Stuposiany, 18.10.2024 r.

Zn. spr.: SA.270.1.10.2024

Wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie podstawowym, bez negocjacji na podstawie art. 275 pkt 1 ustawy z 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.), dalej jako Pzp, na robotę budowlaną pn. Modernizacja mostu przez potok Wołosaty.

Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu, działając na podstawie art. 284 ust. 2 i 6 Pzp wyjaśnia treść specyfikacji warunków zamówienia (dalej SWZ):

Pytania z dnia 14.10.2024 r.

Pytanie nr 1

„Zgodnie z projektem etapowania i opisem technicznym remont mostu należy wykonać połówkami, przy utrzymaniu ruchu wahadłowego na obiekcie i dojazdach. Schemat etapowania robót zakłada w I etapie rozbiórkę częściową istniejącej konstrukcji nośnej (dźwigara skrajnego oraz ponad połowę dźwigara środkowego wraz z płytą). Naszym zdaniem nie jest możliwe przecięcie/rozbiórka ponad połowy dźwigara środkowego z jego szerokości i wciągnięcie go do przenoszenia obciążenia od ruchu samochodowego na obiekcie – grozić to będzie katastrofą budowlaną. Prosimy o odpowiedź, czy Zamawiający podtrzymuje przeprowadzenie remontu mostu zgodnie z udostępnionym schematem etapowania robót przy wymaganym zachowaniu szerokości pasa ruchu 2,8m”

Odpowiedź Zamawiającego

Przedstawiony w części rysunkowej schemat zawiera ogólną ideę etapowania robót w tym wymagany schemat łączenia zbrojenia z poszczególnych etapów realizacji –

miejsce łączenia prętów Wykonawca ustali ostatecznie, zgodnie z przyjętą technologią etapowania robót, po akceptacji przez Inspektora Nadzoru. Etapowanie robót polega na:

1. Rozbiórce istniejącej konstrukcji wraz z jednym dźwigarem – ruch kołowy odbywał się będzie po części ustroju nośnego zawierającego dwa dźwigary.
2. Budowie części nowego ustroju nośnego dwu-dźwigarowego o szerokości umożliwiającej skierowanie wahadłowego ruchu kołowego, wraz z wykonaniem tymczasowych zabezpieczeń (barier) umożliwiających poruszanie się pojazdów po wyznaczonym pasie ruchu.
3. Przełożeniu ruchu na nowo wybudowaną część ustroju nośnego.
4. Rozbiórce pozostałej części przęsła mostu istniejącego (dwa dźwigary w przekroju).
5. Budowie nowego ustroju nośnego dwu-dźwigarowego od górnej wody.
6. Wykonaniu i montażu elementów wyposażenia mostu.

Na etapie opracowywania dokumentacji Projektant dokonał analizy możliwości etapowania robót i była ona możliwa niezależnie od strony mostu (lewa/prawa). Wykonawca, w oparciu o wiedzę, doświadczenie i potencjał, zdecyduje którą połowę realizować jako pierwszą. W projekcie przedstawiono możliwość realizacji robót polegającą na wprowadzeniu ruchu wahadłowego na prawą stronę mostu (górna woda), rozebraniu lewej części istniejącego przęsła i odbudowie połowy konstrukcji przęsła. Zgodnie z opisem technicznym, m.in. na str. 14, wskazano, iż ruch powinien odbywać się po części przęsła obejmującej 2 belki żelbetowe.

Wykonawca, dysponując wiedzą, potencjałem sprzętowym, a przede wszystkim doświadczeniem, powinien wybrać stronę mostu od której zacznie roboty i przystąpić do ich wykonywania zgodnie ze sztuką budowlaną. STWIORB 00.00.00 Wymagania ogólne obliguje przyszłego Wykonawcę do wykonania kompletnych zabezpieczeń w osi i na skraju przęsła mostu w celu umożliwienia wahadłowego ruchu kołowego. Tak więc całkowity koszt kompletnego przygotowania mostu istniejącego do prowadzenia ruchu wahadłowego (niezależnie czy rozpocznie od lewej czy od prawej strony) leży po stronie Wykonawcy i to powinien uwzględnić

w cenie oferty. Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do opracowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu, który będzie uzgodniony z Inwestorem.

