

Urząd Miasta Kędzierzyn-Koźle



ZP.271.1.108.2022.RM

Kędzierzyn-Koźle, dnia 04.11.2022r.

WSZYSCY WYKONAWCY zainteresowani udziałem w postępowaniu

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie podstawowym z możliwością negocjacji pn.: **Budowa ścieżki pieszo-rowerowej os. Blachownia w Kędzierzynie-Koźlu.**

Zamawiający działając na podstawie art. 284 ust. 4 i 6 w zw. z art. 284 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo Zamówień Publicznych (*tekst jednolity Dz. U. z 2022r. poz. 1710*) odpowiada na pytania dotyczące treści SWZ, które wpłynęły do Zamawiającego w dniu 02.11.2022 r..

Pytanie w oryginalnym brzmieniu

Dzień dobry. Zwracam się z prośbą o odpowiedzi na pytania dotyczące montażu kładki. • Żurawie ustawione są na przyczółkach. Wręcz na moście. Czy ktoś obliczał wytrzymałość tych przyczółków ? (rys nr 1) • Wd. geoportalu droga na rozłożenie żurawia jest w tym miejscu zbyt wąska. Wynosi ok 5,91- 6,60m. Dla bezpiecznego rozłożenia żurawia potrzebę jest co najmniej 10 m. Oczywiście można się odsunąć od przyczółków ale powoduje to zwiększenie promienia pracy oraz dostarczenia wyższej kategorii żurawia. Praca na niepełnym rozłożeniu podpór powoduje ograniczenie parametrów podnoszenia żurawia / jego stabilności. (rys nr 2) • W opisie przyjęto teleskopowanie z podwieszonym żurawiem. Jest to niemożliwe z takim ciężarem. • Zgodnie z rozmowami przeprowadzonymi z firma produkcją, kładka będzie ważyć ok 80T a nie 58,00T jak jest na rysunku M-13. Co powoduje zwiększenie klasy żurawi do instalacji. • Czy ktoś obliczał wytrzymałość mostu? wd. mojej wiedzy zarządca drogi nie zezwalał na transport elementów ponadnormatywnych tym obiektem zw.względem na jego ograniczona wytrzymałość. Tu będziemy mieli do czynienia z naciskiem punktowym podpór żurawia (nawet z wykorzystaniem płyt stalowych pod podpory ciężar będzie skupiony na 2-4m2/ podpórę). Ciężar elementu mostu + 2 w pełni zabalastowanych żurawi ... grubo przekracza 300T (zwykła załadowana ciężarówka to 40t) + środek transportowy dla kładki ? • Wd. koncepcji podnoszenia nie uwzględniono ciężarówki / pojazdu transportującego element kładki. Żurawie są ustawione bezpośrednio przy konstrukcji. Kładka będzie skręcana na moście ? • sposób zaczepienia zawiesi teoretycznie jest możliwy do wykonania, ale niejestem do końca przekonany czy uda się idealnie zapewnić zawiesia tak aby jedna para była krótsza druga dłuższa i jakiś pracownik idealnie je skrócił tak aby ciężar równo miernie się rozkładał na wszystkie 4 zawiesia. • Montaż mostu na obecnym moście wiązało by się z wyłączeniem go na około 2 miesiące. Reasumując. Obecne założenia budzą wiele wątpliwości. Taka operacja jest już dość mocno skomplikowana. Należy przede wszystkim bezpiecznie ustawić tak duże żurawie i wd. mnie założenie użycia żurawi klasy 250T jest błędne. Należałoby opracować szczegółowy plan podnoszenia z określeniem miejsca ustawienia żurawia, użycie odpowiedniej konfiguracji żurawia, maksymalnego położenia wysięgnika przy odkładaniu kładki w miejsce docelowe. Odpowiedzi na powyższe pytania są sprawą kluczową dla całości inwestycji.

Treść poszczególnych pytań oraz odpowiedzi Zamawiającego

Pytanie 1

Zgodnie z rozmowami przeprowadzonymi z firma produkcją, kładka będzie ważyć ok 80T a nie 58,00T jak jest na rysunku M-13. Co powoduje zwiększenie klasy żurawi do instalacji.

Odpowiedź 1:

Zamawiający po konsultacji z autorem projektu informuje, iż na rysunku M-13 podaną błędną wagę kładki. Prawidłową wartością jest waga około 76T.

Pytanie 2

Żurawie ustawione są na przyczółkach. Wręcz na moście. Czy ktoś obliczał wytrzymałość tych przyczółków ? (rys nr 1)

Odpowiedź 2:

Sprawdzenie konstrukcji podpór istniejącego mostu należy do Wykonawcy robót. Zgodnie z opisem zamieszczonym na rysunku M-13 projektu wykonawczego branży mostowej, przedstawia on jedynie schematyczną i przykładową propozycję technologii wykonania robót. Sporządzenie prawidłowego projektu technologicznego i jego uzgodnienie jest obowiązkiem Wykonawcy.

