

Ogłoszenie nr 510160897-N-2019 z dnia 02-08-2019 r.

Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie: Przebudowa mostu na most klasy A leżącego w ciągu DP 1030 S na rzece Warcie wraz z dojazdami w m. Zawada, gmina Kłomnice.

OGŁOSZENIE O UDZIELENIU ZAMÓWIENIA - Roboty budowlane

Zamieszczanie ogłoszenia:

obowiązkowe

Ogłoszenie dotyczy:

zamówienia publicznego

Zamówienie dotyczy projektu lub programu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej
nie

Zamówienie było przedmiotem ogłoszenia w Biuletynie Zamówień Publicznych:

tak

Numer ogłoszenia: 567646-N-2019

Ogłoszenie o zmianie ogłoszenia zostało zamieszczone w Biuletynie Zamówień Publicznych:

nie

SEKCJA I: ZAMAWIAJĄCY

I. 1) NAZWA I ADRES:

Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie, Krajowy numer identyfikacyjny 15140600900000, ul. ul. Sobieskiego 9, 42-217 Częstochowa, woj. śląskie, państwo Polska, tel. 343 785 467, e-mail Tkacka@poczta.onet.pl, faks 343 785 468.

Adres strony internetowej (url): <http://www.pzdczestochowa.4bip.pl>

Adres profilu nabywcy: <http://www.pzdczestochowa.4bip.pl>

I.2) RODZAJ ZAMAWIAJĄCEGO:

Administracja samorządowa

SEKCJA II: PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

II.1) Nazwa nadana zamówieniu przez zamawiającego:

Przebudowa mostu na most klasy A leżącego w ciągu DP 1030 S na rzece Warcie wraz z dojazdami w m. Zawada, gmina Kłomnice.

Numer referencyjny(jeżeli dotyczy):

PZD.3450.13.2019

II.2) Rodzaj zamówienia:

Roboty budowlane

II.3) Krótki opis przedmiotu zamówienia (wielkość, zakres, rodzaj i ilość dostaw, usług lub robót budowlanych lub określenie zapotrzebowania i wymagań) a w przypadku partnerstwa innowacyjnego - określenie zapotrzebowania na innowacyjny produkt, usługę lub roboty budowlane:

Przedmiotem zamówienia jest przebudowa mostu na most klasy A leżącego w ciągu DP 1030 S na rzece Warcie wraz z dojazdami w m. Zawada, gmina Kłomnice. Podstawowe parametry techniczne inwestycji: Ze względu na zły stan techniczny obiektu, a także niespełnienie obowiązujących wytycznych z zakresu warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie oraz ich usytuowanie oraz z zakresu obliczeń hydrauliczno-hydrologicznych, konieczna jest jego rozbiórka i wybudowanie w jego miejscu nowego obiektu, spełniającego powyższe wymagania. Lokalizacja nowego mostu zostanie skorygowana, co

