

Łasin, dnia 3 kwietnia 2009 roku.

ZP:341-2pn/2/2009

**WYJAŚNIENIE**  
**Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia**  
**z dnia 9 marca 2009 roku Sprawa Nr ZP:341-2pn/2009**  
**zmienionej w dniu 30 marca 2009 roku.**

Ogłoszenie o zmianie Ogłoszenia w BZP Nr 56013-2009 z 30.03.2009r.

W dniu 27 marca 2009 roku zgodnie z art. 38 ustawy Prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004 roku (t.j. Dz. U. z 2007r. Nr 223, poz. 1655 z późn. zm), zwrócono się do Zamawiającego o wyjaśnienie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na:

**„Przebudowę drogi gminnej Nr 041338C relacji Łasin – Szonowo Szlacheckie o długości 3.523,29 m z obustronnymi poboczami utwardzonymi gruntowymi.”**

Zwrócono się z prośbą o odpowiedź na poniższe pytania:

1. Na rysunkach konstrukcyjnych pokazano pobocza utwardzone kruszywem na szer. 25 cm oraz dalej gruntowe na szer. również 25 cm, natomiast w opisie technicznym jest mowa o szerokości każdej z tych części po 50 cm.  
Z przedmiaru **p.1.6.3.** wynika, że część poboczny na pow. 834,486 m<sup>2</sup> będzie szer. 25 cm (w obydwu rodzajach konstrukcji), a część na pow. 1275 m<sup>2</sup> będzie tylko gruntowe na szer. 50 cm. Prosimy o wyjaśnienie powyższego.
2. W **p.1.6.3.** przedmiaru robót jest mowa jedynie o plantowaniu poboczny gruntowych. Czy w pozycji tej należy ująć również dosypanie gruntu pochodzącego z wykopów na grub. 5 cm, jak to wynika z opisu technicznego?
3. Zespół najazdowy: podbudowa zasadnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym ma podane różne grubości:
  - w opisie technicznym i w przedmiarze (**p.1.4.3.** na pow. 64 m<sup>2</sup>) – gr. 10 cm
  - na rysunku konstr. – gr. 17 cm.Prosimy o podanie prawidłowej grubości tej warstwy.
4. **Punkt kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym oraz zatoka autobusowa:**
  - w opisie technicznym i na rysunku **warstwa wiążąca** z miesz. min.-bit. jest **grub. 13 cm**, zaś w przedmiarze robót nie występuje pozycja w-wy wiążącej grub. 13 cm, jest tylko **grub 7 cm** (dla jezdni na pow. 14126,95 m<sup>2</sup> i zatoki autobusowej na pow. 117,22 m<sup>2</sup>)Wynika z tego, że warstwa wiążąca punktu kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym **nie została w ogóle ujęta w przedmiarze**, zaś **grubość warstwy wiążącej dla zatoki autobusowej** określona w przedmiarze p.1.5.2. (7 cm) **jest niezgodna** z projektem (13 cm).  
Prosimy o podanie prawidłowej grubości warstwy wiążącej:
  - na zatoce autobusowej (117,22 m<sup>2</sup>)
  - w punkcie kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym (168 m<sup>2</sup>)

