

Bielsko-Biała, dnia 21.07.2011r.

ON.272.24.2011 – wyjaś. SIWZ

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Przebudowę wiaduktu nad koleją w ciągu drogi powiatowej nr 4116S ul. Legionów w miejscowości Czechowice – Dziedzice.”.

Na podstawie art. 38 ust.2 ustawy z dnia 29.01.2004r. *Prawo Zamówień Publicznych* (t.j. Dz.U. Nr 113 z 2010r., poz.759 ze zm.), w odpowiedzi na zapytania dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zamawiający wyjaśnia:

Pytanie nr 1:

W punkcie 2.2. jako techniczną podstawę opracowania wymieniono „Dokumentacja geologiczna podłoża gruntowego...”. Po zapoznaniu się z dokumentacją geologiczną w siedzibie Zamawiającego (nie zamieszczono tak ważnego dokumentu w dokumencie w materiałach przetargowych), stwierdziliśmy, że cały projekt oparto na dwóch odwiertach: pierwszy – o głębokości 5,0m i drugi o głębokości 10,5m p.p.t. usytuowanych odpowiednio przy podporach 3 i 2 (oddalonych od siebie o 10,5m). Z analizy odwiertu nr 2 wynika, że podłoże gruntowe jest niejednorodne – występują przewarstwienia (soczewki) gruntów organicznych (namuły). Pomimo tak niewielkiej odległości w otworach 1 i 2 występują odmienne warunki gruntowe. W sytuacji kiedy projektant decyduje się na wzmocnienie fundamentów konieczne jest wykonanie dwóch odwiertów w osi każdej podpory, a ich głębokość powinna być min. 3,0m większa od spodu pali fundamentowych. Zaprojektowane pale osadzono na głębokości około 15,0 m p.p.t., a odwiert nr 2 doprowadzono tylko do głębokości 10,5m – przy wymaganej głębokości min. 18,0m.

W związku z powyższym stawiamy pytanie, czy Zamawiający uznaje potrzebę przeprowadzenia pełnego rozpoznania warunków gruntowych i ewentualnej długości mikropali?

Wyjaśnienie nr 1:

Dokonano zmiany rozmieszczenia pali. Pierwotnie pale rozmieszczone zostały po dłuższym boku. Po analizie dokonano zmiany i pale rozmieszczono po krótszym boku co skutkowało zmniejszeniem ilości pali. Zmiana nie ma wpływu na parametry wytrzymałościowe fundamentów.

Pytanie nr 2:

Na przyczółku północnym, skrzydełko zachodnie jest „ścięte” przez konstrukcję przęsła. Prawdopodobnie została także uszkodzona ścianka zaplecza (brak szczeliny dylatacyjnej). Prosimy o podanie sposobu naprawy. Czy w ramach remontu należy udrożnić wszystkie szczeliny dylatacyjne i przeprowadzić konsekwencję łóżysk?

Wyjaśnienie nr 2:

Sposób wzmocnienia przyczółków jest prawidłowy. Całość wykonać zgodnie z Projektem Technicznym.

Pytanie nr 3:

W punkcie 4.1 projektant stwierdza, że nawierzchnia na styku nasypu z obiektem jest „bardzo zdeformowana, spękana, nierówna i jest to spowodowane brakiem płyt przejściowych”. Naszym zdaniem stan techniczny nawierzchni świadczy tylko o braku dylatacji nad przyczółkami. Zaprojektowany w dokumentacji remontu wspornik dla oparcia płyt przejściowych został całkowicie błędnie wykonany – brakuje elementu przenoszącego siłę ścinającą (ciężar z płyty przejściowej). Wspornik zostanie ścięty już w trakcie budowy. Czy Zamawiający wyraża zgodę na zmianę tego rozwiązania na prawidłowe, jeśli oczywiście zajdzie konieczność wykonania płyt przejściowych?

Wyjaśnienie nr 3:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne założenia, że deformacje nawierzchni spowodowane są brakiem płyt przejściowych. Konstrukcja płyt przejściowych i wspornika jest prawidłowa. Całość wykonać zgodnie z Projektem Technicznym.

