

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Wydział Zamówień Publicznych

ul. Krochmalna 13J, 20-401 Lublin, tel.: 81 466 5710, fax: 81 466 5701
e-mail: zamowienia@zdm.lublin.eu, www.zdm.lublin.eu

ZP-PS.221.1.9.2016

Lublin, dnia 04.03.2016 r.

Do zainteresowanych

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na **zaprojektowanie i wykonanie przebudowy al. Kompozytorów Polskich w Lublinie, na odcinku do skrzyżowania z al. Smorawińskiego do północnej jezdni al. Solidarności wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego oraz wykonanie przebudowy dwóch wiaduktów w ciągu al. Kompozytorów Polskich.**

Zamawiający informuje, że w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły następujące zapytania. Poniżej treść zapytań wraz z odpowiedziami.

1. Z uwagi na narzucony na Wykonawcę obowiązek przeprowadzenia badań i pomiarów niezbędnych do określenia wzmocnienia konstrukcji nawierzchni a następnie wykonanie robót budowlanych na podstawie opracowanej dokumentacji prosimy:

- o podanie informacji czy najniższej położona warstwa konstrukcyjna wykonana jest z gruntu stabilizowanego spoiwem o $R_m=1,5$ MPa i grubości nie mniejszej niż 15 cm,
- o załączenie przekrojów warstw konstrukcyjnych.

Odpowiedź nr 1

Zamawiający informuje, że nie posiada przedmiotowych informacji jednakże zwraca uwagę, że zgodnie z zapisami PFU to Wykonawca jest zobowiązany do wykonania zarówno badań geotechnicznych jak i badań i pomiarów niezbędnych dla określenia wymaganego wzmocnienia istniejącej nawierzchni, w celu dostosowania jej do wymaganej kategorii ruchu. Podane w PFU warstwy wzmocnienia należy traktować jako minimalne wymagane do zastosowania przez Wykonawcę. W przypadku gdy podany pakiet wzmocnienia będzie niewystarczający, należy przewidzieć dodatkowe wzmocnienie (pkt 3.1.1 strona 15 PFU).

2. Zadania nr 2, SIWZ pkt. 3.2.2.3. demontaż istniejącej nieczynnej infrastruktury telekomunikacyjnej na wiadukcie. Z posiadanych przez Wykonawcę informacji wynika, że warunki techniczne znak TOTTESBU/MR-I/29.01/13 z dnia 13.01.2013 na dzień dzisiejszy nie są aktualne z uwagi na przebieg czynnej sieci teletechnicznej (najprawdopodobniej wykonanej po 13.01.2013) w istniejącej kanalizacji przewidzianej do demontażu. Prosimy o zajęcie stanowiska.

Odpowiedź nr 2

Zamawiający informuje, że wykonawca na etapie opracowywania dokumentacji projektowej powinien wystąpić do Orange o informację czy po wydaniu warunków znak TOTTESBU/MR-I/29.01/13 z dnia 13.01.2013 r. została wyrażona zgoda na umieszczenie jakichkolwiek sieci. Jeżeli zaistniała taka sytuacja należy przewidzieć przełożenie tej sieci do projektowanego odcinka kanału technologicznego na wiadukcie.

3. Prosimy o uszczegółowienie informacji odnośnie przebiegu trasy kanału technologicznego (w tym miejsce rozpoczęcia i zakończenia trasy). Brak odniesienia do dokumentacji na wykonanie Zadania nr 2.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź nr 3

Przy projektowaniu kanału technologicznego należy nawiązać się do istniejących kanalizacji sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach: al. Kompozytorów Polskich z al. Solidarności oraz al. Kompozytorów Polskich z al. Smorawińskiego w miejscach wskazanych na załączonych rysunkach nr 1 i nr 2 (załącznik nr 1 do odpowiedzi na zapytania). Dopuszczalne miejsca włączeń zaznaczono kolorem żółtym.

