

Ogłoszenie nr 510240439-N-2019 z dnia 08-11-2019 r.

Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie: PRZEBUDOWA CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 1057 S NA ODC. HUTA STARA A - POCZESNA I NR 1056 S NA ODC. MAZURY - MŁYNEK, GMINA POCZESNA.

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: 600495-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. 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 CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH NR 1057 S NA ODC. HUTA STARA A - POCZESNA I NR 1056 S NA ODC. MAZURY - MŁYNEK, GMINA POCZESNA.

Numer referencyjny (jeżeli dotyczy):

PZD.3450.22.2019

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 ciągu dróg powiatowych nr 1057 S na odc. Huta Stara A - Poczesna i nr 1056 S na odc. Mazury - Młynek, gmina Poczesna. Zakres inwestycji: DP 1057 S od km 2+970 do km ~ 5+350 na długości 2,380 km. Początek przebudowy należy przyjąć od skrzyżowania z ul. Rolniczą, a jej koniec na skrzyżowaniu z DP 1056S. DP 1056 S od km 0+000 do km 0+970 na długości 0,970 km. Początek przebudowy przyjęto od skrzyżowania z DP 1054 S, a jej koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną ul. Kasprowicza. Na całej długości

jezdni posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi ubytkami oraz przełomami. Jezdnia obecnie posiada szerokość około 5,50 – do 6,0m. W miejscach przewężeń pobocza jedni są najeżdżane przez pojazdy a tym samym powoduje to ich degradację. Na całej długości występują liczne zjazdy do posesji. Obecnie odwodnienie drogi realizowane jest powierzchniowo, rowami otwartymi oraz rowami krytymi. W obecnym stanie droga powiatowa 1057S i 1056S pełnią funkcję obsługi przyległej zabudowy. Istniejące parametry na odcinku objętym opracowaniem spełniają wymogi jak dla drogi klasy Z. Obciążenie ruchem układu drogowego - drogi gminne - przyjęto na podstawie jego przeznaczenia. Tym samym dla celów projektowych przyjęto kategorię obciążenia ruchem KR3, przy czym konstrukcja nawierzchni będzie dostosowana do przeniesienia pojedynczych przejazdów pojazdów ciężarowych o nacisku na oś 115kN. Obiektem objętym rozbudową jest droga zaliczona do kategorii zbiorczych, klasy Z. Przeznaczeniem obiektu jest prowadzenie ruchu kołowego oraz pieszego poruszającego się lokalnie w obrębie gminy Poczesna. Przedmiotowa droga jest obiektem liniowym o nawierzchni z mieszanki mineralno - bitumicznej. Chodniki oraz zjazdy zlokalizowane wzdłuż przedmiotowej drogi projektuje się o nawierzchni z kostki betonowej. Droga powiatowa jest obiektem ogólnodostępnym pełniącym funkcje komunikacyjne. W ramach przebudowy DP 1057S i DP1056S przewiduje się wykonanie odcinkowo nowej konstrukcji jezdni i chodników. Dodatkowo w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego, na odcinku od km 2+970 do km 5+350 i od km 3+300 do km 5+339 projektuje się ciąg pieszy. Szerokość ciągu pieszego dostosowano do istniejącego terenu. Parametry