

Białystok, dn. 10.02.2023

PEUIM Sp. z o.o.
ul. Produkcyjna 102
15-680 Białystok

Powiat Hajnowski
ul. A. Zina 1
17-200 Hajnówka
e-mail: starostwo@powiat.hajnowka.pl

DD-42/6/19/z.1/2023

Dotyczy przetargu: „Przebudowa dróg dojazdowych do pól na obiekcie scaleniowym "Kotłówka i inne", gm. Narew, pow. hajnowski, woj. podlaskie", odcinek 5 Kowela, odcinek 5s Łopuchówka"

Zwracamy się z prośbą o odpowiedzi na pytania dotyczące ww. zamówienia:

1. W związku z zapisami § 4 ust. 3 pkt. 11 umowy Wykonawca zobowiązany jest do „ponoszenia wszelkich kosztów związanych z koniecznością ewentualnego zajęcia pasa drogowego na warunkach określonych przez właścicieli (zarządców) gruntów, w tym przygotowanie dokumentacji i uzyskanie decyzji - zgody na zajęcie pasa drogowego, jego oznakowanie i opłatę za zajęcie na czas budowy”. **Prosimy o potwierdzenie, że opłaty za zajęcie pasa drogowego nie będą pobierane.** Nadmieniamy, że opłaty za zajęcie pasa drogowego uiszczą się w przypadku wykonywania robót niezwiązanych z budową, przebudową, remontem utrzymaniem i ochroną dróg.
2. W związku z zapisami § 4 ust. 3 pkt. 13 umowy „Wykonawca ponosi wszelkie koszty demontażu, napraw i montażu m.in. ogrodzeń posesji, innych istniejących obiektów i elementów zagospodarowania terenu”, prosimy o potwierdzenie, że niniejsze dotyczy tylko i wyłącznie naprawy uszkodzonych przez Wykonawcę elementów podczas realizacji przedmiotowej inwestycji.

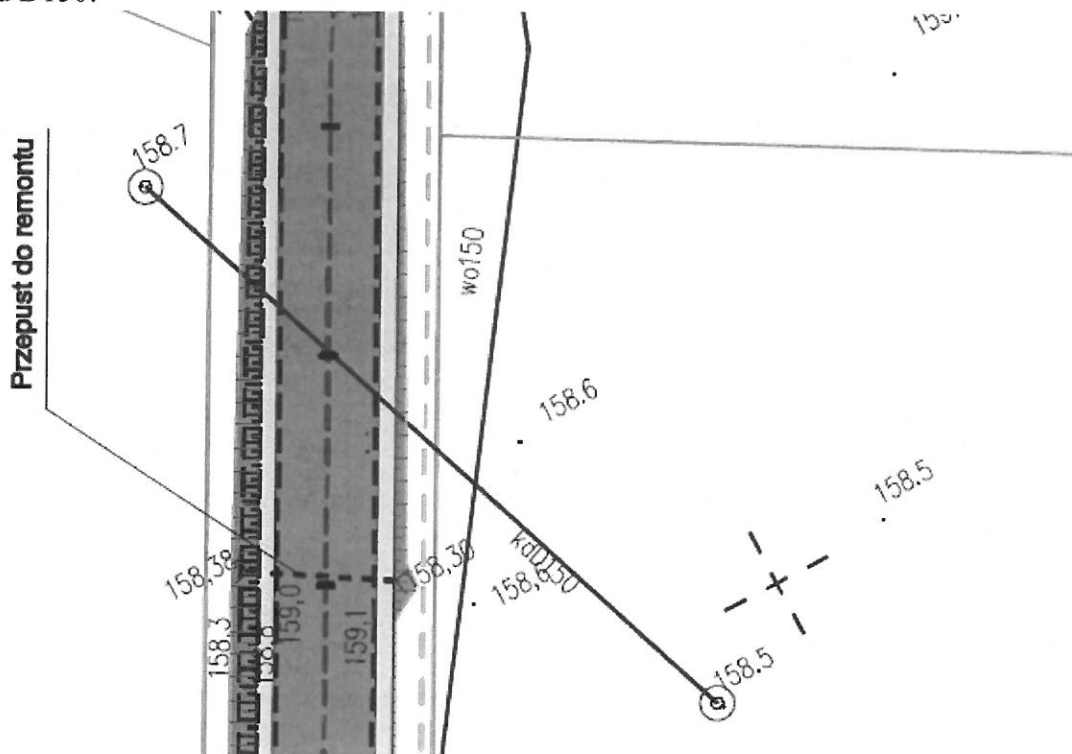
Dotyczy odcinka 5s Łopuchówka

3. Prosimy o odstąpienie od wymogu wykonania próby technologicznej oraz odcinka próbnego przed wykonaniem warstwy wiążącej i ścieralnej.
4. Prosimy o potwierdzenie, że nie będzie wymagane wykonanie pomiaru właściwości przeciwpoślizgowych warstwy ścieralnej.

Dotyczy odcinka 5 Kowela

1. SST D.05.03.05b w pkt. 5.2 podaje, że należy dostarczyć akceptacji projekt składu mieszanki mineralno-asfaltowej AC11W; jednak w pkt. 1.3 Tablica 1. podaje również AC16W. Przedmiar oraz OT nie precyzują uziarnienia dla warstwy wiążącej/wyrównawczej. Czy w związku z rozbieżnościami zamawiający zezwoli na wykonanie ww. warstwy z AC16W 50/70 KR1-2, która dopuszczona jest dla wymaganej grubości 6cm, a posiada bardziej korzystny szkielet kruszywowy niż np. AC11W?