W odniesieniu do kabla światłowodowego należy zaprojektować montaż kabla światłowodowego jednomodowego 48 włókien na odcinku od szafy STS na skrzyżowaniu Lubomelska – Solidarności (rys nr 1 – szafę STS zaznaczono kolorem pomarańczowym) do sterownika na skrzyżowaniu Smorawińskiego – Kompozytorów Polskich (rys nr 2 – sterownik zaznaczono kolorem pomarańczowym)

Na skrzyżowaniu al. Smorawińskiego - al. Kompozytorów Polskich należy przewidzieć mufę rozgałęźną. 12 włókien wprowadzić do sterownika. Pozostałe włókna pozostawić jako zapas w wybranej studni w pobliżu sterownika. Sterownik należy wyposażyć w kasetę spawów, switch 1Gb a następnie wykonać aktualizację oprogramowania sterownika.

Na skrzyżowaniu ulica Lubomelska – al. Solidarności – al. Kompozytorów Polskich należy przewidzieć mufę rozgałęźną – 24 włókna wprowadzić do istniejącej szafy STS – zakończyć na patchpanelu 24-portowym. Pozostałe 24 włókna pozostawić jako zapas w wybranej studni w pobliżu szafy STS. Zaktualizować oprogramowanie sterownika.

4. Załącznik nr 7 do PFU pkt. 1 prosimy o potwierdzenie czy w wycenie ofertowej należy uwzględnić wykonanie połączenia skrzyżowań z sygnalizacjami świetlnymi al. Kompozytorów Polskich i al. Smorawińskiego oraz al. Kompozytorów Polskich i ul. Północnej kablem światłowodowym.

Odpowiedź nr 4

W wycenie ofertowej należy uwzględnić wykonanie połączenia skrzyżowań z sygnalizacjami świetlnymi al. Kompozytorów Polskich i al. Smorawińskiego oraz al. Kompozytorów Polskich i ul. Północnej (w zakresie objętym planowanymi robotami przez ZDiM) kablem światłowodowym.

5. Załącznik nr 10 do PFU prosimy o określenie terminu zakończenia planowanych prac.

Odpowiedź nr 5

Zgodnie z zapisami PFU (strona 11 pkt 2.2) Wykonawca zobowiązany jest do skoordynowania prac budowlanych z LPEC Sp z o. o. Osoby upoważnione do reprezentowania LPEC podane są w piśmie znak: RP-4111-15/2015 z dnia 17 grudnia 2015 (załącznik nr 10 do), z którymi należy się kontaktować w celu ustalenia szczegółowego terminu prowadzenia prac związanych z przebudową c.o.

6. Prosimy o określenie zakresu przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Kompozytorów Polskich i al. Smorawińskiego oraz al. Kompozytorów Polskich i ul. Północnej. Czy zakres wskazany w PFU dotyczy przeprowadzenia ruchu rowerowego czy też ma polegać na kompleksowej przebudowie z wymianą istniejących elementów konstrukcyjnych i wyposażenia?

Odpowiedź nr 6

Zgodnie z załącznikiem nr 4 w PFU zakres przebudowy sygnalizacji świetlnej dotyczy przeprowadzenia ścieżek rowerowych i dołożenia nowych elementów.

7. Z uwagi na objęcie przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Kompozytorów Polskich i ul. Północnej prosimy o załączenie dokumentacji projektowej w przedmiotowym zakresie z zakończonego zadania inwestycyjnego na Zaprojektowanie i Budowę Systemu Zarządzania Ruchem w Lublinie w ramach realizacji „Zintegrowanego Systemu Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”. Prosimy również o wskazanie w jakim zakresie planowana przebudowa ma ingerować w funkcjonujący System Zarządzania Ruchem.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź nr 7

Zamawiający informuje, że ingerencja przy rozbudowie sygnalizacji świetlnej o elementy służące przeprowadzeniu ruchu rowerowego wraz z detektorami dla rowerzystów na omawianym skrzyżowaniu będzie polegała na podłączeniu do szafy STS, rozbudowie o wymagane elementy oraz włączeniu programowo do systemu. Jednocześnie Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164) w załączeniu przekazuje projekty SSE, ISW, KON oraz SOR dla przedmiotowego skrzyżowania. (załącznik nr 2 do odpowiedzi na zapytania).