techniczne drogi. Przeznaczeniem inwestycji jest przebudowa DP1057S i DP1056S. Podstawowe parametry techniczne inwestycji DP1057S: Klasa drogi Z1/2 – odc. od km 2+970 do km 5+350,00. Klasa drogi: Z1/2, Kategoria obciążenia ruchem KR 3, Prędkość projektowa poza terenem zabudowy 60km/h, Prędkość projektowa w terenie zabudowanym 50km/h, przekrój: jedno-jezdniowa dwukierunkowa, Szerokość jezdni na prostej: 6,0 m, Pochylenie poprzeczne jednostronne 2% do 4%, Pochylenie poprzeczne daszkowe 2%, Nawierzchnia: SMA, Chodniki: kostka betonowa, Parametry projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Lipowej i Tkackiej: średnica zewnętrzna 30,0m, szerokość jezdni na rondzie 5,50m, szerokość pierścienia 3,0m, pochylenia poprzeczne jezdni 2%, pochylenia poprzeczne na pierścieniu 4%, liczba wlotów 3, kąt zwrotu głównej trasy 31°34'59'', szerokość wlotów 3,50m, szerokość wylotów 4,00m. Parametry projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Łąkowej, Południowej i Chabrowej: średnica zewnętrzna 28,0m, szerokość jezdni na rondzie 6,0m, wyspa środkowa przejezdna o średnicy 16,0m, pochylenia poprzeczne jezdni 2%, pochylenia poprzeczne na wyspie 4%, liczba wlotów 3, szerokość wlotów 3,50m, szerokość wylotów 4,00m, Podstawowe parametry techniczne inwestycji DP1056S: Klasa drogi Z1/2 – odc. od km 0+00,00 do km 0+970,00. Klasa drogi: Z1/2, Kategoria obciążenia ruchem KR 3, Prędkość projektowa poza terenem zabudowy 60km/h, Prędkość projektowa w terenie zabudowanym 50km/h, przekrój: jedno-jezdniowa dwukierunkowa, Szerokość jezdni na prostej: 6,0 m, Pochylenie poprzeczne jednostronne 2% do 4%, Pochylenie poprzeczne daszkowe 2%, Nawierzchnia: SMA, Chodniki: kostka betonowa, W wyniku budowy ulicy zajdzie konieczność regulacji wysokościowej większości włązów kanalizacyjnych oraz innego podziemnego uzbrojenia terenu. Zakres robót w przypadku studni zlokalizowanych na sieciach kanalizacyjnych polegać będzie na: częściowym demontażu górnej części studzienki z wyminą górnego kręgu studni, ewentualnym osadzeniu dodatkowego kręgu żelbetowego (dla studni kanalizacyjnych), osadzeniu pierścienia odciażającego i płyty pokrywowej, regulacji pionowej włązu (przy użyciu pierścieni dystansowych) do proj. niwelety jezdni, osadzeniu włązu kanałowego typu ciężkiego. W przypadku wymiany lub konieczności zastosowania dodatkowych elementów studni stosować kręgi betonowe wykonane z betonu wibrowanego min. C35/45 (PN-EN 1917) łączonych na uszczelki gumowe. Konstrukcja nawierzchni Jako typowy przekrój poprzeczny dla drogi powiatowej j przewidziany został przekrój pół uliczny z jednostronnym ciągiem pieszym. Projektowana niweleta drogi ulegnie niewielkiej korekcie ze względu na polepszenie spływu wód opadowych. Od strony drogi chodnik obramowany jest krawężnikiem betonowym 20*30*100 wibroprasowanym układanym na ławie z oporem z betonu C 16/20. Pod krawężnik zaprojektowano ławę betonową. Z drugiej strony chodnik

