ZP.271.33.2012.BC. Ząbkowice Śląskie, 14.08.2012

Odpowiedzi na zapytania nr 3

**DO WSZYSTKICH WYKONAWCÓW,**

**KTÓRZY POBRALI SPECYFIKACJĘ**

**ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

 Działając na podstawie art. 38 ust.1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.), Zamawiający informuje, że wpłynęły do Zamawiającego pytania od Wykonawców do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia i udziela następujących odpowiedzi:

**Pytanie nr 1**. W kosztorysie ofertowym przywołane są specyfikacje techniczne nr D-01.02.01, D-01.02.04, D-01.03.02, D-02.01.01, D-02.03.01, D-04.08.04. D-06.04.01, D-06.04.02, M-19.01.04 które nie występują w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach proszę o udostępnienie w/w specyfikacji technicznych.

**Odpowiedź nr 1**. Kosztorysy ofertowe należy przygotować w oparciu o zamieszczone na stronie internetowej Zamawiającego Specyfikacje Techniczne.

**Pytanie nr2**. W specyfikacji nr D-04.08.05 w rozdziale nr 2 „Materiały” widnieje zapis „Do wyrównania podbudowy kruszywem stabilizowanym mechanicznie należy stosować materiały spełniające wymagania określone w: OST D- 04.04.00 Podbudowy z kruszyw. Wymagania ogólne pkt. 2, OST: D-04.04.02 Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie pkt 2. „ proszę o udostępnienie w/w specyfikacji technicznych (nie dysponujemy OST).

**Odpowiedź nr 2.** Kosztorysy ofertowe należy przygotować w oparciu o zamieszczone na stronie internetowej Zamawiającego Specyfikacje Techniczne

**Pytanie nr 3.** W specyfikacji technicznej nr D-06.03.01 w rozdziale nr 2 „Materiały” widnieje zapis „Rodzaje materiałów stosowanych do uzupełnienia poboczy podano w OST D- 05.01.00 Nawierzchnia gruntowa naturalna” proszę o udostępnienie w/w specyfikacji technicznych (nie dysponujemy OST).

**Odpowiedź nr 3**. Kosztorysy ofertowe należy przygotować w oparciu o zamieszczone na stronie internetowej Zamawiającego Specyfikacje Techniczne.

**Pytanie nr 4.** W kosztorysie ofertowym w pozycji nr 9 podano „Wyrównani e mieszanką mineralno- bitumiczną 0/16 mm w ilości 75 kG/m2 „dla uziarnienia 0/16 mm minimalna technologiczna ilość (grubość) wbudowanej mieszanki mineralno- bitumicznej jaką należy wbudować.

**Odpowiedź nr 4.** Wyrównanie istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno- bitumiczną o frakcji 0/16 mm w ilości 75 Kg/m2 nie oznacza że na całej powierzchni objętej tą czynnością należy ułożyć warstwę masy bitumicznej o stałej grubości. Zadaniem tego elementu robót jest przygotowanie istniejącej nawierzchni pod projektowany spadek poprzeczny jezdni przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Złożona w przedmiarze ilość wyrównania wynika bowiem z przeliczenia powierzchni przez średnie zużycie masy bitumicznej. Podana frakcja kruszywa w mieszance bitumicznej informuje Oferenta o konieczności opracowania stosownej receptury na jej wytworzenie w celu spełnienia wymagań Zamawiającego w tym zakresie. Wynikająca stąd cena ofertowa jest indywidualną sprawą każdego Oferenta.

**Pytanie nr 5.** Proszę o udostępnienie rysunków nowo projektowanych przepustów.

**Odpowiedź nr 5.** Remont przedmiotowej drogi nie przewiduje wykonania nowych przepustów lecz wymianę w kilku istniejących lokalizacjach na nowe ich odcinki przelotowe.

**Pytanie nr 6.** W projekcie na przekrojach normalnych podane są frakcje kruszywa (20/63; 20/60 oraz 5/25 mm) które zostały wycofane z produkcji (wg starej normy) proszę o informacje czy można zastosować kruszywa o uziarnieniach zgodnych z obowiązującymi normami PN-EN: tłuczeń 31/63 mm, kliniec 4/31,5mm?

**Odpowiedź nr 6.** Projektowany remont cząstkowy istniejących wybojów w jezdni w formie nawierzchni tłuczniowej odniesiono do ogólnie znanej frakcji tłuczenia 20/63 mm z niezbędnym zamknięciem przy użycia kruszywa o drobniejszym uziarnieniu (np. :klińcem 5/25 mm). Oczywiście dopuszcza się inne frakcje spełniające wyrównania nawierzchni z niezbędnym zamknięciem warstwy. Natomiast podana na przekroju normalnym frakcja kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63,0 mm dotyczy warstwy projektowanej podbudowy. Jej zastąpienie na korygowanych odcinkach drogi podbudową w formie nawierzchni tłuczniowej (tj z zamknięciem warstwy górnej) jest kolejnym zastosowanym wariantem konstrukcji drogi.