

WSZYSCY WYKONAWCY

Dotyczy postępowania w trybie podstawowym na „**Wzmocnienie nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 305 na odcinku Wroniawy - Solec**”.

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, w związku z prośbą o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, dalej SWZ, w przedmiotowym postępowaniu, działając w trybie art. 284 ust. 2 Ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm.), dalej ustawa Pzp wyjaśnia co następuje:

Pytanie 1:

Dotyczy § 2 pkt 6 projektu umowy.

Prosimy o doprecyzowanie, w jakim terminie od złożenia przez Wykonawcę „protokołu konieczności” Zamawiający będzie dokonywał jego weryfikacji i udzielał odpowiedzi w zakresie jego zatwierdzenia lub odrzucenia.

Odpowiedź:

Zamawiający będzie dokonywał weryfikacji protokołu konieczności bez zbędnej zwłoki.

Pytanie 2:

Dotyczy § 8 pkt 1 oraz § 8 pkt 3 projektu umowy.

W związku z tym, że umowa podwykonawcza stanowi osobną umowę o roboty budowlane (z innymi cenami niż Kontrakt z Zamawiającym), prosimy o zmianę tego zapisu tak, aby Podwykonawca nie musiał podpisywać zestawienia wartościowego wykonanych robót, a jedynie zestawienie ilościowe (czyli obmiar robót), ze wskazaniem jakie roboty i w jakiej kwocie (wyliczonej z cen z umowy podwykonawczej) zostały zrealizowane przez tychże Podwykonawców. Prosimy o ograniczenie zobowiązania Wykonawcy w kwestii Podwykonawców do: załączenia do faktury zestawienia wartości wykonanych robót, sprawdzonego przez Inspektora Nadzoru i podpisanego przez Podwykonawcę, bazującego na cenach z umowy podwykonawczej. Niczym nieuzasadnione jest żądanie przez Zamawiającego, aby Podwykonawcy podpisywali wartościowe zestawienie robót do faktury wystawianej przez Wykonawcę na Zamawiającego.

W związku z powyższym, wnosimy również o usunięcie w § 8 pkt 3 Umowy zapisu „podpisane przez Podwykonawców i Dalszych Podwykonawców zgłoszonych do rozliczenia”.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że z uwagi na fakt, iż wybór Wykonawcy następuje w ramach zamówienia publicznego, zgodnie z zasadą, którego złożone oferty w postępowaniu są jawne, Zamawiający nie zgadza się na taką zmianę zapisu § 8 ust 1 i 3 Projektowanych Postanowień Umowy, Tom II SWZ, dalej zwanych PPU.

Pytanie 3:

Dotyczy § 20 pkt 2 projektu umowy.

Wnosimy o zmniejszenie limitu kar umownych w par. 20 ust. 2 na 15% wynagrodzenia umownego brutto. Aktualny limit kar na poziomie 30% wynagrodzenia umownego brutto jest zdaniem Wykonawcy wygórowany i niezasadny.

W doktrynie prawa zamówień publicznych oraz w aktualnym orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej przy Prezesie Urzędu Zamówień Publicznych dominuje pogląd, że kara umowna co do istoty ma charakter wyłącznie odszkodowawczy i kompensacyjny, a nie prewencyjny. Ustalenie przez Zamawiającego zbyt wygórowanych kar umownych dla wykonawców stanowi zatem naruszenie prawa w zakresie równości stron umowy (Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 31 lipca 2015 r. sygn. akt: KIO/1519/15). Należy mieć również na względzie stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z 29 listopada 2013 roku Sygn. akt I CSK 124/13, dotyczącego przesłanek miarkowania kar umownych jako rażąco wygórowanych. W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy wskazał, iż „kara umowna nie może być instrumentem służącym wzbogaceniu wierzyciela, a zatem przyznającym mu korzyść majątkową w istotny sposób przekraczającą wysokość poniesionej przez wierzyciela szkody. Celem miarkowania kary umownej jest natomiast ochrona równowagi interesów stron i zapobieżenie nadmiernemu obciążeniu dłużnika oraz niesłusznemu wzbogaceniu wierzyciela”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę PPU.

Pytanie 4:

Dotyczy § 20 ust. 1 pkt 5 i 10 projektu umowy.

Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę wymiaru kary:

5) na 0,05% od wartości umowy podwykonawczej,

10) na 0,05% od wartości niezapłaconego wynagrodzenia.

Aktualny wymiar kar jest zdaniem Wykonawcy wygórowany i niezasadny.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 5:

Mając na uwadze przyjętą technologię wzmocnienia nawierzchni drogi, czy Zamawiający posiada wiedzę w zakresie istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz podbudowy jezdni (rodzaj materiału na podbudowie, grubości istniejących warstw)

Odpowiedź:

Zamawiający w załączeniu przekazuje dane dotyczące określenia konstrukcji istniejącej nawierzchni w załączonym pliku. (określenie konstrukcji istniejącej nawierzchni.pdf)

Pytanie 6:

Czy zamawiający wyraża zgodę na zamknięcie całkowite drogi z wyłączeniem ruchu ? Przyjęta technologia MCE wykonana na całej szerokości jezdni gwarantuje jednorodną mieszankę MCE. W przypadku prac dla każdego pasa ruchu osobno, może skutkować brakiem możliwości wykonania podbudowy MCE jednorodnej dla obu pasów ruchu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na całkowite zamknięcie drogi z wyłączeniem ruchu.

