

Gmina Warta

Rynek im. Wł. St. Reymonta 1
98-290 Warta

WOA.271.5.2022.Zp

Do Wykonawców zainteresowanych udziałem w postępowaniu

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego ogłoszonego BZP, Platformie Zakupowej i BIP oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Warcie w dniu 25.02.2022 roku na wykonanie zadania pn. Remont drogi gminnej Proboszczowice – Ustków o długości 5,50 km i szerokości jezdni 7 m.

W związku z wnioskami dotyczącymi wyjaśnienia treści SWZ ww. postępowania, Zamawiający na podstawie art. 284 ust. 2 i art. 286 ust. 1 Pzp udziela wyjaśnień i dokonuje zmiany treści SWZ.

Pyt. 1 Zamawiający wymaga wykonania podbudowy z wykorzystaniem istniejących warstw nośnych. Zgodnie z wymaganiami § 19 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego prosimy o załączenie wyników badań gruntowo-wodnych (jest to niezbędna część PFU konieczna do zaprojektowania robót budowlanych – w tym określenia konstrukcji), ponieważ bez badań gruntowo-wodnych nie można stwierdzić, czy istniejąca nawierzchnia nadaje się do wykorzystania jako dolna warstwa podbudowy, czy np. nie wystąpi konieczność zaprojektowania i wykonania wzmocnienia istniejącej nawierzchni. W przeciwnym razie prosimy o podanie konkretnej grubości warstw podbudowy i wymagań jakie powinny spełnić materiały, która będzie obowiązywała wszystkich potencjalnych Wykonawców, tak aby zapewnić warunki uczciwej konkurencji.”

Odp. pyt. 1 Wykonanie badania nośności gruntu należy do obowiązków Wykonawcy na etapie realizacji zadania.

Pyt. 2 Zamawiający określając charakterystyczne parametry drogi wymaga uzyskania nośności drogi – 100kN/oś i wskazuje jednocześnie wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej z mieszanki min. asfaltowej przy grubości warstw 4+4cm. Wg Katalogu Typowych konstrukcji górnych warstw nawierzchni podatnych dla osiągnięcia nośności 100kN/oś minimalna grubość tych warstw to 5+4cm. Prosimy o określenie, czy warstwy bitumiczne nawierzchni należy wykonać zgodnie z PFU tzn. 4cm warstwa wiążąca + 4 cm warstwa ścieralna, czy zgodnie z wytycznymi katalogu typowych nawierzchni tzn. 5+4cm?”

Odp. pyt. 2 Należy wykonać według Katalogu Typowych Konstrukcji.

Pyt. 3 Odcinek od km 0+886 do km 5+500 w części opisowej PFU wymaga wykonania warstwy wiążącej gr. 4cm i ścieralnej gr.4cm na szerokości 7m na poszerzeniach oraz 4 cm nakładki na istniejącej nawierzchni bitumicznej. W następnych wierszach opisu wymagana jest nakładka gr. 5cm na istniejącej nawierzchni bitumicznej. Ponadto w pkt. 1.3 PFU na

odcinku od km 0+886 do km 5+500 ponownie pokazana jest grubość 4cm w-wy ściernalnej na całości jezdni. Również w tym samym punkcie w zakresie robót jest frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej. Niezrozumiałe i wykluczające się opisy - prosimy o ujednoczenie grubości warstw bitumicznych nawierzchni i potwierdzenie, co należy wykonać po sfrezowaniu istniejącej nawierzchni bitumicznej, czy należy ułożyć tylko nakładkę gr. 5cm, czy należy wykonać nową podbudowę? Wnioskujemy o załączenie przekrojów konstrukcyjnych.

Odp. pyt. 3 Zamawiający dokonuje zmiany w PFU. Zamawiający wykreśla z zakresu robót frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej. Zadanie nie obejmuje frezowania istniejącej nawierzchni bitumicznej. Należy przyjąć grubość warstwy bitumicznej 5 cm.

