



BP

URZĄD MIASTA KOŁOBRZEG

ul. Ratuszowa 13, 78-100 Kołobrzeg
tel. 094 35 51 510, fax 094 35 23 769
e-mail: prezydent@post.pl
www.kolobrzeg.pl

Kołobrzeg, dnia 08 lipca 2011r.

ISO 9001:2000
BRM.0003151.2011.II

MF = do publikacji
18.07.11

Radny
Antoni Piwowarczyk

[Redacted signature]

Dotyczy: zapytania z dnia 28.06.2011r. w sprawie „Przebudowy Kładki nad torami PKP w Kołobrzegu”

Odpowiadając na zapytanie w sprawie przebudowy kładki dla pieszych zlokalizowanej nad torami PKP w Kołobrzegu informuję,

1. Na skutek złego wykonania nawierzchni z asfaltu twardolanego Wykonawca zdecydował się na jej naprawę z zastosowaniem środka MSK 0/2, który to pod wpływem temperatury zaczął topnieć. Celem zapobieżenia takiej sytuacji wykonawca dokonał posypania całej nawierzchni kruszywem absorbującym, co spowodowało utwardzenie środka użytego do naprawy nawierzchni z asfaltu twardolanego, który nie ulega topnieniu w temperaturach jakie panują latem. Naprawa była wykonywana w warunkach występowania temperatur nie przekraczających 15°C, stąd też nie zaobserwowano wcześniej uplastycznienia się środka MSK. Wykonawca zdecydował się na wykonanie naprawy celem poprawy estetyki wykonanej nawierzchni z asfaltu twardolanego na własne ryzyko. Na potwierdzenie tego przytaczamy odpowiedź, jaką Zamawiający udzielił w kwestii zastosowania do naprawy wykonanej przez Wykonawcę nawierzchni z asfaltu twardolanego środka MSK - cyt: „Odpowiadając na pismo z dnia 08.10.2010 r. w sprawie poprawy estetyki wykonanej nawierzchni z asfaltu twardolanego poprzez ewentualne pokrycie jej środkiem MSK 0/2 informujemy, że przeprowadzona próba na powierzchni ok. 4 m² przyniosła efekt pozytywny. W świetle opinii Projektanta, Inspektora Nadzoru i przedstawiciela Wydziału Inwestycji można zakładać, że pokrycie całości nawierzchni kładki zdecydowanie poprawi jej estetykę likwidując widoczne nierówności. Ostateczną jednak decyzję, co do zastosowania tego typu rozwiązania pozostawia się w gestii przede wszystkim Wykonawcy robót, który powinien wykonać zamówienie z należytą starannością, a w przypadku stwierdzenia ewentualnych wad i usterek dokonać ich usunięcia na własny koszt uzgadniając sposób z Inspektorem Nadzoru oraz Projektantem. Wydział Inwestycji nie widzi przeszkód, aby do tego celu zastosować w/w środek pod warunkiem, że nie wpłynie to negatywnie na techniczne parametry obiektu, jego żywotność i bezpieczeństwo użytkowników.” Z powyższego wynika, że nawierzchnia posiada wady w postaci nierówności, które wykonawca w ramach gwarancji będzie musiał usunąć. W przypadku stwierdzenia wad trwałych (nie nadających się do usunięcia lecz umożliwiających eksploatację obiektu), Zamawiający wystąpi o obniżenie wartości wynagrodzenia, korzystając z uprawnień umownych. Reasumując wady, jakie wystąpiły na obiekcie umożliwiają jego eksploatację, dlatego też nie zgadzam się ze

[Redacted signature]

stwierdzeniem, że dyskwalifikują one wykonanie przebudowy.

2. Projekt przewidywał wykonanie nawierzchni kładki z asfaltu twardolanego.
3. Składniki mieszanki mineralno-asfaltowej określił w dokumentacji projektowej Projektant podając jednocześnie tolerancje zawartości dla poszczególnych składników. Przygotowana w ten sposób mieszanka poddana została badaniom.
4. Próbkę były pobierane przed ułożeniem asfaltu twardolanego. Wyniki badań próbek mieściły się w tolerancjach określonych przez projektanta dla mieszanek mineralno asfaltowych oraz Polskich Norm. Porównanie wyników badań cech fizycznych i mechanicznych MMA z wynikami wg. receptury przedstawia się następująco:

Badana cecha	Uzyskane wyniki	Wg. receptury	Różnica	Wymagania
Zawartość asfaltu	7,5; 7,5; 8,3*	7,4	0,1; 0,1; 0,9	± 0,3
Zawartość ziaren powyżej 2 mm	44,1; 46,8; 44,7	45,5	-1,4; 1,3; -0,8	± 4,0
Zawartość ziaren poniżej 0,063 mm	21,3; 23,1; 20,7	21,8	-0,5; 1,3; -1,1	± 1,5
Gęstość objętościowa MMA [g/cm ³]	1,389; 2,441; 2,370	2,397	-	-
Penetracji stemplem o powierzchni 5 cm ² i nacisku 525 N, w temperaturze 40 st. C po 30 min obciążenia kostek (7x7x7 cm)	3,45; 3,1; 3,1	3,70	-	≥ 1,0 ≤ 3,5
Przyrost penetracji po następujących 30 min – zakładana w projekcie i wg. PN-EN 12697-20:2004[19];	0,29; 0,32; 0,32	0,3	-	≤ 0,4

*) Projekt zakładał orientacyjną zawartość asfaltu na poziomie 7,0-8,5 % m/m

5. Zmiany, jakich dokonano w trakcie realizacji robót dotyczyły sposobu wykonania robót remontowych istniejącej konstrukcji stopni i spoczników betonowych. Ocena stanu technicznego elementów mocujących stopnie żelbetowe oraz stan techniczny samych stopni w miejscach ich mocowania do konstrukcji stalowej jaką przeprowadzono w trakcie prac remontowych (po zdemontowaniu kilku stopni), wykazała fatalny stan techniczny konstrukcji podparć oraz samych stopni żelbetowych, co pokazują poniższe fotografie.



Fot. 1. Środkowy element mocowania i podparcia żelbetowego stopnia – po demontażu stopnia.



Fot. 2. Stan konstrukcji podparcia i mocowania stopni w części środkowej – po demontażu stopni.



Fot. 3. Stan konstrukcji podparcia i mocowania stopni w części skrajnej – po demontażu stopni.

Po przeanalizowaniu problemu zdecydowano, że z punktu widzenia ekonomiki całego przedsięwzięcia najkorzystniejszym rozwiązaniem w zaistniałej sytuacji byłoby, zamiast wykonywać roboty związane z dodatkowym zabezpieczeniem starej konstrukcji żelbetowej stopni dokonać ich wymiany na nowe, skoro sytuacja wymusiła i tak konieczność ich demontażu.

Projekt remontu i przebudowy kładki obejmował swoim zakresem 3 dokumentacje projektowe:

- wykonanie remontu istniejącej konstrukcji stalowej i elementów żelbetowych kładki wraz z wymianą nawierzchni asfaltowej kładki
- budowy zejścia na peron II dworca PKP wraz z budową dźwigu osobowego dla

- osób niepełnosprawnych,
 – budowy dźwigów: od ul. Okopowej oraz ul. Zdrojowej.

Zgodnie z art. 29 ustawy Prawo zamówień publicznych:

1. Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.
2. Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję.
3. Przedmiotu zamówienia nie można opisywać przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, chyba że jest to uzasadnione specyfiką przedmiotu zamówienia i zamawiający nie może opisać przedmiotu zamówienia za pomocą dostatecznie dokładnych określeń, a wskazaniu takiemu towarzyszą wyrazy "lub równoważny".

Ustawa w art. 29 ust. 2 zawiera, zatem wyraźny zakaz dokonywania opisu przedmiotu zamówienia w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję. Zakazane jest więc dokonywanie opisu przedmiotu zamówienia nie tylko takiego, który utrudnia uczciwą konkurencję, wskazując na konkretny produkt, ale i takiego, który potencjalnie mógłby wpłynąć na konkurencję na rynku. Zakaz ten nie oznacza konieczności nabycia przez zamawiającego dostaw, usług czy robót budowlanych nie odpowiadających jego potrzebom, zarówno co do jakości, funkcjonalności czy wymaganych parametrów technicznych, a jedynie nakazuje dopuścić konkurencję między wykonawcami mogącymi spełnić postawione wymogi w odniesieniu do przedmiotu zamówienia bez ograniczania dostępu do niego.

