

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA NR 2

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego – przetarg nieograniczony pn.:

„Przebudowa mostu – JN1 – 14150047 w ciągu drogi powiatowej nr 1328F, km 3+044 w m. Żółwin”

Nr ogłoszenia w Biuletynie Zamówień Publicznych: 582495-N-2020 z dnia 2020-09-08

Zamawiający informuję, że w dniu 17.09.2020 r. wpłynęły zapytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej SIWZ) zatwierdzonej w dniu 08.09.2020 r. W związku z powyższym na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2018r. poz. 1986) Zamawiający podaje **poniżej treść zapytań wraz z odpowiedziami.**

Pytanie nr 1.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania przebudowy obiektu przy całkowitym zamknięciu ruchu na moście i poprowadzeniu ruchu objazdami, po drogach publicznych?

Odpowiedź.

Nie dopuszcza się. Należy wprowadzić organizację zgodnie z załączonym projektem.

Pytanie nr 2.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania robót połówkowo i jednocześnie rezygnację z budowy mostu tymczasowego?

Odpowiedź.

Nie dopuszcza się. Należy wykonać zgodnie z projektem.

Pytanie nr 3.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zawężenia drogi tymczasowej i mostu do jednego pasa ruchu i prowadzenia ruchu wahadłowo?

Odpowiedź.

Tak dopuszcza się zgodnie z zatwierdzonym projektem TOR.

Pytanie nr 4.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wykonania mostu tymczasowego o konstrukcji kratowej w technologii składanej np. ACROW lub MABEY?

Odpowiedź.

Tak dopuszcza się na podstawie opracowanego projektu zamiennego uzgodnionego z projektantem. Należy jednak zwrócić uwagę na przechodzące pod dnem rzeki urządzenia obce ks90 i w1 10.

Pytanie nr 5.

Wykonawca zwraca się z o wyjaśnienie rozbieżności. Na rysunku 1.2 „Przekrój poprzeczny” oraz opisie PW sprzężenie balustrady należy wykonać prętami stalowymi średnicy $\phi=19\text{mm}$, natomiast zgodnie z rys. 3.5 „Balustrada stalowa” do sprzężenia balustrady należy zastosować splot lin $\phi=20\text{mm}$.

Odpowiedź.

Dopuszcza się sprzężenie zarówno prętami jak i linami o odpowiedniej wytrzymałości. Dopuszcza się zastosowanie lin o średnicy 19mm.

W tabeli podano wartości naprężająca liny dolnej, dla lin górnej wartość naprężenia należy zredukować o połowę.

Temperatura [°C]	Siła naprężająca [kN]	Temperatura [°C]	Siła naprężająca [kN]	Sposób badania
-24	32,6	10	23,6	Badanie za pomocą przyrządu do pomiaru naprężenia liny (typu PIAB RTM 20D lub innego do tego celu) o parametrach: - zakres pomiaru do 200 kN, - dokładność 2-6% maksymalnego zakresu pomiaru
-22	32,1	12	23,1	
-20	31,6	14	22,5	
-18	31,0	16	22,0	
-16	30,5	18	21,5	
-14	30,0	20	21,0	
-12	29,4	22	20,4	
-10	28,9	24	19,9	
-8	28,4	26	19,4	
-6	27,8	28	18,8	
-4	27,3	30	18,3	
-2	26,8	32	17,8	
0	26,3	34	17,2	
2	25,7	36	16,7	
4	25,2	38	16,2	
6	24,7	40	15,7	
8	24,1			

Pytanie nr 6.

Wykonawca prosi o podanie siły sprzężającej jaką należy przyłożyć do lin stalowych, sprzężających balustrady.

Odpowiedź.

Zgodnie z treścią odpowiedzi na pytanie nr 5.

Pytanie nr 7.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rezygnacji z kap nawisowych i wykonania kap chodnikowych zakończonych deską gzymsową?

Odpowiedź.

Zamawiający nie dopuszcza zamiany.

Pytanie nr 8.

Zgodnie z opisem projektu wykonawczego przed przystąpieniem do realizacji robót Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia pomiarów na moście i dojazdach. Kolejny pomiar należy wykonać po zdjęciu istniejących warstw na obiekcie i frezowaniu nawierzchni na dojazdach w tych samych przekrojach, co przed rozbiórką. Wyniki pomiarów należy przedstawić Projektantowi celem określenia jednoznacznie:

- przebiegu osi jezdni w przekroju podłużnym oraz planie w nawiązaniu do istniejącej geometrii drogi
- grubość nadbudowy

Czy przedstawione przez Projektanta wyniki, w przypadku wykazania rozbieżności z dokumentacją projektową, będą stanowiły roboty dodatkowe?

Odpowiedź.

W przypadku rozbieżności z dokumentacją projektową roboty będą odpowiednio zakwalifikowane jako dodatkowe lub odjęte od wartości kontraktowej.

Pytanie nr 9.

Zgodnie z projektem wykonawczym „Przed wykonaniem wzmocnienia dźwigarów ustroju taśmami należy wykonać badania kontrolne określające stan betonu i wytrzymałość betonu na odrywanie dla każdego przęsła (po 3 próbki na odrywanie metodą Pull-off)”. Wykonawca prosi o informację, czy w przypadku braku wymaganej nośności na odrywanie (zgodnie z wymaganiami Producenta taśm) w ramach nadzoru autorskiego Projektant przedstawi rozwiązanie zamienne?

Odpowiedź.