Pyt. 4 Odwodnienie jezdni – rozbieżności między zapisem pkt.1 Części opisowej PFU a punktem 1.3 PFU tzn. punkt 1 odtworzenie i czyszczenie rowów chłonnych na odcinkach gdzie one występują, pkt. 1.3. czyszczenie i odtworzenie rowów. Czy rowy należy odtworzyć i oczyścić na całym odcinku remontowanej drogi czy tylko na odcinkach gdzie one występują formie widocznej w terenie, czy może również w miejscach gdzie kiedyś występowały rowy i trzeba je odtworzyć?

Odp. pyt. 4 Odtworzenie i oczyszczenie rowów należy wykonać tak, aby spełniały funkcję prawidłowego odwodnienia jezdni.

Pyt. 5 Przepusty: pkt 1 części opisowej w zakresie jest remont przepustu w km 1+551 natomiast w pkt. 1.3 przepust objęty remontem jest w km 3+368. Czy do remontu należy przyjąć jeden czy dwa przepusty?

Odp. pyt. 5 Do remontu należy przyjąć 3 przepusty. Zakres projektu remontu będzie wynikał ze stanu technicznego przepustów.

Pyt. 6 Zamawiający wymaga wyznaczenia oznakowaniem poziomym ścieżki rowerowej szerokości 2m. Zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r) w przypadku gdy ścieżka rowerowa jest bezpośrednio przy jezdni to powinna być ona wyniesiona ponad jezdnię na wysokość od 6 do 16 cm i oddzielona krawężnikiem. Proszę o podanie rozwiązania połączenia jezdni i ścieżki rowerowej.

Odp. pyt. 6 Zamawiający zleca Wykonawcy wydzielenie ścieżki rowerowej z jezdni o szerokości 7.0m np. oznakowaniem typu separator ruchu U-25a, lub innymi zaproponowanymi przez Wykonawcę.

Pyt. 7 Wg PFU Zamawiający określa klasę drogi jako „L”. Zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999r) szerokość pasa ruchu dla jezdni na drodze klasy L powinna wynosić 2,75m. W związku z tym, że zakładana szerokość jezdni łącznie ze ścieżką rowerową ma mieć 7m szerokości to występuje niezgodność z warunkami technicznymi. Czy Zamawiający wystąpi do właściwych organów o **odstępstwo**, czy należy zaprojektować drogę niezgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, czy Zamawiający zmieni Charakterystyczne parametry drogi - PFU pkt. 1.1?

Odp. pyt. 7 Omyłkowo zakwalifikowano drogę do klasy „L” – Lokalna. Droga posiada status drogi wewnętrznej bez klasyfikacji.

Pyt. 8 Zgodnie z definicją Prawa budowlanego pod pojęciem remont „ należy rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym” to naszym zdaniem inwestycja nosi znamiona „przebudowy drogi” i w związku z tym wymagane będzie wykonanie dokumentacji projektowej na mapie do celów projektowych (którą także należy wykonać), uzyskanie decyzji środowiskowej i wybudowanie dodatkowo kanału technologicznego.

W związku z powyższym czy do wyceny należy przyjąć ?

- a) zaprojektowanie i wykonanie kanału technologicznego, czy Zamawiający wystąpi do właściwych organów o **odstąpienie** od wykonania kanału technologicznego?
- b) wykonanie mapy do celów projektowych,”

Odp. pyt. 8 W naszej ocenie jest to remont drogi w granicach geodezyjnych działki, w związku z czym nie ma konieczności projektowania kanału technologicznego. Zamawiający nie wymaga sporządzenia dokumentacji na mapie do celów projektowych.

Pyt. 9 Czy zdaniem Zamawiającego wymagane będzie uzyskanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, której uzyskanie może trwać nawet ok. pół roku. Jeśli tak, to czy Zamawiający przewiduje przedłużenie terminu wykonania zadania.

- co w przypadku gdy Zamawiający odstąpi od wykonania decyzji środowiskowej a Organ Administracji Publicznej nakaże wykonanie Decyzji Środowiskowej?

Odp. pyt 9 Dla remontu drogi nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stąd nie przewiduje wydłużenia terminu realizacji zadania z tego tytułu.