Pytanie nr 2

„Jaki będzie tok postępowania w przypadku, kiedy wykonanie remontu mostu połówkami przy zachowaniu ruchu wahadłowego zgodnie z dołączonym schematem etapowania robót okaże się niemożliwe ze względu na stan techniczny istniejącej konstrukcji?”

Odpowiedź Zamawiającego

W dacie opracowywania dokumentacji technicznej stan techniczny mostu pozwalał na opracowanie projektu zgodnie z założeniami i wymaganiami Zamawiającego. W dokumentacji przedstawiono schemat i ideę prowadzenia robót. Zgodnie z opisem technicznym, m.in. pkt. *4.2.1.3. Żelbetowa płyta pomostowa (zespolona*), Wykonawca ma obowiązek przedłożenia Inspektorowi Nadzoru do akceptacji projekt technologiczny wykonania pomostu. Projekt ten jest bezpośrednio powiązany z etapowaniem robót i powinien być opracowany przez Wykonawcę, z uwzględnieniem aktualnego stanu technicznego przęsła mostu i ewentualnego wykonania koniecznych robót naprawczo – zabezpieczających w ustroju nośnym, aby umożliwić wprowadzenie ruchu kołowego.
Prace rozbiórkowe i budowlane powinny być prowadzone z zachowaniem najwyższej staranności przez osoby posiadające doświadczenie w realizacji skomplikowanych robót remontowych. Istotnym w tym zakresie jest doświadczenie Kierownika Budowy i potencjał Wykonawcy, w tym specjalistyczny sprzęt techniczny do wykonywania rozbiórek mostów żelbetowych, w szczególności prac prowadzonych pod ruchem, połówkowo. Rozbiórka istniejącego przęsła powinna być wykonywana poprzez cięcie, by nie wprowadzać dodatkowych drgań i oddziaływań na konstrukcję.

Dokumentacja techniczna została opracowana na postawie założeń projektowych w oparciu o stan techniczny mostu w dacie opracowania projektu. Projekt technologiczny, w szczególności etapowanie zbrojenia i betonowanie płyty pomostu należy dostosować do rozwiązań Wykonawcy i uzgodnić to z Projektantem, przed przystąpieniem do zamawiania materiałów (zbrojenia) przez Wykonawcę.

Pytanie nr 3

„Z uwagi na roboty połówkami (ruch wahadłowy) i zły stan techniczny istniejącej konstrukcji prosimy o odpowiedź na jakie obciążenie od ruchu samochodowego ma być prowadzony remont mostu?”

Odpowiedź Zamawiającego

Most powinien przenosić obciążenie ruchu kołowego o dopuszczalnej masie całkowitej 30T, z dopuszczeniem przejazdu wyjątkowego (pojazd z drewnem) o ciężarze 40T, z ograniczeniem prędkości do 30 km/h, a przy przejeździe wyjątkowym 10-15 km/h (dopuszczenie pojedynczych przejazdów pojazdów przy transporcie drewna – jeden pojazd na moście). Wykonawca powinien opracować projekt tymczasowej organizacji ruchu z uwzględnieniem powyższych wymogów.

Pytania z dnia 15.10.2024 r.

Pytanie nr 1

„Z kart otworu geotechnicznego wynika że odwiert był robiony na głębokość do 2 m. Na głębokości 1,8-1,9m stwierdzono występowanie SM prosimy o podanie technologii wbicia ścianki szczelnej na głębokość projektowaną 2,30-2,40 m, czy należy wykonać podwiercanie w skale?”

Odpowiedź Zamawiającego

Technologia pogrążenia ścianki szczelnej na projektowaną głębokość leży w gestii Wykonawcy.

Pytanie nr 2

„Prosimy o podanie nośności istniejącego obiektu.”

Odpowiedź Zamawiającego

Istniejący most umożliwia prowadzenie ruchu kołowego o dopuszczalnej masie całkowitej 30T, z dopuszczeniem przejazdu wyjątkowego (pojazd z drewnem) o ciężarze 40T.

Ewa Tkacz

Nadleśniczy