Pytanie 3

Wd. geoportalu droga na rozłożenie żurawia jest w tym miejscu zbyt wąska. Wynosi ok 5,91- 6,60m. Dla bezpiecznego rozłożenia żurawia potrzebę jest co najmniej 10 m. Oczywiście można się odsunąć od przyczółków ale powoduje to zwiększenie promienia pracy oraz dostarczenia wyższej kategorii żurawia. Praca na niepełnym rozłożeniu podpór powoduje ograniczenie parametrów podnoszenia żurawia / jego stabilności. (rys nr 2)

Odpowiedź 3:

Zgodnie z uwagą nr3 na rys. M-13 dźwig można ustawić w innej lokalizacji np. obok przyczółków na wykonanej przez Wykonawcę robót odpowiednio utwardzonej platformie. Sporządzenie prawidłowego projektu technologicznego i jego uzgodnienie jest obowiązkiem Wykonawcy.

Pytanie 4

Czy ktoś obliczał wytrzymałość mostu? wd. mojej wiedzy zarządca drogi nie zezwalał na transport elementów ponadnormatywnych tym obiektem zw.względem na jego ograniczona wytrzymałość. Tu będziemy mieli do czynienia z naciskiem punktowym podpór żurawia (nawet z wykorzystaniem płyt stalowych pod podpory ciężar będzie skupiony na 2-4m2/ podporę). Ciężar elementu mostu + 2 w pełni zabalastowanych żurawi ... grubo przekracza 300T (zwykła załadowana ciężarówka to 40t) + środek transportowy dla kładki ?

Odpowiedź 4:

Uzgodnienie transportu kładki na miejsce wbudowania należy do Wykonawcy robót. Zgodnie z uwagą nr3 na rys. M-13 Wykonawca robót może dowolnie dobierać parametry dźwigu i jego ustawienie. Sporządzenie prawidłowego projektu technologicznego i jego uzgodnienie jest obowiązkiem Wykonawcy

Pytanie 5

Wd. koncepcji podnoszenia nie uwzględniono ciężarówki / pojazdu transportującego element kładki. Żurawie są ustawione bezpośrednio przy konstrukcji. Kładka będzie skręcana na moście ?

Odpowiedź 5:

W projekcie technologicznym montażu przęsła wykonanym przez Wykonawcę robót należy przeanalizować wszystkie fazy montażu (transport, ustawienie konstrukcji i dźwigów, podnoszenie i ustawienie konstrukcji na podporach). W razie konieczności należy przewidzieć dodatkowe podpory, niezbędne do montażu przęsła. Sporządzenie prawidłowego projektu technologicznego i jego uzgodnienie jest obowiązkiem Wykonawcy.

Ponadto, odnosząc się do następującej treści umieszczonej przez Wykonawcę w treści ww.zapytania, tj:

„W opisie przyjęto teleskopowanie z podwieszonym żurawiem. Jest to niemożliwe z takim ciężarem”

(...)„sposób zaczepienia zawiesi teoretycznie jest możliwy do wykonania, ale niejestem do końca przekonany czy uda się idealnie zapewnić zawiesia tak aby jedna para była krótsza druga dłuższa i jakiś pracownik idealnie je skrócić tak aby ciężar równo miernie się rozkładał na wszystkie 4 zawiesia.”

(...)„Montaż mostu na obecnym moście wiązało by się z wyłączeniem go na około 2 miesiące. Reasumując. Obecne założenia budzą wiele wątpliwości. Taka operacja jest już dość mocno skomplikowana. Należy przede

wszystkiemu bezpiecznie ustawić tak duże żurawie i wd. mnie założenie użycia żurawi klasy 250T jest błędne. Należało by opracować szczegółowy plan podnoszenia z określeniem miejsca ustawienia żurawia, użycie odpowiedniej konfiguracji żurawia, maksymalnego położenia wysięgnika przy odkładaniu kładki w miejsce docelowe.”

Zamawiający raz jeszcze informuje, iż do Wykonawcy robót należy opracowanie projektu technologicznego zgodnie z uwagą nr 3 na rys. M-13 projektu wykonawczego branży mostowej.

Powyższa odpowiedź nie wymaga przedłużania terminu składania ofert.

Wykonawca przygotowując ofertę na przedmiotowe zamówienie powinien brać pod uwagę powyższe odpowiedzi jako stanowiące integralną część SWZ. Zgodnie z art. 284 ust. 6 ustawy Pzp, stanowisko Zamawiającego zostało przekazane wszystkim wykonawcom biorącym udział w postępowaniu poprzez zamieszczenie niniejszej informacji na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

Kierownik Wydziału Zamówień Publicznych
Daniel Bul/-/