wynika z zamiaru wyłagodzenia łuków poziomych drogi przed oraz za obiektem. Wykonać należy obiekt jednoprzęsłowy ramowy zespolony. Konstrukcję nośną stanowią zespolone belki prefabrykowane typu T-27. Podpory masywne żelbetowe. Wysokość konstrukcyjna wynosi ok. 1,45m. W wyniku wykonanych odwiertów badawczych na badanym terenie stwierdzono występowanie zwierciadła wód gruntowych na głębokości od 1,00 m do 1,40 m. Przekrój poprzeczny obiektu został dostosowany do projektowanej drogi oraz uwag i wymagań. Zamawiającego i składa się z następujących części: Barrieroporęcz z gzymsem - 0,60 m, Chodnik z bezpiecznikiem - 2,00 m, Opaska - 0,50 m, Jezdnia 2 x - 3,50 m, Opaska - 0,50 m, Chodnik z bezpiecznikiem - 2,00 m, Barrieroporęcz z gzymsem - 0,60 m, Spadek poprzeczny na jezdni - 2,0%, Spadek poprzeczny chodnika dla pieszych - 3,0%, Spadek podłużny niwelety - łuk pionowy, max. ~1,0%, Charakterystyczne wymiary: Rozpiętość teoretyczna obiektu: 31,30 m, Całkowita szerokość obiektu (w osi rzeki): 13,20 m, Szerokość jezdni na obiekcie w krawężnikach: 8,00 m, Szerokość chodników: 1,50 m + 1,50 m, Szerokość kap chodnikowych: 2,60 m + 2,60 m, Światło poziome (prostopadłe do osi rzeki): min. 30,00 m, Światło pionowe: ~3,11 m (min. 2,85 m). Fundamenty obiektu stanowią dwa masywne przyczółki, posadowione pośrednio na palach fundamentowych. Na każdą podporę przewidziano zastosowanie trzech rzędów betonowych pali prefabrykowanych 40x40 cm, o długości 6,0m. Rząd wewnętrzny (od strony rzeki) zostanie wykonany jako odchylony od pionu pod kątem 10 stopni. Pozostałe rzędy zostaną wykonane pionowo. Konstrukcję nośną stanowi jednoprzęsłowy ustrój ramowy wykonany z belek strunobetonowych typu T27 o wysokości 110cm. Belki zostaną zatopione we wspornikach przyczółków, tworząc konstrukcję ramową. Na belkach wylana zostanie żelbetowa płyta o grubości 24cm, zespalająca konstrukcję. Na ustrój nośny składa się 14 belek prefabrykowanych. Elementy wyposażenia obiektu: Dylatacje – Dylatacje wykonuje się jako bitumiczne przekrycie na styku obiektu z nasypem drogowym. Dylatacja będzie oparta z jednej strony na płycie obiektu, a z drugiej na bloku poddylatacyjnym wykonanym na płycie przejściowej. Oba elementy zostaną zaizolowane przed wykonaniem dylatacji. Dylatacja pozwoli na przesuw ± 8 mm. Izolacja płyty pomostowej obiektu – Górną powierzchnię