- oraz dopisanie do przedmiaru odpowiednich pozycji.
5. Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie dla zatoki autobusowej (117,22 m<sup>2</sup>) i punktu kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym (168 m<sup>2</sup>):  
- w opisie technicznym i na rys. **ma grubość 20 cm**, co w przedmiarze jest zgodne dla zatoki autobusowej (p.1.4.5. + p.1.4.7.), natomiast **niezgodne dla punktu kontroli pojazdów (p.1.4.5. + p.1.4.6.)** – co daje grub. 25 cm (15 + 10).  
Prosimy o podanie prawidłowej grubości.
  6. Prosimy o określenie, czy podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na zatoce autobusowej oraz punkcie kontroli pojazdów, a także wyrównanie jezdni tłuczniem kamiennym mają być wykonane **z kamienia twardego czy z wapiennego?**
  7. Prosimy o zaznaczenie, że w **p.1.5.5.** przedmiaru powinna być **krotność 3**, ze względu na to, że w opisie techn. i na rys. nawierzchnia betonowa warstwa górna w zespole najazdowym ma grubość **8 cm łącznie**.
  8. Stwierdzono, że konstrukcja wjazdów do posesji ma być taka sama, jak jezdni, nie podano jednak nigdzie ich powierzchni.  
Jaka jest **powierzchnia wjazdów do posesji?**
  9. Czy w **p.1.4.8.** została ujęta do wykonania wyrównania istniejącej podbudowy tłuczniem (na pow. 13894,95 m<sup>2</sup>) również powierzchnia wjazdów do posesji?  
Jeśli nie, prosimy o podanie ilości do wykonania.
  10. Czy w **p.1.5.2.** (w-wa wiążąca gr. 7 cm na pow. 14244,17 m<sup>2</sup>) została ujęta powierzchnia wjazdów? Jeśli nie prosimy o dopisanie ilości do wykonania.
  11. Czy w **p.1.5.1.** (w-wa ściernalna gr. 5 cm na pow. 16557,17 m<sup>2</sup>) została ujęta powierzchnia wjazdów? Jeśli nie, prosimy o dopisanie ilości do wykonania.
  12. W opisie technicznym w p.2.2. napisano o **ścieżce rowerowej po prawej stronie drogi i chodnikach**, natomiast stwierdzono brak tych elementów w innych częściach projektu, tzn. na rysunkach, w przekrojach normalnych i w przedmiarze.  
Prosimy o odpowiedź, czy w/w elementy nie wchodzą w zakres wykonania zadania?
  13. W opisie technicznym w p.3.1. odc. w km 0+000 – 0+514 projektuje się warstwę ściernalną na istniejącej podbudowie tłuczniowej z kamienia łamanego, zaś na rysunku wymienia się, że jest to istniejąca warstwa wiążąca z betonu asfaltowego.  
Prosimy o sprostowanie niekonsekwentnego zapisu.
  14. Stwierdzono **brak pozycji profilowania istniejącej podbudowy jezdni pod warstwy konstrukcyjne**, pomimo stwierdzenia w opisie technicznym, że obecnie stan istniejącej drogi posiada koleiny i zagłębienia. Czy zamawiający nie przewiduje do wykonania powyższego profilowania do wykonania? Jeśli należy istniejącą drogę przeprofilować, prosimy o dodanie pozycji w przedmiarze.
  15. Czy zamawiający przewiduje skropienie istniejącej nawierzchni w km 0+000 – 0+514 i czy należy w kosztorysie uwzględnić spryski międzywarstwowe na pozostałym dalszym odcinku na warstwie tłuczniowej i warstwie wiążącej, oraz gdzie ująć te koszty?

16. Stwierdzono **brak w przedmiarze wykopów pod przepusty** podjazdowe i pod drogą. Prosimy o podanie objętości tych wykopów i dodanie pozycji w przedmiarze robót.
17. Stwierdzono **brak w przedmiarze rozbiórki istniejącego przepustu** średni. 1200 mm w km 0+535. Prosimy o dopisanie tej pozycji w przedmiarze robót.
18. Stwierdzono **różnice w opisach podłoża pod rury Wipro**. W opisie technicznym i na rysunku jest:  
- podsypka piaskowa gr. 15 cm + grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym (chudy beton) gr. 15 cm, natomiast w przedmiarze jest tylko jedna pozycja p.1.3.7. „Kanały rurowe – podłoża z materiałów sypkich o gr. 20 cm...” (a nie 15 cm j.w. dla w-wy z piasku).  
Poza niezgodnością grubości warstwy piaskowej, jest jeszcze w przedmiarze brak ułożenia podłoża z chudego betonu. Prosimy o dodanie odpowiedniej pozycji w przedmiarze robót z podaniem ilości do wykonania.
19. **Poz. 1.3.9.** wskazuje na „Umocnienie skarp – podłoża wykonywane metodą **stabilizacji cementem** gr. 14 cm” (pod płyty IOMB), zaś pod rysunkiem w opisie nr 10 wymienia się **podsypkę cementowo-piaskową gr. 12 cm**, natomiast na rysunku przekroju przepustu podano wymiar **gr. 15 cm**. Prosimy o podanie prawidłowej technologii i grubości wykonania podłoża pod płyty IOMB.
20. **Poz. 1.3.11.** ujmuje umocnienie skarp kostką betonową „POLBRUK”, nie ma zaś wyszczególnionej osobno podsypki cementowo-piaskowej gr. 15 cm (jak na rysunku). Czy należy w tej pozycji ująć wykonanie tej podsypki?
21. Podane Specyfikacje techniczne w niżej wymienionych pozycjach kosztorysu nie odpowiadają odpowiednim robotom:  
- w **p.1.4.3.** podano D.04.02.01 (jak dla warstwy odsączającej) a **winno być D.04.05.01** (podbudowy z gruntu stabiliz. spoiwem hydraulicznym),  
- w **p.1.5.3.** podano D.05.03.05 (jak dla naw. z masy min.-bit.), a **winno być D.05.03.04** (nawierzchnia betonowa).  
Prosimy o poprawienie powyższego.

