Głubczyce, dnia 19.02.2018r.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA NR 1

W związku z ogłoszonym przetargiem na przebudowę drogi powiatowej nr 1276 O Czerwonków -Kietrz etap I proszę o wyjaśnienie następujących kwestii:

1. W pozycjach przedmiaru 1.1.1, 2.1.1, 2.1.8, 2.1.9 i 2.1.10 podstawy przywołanych pozycji z KNR są inne od zastosowanych opisów tych pozycji. Co należy przyjąć do wyliczenia wartości pozycji kosztorysowej podstawę wyceny czy opis w pozycji?

AD.1
Opis do poz 1.1.1 i 2.1.1 zgodnie z KNR 0201 0119 0300 brzmi „Roboty pomiarowe przy liniowych robotach ziemnych. trasa dróg w terenie równinnym" – taki sam opis widnieje w przedmiarze robót. Zgodnie z tym opisem należy wyliczyć wartość pozycji
Opis do poz 2.1.8 zgodnie z KNR 0404 0113 0500 brzmi „Wywiezienie gruzu z terenu rozbiórki przy mech. Załadowaniu i wyładowaniu. nakłady uzupełniające na każdy dalszy rozpoczęty km odległośći transportu ponad 1 km". Opis ten uzupełniono o informację o odległości wywozu materiałów z rozbiórki. Zgodnie z opisem podanym w przedmiarze należy wyliczyć odległość wywozu.
Opis do poz. 2.1.9 zgodnie z KNR 0201 0103 0500 brzmi „Ścinanie piłą mechaniczną drzew o średnicy 46-55 cm." . W przedmiarze opis ten brzmi *Ścinanie drzew piłą mechaniczną* . Wyliczenie kosztów robót należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót
Opis do poz. 2.1.10 zgodnie z KNR 0201 0105 0500 brzmi „Mechaniczne karczowanie pni o średnicy 46-55 cm." W przedmiarze jest *Mechaniczne karczowanie pni* Wyliczenie kosztów robót należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót.

2. W pozycjach przedmiaru 1.4.4 i 2.5.4 zastosowano jako podstawę wyceny KNR AT-03 tablicę 20102 z opisem, że grubość warstwy po zagęszczeniu ma być 25 cm. W oryginalnej tablicy KNR normy R, M i S wyliczone są dla grubości 20 cm, czy należy w wycenie zwiększyć normy o 25%?

AD.2
Wyliczenia wartości pozycji należy dokonać dla grubości 25 cm tzn. odpowiednie normy (materiały , sprzęt i robocizna) winny być powiększone o 25 %.

3. Na rysunku przekroje konstrukcyjne warstwa numer 2-skropienie międzywarstwowe emulsją, opisane jest 3 krotnie. W przedmiarze robót skosztorysowane są tylko dwie takie warstwy i wzmocnienie przeciwspękaniowe z siatki pozycje 1.4.7 i 2.5.7 według KNR AT-03 tablica 203-01. Wyszczególnienie robót w tej tablicy przewiduje - dowiezienie materiału w rolkach i ręczne rozłożenie na zakład na podbudowie uprzednio skropionej emulsją. Brak w tej tablicy norm na skropienie emulsją. Czy wobec tego, że projekt przewiduje warstwę skropienia należy ją doliczyć?

AD.3
W pozycji dotyczącej wzmocnienia przeciwspękaniowego za pomocą siatki należy uwzględnić skropienie emulsją , tak jak to pokazano rysunku *przekrój poprzeczny*.

4. W pozycjach 1.5.1 i 2.6.1 przedmiaru przewidziano wyrównanie poboczy destruktem asfaltowym z frezowania w ilości 2142m3 i 2104m3 razem 4246m3 . Faktyczna Ilość destruktu pozyskana z frezowania wyniesie z pozycji 1.1.2 11352,6x0,07=795 m3 i z pozycji 2.1.2 11572x0,07=810 m3, razem 1605 m3. Ilość destruktu nie bilansuje się. Czy wykonawca ma dostarczyć brakującą ilość destruktu?