żelbetowej płyty pomostowej zabezpiecza się izolacją z papy termozgrzewalnej o grubości 5mm. W obrębie jezdni izolacja jest jednowarstwowa, pod kapami chodnikowymi projektuje się dodatkową warstwę ochronną wykonaną z papy termozgrzewalnej o grubości min. 5mm. Kanały technologiczne – Przewidziano wykonanie 8 kanałów technologicznych o średnicy 110 mm w razie wystąpienia konieczności przeprowadzenia przez obiekt sieci w przyszłości. Kanały zostaną wykonane w kapach chodnikowych (po 4 na każdą kapę chodnikową). Kapy chodnikowe – Zaprojektowano kapy chodnikowe wylewane „na mokro”. Od strony jezdni kapy ograniczone są krawężnikami kamiennymi o wymiarach 20x20cm układanymi na zaprawie niskoskurczowej lub grysie bazaltowym 4-6mm otoczonym żywicą epoksydową, wyniesionymi ponad poziom jezdni na wysokość 14cm. W miejscach dylatacji obiektu należy wykonać styki krawężników. Szczeliny poprzeczne między elementami należy wypełnić materiałem trwale plastycznym odpornym na działanie promieni UV, środków przeznaczonych do zimowego utrzymania obiektu i materiałów ropopochodnych. Od zewnętrznej strony kap projektuje się prefabrykowane deski gzymsowe wykonane z polimerobetonu o wymiarach 4x60x100cm. Dodatkowo w kapach chodnikowych wykonane zostaną kanały technologiczne. Łożyska – Nie przewiduje się montażu łożysk. Nawierzchnia chodnika – Projektuje się jako żywicę poliuretanowo-epoksydową o grubości min. 0,5cm, odporną na ścieranie, która stanowić będzie jednocześnie izolację górnych powierzchni betonu. Nawierzchnia jezdni – Projektuje się wykonanie dwóch warstw: warstwy ścieralnej z SMA gr. 5cm oraz warstwy wiążącej z asfaltu lanego gr. 5cm. Połączenie obiektu z nasypem drogowym – Od strony górnej wody projektuje się obsypanie przyczółków oraz ich umocnienie kamieniem na zaprawie. Od strony dolnej wody ze względu na bliskość zjazdów projektuje się przedłużenie kap chodnikowych do zjazdów indywidualnych, stosując łagodne zatopienie krawężników. Pod kapami chodnikowymi poza obiektem zostaną wykonane mury oporowe z elementów prefabrykowanych o długości ok. 4,5m od strony Kłomnic i ok. 10,0m od strony Rudej. Płyty przejściowe – Projektuje się nowe płyty przejściowe o grubości 25cm, długości 4,00m, spadek 10%. Płyta wykonana będzie w technologii „na mokro”. Na płycie przejściowej wykonany zostanie blok poddylatacyjny,

