

Poznań, 15 maja 2023

I.dz. 02149/PIM/05/23/MK/2022-336

Wykonawcy w postępowaniu

www.pim.poznan.pl

Dotyczy: "Wiadukt Górczyński w Poznaniu - wykonanie naprawy izolacji obiektu (jezdnia zachodnia - wyjazdowa z Poznania)", nr postępowania PIM/04/23/ZP21/2022-336.

Na podstawie art. 284 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (zwanej dalej „Pzp”), Zamawiający informuje o pytaniu skierowanym do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SWZ) w postępowaniu:

Pytania z 09.05.2023 r.

Pytanie nr 1

Dot. antykorozja konstrukcji stalowej - Czy Zamawiający dopuści zamianę metalizacji na ocynkowanie zanurzeniowe ze względu na bardzo ograniczony dostęp do wszystkich powierzchni konstrukcji?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zamianę metalizacji na cynkowanie zanurzeniowe.

Pytanie nr 2

Zgodnie z zapisami STWiORB M-14.01.02 KONSTRUKCJE STALOWE USTROJU NIOSĄCEGO ZE STALI TYPU S355J2 pkt. 6.4 Połączenia spawane „Wszystkie spoiny czołowe w elementach konstrukcji powinny być prześwietlane wg PN EN 1435 zgodnie z planem prześwietleń na całej długości), a badania powinny dać wyniki nie gorsze od klasy B wadliwości wg PN-EN 12517-1:2008. Spoiny pachwinowe wskazane przez Inżyniera Kontraktu powinny być poddane oględzinom zewnętrznym i badaniom magnetyczno-proszkowym (lub penetracyjnym) oraz ultradźwiękowym wg PN-EN 1714 (lub PN-M-70055/01) i powinny dać wyniki nie gorsze od klasy wadliwości B lub C dla spoin nośnych wg PN-EN 1712:2001 [PN-EN ISO 11666:2011E].”

Z uwagi na stopień skomplikowania elementu stalowego nie wszystkie spoiny będą dostępne do wykonania prześwietleń i nie wszystkie da się prześwietlić na całej długości.

W związku z powyższym prosimy o doprecyzowanie, które badania spawów i w jakiej ilości należy wykonać?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Z uwagi na stopień skomplikowania elementu, związany z jego niewielkimi gabarytami i trudną dostępnością spoin do badań, jak również z faktem, że nie jest to kluczowy element nośny konstrukcji obiektu dopuszcza się zmianę treści punktu 6.4 STWiORB M-14.01.02 na następującą:

Styk spawany należy wykonać z taką dokładnością, aby wzajemne przesunięcia stykających się elementów nie przekraczały 1 mm.

Badanie materiałów spawalniczych polega na sprawdzeniu czy mają one atesty wydane przez wytwórnę tych materiałów, gwarantujące zgodność z przedmiotowymi normami oraz czy okres ważności gwarancji nie został przekroczony. Jeżeli warunki te nie są spełnione materiały te można zastosować po wyrażeniu zgody przez Inżyniera Kontraktu i po wykonaniu nakazanych przez niego badań.

Przed przystąpieniem do wykonania robót spawalniczych Wykonawca opracuje Plan badania spoin, w którym należy określić m.in. odcinki spoin czołowych i teowych przeznaczone do prześwietlenia lub badań ultradźwiękowych oraz odcinki spoin pachwinowych przeznaczone do badania. Plan badania spoin należy przedstawić Inżynierowi do akceptacji.

Z uwagi na charakter konstrukcji i stopień skomplikowania wykonywanych elementów nie wszystkie spoiny czołowe będą dostępne do wykonania prześwietleń i nie wszystkie spoiny można prześwietlić na całej długości.

Badanie wizualne spoin należy przeprowadzić zgodnie z PN-EN ISO 17637. Badaniu wizualnemu podlega 100% długości wszystkich spoin. Do pomiaru kształtu spoin oraz wielkości niezgodności zewnętrznych należy stosować spoinomierze, suwmiarki oraz przymiary. Należy określić rodzaj niezgodności spawalniczych i jej wielkość, a następnie na podstawie PN-EN ISO 5817 określić rzeczywisty poziom jakości złączy spawanych. Wyniki z badania należy zapisać w protokole.

Spoiny czołowe w elementach konstrukcji powinny być prześwietlane wg PN EN ISO 17636 zgodnie z planem prześwietleń, a badania powinny dać wyniki nie gorsze od klasy B wadliwości wg PN-EN ISO 10672-1.