AD.4
Tak wykonawca ma dostarczyć brakującą ilość destruktu lub kruszywa Koszty pozyskania materiału na utwardzenie poboczy należy ująć w wyliczeniu kosztów robót.

5. Przedmiar robót przewiduje transport destruktu do miejsca składowania. Jak należy rozliczyć koszty załadunku i transportu destruktu z miejsc składowania do miejsc wbudowania?

AD.5
Koszty dostarczenia destruktu (obejmujące załadunek i transport) do wbudowania go w pobocza należy uwzględnić w wyliczeniu wartości robót związanych z ponownym wbudowaniem tego materiału.

6. W pozycji 2.1.13 przedmiaru istnieje rozbieżność ilości pomiędzy wyliczeniem a sumą w kolumnie ostatniej. Którą wartość przyjęć do wyceny?

AD.6
Poz. 2.1.13 Do wyliczenia przyjąć 18 mp.

7. Obmiar w pozycjach od 2.5.1 do 2.5.3 w wyliczeniu zawierają wartość (5916-3812), kolejne pozycje od 2.5.4 do 2.5.10 zawierają wartość (3812-1670) czyli jak na wcześniejszym odcinku drogi. Czy dla pozycji od 2.5.4. do pozycji 2.5.10 należy przyjąć wartości jak w przedmiarze?

AD.7
W przedmiarze winno być (5916-3812)*5,7+(16+5)*0,5*10+(16+26)*0,5*4+17*2,5*0,5=12203,05 m2 i taką ilośc należy przyjąć do wyliczenia wartości pozycji od 2.5.4 do 2.5.10 z uwzględnieniem , że poz. 2.5.6 dotyczy wyrównania podłoża mieszanką mineralno asfaltową w ilości średnio 75 kg/m^2.

8. Projekt nie zawiera opisu rzędnych w przekroju. Na podstawie przedmiaru można wyliczyć, że po sfrezowaniu starej nawierzchni rzędna jezdni zostanie podniesiona o warstwy stabilizacji, wyrównania, wiążącą i jezdną razem o 25+5+5+4-7= 32 cm. Przedmiar przewiduje wzmocnienie istniejącego pobocza warstwą destruktu o grubości do 10 cm. Różnica w rzędnych jezdni i pobocza wyniesie 22 cm. Na rysunku przekroju jezdnia i linia są na tej samej wysokości. Jak należy skosztorysować wyrównanie tej różnicy?

AD.8
W projekcie przewidziano stabilizację istniejącego podłoża (po frezowaniu) na głębokość 25 cm oraz wykonanie warstw nawierzchni (wyrównanie mieszanką mineralno asfaltową w ilości średnio 75 kg/m^2 tj. ok. 3 cm , warstwa wiążąca 5 cm i warstwa ścieralna 4 cm)
Stabilizacja istniejącego podłoża nie powoduje zmiany rzędnej niwelety tego podłoża. Na zastabilizowanym podłożu zostaną wykonane warstwy bitumiczne o łącznej grubości 3+5+4 =12 cm. Po uwzględnieniu głębokości frezowania (7cm) różnica wynosi 5 cm (średnio) – uwzględniając , ze warstwa wyrównawcza nie będzie miała takiej samej grubości w każdym miejscu różnica ta wyniesie od 3 cm do ok. 10 cm (grubość 10 cm przyjęto do określenia ilości robót związanych z wyrównaniem poboczy).

9. Projekt nie zawiera rysunku rowu. Jakie należy przyjąć do wykonania parametry przekroju rowu?

AD.9
W projekcie przewidziano odmulenie istniejących rowów na głębokość 30 cm z wyprofilowaniem skarp. Do wyliczeń należy przyjąć pochylenie skarp 1:1,5.

10. Na podstawie wizji w terenie można zaobserwować, że droga przebiega w terenie pochylonym. Czy dla prawidłowego odwodnienia drogi będą wykonywane przepusty pod zjazdami?

Ad.10
Projekt nie przewiduje wykonania przepustów pod zjazdami , a jedynie wykonanie nowej podbudowy i nawierzchni na tych zjazdach.

Mirosław Sieja