umożliwiający prawidłowe wykonanie bitumicznego przekrycia dylatacyjnego. Za płytami przejściowymi należy wykonać drenaż francuski (rura drenarska średnicy 110mm, w bloku żwirowym, w otulinie z geowłókniny). Wyloty drenażu zostaną usytuowane na skarpach. Odwodnienie obiektu – Woda zbierana z nawierzchni obiektu zostanie przejęta przez ścieki przykrawężnikowe (w miejscach, gdzie nachylenie niwelety nie przekracza 0,5%) lub liniowo poprzez zastosowanie przeciwspadku przy krawężnikach (w pozostałych miejscach). Co kilka metrów woda zbierana będzie do wpustów, a następnie do kolektorów usytuowanych po obu stronach jezdni. Woda przesączająca się przez warstwy nawierzchni będzie zbierana z izolacji poprzez geodren, sączki i odprowadzana także do kolektora. Z kolektorów woda zostanie odprowadzona do projektowanej studni kanalizacyjnej i dalej do projektowanego rowu przydrożnego. Kolektor na odcinku od przyczółku do studni kanalizacyjnej będzie zabezpieczony obudową stalową. Odwodnienie płyt przejściowych zostanie zrealizowane poprzez wykonanie drenaży wzdłuż ich dolnej krawędzi. Woda z tych drenaży zostanie wyprowadzona od strony górnej wody, na umocnione stożki skarp i dalej do rzeki. Oświetlenie – Nie przewiduje się montażu oświetlenia. Schody skarpowe – Przewiduje się wykonanie schodów skarpowych dla obsługi po obu stronach rzeki. Od strony górnej wody wykonane zostaną od strony Kłomnic, dostęp z drogi. Od strony dolnej wody wykonane zostaną od strony Rudej, dostęp z projektowanego zjazdu indywidualnego. Schody zostaną wykonane równolegle do osi mostu. Umocnienia skarp i brzegów – Projektuje się umocnienie stożków przyczółkowych kamieniem łamanym spoinowanym zaprawą cementową. Skarpy koryta Warty planuje się umocnić na długości około 10 metrów przed oraz za mostem i pod obiektem na szerokości mostu (całkowita długość: ok. 32,20m). Umocnienie zostanie zrealizowane za pomocą materaców kamiennych grubości 30cm. Przyjęty rodzaj i długość umocnienia wynikają wprost z obliczeń hydrauliczno-hydrologicznych – pozwoliły znacznie zredukować światło poziome mostu względem braku umocnienia. Nie przewiduje się umocnienia dna rzeki. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – Na krawędziach obiektu zaprojektowano barieroporcę o parametrach H2/W2/B, D<0,6m. Na dojazdach do obiektu zaprojektowano kontynuację barier jako wbijane wraz z poręczą w zależności od potrzeb. Powierzchnia ruchu dla pojazdów na obiekcie ograniczona jest krawężnikami granitowymi o odkryciu 14cm. Zabezpieczenia antykorozyjne – Powierzchnie betonowe stykające się z gruntem zabezpieczane będą za pomocą izolacji bitumicznych wykonywanych „na zimno”. Zewnętrzne powierzchnie betonowe zabezpieczone będą powłokami akrylowymi. Znaki pomiarowe – Przewiduje się montaż znaków pomiarowych: 6 znaków pomiarowych na płycie ustroju nośnego – za barierami w kapach chodnikowych po obu stronach mostu, w trzech przekrojach: oś A, oś obiektu, oś B. 8 znaków pomiarowych na podporach obiektu – po 4 na każdy przyczółek. Szczegóły montażu pokazano na rysunkach w części graficznej opracowania. W pierwszej kolejności wykonana zostanie tymczasowa kładka dla pieszych. Następnie rozebrana zostanie płyta pomostu, następnie wykonana zostanie rozbiórka podpór pośrednich znajdujących się w nurcie rzeki oraz przyczółków. Przyjęta technologia realizacji obiektu zakłada jednoetapowe wykonanie ustroju nośnego. Równocześnie będą wykonywane przyczółki oraz podpory tymczasowe pod belki ustroju nośnego. Po wykonaniu podpór zamontowane zostaną belki strunobetonowe. Cała konstrukcja zostanie zespolona poprzez wykonanie płyty żelbetowej, tworząc konstrukcję ramową z belkami ustroju nośnego zatopionymi w przyczółkach. Po wykonaniu konstrukcji nośnej i uzyskaniu przez nią odpowiedniej wytrzymałości materiałowej, wykonane zostaną pozostałe prace obejmujące izolacje, nawierzchnie, kapy chodnikowe, montaż wyposażenia oraz pozostałe roboty wykończeniowe. Ruch pojazdów odbywał się będzie objazdami, natomiast ruch pieszych zostanie skierowany na tymczasową kładkę. Tymczasowa kładka dla pieszych. Na czas rozbiórki istniejącego mostu i budowy nowego należy wykonać tymczasową kładkę dla pieszych, usytuowaną nieopodal projektowanego obiektu, od strony dolnej wody. Przekrój poprzeczny obiektu został dostosowany do prognozowanego natężenia ruchu pieszych i składa się z następujących części: Balustrada z gzymsem - 0,25 m, Chodnik - 1,50 m, Balustrada z gzymsem - 0,25 m, Charakterystyczne wymiary: Długość całkowita obiektu ok. 26,50 m, Długość całkowita wraz z dojazdami ok. 52,00 m, Szerokość całkowita obiektu 2,00 m Światło poziome (w poziomie wody miarodajnej) - 25,00m, Światło pionowe min. 2,46 m, Spadek poprzeczny -