obramowany jest obrzeżem betonowym 8*30*100 montowanym na ławie z betonu C 16/20. Pod obrzeże zaprojektowano ławę betonową z oporem przy przyjęciu 0,04m³ betonu na mb obrzeża. Obrzeże na całej długości powinno być montowane tak aby góra wystawała 3cm powyżej niwelety chodnika. Wzdłuż obrzeża od strony posesji należy wykonać półkę gruntową szerokości 30cm o spadku 1%, za którą powinna być formowana skarpa o nachyleniu 1:1,5(1:1) w nawiązaniu do istniejącego terenu i ogrodzeń. Konstrukcja chodnika jest trzywarstwowa. Podbudowa powinna być układana na wyrównanym i stabilizowanym podłożu, na którym powinny być wyprofilowane spadki podłużne i spadki poprzeczne. Nawierzchnia zostanie wykonana z kostki betonowej wibroprasowanej gr.8cm w kolorze szarym. Kostka montowana jest na podbudowie za pośrednictwem podsypki z kruszywa łamanego płukanego frakcji 2-5mm. Na wysokości wjazdów do posesji podbudowa jest z kruszywa łamane go o uziarnieniu 0/31,5mm gr. 20cm, a nawierzchnia z kostki betonowej gr.8cm w kolorze czerwonym – barwionej w masie. Na wysokości wjazdów do posesji chodnik należy nawiązać do stanu istniejącego. Spadek poprzeczny chodnika wynosi 2%, a na wysokości wjazdów do posesji i drogi gruntowe należy dostosować do istniejącego terenu jednak spadek nie może być większy niż 5%. Krawężnik na wysokości wjazdów do posesji powinien być obniżony tak, aby wystawał powyżej nawierzchni bitumicznej na max 5cm, a na pozostałej długości krawężnik należy wykonać o odkryciu 12cm powyżej projektowanej krawędzi drogi gminnej. konstrukcja drogi w km: 2+970 do km 5+350 i DP1057 0+000 do km 0+970 DP1056, - 4 cm warstwa ścieralna z SMAAC11S, - 7 cm warstwa wiążąca z AC16W, - 9 cm warstwa podbudowy z AC22P, - 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm - 20 cm podbudowa z kruszywa naturalnego. konstrukcja drogi w km: 2+900 do km 3+450 DP1057 - 4 cm warstwa ścieralna z SMA AC11S, - 7 cm warstwa wiążąca z AC16W, - średnio 8 cm frezowanie istniejących warstw bitumicznych - geokompozyt wzmacniający pod warstwy bitumiczne konstrukcja drogi na poszerzeniu: - 4 cm warstwa ścieralna z SMA AC11S, - 7 cm warstwa wiążąca z AC16W, - 9 cm warstwa podbudowy z AC22P, - 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm, - 20 cm podbudowa z kruszywa naturalnego. Konstrukcja zatok autobusowych, - 18x18 cm warstwa ścieralna z kostki kamiennej układanej na mokro za pomocą zaprawy cementowej, - 20 cm podbudowa z betonu cementowego C16/20, - 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm, - 25 cm podbudowa z kruszywa naturalnego, konstrukcja chodnika: 8 cm warstwa ścieralna z kostki betonowej koloru szarego, 3 cm podsypka z kruszywa łamanego płukanego frakcji 2-5mm, 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm, 10 cm podbudowa z kruszywa naturalnego. Konstrukcja zjazdów w chodniku: 8 cm warstwa ścieralna z kostki betonowej koloru czerwonego barwionej w masie, 3 cm podsypka z kruszywa łamanego płukanego frakcji 2-5mm, 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm, 10 cm podbudowa z kruszywa naturalnego. Konstrukcja drogi na rondzie i dojazdach: - 4 cm warstwa ścieralna z SMA AC11S, - 7 cm warstwa wiążąca z AC16W, - 9 cm warstwa podbudowy z AC22P, - 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm, - 20 cm podbudowa z kruszywa naturalnego. Konstrukcja pierścieni na rondzie: - 18x18 cm warstwa ścieralna z kostki kamiennej układanej na mokro za pomocą specjalnej zaprawy, - 20 cm podbudowa z betonu cementowego C16/20, - 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5mm, - 25 cm podbudowa z kruszywa naturalnego. Krawężniki i ławy betonowe: Wzdłuż chodnika dla pieszych zaprojektowano krawężnik betonowy wibroprasowany 20*30*100 prosty i najazdowy o wymiarach 20*22*100. Odkrycie krawężnika wynosi 12cm, a na wysokości wjazdów do posesji, odkrycie ich wynosi max 5cm. Krawężniki betonowe zostaną posadowione na ławie betonowej. Pod krawężniki betonowe zaprojektowano ławę z betonu C 16/20 z oporem. Obrzeża i ławy betonowe: Obrzeża betonowe zaprojektowano jako wibroprasowane 8*30*100 montowane na ławie betonowej C 16/20 z oporem przy ilości 0,04m³ na mb. Kanały betonowe na rowach: Przepusty zlokalizowane są na rowach ziemnych, przydrożnych. Kanał betonowy w km 3+748,61 drogi ul. Tkacka. Charakterystyka projektowanego przepustu Planuje się wykonanie kanału betonowego o średnicy ø500mm i długości 9,0m, w formie przepustu, przeprowadzającego wody zgromadzone w rowie przydrożnym lewostronnym drogi oraz jego naturalnej zlewni, na prawą stronę drogi.