**Zamawiający po konsultacji z projektantem udziela odpowiedzi na powyższe pytania:**

**Ad. 1.** Projektuje się pobocza obustronne, utwardzone o szerokości 25 cm o łącznej powierzchni 834,486 m<sup>2</sup>.

**Punkt 3. Opisu technicznego ma postać:**

**3. Konstrukcja nawierzchni jezdni**

3.1. Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni przebudowywanej drogi od km 0+000 do km 0+514

Konstrukcję nawierzchni jezdni przebudowanej drogi przedstawia rysunek: *Przekrój konstrukcyjny drogi, skala 1:10, rysunek nr 8*

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni drogi gminnej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, standard II, grubość warstwy po zagęszczeniu 5 cm
- istniejąca podbudowa tłuczniowa z kamienia łamanego.

Projektuje się spadek „daszkowy” 2 % przebudowywanej jezdni drogi gminnej - obustronne pobocza o szerokości 50 cm utwardzone kruszywem łamanym twardym stabilizowanym mechanicznie, grubość średnia warstwy po zagęszczeniu 12 cm ze spadkiem poprzecznym 6÷8% i ze spadkiem podłużnym takim jak niweleta jezdni budowanej drogi gminnej oraz wyrównanie pobocza gruntowego do wymaganego spadku poprzecznego średnia grubość wyrównania 5 cm gruntem uzyskanym z robót ziemnych na szerokości 25 cm.

3.2. Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni przebudowywanej drogi od km 0+514 do km 3+523,29

Konstrukcję nawierzchni jezdni przebudowanej drogi przedstawia rysunek: *Przekrój konstrukcyjny drogi, skala 1:10, rysunek nr 9.*

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni drogi gminnej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, standard II, grubość warstwy po zagęszczeniu 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy po zagęszczeniu 7 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, warstwa górna, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm
- istniejąca podbudowa tłuczniowa z kamienia łamanego.

Projektuje się spadek „daszkowy” 2 % budowanej jezdni drogi gminnej - obustronne pobocza o szerokości 50 cm utwardzone kruszywem łamanym twardym stabilizowanym mechanicznie, grubość średnia warstwy po zagęszczeniu 12 cm ze spadkiem poprzecznym 6÷8% i ze spadkiem podłużnym takim jak niweleta jezdni budowanej drogi gminnej oraz wyrównanie pobocza gruntowego do wymaganego spadku poprzecznego średnia grubość wyrównania 5 cm gruntem uzyskanym z robót ziemnych na szerokości 25 cm.

3.3. Projektowana konstrukcja nawierzchni punktów kontroli pojazdów

Konstrukcję nawierzchni punktów kontroli pojazdów – zespół najazdowy przedstawia rysunek *Przekrój konstrukcyjny, skala 1:10, rysunek nr 10.* Zespoły najazdowe o długości 8 m z każdej strony pomostu projektuje się dla wagi ustawionej na jezdni. Powierzchnię jezdni w strefie ważenia projektuje się z betonu, która leży w jednej płaszczyźnie z dopuszczalnymi miejscowymi odchyleniami od tej płaszczyzny nie przekraczającymi  $\pm 9$  mm.