Pytanie 7:

Prosimy o wyjaśnienie różnicy w zapisach dotyczących zasadniczych robót :

a) Zapis z opisu technicznego:

„4. Stan projektowany.

Zakres robót obejmuje wykonanie:

- wykonanie poszerzenia jezdni zgodnie z przekrojem normalnym.

Na pozostałym odcinku , podbudowa z MCE gr. 20 cm zostanie wykonana na istniejącej podbudowie z tłucznia. Przewiduje się frezowanie nawierzchni asfaltowej gr. 10 cm i rozbiórkę podbudowy z tłucznia gr. 10 cm. Wykonawca robót powinien przewidzieć w trakcie wykonywania podbudowy, konieczność uzupełnienia z własnego materiału brakującej części podbudowy. Przed przystąpieniem do wykonywania robót, Wykonawca powinien przedstawić recepturę na wykonanie podbudowy z MCE, Inspektorowi Nadzoru i uzyskać jej akceptację.

b) Z rysunku przekroju normalnego wynika, że istniejącą drogę należy rozebrać do koryta gruntowego. Na korycie położyć stabilizację z betonu C 3/4 gr 15 cm na całej szerokości jezdni, a następnie na tym położyć 20 cm warstwę MCE

c) Specyfikacja techniczna

D-04.10.01. Podbudowa z MCE

5.6. Wykonanie i zagęszczenie podbudowy

Na starej nawierzchni należy rozłożyć równomiernie kruszywo doziarniające (o ile wynika to z ustaleń w recepcie) i cement. Cement można podawać również w postaci zawiesiny z wodą bezpośrednio na bęben maszyny frezująco-mieszającej, jeżeli konstrukcja maszyny na to pozwala. Emulsja dozowana jest za pomocą automatycznego systemu sterowania samobieżnej maszyny frezująco-mieszającej.

Po wymieszaniu destruktu, kruszywa doziarniającego, cementu, emulsji i wody, należy przystąpić do zagęszczania podbudowy. Wilgotność mieszanki MCE podczas zagęszczania powinna odpowiadać wilgotności optymalnej, określonej według próby Proctora,

Opis techniczny nie zgadza się z przekrojem normalnym oraz z zapisami specyfikacji D.04.10.01

Prosimy o potwierdzenie, że na szerokości istniejącej drogi jest wykonywana warstwa MCE na starej nawierzchni, a stabilizacja znajduje się na poszerzeniu jezdni.

(Zapisy zgodne z opisem technicznym i Specyfikacją Techniczną D.04.10.01 Podbudowa z MCE)

Odpowiedź 7a:

Z przekroju normalnego - rysunek zamienny wynika, że istniejąca droga ma szerokość 6,0 m i należy wykonać poszerzenia do szerokości 6,5 m.

Odpowiedź 7b:

Zamawiający przekazuje rysunek nr 3 'Przekroje normalne' rysunek zamienny, z którego powinno wynikać, że stabilizację z betonu C3/4 gr. 15 cm należy wykonać na całej szerokości jezdni i poszerzenia (na istniejącej podbudowie) po sfrezowaniu i rozebraniu gr. 20 cm, a następnie wykonać 20 cm warstwę MCE.

Odpowiedź 7c:

Zamawiający potwierdza zapis.

Pytanie 8:

Prosimy o załączenie badań geologicznych z uwzględnieniem rodzaju i grubości warstw istniejącej konstrukcji nawierzchni.

Odpowiedź:

Zamawiający w załączeniu przekazuje dane dotyczące określenia konstrukcji istniejącej nawierzchni w załączonym pliku. (określenie konstrukcji istniejącej nawierzchni.pdf).

Pytanie 9:

Na Stronie 23 Specyfikacji technicznej jest zapis:

9.2 Objazdy, Przejazdy, drogi tymczasowe i Organizacja Ruchu

(c) Utrzymanie płynności ruchu publicznego z uwzględnieniem kierowania ruchem przy pomocy przeszkolonych sygnalistów.

Prosimy o potwierdzenie, że podczas wykonywania robót tymczasową organizację ruchu można prowadzić na sygnalizacji świetlnej.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że kierowanie ruchem w godzinach prowadzenia robót powinno odbywać się ręcznie, a w pozostałym czasie przy zastosowaniu sygnalizacji świetlnej.

Pytanie 10:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu w Specyfikacji Technicznej D.04.10.01 Podbudowa z MCE (str. 77)

Uwaga: w cenie wykonania 1 m² podbudowy z mieszanki-mineralno-cementowej MCE należy uwzględnić ewentualną utylizację smoły.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w przypadku wystąpienia smoły w nawierzchni asfaltowej, Wykonawca jest zobowiązany do jej utylizacji.

Pytanie 11:

W związku z tym, że odcinek do realizacji posiada 1200 m długości oraz dwa obiekty mostowe prosimy o informację jakiej maksymalnej długości odcinek można zamknąć i oznakować w celu wykonywania na nim robót drogowych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że jako maksymalną długość odcinka należy przyjąć 300 m.

Pytanie 12:

Jaką grubość warstwy nowego kruszywa 0/31,5 mm należy założyć w celu doziarnienia warstwy MCE?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że ilość kruszywa wynikać będzie z przygotowanej i zatwierdzonej receptury.