0,0%, Spadek podłużny niwelety - 0,0%. Konstrukcję nośną stanowi jednoprzęsłowy ustrój wolnopodparty wykonany z belek stalowych typu HE550B o wysokości 55cm. Belki zostaną oparte na stalowych belkach poprzecznych HE300B, które z kolei zostaną oparte na podporach, tworząc konstrukcję wolnopodpartą. Na belkach ułożony zostanie drewniany pomost o grubości 26cm, zespalająca konstrukcję. Elementy wyposażenia obiektu: Łożyska – Nie przewiduje się montażu łożysk. Punkt podparcia belek głównych stanowić będzie stalowa belka poprzeczna o przekroju HE300B. Odwodnienie obiektu – Woda zbierana z nawierzchni obiektu zostanie odprowadzona bezpośrednio do rzeki. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – Na krawędziach obiektu zaprojektowano balustrady o wysokości 1,10m. Na dojazdach do obiektu zaprojektowano kontynuację balustrad. Po wykonaniu konstrukcji nośnej wykonane zostaną pozostałe prace obejmujące nawierzchnie, montaż wyposażenia oraz pozostałe roboty wykończeniowe.

konstrukcja nawierzchni jezdni dojazdów - pełna konstrukcja (KR3, G2) nr 1 odcinek w km 4+050 - 4+100 oraz 4+220 - 4+330 oraz konstrukcja poszerzenia na odcinkach wzmocnienia nawierzchni jezdni: 4 cm – warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S, 5 cm – warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC 16W, 7 cm – podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC22P, 20cm – podbudowa zasadnicza – mieszanka 0/31,5 kruszywa niezwiązanego (C90/3) CBR 80%, 22cm – warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 (E2min. 100MPa na górze warstwy) nasyp z gruntu niewysadzinowego (E2min. 50MPa na górze warstwy), konstrukcja nawierzchni jezdni dojazdów - pełna konstrukcja (KR3, G2-lokalnie G4) nr 2 odcinek w km 4+100 - 4+149 oraz 4+181,6 - 4+220, 4 cm – warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S, 5 cm – warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC 16W, 7 cm – podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC22P, 20cm – podbudowa zasadnicza – mieszanka 0/31,5 kruszywa niezwiązanego (C90/3) CBR 80%, 22cm – warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 (E2min. 100MPa na górze warstwy), nasyp z gruntu niewysadzinowego (E2min. 50MPa na górze warstwy), 20cm - półmaterac z geotkaniny wzmacniająco-separacyjnej - wytrzymałość na rozciąganie ≥ 90 [kN/m], masa powierzchniowa ≥ 280 [g/m²] i mieszanki kruszywa niezwiązanego CBR > 35% (E2min=40Mpa i wskaźnik zagęszczenia $I_{smin}=0,97$) konstrukcja nawierzchni jezdni dojazdów - wzmocnienie warstw bitumicznych, nr 3 Odcinek w km 4+010 - 4+050 oraz 4+330 – 4+364, 4 cm – warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S, 5 cm – warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC 16W, 7 cm – podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC22P, istniejące warstwy bitumiczne po frezowaniu na głębokość 0-10cm. Konstrukcja nawierzchni jezdni dojazdów - wzmocnienie warstw bitumicznych, nr 4 Odcinek w km 3+965,5 - 4+010, 4 cm – warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11S, 5 cm – warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC 16W, istniejące warstwy bitumiczne po frezowaniu na głębokość 0-10cm. Konstrukcja nawierzchni pobocza i zjazdu, nr 5 15 cm – warstwa ścieralna – kruszywo niezwiązane 0/31.5 lub destruktu z frezowania. Zjazdy: W związku z korektą sytuacyjno wysokościową dojazdów do obiektu w ciągu drogi powiatowej 1030S należy wykonać przebudowę 3 zjazdów indywidualnych. Połączenie zjazdu z drogą powiatową wyokrąglono łukiem R3, pochylenie podłużne 5% na długości 5m i na dalszym odcinku max. 15%. Szerokość zjazdu 4,5-6,5m (w tym pobocze obustronne o szer.0,75m), nawierzchni z kruszywa/destruktu. Odwodnienie powierzchniowe: Odwodnienie powierzchniowe projektowanego układu drogowego zostanie zapewnione poprzez zastosowanie odpowiednich pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni oraz poboczy. Na zakończeniach projektowanych korytek d-6 oraz w najniższych punktach niwelety zaprojektowano wpusty deszczowe, dodatkowo na odcinku w km 3+940 - 4+105 po lewej stronie jezdni zaprojektowano rów lewostronny. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu: W ramach opracowania przewidziano montaż drogowych barier ochronnych w miejscach tego wymagających zgodnie z PN-EN 1317. Odwodnienie obiektu: Woda zbierana z nawierzchni obiektu zostanie przejęta przez ścieki przykrawężnikowe (w miejscach, gdzie nachylenie niwelety nie przekracza 0,5%) lub liniowo poprzez zastosowanie przeciwpadku przy krawężnikach (w pozostałych miejscach). Co kilka metrów woda zbierana będzie do kolektorów usytuowanych po obu stronach. Woda przesączająca się przez warstwy nawierzchni będzie zbierana z izolacji poprzez sączki i odprowadzana także do kolektora. Kolektor odwodnienia mostu na odcinku od przyczółku do studni kanalizacyjnej będzie zabezpieczony obudową stalową. Odwodnienie płyt przejściowych