Projektant określił w dokumentacji projektowej podstawowe parametry jakie powinny zostać spełnione przez dźwigi służące do przewozu osób niepełnosprawnych podając:

OPIS TECHNICZNY	
Rodzaj dźwigu:	platformowy pionowy
Rodzaj użytkowania:	samoobsługowy do przewozu osób i/lub osoby na wózku inwalidzkim
Rok montażu:	2009
Typ dźwigu:	E06
Udźwig nominalny:	300 [kg]
Prędkość nominalna:	0,13 [m/s]
Nadszybie:	2,40 [m]
Wysokość podnoszenia:	6,5 [m]
Liczba przystanków / dojeżdż:	2 / 2
Ilość i rodzaj drzwi przystankowych:	2 szt. – wychylne (900x2000) – jednoskrzydłowe wyposażone w samozamykacz
Zamki bezpieczeństwa:	typ TIEFFE 2000/90°
Kabina:	przelotowa
Wymiary kabiny:	szer.-1100 [mm]; głęb.-1400 [mm]; wys.-2000 [mm]
Napęd:	hydrauliczny pośredni
Przełożenie:	2:1
Maszynownia:	dolna tylna na poziomie „0”
Zawieszenie:	liny – 2 szt. x Ø9 [mm]
Silnik napędowy:	elektryczny / 1,5 [kW]
Napięcie zasilania:	~230 [V]/50 [Hz]
Zabezpieczenie zasilania:	16 [A]
Prowadnice:	T 70x70x8 [mm]
System sterowania:	przyciskowe, manualne góra-dół
Nr schematu elektrycznego:	7850050
Dźwig wyposażony jest w:	- chwytacze – działające w przypadku poluzowania lub zerwania lin,

	- zawór bezpieczeństwa – zabezpieczający przed opuszczeniem platformy dźwigu w przypadku pęknięcia węża hydraulicznego.
--	---

Wykonawca kierując się przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych na etapie realizacji zaproponował zastosowanie urządzeń równoważnych tj. dźwigów typu CIBES A 5000 o następujących parametrach:

OPIS TECHNICZNY	
Producent	CIBES LIFT AB Szwecja
Typ dźwigu:	A 5000
Przeznaczenie	Platforma dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach
Rodzaj napędu	Śrubowy
Udźwig nominalny:	Q=400 [kg] lub 4 osoby
Sterowanie	Mikroprocesorowe za pomocą przycisków naciskanych w sposób ciągły
Prędkość:	0,15 [m/s]
Ilość przyst./drzwi	2/2
Wysokość podnoszenia:	do 5,84 [m]
Położenie maszynowni	W szybie (napęd znajduje się na platformie)
Platforma	Przelotowa o wymiarach 1000mm x 1500 mm, lakierowana proszkowo na kolor RAL 9006 (srebrny aluminium anodowane)
Drzwi przystankowe	Typ AL.-3 o wymiarach w świetle 900mm x 2000mm
Wyposażenie	Listwy przeciwzakleszczeniowe, sygnał wzywania pomocy połączony ze służbami ratowniczymi, awaryjny zjazd po zaniku napięcia elektryczny, automatyczne otwieracze drzwi.
Zasilanie	Prąd trójfazowy – 400V/50 Hz

Rozwiązanie zostało zaakceptowane przez projektanta oraz Zamawiającego.

- Zmiany wprowadzone w trakcie realizacji robót opisane w pkt-cie 5 nie naruszały warunków s.i.w.z oraz ustawy PZP.
- Zainstalowane platformy dla osób niepełnosprawnych typu CIBES A 500 są przystosowane do funkcjonowania w przestrzeni otwartej.
- Oświadczenie kierownika budowy dotyczące kompletności wykonania robót budowlanych zostało złożone i stanowiło załącznik do zgłoszenia zakończenia robót zarówno w Powiatowym Inspektoracie Nadzoru Budowlanego jak i również w Zachodniopomorskim Wojewódzkim Inspektoracie Nadzoru Budowlanego.
- Potwierdzenie Inspektora Nadzoru zakończenia robót znajduje się w dziennikach budowy.

Z poważaniem,

PREZYDENT MIASTA

Janusz Gromek
Janusz Gromek

Do wiadomości:

- BRM

*Document nie Janusz Gromek
nie podpisany i ustawa o obszar
dotyczy osobnych.*

NACZELNIK
WYDZIAŁU INWESTYCJI

mgr inż. Janusz Strucki
mgr inż. Janusz Strucki

12.07.2011

URZĘDU MIASTA KOROBRZEG

Roman Kaźmierski
Roman Kaźmierski