Pytanie nr 4:

Projektant stwierdza w p. 4.3., że podpory pośrednie prawdopodobnie osiadają nierównomiernie i jest to powodem wystąpienia pionowych pęknięć widocznych na niektórych słupach. W związku z tym nasuwa się pytanie czy były prowadzone okresowe obserwacje osiadania podpór? Jeśli takie pomiary nie były prowadzone to przypuszczenie projektanta jest nieuprawnione?

Wyjaśnienie nr 4:

Na podstawie dokumentacji technicznej należy stwierdzić, że grunt pod fundamentami jest niejednorodny, nienośny. Na podstawie powyższego i zarysowań na poszczególnych słupach wysunięto takie wnioski.

Pytanie nr 5:

Z przeprowadzonych, szczegółowych oględzin pomostu uciąglonego nad podporami 3 i 5 nie wynika, aby wystąpiły nierównomierne i nadmierne osiadania podpór pośrednich. Nie stwierdzono widocznych zarysowań konstrukcji nośnej wiaduktu, co świadczy o tym, że nie występuje problem braku nośności fundamentów, a tym samym potrzeba ich wzmocnienia.

Czy Zamawiający dopuszcza, aby Wykonawca sporządził rzetelną ocenę stanu technicznego konstrukcji nośnej wiaduktu i na tej podstawie wyciągnął wnioski, co do konieczności wzmocnienia fundamentów.

Wyjaśnienie nr 5:

Całość należy wykonać zgodnie z Projektem Technicznym.

Pytanie nr 6:

W punkcie 5.4 projektant wyjaśnia dlaczego zrezygnował z wzmocnienia fundamentów pod podporą nr 5. Wyjaśnia, że podpora ta jest podporą środkową uciąglonego ustroju dwuprzęsłowego i w związku z tym przyjmuje mniejsze obciążenie pomostu. Rozumowanie to jest całkowicie błędne. W belce ciągłej dwuprzęsłowej nacisk nad podporą pośrednią nie jest mniejszy, a o 20% większy aniżeli przy belkach swobodnie podpartych. W związku z powyższym, jeżeli projektant mija się z prawami statyki, czy wykonawca powinien dokonać stosownej korekty – także wzmocnić fundament podpory 5?

Wyjaśnienie nr 6:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe stanowisko. Projekt nie zakłada wzmocnienia fundamentu podpory nr 5.

Pytanie nr 7:

W punkcie 5. projektant stwierdza, że prawdopodobnie osiadania fundamentów są przyczyną wystąpienia pęknięć podłużnych w słupach filarów. Po przeprowadzeniu szczegółowych oględzin słupów można zdecydowanie stwierdzić, że pęknięcia te nie mogą mieć jakiegokolwiek związku z osiadaniem podpór. Pęknięcia te, w każdym przypadku występują na płaszczyźnie, gdzie są haki montażowe (prefabrykaty) i powstały już w zakładzie prefabrykacji – są efektem skurczu betonu nad grubymi prętami zbrojeniowymi. Słupy podpór pośrednich nie wymagają wzmocnienia, tylko lokalnych napraw np. w formie iniekcji. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość remontu słupów zgodnie z przedstawionym powyżej opisem?

Wyjaśnienie nr 7:

Wzmocnienie słupów należy wykonać zgodnie z Projektem Technicznym.

Pytanie nr 8:

Na pomoście nie przewidziano sączków do odprowadzenia wody przenikającej przez nawierzchnie. Czy takie sączki należy zamontować i gdzie?

Wyjaśnienie nr 8:

Projekt nie zakłada montażu sączków pod izolacją i nawierzchnią. Nawierzchnia bitumiczna jest szczelna, o strukturze zamkniętej, która dodatkowo zostanie uszczelniona wzdłuż krawężników.

Pytanie nr 9:

Naszym zdaniem istniejące schody żelbetowe są w tak złym stanie technicznym, że powinny być rozebrane i wykonane od nowa w żelbecie lub stali. Na styku schodów z pomostem wiaduktu należy zastosować dylatację typu elastoblok. Dylatacja z blachy stalowej o grubości 2mm jest rozwiązaniem z okresu budowy tego wiaduktu. Czy Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie, rozliczenie kosztów w oparciu o obmiar powykonawczy?

Wyjaśnienie nr 9:

Remont schodów należy wykonać zgodnie z Projektem Technicznym.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
inż. Wiesław Kubiś