Pochylenie powierzchni jezdni w strefie ważenia względem poziomu nie powinno przekraczać 1% w kierunku ruchu pojazdów i 2% w kierunku prostopadłym do kierunku ruchu pojazdów. Powierzchnia jezdni poza strefą ważenia może być pochylona względem płaszczyzny strefy ważenia maksymalnie o 0,5%.

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni punktów kontroli pojazdów – zespół najazdowy:

- warstwa ścieralna z betonu cementowego B-40, warstwa górna, grubość warstwy po zagęszczeniu 8 cm
- warstwa ścieralna z betonu cementowego B-40, warstwa dolna, grubość po zagęszczeniu 12 cm
- podbudowa zasadnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, grubość warstwy po zagęszczeniu 17 cm
- warstwa odsączająca z piasku stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm.

3.4. Projektowana konstrukcja nawierzchni punktu kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym

Konstrukcję nawierzchni punktu kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym przedstawia rysunek *Przekrój konstrukcyjny, skala 1:10, rysunek nr 11.*

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni punktu kontroli pojazdów:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, standard II, grubość warstwy po zagęszczeniu 5 cm

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, standard II, grubość po zagęszczeniu 13 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm.

### 3.5. Projektowana konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej

Konstrukcję nawierzchni punktu kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym przedstawia rysunek *Przekrój konstrukcyjny, skala 1:10, rysunek nr 11*.

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni zatoki autobusowej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, standard II, grubość warstwy po zagęszczeniu 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, standard II, grubość po zagęszczeniu 13 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm.

**Ad. 2.** Pozycja 1.6.3. obejmuje obsypanie gruntem pochodzącym z wykopów.

**Ad. 3.** Projektowana grubość przedmiotowej warstwy – 17 cm.

Pozycja 1.4.3. kosztorysu – patrz współczynniki R,M,S.

Opis techniczny – punkt 3.3:

Projektowana konstrukcja nawierzchni punktów kontroli pojazdów.

Konstrukcję nawierzchni punktów kontroli pojazdów – zespół najazdowy przedstawia rysunek *Przekrój konstrukcyjny, skala 1:10, rysunek nr 10*. Zespoły najazdowe o długości 8 m z każdej strony pomostu projektuje się dla wagi ustawionej na jezdni. Powierzchnię jezdni w strefie ważenia projektuje się z betonu, która leży w jednej płaszczyźnie z dopuszczalnymi miejscowymi odchyleniami od tej płaszczyzny nie przekraczającymi  $\pm 9$  mm. Pochylenie powierzchni jezdni w strefie ważenia względem poziomu nie powinno przekraczać 1% w kierunku ruchu pojazdów i 2% w kierunku prostopadłym do kierunku ruchu pojazdów. Powierzchnia jezdni poza strefą ważenia może być pochylona względem płaszczyzny strefy ważenia maksymalnie o 0,5%.

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni punktów kontroli pojazdów – zespół najazdowy:

- warstwa ścieralna z betonu cementowego B-40, warstwa górna, grubość warstwy po zagęszczeniu 8 cm
- warstwa ścieralna z betonu cementowego B-40, warstwa dolna, grubość po zagęszczeniu 12 cm
- podbudowa zasadnicza z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym, grubość warstwy po zagęszczeniu 17 cm
- warstwa odsączająca z piasku stabilizowanego mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm.

**Ad. 4.** Projektowana grubość warstwy – warstwa wiążąca z mieszanki min-bit. Na zatoce autobusowej i w punkcie kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym wynosi 13 cm.

Patrz pozycja 1.5.2. kosztorysu – współczynniki R,M,S.

Korekta dla zatoki autobusowej warstwy wiążącej – jest 7cm, dodano jeszcze 6 cm

Punkt kontroli pojazdów (poza zespołem najazdowym) – dodano pozycję dla warstwy wiążącej grubości 13 cm.

**Ad. 5.** Projektowana grubość warstwy – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie dla zatoki autobusowej i punktu kontroli pojazdów poza zespołem najazdowym – 20 cm.