Spadek przepustu wynosić będzie 0,5%. Wlot i wylot do przepustu wykonane zostaną jako czołowe ścianki oporowe, szczegóły rozwiązania przedstawia rysunek pn. Przepust w km 3+748,61. Wlot przepustu znajduje się na rzędnej 275,02m n.p.m., a wylot na rzędnej 274,98m n.p.m. Przepust w km 4+753,03 drogi ul. Charbowej Planuje się wykonanie przepustu betonowego o średnicy $\varnothing 1000\text{mm}$ i długości 9,6m. Spadek przepustu wynosić będzie 1%. Wlot i wylot przepustu w formie betonowych ścianek czołowych, zgodnie z rysunkiem pn. Przepust w km 4+753,03. Dno i skarpy rowu przed i za przepustem na odcinkach po 3m, zostaną umocnione płytami ażurowymi na podsypce cementowo-piaskowej. Przepust ten prowadzi wody Cieku spod Huty Starej A (km 2+350) z prawej na lewą stronę drogi. Do wykonania elementów konstrukcyjnych należy użyć: stali zbrojeniowej klasy AIIIIN średnicy 12 do 22mm. Minimalna otulina prętów 4cm, betonu hydrotechnicznego klasy C30/37, W8, (XC2; XF3; XA1; XM3) – dla elementów wylewanych na mokro, betonu klasy C35/45 – dla elementów prefabrykowanych. Elementy prefabrykowane przepustu posadzić na fundamencie gruntu stabilizowanego cementem i oprzeć na ściankach czołowych. Pod fundament przygotować podłoże i podsypkę żwirowo-piaskową o gr. 15cm zagęszczonej do uzyskania wskaźnika zagęszczenia $I_s = 0,97$. Przepust, w km 0+932,59 drogi ul. Wiosennej. Planuje się wykonanie przepustu stalowego o średnicy $\varnothing 2000\text{mm}$ i długości 9,6m, wypełnionego do 50% betonem hydrotechnicznym C20/25. Spadek przepustu wynosić będzie 1%. Wlot i wylot przepustu w formie betonowych ścianek czołowych, zgodnie z rysunkiem pn. Przepust w km 0+932,59. Dno i skarpy rowu przed i za przepustem na odcinkach po 5m, zostaną umocnione płytami ażurowymi na podsypce cementowo-piaskowej. Przepust ten prowadzi wody cieku – Sobuczyna (km 5+900) z prawej na lewą stronę drogi. Do wykonania elementów konstrukcyjnych należy użyć: stali zbrojeniowej klasy AIIIIN średnicy 12 do 22mm. Minimalna otulina prętów 4cm, betonu hydrotechnicznego klasy C30/37, W8, (XC2; XF3; XA1; XM3) – dla elementów wylewanych na mokro, betonu klasy C35/45 – dla elementów prefabrykowanych. Elementy prefabrykowane przepustu posadzić na fundamencie gruntu stabilizowanego cementem i oprzeć na ściankach czołowych. Pod fundament przygotować podłoże i podsypkę żwirowo-piaskową o gr. 15cm zagęszczonej do uzyskania wskaźnika zagęszczenia $I_s = 0,97$. W miejscu istniejącego przepustu z rury PVC o średnicy $\varnothing 300$ i rowu ziemnego trapezowego o głębokości 0,5-0,7m, szerokości w dnie ok. 0,2m i nachyleniu skarp 1:1 do 1:1,5, planuje się wykonanie kanału kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód deszczowych do istniejącego rowu projektowanym wylotem brzegowym prefabrykowanym betonowym w km 5+592. Długość kanału 23,7m, średnica $\varnothing 400\text{mm}$, materiał: rura PVC. Dodatkowo na kanale zabudowana zostanie studnia kanalizacyjna o średnicy 1000mm, do której wpięty zostanie jeden wpust deszczowy zlokalizowany na ul. Południowej. Odwodnienie drogi: Odwodnienie drogi realizowane będzie przy udziale projektowanych i istniejących spadków poprzecznych i podłużnych. Wody deszczowe z korony drogi odprowadzane będą przy użyciu różnych technik odwodnienia drogi: do istniejących rowów przydrożnych, do istniejącej/projektowanej kanalizacji deszczowej z wylotami do rowów. Dla odwodnienia pasa drogowego zaprojektowano kolektory z rur PVC-U o śr. 400mm do 500mm. Rury kolektora należy układać na wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu za pośrednictwem podsypki z kruszywa naturalnego o uziarnieniu 0/20mm gr. 15cm. Na wykonany kolektor deszczowy należy wykonać zasypkę z piasku gr. min. 30cm. Przykanaliki: Projektowane studzienki ściekowe i rewizyjne należy łączyć przykanalikami PVC o średnicy 200mm. Rury należy układać na wyprofilowanym i zagęszczonym podłożu za pośrednictwem podsypki z kruszywa naturalnego o uziarnieniu 0/20mm gr. 10cm. Łączenie przykanalików ze studzienkami ściekowymi i rewizyjnymi powinno być szczelne i wykonane przy udziale uszczelki gumowej lub wkładki in situ. Na rury przykanalików należy wykonać zasypkę z piasku gr. 20cm. Wpusty deszczowe Dla odwodnienia powierzchni drogi w projekcie przewidziano zabudowę wpustów ulicznych klasy D400 (zabezpieczonym przed kradzieżą) osadzonych na prefabrykowanej studzience betonowej $\varnothing 500\text{mm}$ z osadnikiem. Zadaniem wpustów ulicznych jest odbiór ścieków opadowych z utwardzonych nawierzchni, odseparowanie części stałych (piasku) i odprowadzenie do studni kanalizacyjnych. Podstawowe wymiary studzienek powinny wynosić: Odwodnienie w km 3+526 ul. Lipowa do 3+722 ul. Tkacka. Wody opadowe z pasa drogowego w