Pyt. 10 Czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania gruntem na cele remontowanej drogi lub czy istniejąca szerokość pasa drogowego będąca w dysponowaniu gruntem jest wystarczająca na umieszczenie w nim wszystkich wymaganych elementów drogi wyszczególnionych w PFU tj. jezdnia ze ścieżką rowerową, pobocza i rowy przydrożne?

Odp. pyt. 10 Tak. Gmina Warta jako zarządca przedmiotowych dróg posiada prawo do dysponowania gruntem (pasmem drogowym) na potrzeby remontu.

Pyt. 11 Czy wymagane będzie odtworzenie pasa drogowego i geodezyjna stabilizacja pasa drogowego?

Odp. pyt. 11 Tak, będzie wymagana obsługa geodezyjna z uwzględnieniem stabilizacji pasa drogowego.

Pyt. 12 Czy zamawiający przewiduje wydłużenie terminu realizacji z uwagi na długość trwania procedur administracyjnych.

Odp. pyt. 12 Tak przewiduje. Powody wydłużenia terminu realizacji zadania zostały opisane we wzorze umowy – Załącznik nr 9 do SWZ § 11.

Pyt. 13 Ponadto w związku z tym, że Zamawiający opisuje przedmiot zamówienia przy pomocy Programu Funkcjonalno-Użytkowego to prosimy zgodnie z § 19 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego o załączenie wymaganych następujących dokumentów tj.:

- kopii mapy zasadniczej (załączony przebieg trasy nie nosi znamion mapy zasadniczej zgodnie z ustawą o geodezji i kartografii i nie przedstawia informacji, które powinny być zawarte w mapie zasadniczej.
- wyników badań gruntowo-wodnych
- inwentaryzacji zieleni
- warunków wykonania i odbioru robót budowlanych które powinny być zawarte w STWiORB (konieczne jest określenie np. rodzaju materiałów jak i wymagań jakie powinny spełnić, rodzajów badań i ich metodologii, ewentualnych potrąceń i wszystkich innych informacji, które powinny się znaleźć w STWiORB.).

W/w dokumenty są niezbędne w celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji przy sporządzaniu oferty cenowej na wykonanie przedmiotowego zadania, bowiem zgodnie z art. 99.1. Prawa zamówień publicznych, przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty, a załączony do SWZ, Program Funkcjonalno Użytkowy opisuje przedmiot zamówienia w dość dowolny sposób, który może utrudniać uczciwą konkurencję np. poprzez dużą dowolność np. w dobieraniu konstrukcji drogi, doboru parametrów skrzyżowań, zjazdów itp.

Odp. pyt. 13 Sporządzenie STWiORB odbywa się na etapie projektu technicznego, natomiast przedmiotowa inwestycja ma zostać wykonana w systemie zaprojektuj i wybuduj, stąd STWiORB zostaje wykonany na etapie projektu przez Wykonawcę. Sporządzenie ww. dokumentów leży po stronie Wykonawcy.

PFU powinno dopuszczać swobodę projektanta w kształtowaniu rozwiązań projektowych, zgodnie z wyrokiem Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 25 sierpnia 2017 r. o sygnaturze KIO 1563/17: „Zamawiający, sporządzając PFU, winien dokonać opisanie przedmiotu zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami, mając na względzie przepis art. 29 p.z.p. Oznacza to obowiązek opracowania przez Zamawiającego szczegółowych wymagań dla Wykonawcy, aby mógł na ich podstawie samodzielnie, biorąc za to odpowiedzialność, zaprojektować i wybudować objęty zamówieniem obiekt budowlany. Jednakże Zamawiający w PFU nie powinien narzucać Wykonawcy gotowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, gdyż tym samym brałby współodpowiedzialność za dotrzymanie zobowiązań umownych Wykonawcy”.

Zamawiający informuje, że przedłuża termin składania ofert. Termin składania ofert zostaje zmieniony z 14.03.2022 r. do godz. 12:00 na 18.03.2022 r. do godz. 12:00. Ulega zmianie również termin otwarcia ofert z 14.03.2022 r. godz. 13:00 na 18.03.2022 r. godz. 13:00. Zmienia się termin związania ofertą z do 12.04.2022 r. na do 16.04.2022 r.

Burmistrz Warty

/-/ Krystian Krogulecki