Badania radiograficzne lub ultradźwiękowe można stosować zamiennie zgodnie z zaleceniami normy PN-EN ISO 17635.

Spoiny pachwinowe wskazane w Planie badania spoin powinny być poddane oględzinom zewnętrznym i badaniom magnetyczno-proszkowym (lub penetracyjnym) oraz ultradźwiękowym wg PN-EN ISO 17640 i powinny dać wyniki nie gorsze od klasy wadliwości B lub C dla spoin nośnych wg PN-EN ISO 11666.

Niedopuszczalne są rysy lub pęknięcia w spoinach lub w materiale w ich sąsiedztwie.

Na podstawie radiogramów oraz wad spoin określonych i wykrytych prześwietlaniem należy określić klasę spoin. Klasa spoiny powinna być wpisana do protokołu badań spoiny.

Spoiny lub ich części ocenione w wyniku oględzin lub prześwietlania jako wadliwe lub nie spełniające wymagań należy usunąć w sposób nie powodujący uszkodzeń konstrukcji lub powstania w niej dodatkowych naprężeń. Powtórne wykonane spoiny w miejscu usuniętych należy poddać ponownym badaniom w pełnym zakresie.

Pytania z 10.05.2023 r.

Pytanie nr 1

W związku z przetargiem prosimy o udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie:

§ 5 OBOWIĄZKI WYKONAWCY

16) pokrycie kosztu objazdów, przejazdów, dróg tymczasowych i czasowej organizacji ruchu (dalej jako: „COR”) bez względu na ilość zmian, który obejmuje wszystkie koszty związane z projektem, wykonaniem, ustawieniem, utrzymaniem i demontażem COR, a w tym:

a) wykorzystanie, wdrożenie i utrzymanie na czas realizacji robót projektu COR będącego częścią Dokumentacji Projektowej Zamawiającego – w momencie, gdy wspomniany projekt będzie konieczny do wykonania przedmiotu Umowy. W przypadku, gdy Wykonawca bądź Inżynier Kontraktu stwierdzi konieczność uzupełnienia/modyfikacji ww. projektu lub opracowania nowych projektów, Wykonawca dokona odpowiednich nowych opracowań lub zmian istniejących opracowań oraz uzyska wszelkie niezbędne opinie oraz zatwierdzenie Miejskiego Inżyniera Ruchu i to w ramach wynagrodzenia, określonego w § 4 ust. 1 Umowy. W przypadku chęci zmiany COR, Wykonawca nowy lub zmieniony projekt musi zaprezentować Inżynierowi Kontraktu oraz Zamawiającemu z uzasadnieniem zmiany. Wykonawca zobowiązany będzie ponadto do likwidacji objazdów, przejazdów i organizacji ruchu, w tym do usunięcia wbudowanych materiałów i oznakowania oraz doprowadzenia terenu do stanu pierwotnego,

Czy zamawiający dysponuje projektem czasowej organizacji ruchu? Jeśli tak, prosimy o jego udostępnienie.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie dysponuje projektem czasowej organizacji ruchu. Wykonanie projektu jest w gestii Wykonawcy.

Pytanie nr 2

Czy Zamawiający uzna doświadczenie określone w punkcie 23.5 SWZ, jeśli kierownik budowy i/lub kierownik robót branży drogowej będzie miał doświadczenie w kierowaniu i nadzorowaniu robót drogowych polegających na budowie i/lub przebudowie i/lub remoncie obiektu mostowego nad koleją?

Dotyczy pytania nr 1 zadanego w dniu 10.05.2023

W pytaniu nastąpiła omyłka pisarska. Wykonawca przesyła ponownie skorygowane pytanie:

Czy Zamawiający uzna doświadczenie określone w punkcie 23.5 SWZ, jeśli kierownik budowy i/lub kierownik robót branży drogowej będzie miał doświadczenie w kierowaniu i nadzorowaniu robót **budowlanych** polegających na budowie i/lub przebudowie i/lub remoncie obiektu mostowego nad koleją?

Wyjaśnienie Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę warunku.

Pytanie nr 3

Dot. punktu 16.1 SWZ wykaz dokumentów składających się na ofertę.

Prosimy o potwierdzenie, że załącznik nr 11 do SWZ „WYKAZ OSÓB PRZEZNACZONYCH DO REALIZACJI ZAMÓWIENIA W RAMACH KRYTERIÓW OCENY OFERT” należy złożyć wraz z ofertą.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że wraz z ofertą należy złożyć załącznik nr 11 do SWZ WYKAZ OSÓB PRZEZNACZONYCH DO REALIZACJI ZAMÓWIENIA W RAMACH KRYTERIÓW OCENY OFERT”.