zostanie zrealizowane poprzez wykonanie drenaży wzdłuż ich dolnej krawędzi. Woda z tych drenaży zostanie wyprowadzona od strony górnej wody – na umocnione stożki skarp, a od strony dolnej wody przez warstwę filtrującą muru oporowego do drenażu u podstawy muru i dalej do rzeki. Z kolektorów odwodnienia mostu woda zostanie odprowadzona do systemu odwodnienia będącego przedmiotem niniejszego opracowania - projektowanej kanalizacji deszczowej i dalej do projektowanego rowu przydrożnego. Odwodnienie DP1030S. Wody zbierające się na jezdni, nie ujęte przez system odwodnienia mostu, zostaną przejęte przez ścieki trójkątne, wpusty deszczowe, a następnie przykanalikami odprowadzone do projektowanego rowu przydrożnego RD-1 (na części jezdni od strony Kłomnic), bądź istniejącego rowu odwadniającego RI-1 (na części jezdni od strony Rudej). Odprowadzenie wód będzie następowało przez wyloty przykanalików deszczowych. Część wód trafi do ww. rowów przez bezpośredni spływ po skarpie drogi. Kanały deszczowe i przykanaliki deszczowe Kanał deszczowy z rur kanalizacyjnych PP-b, o sztywności obwodowej 8 kN/m² (SN8) zgodnych z normą PN-EN 13476 o średnicach DN/ID: 300mm. Rury te będą łączone poprzez połączenia kielichowe lub nasuwki. W celu odprowadzenia wód opadowych ze studni ściekowych poprzez przykanaliki z rur PP-b sztywności obwodowej 8 kN/m² (SN8) o średnicy DN/ID: 200mm. Pozostałe wymagania jak dla rur kanalizacyjnych z PP-b średnicy DN300. Studnie ściekowe: Studnie ściekowe do montażu wpustów ulicznych z elementów prefabrykowanych betonowych i żelbetowych o średnicy Ø500mm z betonu klasy nie niższej niż C35/45 (zgodnie z PN-EN 1917), z osadnikiem w dnie głębokości 0,9-1,0 m. Studnie ściekowe należy zwieńczyć tradycyjnym żeliwnym wpustem ulicznym drogowym klasy D400 wg PN-EN 124:2000. Prefabrykaty betonowe i żelbetowe powinny posiadać Aprobatę Techniczną IBDiM. Studnie kanalizacyjne rewizyjne: Studnie kanalizacyjne rewizyjne jako prefabrykowane o średnicy Ø1000 mm z betonu klasy nie niższej niż C35/45 o współczynniku wodoszczelności W8, zgodnie z PN-EN 1917:2004, PN-EN 13369:2013 oraz PN-EN 206-1:2003. Prefabrykaty betonowe i żelbetowe powinny posiadać Aprobatę Techniczną IBDiM. Studnia z osadnikiem zastosowana przed wylotem kanalizacji do rowu drogowego ma za zadanie spowolnienie przepływu i magazynowanie osadów. Wylot kanalizacji deszczowej: Wylot kanalizacji DN300 do rowu przydrożnego należy wykonać przez dostosowanie (docięcie) rury odprowadzającej do skarpy rowu. Dodatkowo należy zastosować umocnienie dna i skarp rowu płytami ażurowymi (otworowymi) na podsypce cementowo-piaskowej na odcinku ok. 3 płyt poniżej wylotu wg rysunku szczegółowego wylotu. Wyloty przykanalików: Wyloty przykanalików do projektowanego rowu przydrożnego RD-1 oraz istniejącego rowu odwadniającego RI-1 również należy wykonać przez dostosowanie (docięcie) rury odprowadzającej do skarpy rowu. Wyloty te należy umocnić w rejonie włączenia do rowów płytami ażurowymi (otworowymi) na podsypce cementowo-piaskowej na odcinku 1 płyty poniżej i 1 płyty powyżej osi wylotu wg rysunku szczegółowego wylotów. W miejscach skrzyżowań i zbliżeń z istniejącym uzbrojeniem roboty ziemne i montażowe muszą być prowadzone ręcznie, zgodnie z wymaganiami i pod ścisłym nadzorem użytkownika danego uzbrojenia. Istniejące uzbrojenie powinno być dokładnie zlokalizowane i odsłonięte przed wykonaniem wykopu i przykanalików. Kolorystyka Deski gzymsowe – RAL 5015 (niebieski średni). Powierzchnie betonowe pokryte powłoką akrylową (przyczółki mostu, belki, ściany oporowe) – RAL 7042 (szary jasny). Nawierzchnia kap chodnikowych – RAL 7046 (szary ciemniejszy). Są to podstawowe kolory, Zamawiający informuje, że dopuszcza się zmianę odcienia w uzgodnieniu z Zamawiającym. Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia zawiera Część V SIWZ. – dokumentacja. Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu, a w szczególności ustawie z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2018r. poz. 1202 jednolity tekst), ustawie z dnia 23 kwietnia 1964r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2018r. poz. 1025 jednolity tekst) i ustawie z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018r. poz. 1986 jednolity tekst). Wykonawca robót musi zapewnić wykonanie robót zgodnie z prawem polskim, w szczególności z przepisami techniczno-budowlanymi związanymi z budową, przebudową lub remontem dróg, przepisami dotyczącymi samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie oraz przepisami dotyczącymi wyrobów, materiałów stosowanych w budownictwie. Zamawiający dopuszcza ujęcie w ofercie, a następnie zastosowanie materiałów równoważnych o parametrach technicznych nie gorszych niż określono