2. SST D.05.03.05a w pkt. 5.1 podaje, że należy dostarczyć akceptacji projekt składu mieszanki mineralno-asfaltowej AC5S; jednak w pkt. 1.3 Tablica 1. podaje również AC8S i AC11S (wytluszczone). Przedmiar oraz OT nie precyzując uziarnienia dla warstwy ścieralnej. Czy w związku z rozbieżnościami zamawiający zezwoli na wykonanie warstwy ścieralnej z AC11S 50/70 KR1-2, która dopuszczona jest dla wymaganej grubości 4cm, a posiada bardziej korzystny szkielet kruszywowy niż np. AC5S?
3. SST D.05.03.05a powołuje się na nieaktualne WT-1 2008 i WT-2 2008, które zostały już dwukrotnie zastąpione przez nowsze wytyczne. Nadmieniamy również, że wymagana w WT-2 2008 ilość lepiszcza Bmin dla KR1-2 powoduje przebitumowanie mieszanki. Czy w związku z powyższym zamawiający potwierdzi, że warstwę ścieralną należy wykonać wg aktualnych wytycznych WT-1 2014 i WT-2 2014, bądź adekwatnie do warstwy wiążącej niniejszego odcinka oraz obu warstw odcinka "5s Łopuchówka" wg wytycznych WT-1 2010 i WT-2 2010?
4. Zgodnie z opisem technicznym do SOR projektuje się nawierzchnię z powierzchniowego utrwalenia. Prosimy o potwierdzenie, że nawierzchnia ma być wykonana z betonu asfaltowego.
5. Według projektu SOR „na drodze głównej zastosowano dwa znaki informujące o pierwszeństwie przejazdu D-1, a na wlocie podporządkowanym znak ustęp pierwszeństwa przejazdu A-7”. Czy te oznakowanie należy wykonać w ramach budowy przedmiotowej drogi, czy oznakowanie jest istniejące? Prosimy o wyjaśnienia, ewentualnie o uzupełnienie przedmiaru o pozycję wykonania oznakowania pionowego.
6. Na planie sytuacyjnym ark. 1 obok przepustu przeznaczonego do remontu wrysowano uzbrojenie kd D150:



Prosimy o informację czy w związku z budową przedmiotowej drogi nie zajdzie konieczność przebudowy kanalizacji? Jeżeli tak, prosimy o uwzględnienie tych robót w przedmiarze.

7. Opis techniczny mówi: „ze względu na występowanie gruntów o nośności od G2 do G4 należy zastosować wymianę gruntu do głębokości 0,4 m pod projektowaną siecią dróg”.

Przedsiębiorstwo Eksploatacji Ulic i Mostów Sp. z o.o.

ul. Produkcyjna 102, 15-680 Białystok, tel. 85 653 07 73

NIP: 542 020 17 94

Kapitał zakładowy: 554 440 zł

KRS: 0000046002, Sąd Rejonowy w Białymstoku, XII Wydział Gospodarczy KRS

Prosimy o potwierdzenie, że wykop gruntu G4 jest uwzględniony w robotach ziemnych, natomiast nasyp w pozycji wykonania warstwy mrozochronnej. Jeżeli nie, prosimy o uzupełnienie przedmiaru o wykonania wymiany gruntu.

8. Zgodnie z przekrojami normalnymi należy wykonać warstwę mrozochronną grubości 40cm, poz. 27 przedmiaru natomiast wskazuje grubość 15cm. Prosimy o poprawienie grubości warstwy mrozochronnej w przedmiarze.
9. Punkt 4 opisu technicznego podaje dwa rodzaje konstrukcji zjazdów – o nawierzchni bitumicznej na podbudowie z kruszyw łamanych – identyczną jak na jezdni oraz o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej kruszywem C50/30 o uziarnieniu ciągłym frakcji 0-31,5mm grubości 10cm na podbudowie z kruszywa naturalnego frakcji 0-31,5mm grubości 10cm. W przedmiarze uwzględniono tylko zjazdy bitumiczne. Prosimy o wyjaśnienia oraz jednoznaczne wskazanie konstrukcji zjazdów.
10. Zgodnie z zapisami punktu 7.4 „Wagi i zasady ważenia” SST D.00.00.00 „Wykonawca dostarczy i zainstaluje urządzenia wagowe odpowiadające odnośnym wymaganiom SST. Będzie utrzymywać to wyposażenie zapewniając w sposób ciągły zachowanie dokładności wg norm zatwierdzonych przez Inżyniera”. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca nie będzie zobowiązany wykonywać powyższych robót.
11. Zgodnie z tablicą nr 1 SST D.04.04.02 stopień przekruszenia kruszywa dla KR1-2 na podbudowę zasadniczą to C90/3, natomiast przekroje normalne, opis techniczny oraz punkt 1.3 tego samego SST wskazuje na kruszywo C50/30. Prosimy o potwierdzenie, że podbudowa grubości 25cm ma być wykonana z kruszywa C50/30.