Pytania z 11.05.2023 r.

Pytanie nr 1

Zgodnie z zapisami uzgodnienia z PKP PLK S. A. nr IZ16IOSA.2133.322.2022.MC pkt. 9 PKP PLK S. A. ma 110 dni na opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów. Wykonawca składa do PKP wnioski (wraz z harmonogramem wykonania prac) o opracowanie harmonogramu ruchu pociągów. Opracowanie harmonogramu ruchu pociągów nie leży w gestii Wykonawcy i jest od niego niezależne. Dopiero z uzgodnionym regulaminem tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów można wystąpić do PKP o zgodę na wejście na teren i prowadzenie robót.

Kamień milowy nr 1 określony w p. 11 SWZ jest niemożliwy do zrealizowania.

Zgodnie z Regulaminem sieci 2022/2023 zał. 5.2 „Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2022/2023” przyjętym do stosowania Uchwałą Nr 758 / 2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 listopada 2021 r obowiązują następujące terminy zgłaszania zamknięć torowych:

Lp.	Termin obowiązywania zmienionej organizacji ruchu	Termin wystąpienia o zamknięcie do IZ
A	B	C
1	11 XII 2022 - 11 III 2023	26 VIII 2022
2	12 III 2023 - 10 VI 2023	25 XI 2022
3	11 VI 2023 - 2 IX 2023	24 II 2023
4	3 IX 2023 - 11 XI 2023	19 V 2023
5	12 XI 2023 - 9 XII 2023	26 VII 2023

Wyciąg z regulaminu sieci ogólnodostępnego na stronach PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.

Z powyższej tabeli wynika, że do dnia 26.07.2023 należy złożyć wniosek o zamknięcie, które można uzyskać najwcześniej 12.11.2023. Prace przewidziane do wykonania, zarówno od spodu obiektu, jak i na nawierzchni obiektu, wymagają uzyskania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów, zgody PKP na wejście w teren i prowadzenie robót. Niezbędne i konieczne są również zamknięcia i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.

Bez uzyskania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów, zgody PKP na wejście w teren i prowadzenie robót, można wykonać tylko znikomą część prac na nawierzchni obiektu, np. rozbiórkę nawierzchni bitumicznych, częściową rozbiórkę kapy, rozbiórkę barier sztywnych. Jednak wykonanie tych prac bez dalszej realizacji spowoduje tworzenie się zastoisk wody oraz konieczność utrzymywania zamknięcia pasa drogowego aż do momentu uzyskania od PKP wszelkich niezbędnych dokumentów.

W związku z powyższym niemożliwe jest dotrzymanie terminu zakończenia realizacji robót budowlanych – 227 dni od zawarcia Umowy.

Prosimy o aktualizację / dostosowanie terminów realizacji przedmiotu zamówienia (kamieni milowych).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje termin realizacji robót budowlanych.

Pytanie z 12.05.2023 r.

Pytanie nr 1

W której pozycji kosztorysu ofertowego Wykonawca powinien uwzględnić koszty warunków i zasad korzystania z infrastruktury kolejowej na potrzeby realizacji prac budowlanych (zamknięć torowe, zajęcie terenu PKP itp.)?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Wykonawca powinien uwzględnić koszty warunków i zasad korzystania z infrastruktury kolejowej na potrzeby realizacji prac budowlanych w kosztorysie ofertowym w pkt. 1 Wymagania ogólne pozycja nr 1.1.2 „Zabezpieczenie torowisk i sieci na czas robot. Koszty utrudnień w ruchu PKP wraz z opracowaniem harmonogramu robót oraz technologii ruchowo-przewozowej z niezbędnymi uzgodnieniami.

Z poważaniem

Dyrektor ds. wsparcia inwestycji

Załączniki:

1. Uzgodnienie PKP.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Sprawę prowadzi: *Marzena Kaczmarek, Starszy Specjalista ds. zamówień publicznych, tel: +48 512 954 882 , email: marzena.kaczmarek@pim.poznan.pl*

Pismo sporządził/a: *Marzena Kaczmarek, Starszy Specjalista ds. zamówień publicznych, tel: +48 512 954 882 , email: marzena.kaczmarek@pim.poznan.pl*

Klucz dokumentu: *Type=DocumentVer;Id=4294968067618*