w dokumentacji technicznej. UWAGA! Jeśli w materiałach przetargowych opisujących przedmiot zamówienia został wskazany jakikolwiek znak towarowy (marka), producent, dostawca, patent, pochodzenie materiałów lub wskazanie norm, aprobat, specyfikacji technicznych i systemów odniesień, o których mowa w art.29 ust.3 i art.30 ust.1-3 ustawy Pzp, należy je traktować jedynie jako dane pomocnicze określające właściwości techniczne, eksploatacyjne i użytkowe wyrobów i materiałów; w takim przypadku Zamawiający dopuszcza oferowanie materiałów lub rozwiązań równoważnych w stosunku do opisywanych w dokumentacji projektowej i STWiORB, pod warunkiem, że zagwarantują one realizację robót w zgodzie ze zgłoszeniem, a także zapewnią uzyskanie parametrów technicznych nie gorszych od założonych w dokumentacji STWiORB oraz będą zgodne pod względem: a. charakteru użytkowego (tożsamość funkcji), b. parametrów technicznych (wytrzymałość, trwałość, itp.), c. parametrów bezpieczeństwa użytkowania, d. standardów emisyjnych. Wykonawca, który będzie powoływać się na rozwiązania równoważne opisywanym przez Zamawiającego, jest obowiązany wykazać, że oferowane przez niego materiały lub rozwiązania spełniają wymagania określone przez Zamawiającego w przedmiarach robót i STWiORB. W ramach zamówienia, oprócz robót Wykonawca zobowiązany będzie również do: Wykonania, wprowadzenia i utrzymania czasowej organizacji ruchu na czas trwania robót. Wykonania zgodnie z § 3 art. 3 i 4 umowy operat kolaudacyjny. Warunki dodatkowe dotyczące przedmiotu zamówienia: Zamawiający wymaga, by gwarancja na wykonane roboty wynosiła minimum 60 miesięcy, licząc od dnia protokolarnego ostatecznego odbioru robót. Zakres rzeczowy zamówienia obejmuje również wszystkie czynności i koszty wynikające z dokumentacji, sztuki budowlanej, koszt prac geodezyjnych, w tym inwentaryzacji powykonawczej oraz inne koszty związane z urządzeniem, utrzymaniem i zabezpieczeniem terenu budowy. Zamawiający nie dopuszcza możliwości roszczeń Wykonawcy z tytułu błędnego oszacowania ceny lub pominięcia kosztów i innych czynników mających lub mogących mieć wpływ na cenę. Wartość szacunkowa niniejszego zamówienia znajduje się w przedziale 30 000 do 5 186 000 euro, czyli jest mniejsza od kwot określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 Pzp. Zaleca się przed złożeniem oferty przeprowadzenie wizji terenu budowy, sąsiadującego układu komunikacyjnego oraz najbliższego otoczenia budowy w celu lepszego zapoznania się z przedmiotem zamówienia. Wizytacja nie jest obowiązkowa, Wykonawca może odbyć ją, we własnym zakresie.