8. Prosimy o podanie informacji czy w ramach przebudowy sygnalizacji świetlnej w zakresie przeprowadzenia ruchu rowerowego Zamawiający wymaga zastosowania systemu detekcji ruchu rowerowego?

Odpowiedź nr 8

Zamawiający informuje, że w ramach przebudowy należy zastosować detektory automatycznej detekcji ruchu rowerowego – z wykorzystaniem detekcji mikrofalowej.

9. W związku ze specyfiką w/w zamówienia ogłoszonego w formule „Zaprojektuj i wybuduj” i koniecznością przygotowania założeń do projektu oraz sporządzenia przedmiarów prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o 10 dni tj. do dnia 18.03.2016 r.

Przedłużenie terminu złożenia ofert potrzebne jest nam do przygotowania rzetelnej i prawidłowej wyceny. Przygotowanie oferty w formule „Projektuj i buduj” wymaga więcej czasu do przygotowania oferty niż w formule „wybuduj” na uzgodnienie z projektantem założeń projektowych i opracowanie przedmiarów na podstawie których wykonawca może skalkulować roboty.

Odpowiedź nr 9

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę terminu składania i otwarcia ofert.

10. SST M-13.01.01 Beton w punkcie 2.4.2 odwołuje się do wymagań „Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 r.) zwanego dalej „Rozporządzeniem”, a mianowicie: „2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów (...) Dla betonów przeznaczonych do wbudowania w obiekty mostowe niezależnie od polskich norm obowiązują warunki podane w nadrzędnym przepisie prawnym tj. „Rozporządzeniu”. Wspomniane „Rozporządzenie” w § 163 stwierdza że:

Ust. 3 „beton, o którym mowa w ust. 2, powinien spełniać wymagania w zakresie 1) nasiąkliwości – określone Polską Normą odnoszącą się do obiektów mostowych, z zastrzeżeniem ust. 4 (...)”. Ust. 4 „Dopuszcza się w konstrukcjach poddawanych obudowie, rozbudowie i przebudowie nasiąkliwość betonu określoną ułamkiem masowym nie większą niż 5%”. SST przywołuje wspomnianą wyżej normę odnoszącą się do obiektów mostowych a mianowicie PN-S-10040:1999 „Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Wymagania i badania” zgodnie z którą w punkcie 2.1. Wymagania dotyczące betonu „(...) Beton do budowy konstrukcji mostowych powinien spełniać następujące wymagania” - nasiąkliwość badana wg PN-88/B-06250 nie powinna być większa niż 5% (...). Także norma PN-88/B-06250 Beton zwykły w punkcie 5.2 podaje: „Nasiąkliwość betonu nie powinna być większa: 5% - w przypadku betonów narażonych bezpośrednio na działanie czynników atmosferycznych (...)”. SST odnośnie wymagań dla betonu powołuje się także na normę PN-91/S-10042 „Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie”. Norma ta została wycofana 31 marca 2010 r. i zastąpiona normą PN-EN:19942:2010P „Eurokod; Projektowanie konstrukcji zespolonych stalobetonowych; Część 2: Reguły ogólne i reguły dla mostów” w której parametr nasiąkliwości nie występuje.

W związku z tym wnosimy i zmianę parametry nasiąkliwości do 5% w Specyfikacji Technicznej.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

Odpowiedź nr 10


Zamawiający informuje, że do konstrukcji mostowych należy przyjąć parametry nasiąkliwości betonu zgodnie z zapisami w SST M-13.01.01 tj: dla elementów mających bezpośredni kontakt z wodą i środkami chemicznymi odladzającymi do 4% a dla pozostałych elementów obiektów inżynierskich przyjąć do 5% .

11. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza zmianę dylatacji mechaniczno – asfaltowej na inną o równorzędnych parametrach?

Odpowiedź nr 11

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zmiany typu dylatacji. Należy zastosować dylatację mechaniczno-asfaltową zgodną z dokumentacją projektową.

Pozostałe zapisy specyfikacji istotnych warunków zamówienia pozostają bez zmian.

DYREKTOR
Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie

inż. *Kazimierz Pidek*