Korekta pozycji 1.4.6. kosztorysu – współczynnik R,M,S 0,5

**Ad. 6.** Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie na zatoce autobusowej oraz punkcie kontroli pojazdów oraz wyrównanie jezdni tłuczniem kamiennym mają być wykonane zgodnie ze specyfikacją D-04.04.00 oraz D-04.04.02 – punkt 2 i 10.

**Ad. 7.** Pozycja kosztorysowa 1.5.4. 5 cm (współczynnik 1) oraz pozycja 1.5.5. za każdy 1 cm grubości (współczynnik 3) dają łącznie 8 cm grubości – zgodnie z rysunkami i opisem technicznym’ patrz poz. 1.5.5. współczynnik R,M,S.

**Ad. 8.** Stwierdza się, że konstrukcja wjazdów do posesji została wliczona do powierzchni jezdni drogi.

**Ad. 9.** Pozycja kosztorysowa 1.4.8. obejmuje powierzchnię wjazdów i jezdni oprócz 232 m<sup>2</sup> – sporządzono korektę o 232 m<sup>2</sup>.

**Ad. 10.** Pozycja kosztorysowa 1.5.2. nie ujmuje powierzchnię wjazdów, korekta o 232 m<sup>2</sup>.

**Ad. 11.** Pozycja kosztorysowa 1.5.1. obejmuje całkowitą powierzchnię warstwy ścieralnej jezdni i wjazdów.

**Ad. 12.** Ścieżka rowerowa po prawej stronie drogi oraz chodnik nie wchodzi do zakresu wykonania tego zadania – uwzględniono je ze względu na „punkty” z Inwestorem).

**Ad. 13.** Dokonano sprostowania zapisu, że projektuje się warstwę ścieralną na odcinku 0+000 do km 0+514 nie na warstwie istniejącej podbudowy tłuczniowej tylko na istniejącej warstwie wiążącej.

**Ad. 14.** Nie przewiduje się wykonania wspomnianego profilowania.

**Ad. 15.** Zamawiający nie przewiduje skropienia istniejącej nawierzchni ani też sprysku międzywarstwowego.

**Ad. 16.** Przedmiotowe zadanie mieści się w poz. 1.6.2. Dokonano jedynie korekty obmiaru do pozycji 1.2.1.

**Ad. 17.** Dopisano pozycję traktującą rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi w km 0+535.

**Ad. 18.** Dopisano pozycję – grunt stabilizowany cementem grubości 15 cm. Skorygowano opis poz. 7 na rysunku. Dodano pozycję opisu na rysunku 7.1. – podsypka piaskowa, grubość po zagęszczeniu. Opis nr 8 na rysunku brzmi-grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym (chudy beton), grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm. Patrz opis techniczny poz. 4.1.

**Ad. 19.** Skorygowano opis nr 10 na rysunku – grubość 15 cm. Pozycja

kosztorysowa 1.3.9. – grubość 14 cm wraz ze współczynnikiem 1,07 daje wspomnianą wartość 15 cm. Patrz poz. 4.1. opisu technicznego.

**Ad. 20.** Pozycja kosztorysowa 1.3.11 obejmuje umocnienie skarp kostką betonową Polbruk. Należy w tej pozycji ująć wykonanie podsypki cementowopiaskowej zgodnie z KSNR 0-11-0321-01 uwzględniając współczynniki R,M,S dla projektowanej grubości podsypki.

**Ad. 21.** Skorygowano oznaczenie specyfikacji D-04.02.01 na D-04.05.01 w pozycji kosztorysowej 1.4.3. oraz specyfikacji D-05-03-05 na D-05.03.04 w pozycji 1.5.3.

W związku z licznymi zmianami w dokumentacji projektowej **Zamawiający przesuwa termin:**

- **składania ofert** na dzień **20 kwietnia 2009 roku godz. 10.00.,**
- **otwarcia ofert** na dzień **20 kwietnia 2009 roku godz. 10.05.**

**W załączeniu:**

- 1) poprawiony Projekt Budowlany,
- 2) poprawiony Przedmiar Robót,
- 3) poprawiony Kosztorys Ślepy,
- 4) poprawiony rysunek – Przebudowa przepustu.

BURMISTRZ  
Miasta i Gminy Łasin  
*Franciszek Kawski*