pozostałe uzgodnienia zostaną przekazane wybranemu w ww. postępowaniu Wykonawcy robót.

Pytanie 63: W „Projekcie wzmocnienia podłoża konstrukcji nasypu drogowego” wykonanym przez Pracownię Projektową z Bydgoszczy w p.4 „Wymagane warunki kontroli wykonawstwa” napisano, że kontrola jakości wykonanych kolumn obejmuje min. „sprawdzenie wytrzymałości betonu użytego do formowania trzonu kolumny”, „kontroli należy podać 9 kostek betonu”, „wymagana klasa betonu wynosi B10”, „objętość betonu wbudowanego w podłoże powinna odpowiadać założonej średnicy kolumny”. Zapisy te świadczą o zastosowaniu technologii kolumn betonowych, a nie technologii głębokiego mieszania na mokro (DSM – ang. Deep Soil Mixing). Również w Specyfikacji Technicznej ST-D – 02.01.01li istnieją zapisy świadczące

o innej technologii niż technologia DSM. W p. 4.2 Transport mieszanki betonowej napisano m.in.: "Mieszanka betonowa na plac budowy powinna być transportowana za pomocą betonowozów o maksymalnej pojemności 8 m³. Rozładowanie mieszanki do wykonania kolumn DSM następowało będzie za pomocą pomp umożliwiających pompowanie mieszanki na wysokość 15 m i odległość 50 m."

Technologia wglębnego mieszania gruntu na mokro polega na poprawieniu właściwości mechanicznych istniejącego podłoża gruntowego poprzez wymieszanie go in-situ z zaczynem cementowym. Wymieszany z zaczynem grunt przybiera formę tzw. cementogruntu.

Wykonywanie kolumny DSM polega na wprowadzeniu do podłoża mieszadła o specjalnej konstrukcji, składającego się z żerdzi wiertniczej, belek poprzecznych i końcówki spiralnego świdra. Wiercenie odbywa się bez wstrząsów i jest wspomagane wpływem zaczynu cementowego z tzw. monitora, znajdującego się na końcu żerdzi wiertniczej. Zaczyn przygotowany jest w stacji mieszania na terenie budowy i pompowany za pomocą węży tłocznych do maszyny. Po osiągnięciu głębokości założonej w projekcie następuje faza formowania kolumn DSM. W tym czasie obracane i podciągane do góry mieszadło zapewnia równomierne wymieszanie zaczynu z gruntem. Skład i ilość pompowanego zaczynu dostosowuje się do wymaganych właściwości cementogruntu. Przy zastosowaniu do wzmocnienia skarpy nasypu kolumn DSM, uzyskana wytrzymałość cementogruntu, w strefie gruntów organicznych (torfy i gytie) wyniesie około 1 MPa, a nie wymagane w projekcie 10 MPa.

Prosimy o rozstrzygnięcie w jakiej technologii mają być wykonane kolumny (DSM czy betonowe?) wzmacniające podstawę skarpy nasypu drogowego. Prosimy również o zaopiniowanie czy możliwa do uzyskania w strefie gruntów wytrzymałość cementogruntu DSM (tj. około 1 MPa) spełni założenia projektowe.

Odpowiedź 63: W opisie technicznym do projektu faktycznie wystąpił błąd - zamiast „klasa betonu B10”, powinno być klasa cemento-gruntu, a wartość wytrzymałości nie 10 MPa tylko 1 MPa. Kolumny zaprojektowano w technologii kolumn DSM. Wytrzymałość cemento-gruntu wynosząca 1 MPa spełnia założenia projektowe. Dopuszcza się zmianę technologii wzmocnienia podłoża w momencie, gdy po wykonaniu pierwszych kolumn nie zostaną uzyskane wymagane parametry. W załączeniu zmieniony opis techniczny 7 stron.

Pytanie 64: Prosimy o podanie wartości jaką Zamawiający planuje przeznaczyć na sfinansowanie inwestycji w 2008 r.

Odpowiedź 64: Zamawiający zamierza przeznaczyć w roku 2008 na roboty – 8.900.000,00 zł brutto.

Pytanie 65: W nawiązaniu do odpowiedzi nr 58 Zamawiający precyzuje średnicę kolumn, natomiast wątpliwość pozostaje przy ilości sztuk. Według przedmiaru (ostatnio dołączonego z odpowiedziami) ilość kolumn DSM średnicy 500 mm, jest 175 szt., natomiast wg kosztorysu „Wzmocnienie podłoża konstrukcji nasypu” ilość jest 132 szt. Prosimy o podanie prawidłowej ilości kolumn DSM w kosztorysie.

Odpowiedź 65: Liczba zaprojektowanych kolumn wynosi 132 szt. o średnicy Ø=500mm. W załączeniu poprawiony przedmiar robót w zakresie ilości pali pod nasypem wiaduktu.

Pytanie 66: W projekcie etap II wzmocnienie podłoża gruntowego-wykonanie w-wy roboczej (wyrównawczej) zaprojektowano kruszywo frakcji 0-63mm. Prosimy o potwierdzenie, że należy zastosować materiał zakupiony a nie pochodzący z rozbiórki nasypu.

Odpowiedź 66: W dokumentacji geotechnicznej podłoża gruntowego opracowanego przez Laboratorium Drogowe GDDKiA w Olsztynie we wrześniu 2004 roku oraz z dodatkowych danych w dokumentacji archiwalnej z listopada 1985 roku wynika, że istniejący nasyp drogowy zbudowany jest w następujący sposób:

- w górnej i środkowej części nasypu drogowego z pisaków niezagęszczonych (ID=0,27), drobnych;

- główny trzon nasypu stanowią piaski drobne średnio zagęszczone (ID=0,59) oraz piaski średnie wbudowane w dole, głównie podwodne, części nasypu.

Warstwę roboczą (wyrównawczą) należy wykonać zgodnie z projektem. Wobec powyższego materiał do jej wykonania należy zakupić.

Pytanie 67: Wzmocnienie podłoża konstrukcji nasypu drogowego w m. Przejazd – W przesłanym w dn. 06.03.2008 Przedmiarze robót występuje 175 szt. kolumn, natomiast w obowiązującym formularzu kosztorysu ofertowego dla tego zadania występuje 132 sztuki kolumn. prosimy o wyjaśnienie i ewentualne przesłanie skorygowanego formularza kosztorysu ofertowego.

Odpowiedź 67: Patrz odp. 65.

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

- składania ofert: do dnia **31.03.2008r. do godz. 11.00**
- otwarcia ofert: dnia **31.03.2008r. do godz. 11.15.**

W imieniu Zamawiającego:
Dyrektor Oddziału
(-) podpis nieczytelny
mgr inż. Mirosław Nicewicz

Sprawę prowadzi:
Anna Jachimowska
tel. (089) 521-28-82, fax (089) 521-28-83