Tak przedstawi rozwiązania zamienne np. poprzez zwiększenie liczby taśm lub przedstawi rozwiązanie alternatywne. Jednak na obecnym etapie należy przyjąć liczbę, grubość taśm zgodnie z projektem wykonawczym i przedmiarem robót.

Pytanie nr 10.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, iż wprowadzane korekty przez Projektanta, w trakcie realizacji zamówienia będą stanowiły roboty dodatkowe.

Odpowiedź.

W przypadku rozbieżności z dokumentacją projektową roboty będą odpowiednio zakwalifikowane jako dodatkowe lub odjęte od wartości kontraktowej.

Pytanie nr 11.

Wykonawca prosi wyjaśnienie rozbieżności. Zgodnie z opisem technicznym projektu wykonawczego elementy żelbetowe należy wykonać z betonu C30/37, natomiast na rysunkach wykonawczych opisano beton C25/30.

Odpowiedź.

Elementy ustroju nośnego tj. nadbudowa płyty pomostu, poprzecznic i kap chodnikowych na płycie pomostu należy wykonać z betonu C30/37, a pozostałe elementy z betonu C25/30.

Pytanie nr 12.

Wykonawca prosi wyjaśnienie rozbieżności. Zgodnie z opisem technicznym projektu wykonawczego nawierzchnioizolacja kap powinna mieć grubość 5mm natomiast na rysunkach projektu wykonawczego nawierzchnia ma 6mm.

Odpowiedź.

Nawierzchnio-izolacja kap chodnikowych ma wynosić na całej długości i szerokości 6mm i należy wykonać ją na całej powierzchni poziomej (nie dopuszcza się braku nawierzchnio-izolacji pod słupkami balustrad).

Pytanie nr 13.

Wykonawca prosi wyjaśnienie rozbieżności. Zgodnie z rys. projektu wykonawczego umocnienie stożków należy wykonać narzutem z kamienia polnego natomiast zgodnie z opisem projektu wykonawczego umocnienia należy wykonać brukiem kamiennym na warstwie betonu C8/10

Odpowiedź.

Przez „narzut kamienny” należy rozumieć kamień polny lub bruk kamienny (pochodzący z rozbiórki nawierzchni na dojazdach) ułożony na warstwie chudego betonu wraz ze spoinowaniem. Wytrzymałość mieszanki betonowej C8/10.

Pytanie nr 14.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rezygnacji z izolacji natryskowej gr. 2,0mm i wykonania izolacji z papy bitumicznej termozgrzewalnej gr.5,0mm?

Odpowiedź.

Zamawiający nie dopuszcza zamiany izolacji.

Pytanie nr 15.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania na obiekcie dylatacji bitumicznej, spełniającej wymagania dokumentacji projektowej co do przesuwów (18,8mm) i obrotów, a jednocześnie rezygnacji z dylatacji modułowej?

Odpowiedź.

Niezależnie od wartości przemieszczeń i obrotów konstrukcji, Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie bitumicznych i innych typów dylatacji niż urządzenia modułowe.

Pytanie nr 16.

Zgodnie z dokumentacją projektową belki ustroju nośnego należy wzmocnić na ścinanie taśmami z włókna węglowego. Wykonawca prosi o informację niezbędne do oszacowania kosztów wzmocnienia dźwigarów na ścinanie tj. wymiary taśm, rozstaw taśm węglowych, długość dźwigara (licząc od osi podparcia) na jakiej należy wykonać wzmocnienie.

Odpowiedź.

Wszystkie wymiary taśm i mat zostały podane w projekcie wykonawczym jak i przedmiarach robót.

Zgodnie z dodaną pozycją przedmiarową:

Przed przystąpieniem do wzmocnienia Wykonawca ma obowiązek wykonania odkrywek istniejącego zbrojenia belek prefabrykowanych i płyty pomostu w charakterystycznych miejscach

- 1) inwentaryzacji strzemion z określeniem liczby cięć, średnic prętów w strefach przypodporowych i przęsłowych
- 2) inwentaryzacji prętów dolnych w strefach przypodporowych i przęsłowych – odkrywki prętów należy wykonać w belce środkowej dla jednego z wybranych przęseł).

Pytanie nr 17.

W celu oszacowania kosztów wzmocnienia konstrukcji ustroju nośnego matami z włókna węglowego Wykonawca prosi o podanie wartości momentów zginających oraz sił tnących (dla każdego z przęseł oddzielnie) na jakie zostały zaprojektowane maty.

Odpowiedź.

Wyciąg z obliczeń został dołączony do PB. Istotą wzmocnienia jest wzmocnienie obiektu z klasy obciążeń E (widniejącym na znaku drogowym) do klasy B zgodnie z obowiązującymi na dzień wydania pozwolenia na budowę WT.

Wszystkie materiały do oszacowania kosztów zostały podane w kosztorysie ofertowym i przedmiarach robót. Należy jednak w cenie wzmocnień przewidzieć konieczność zastosowania dodatkowych elementów dociskowych dla mat w miejscach naroży wklęsłych lub wyrównania powierzchni prefabrykatów warstwą torkretu.

Projektant nie przewiduje możliwości optymalizacji wskazanych wzmocnień za wyjątkiem zmniejszenia lub zwiększenia wzmocnienia konstrukcji prefabrykatów na ścinanie. Wszelkie technologie z tym związane zostaną określone przez Projektanta w ramach nadzoru autorskiego po przedstawieniu przez Wykonawcę inwentaryzacji z odkrywek na budowie.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ZARZĄDU DRÓG POWIATOWYCH

mgr inż. Wiesław Melcer