II.4) Informacja o częściach zamówienia:

Zamówienie było podzielone na części:

nie

II.5) Główny Kod CPV: 45233000-9

Dodatkowe kody CPV: 45111200-0, 45221100-3, 45232400-9

SEKCJA III: PROCEDURA

III.1) TRYB UDZIELENIA ZAMÓWIENIA

Przetarg nieograniczony

III.2) Ogłoszenie dotyczy zakończenia dynamicznego systemu zakupów

nie

III.3) Informacje dodatkowe:

SEKCJA IV: UDZIELENIE ZAMÓWIENIA

IV.1) DATA UDZIELENIA ZAMÓWIENIA: 30/07/2019

IV.2) Całkowita wartość zamówienia

Wartość bez VAT 3650518.70

Waluta PLN

IV.3) INFORMACJE O OFERTACH

Liczba otrzymanych ofert: 7

w tym:

liczba otrzymanych ofert od małych i średnich przedsiębiorstw: 7

liczba otrzymanych ofert od wykonawców z innych państw członkowskich Unii Europejskiej:
0

liczba otrzymanych ofert od wykonawców z państw niebędących członkami Unii Europejskiej:
0

liczba ofert otrzymanych drogą elektroniczną: 0

IV.4) LICZBA ODRZUCONYCH OFERT: 0

IV.5) NAZWA I ADRES WYKONAWCY, KTÓREMU UDZIELONO ZAMÓWIENIA

Zamówienie zostało udzielone wykonawcom wspólnie ubiegającym się o udzielenie:
nie

IV.6) INFORMACJA O CENIE WYBRANEJ OFERTY/ WARTOŚCI ZAWARTEJ UMOWY ORAZ O OFERTACH Z NAJNIŻSZĄ I NAJWYŻSZĄ CENĄ/KOSZTEM

Cena wybranej oferty/wartość umowy 5410365.05

Oferta z najniższą ceną/kosztem 5410365.05

Oferta z najwyższą ceną/kosztem 10497925.33

Waluta: PLN

IV.7) Informacje na temat podwykonawstwa

Wykonawca przewiduje powierzenie wykonania części zamówienia
podwykonawcy/podwykonawcom
tak

Wartość lub procentowa część zamówienia, jaka zostanie powierzona podwykonawcy lub
podwykonawcom: 37%

IV.8) Informacje dodatkowe:

Wykonawca oświadcza, że roboty objęte umową wykona siłami własnymi / siłami własnymi
oraz przy pomocy podwykonawców, przy założeniu, że podwykonawcy wykonują następujący
zakres robót: wykonanie pali fundamentowych, wykonanie ścianek szczelnych, roboty
nawierzchniowe i drogowe, dylatacje, roboty rozbiórkowe, roboty branży sanitarnej.

IV.9) UZASADNIENIE UDZIELENIA ZAMÓWIENIA W TRYBIE NEGOCJACJI BEZ OGŁOSZENIA, ZAMÓWIENIA Z WOLNEJ RĘKI ALBO ZAPYTANIA O CENĘ

IV.9.1) Podstawa prawna

Postępowanie prowadzone jest w trybie na podstawie art. ustawy Pzp.

IV.9.2) Uzasadnienie wyboru trybu

Należy podać uzasadnienie faktyczne i prawne wyboru trybu oraz wyjaśnić, dlaczego
udzielenie zamówienia jest zgodne z przepisami.