km 3+526 do 3+722 odbierane będą za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa składa się z wpustu deszczowego (1szt.) wyposażonego w studzienkę z osadnikiem $\varnothing 500\text{mm}$, z którego wody kierowane są przykanalikiem o średnicy $\varnothing 200\text{mm}$ PVC do studzienek deszczowych betonowych o średnicy $\varnothing 1000\text{mm}$ (4szt.) i dalej do przewodu kanalizacji deszczowej. Przewód kanalizacji deszczowej wykonany jest z rur tworzywowych PVC, o średnicy $\varnothing 500\text{mm}$, ułożony w spadku od 0,3% do 6,0%. Do kanalizacji (studnia D24) podłączone są wody z rowu przydrożnego w km 3+526. Wody z kanalizacji odprowadzane są do rowu przydrożnego w km 3+722 wylotem brzegowym betonowym. Odwodnienie km 3+591 ul. Lipowa do 3+748,61 ul. Tkacka. Wody opadowe z pasa drogowego w km 3+591 do 3+748,61 odbierane będą za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa składa się z wpustów deszczowych (8szt.) wyposażonych w studzienki z osadnikami $\varnothing 500\text{mm}$, z których wody kierowane są przykanalnikami o średnicy $\varnothing 200\text{mm}$ PVC do studzienek deszczowych betonowych o średnicy $\varnothing 1000\text{mm}$ (8szt.) i dalej do przewodu kanalizacji deszczowej. Przewód kanalizacji deszczowej wykonany jest z rur tworzywowych PVC, o średnicy $\varnothing 400\text{mm}$, ułożony w spadku 0,2%. Do kanalizacji (studnia D36) podłączone są wody z rowu przydrożnego w km 0+028 drogi ul. Tkackiej część zachodnia. Wody z kanalizacji odprowadzane są do przepustu w km 3+748,61 przez studnię D30 (bez dodatkowego wylotu). Wody z przepustu trafią będą do rowu otwartego (odrębne opracowanie) prowadzącego do rowu melioracyjnego położonego na południe od projektowanej drogi. Odwodnienie km 3+717,5 do 4+102 ul. Tkacka. Wody opadowe z pasa drogowego w km 3+717,5 do 4+102 odbierane będą za pomocą projektowanej kanalizacji szczelinowej, zamontowanej po obu stronach drogi. Spadek kanalizacji zgodny ze spadkiem drogi. Woda do kanalizacji dostawać się będzie szczeliną do przewodu o średnicy 300mm. Z kanalizacji tej, wody będą odprowadzane do rowu lewostronnego poprzez rurki PVC o średnicy $\varnothing 200\text{mm}$, co około 20m. Odwodnienie km 4+355 ul. Łąkowa do 4+459,5 ul. Południowa. Wody opadowe z pasa drogowego w km 4+355 do 4+459,5 odbierane będą za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej. Kanalizacja deszczowa składa się z wpustów deszczowych (7szt.) wyposażonych w studzienki z osadnikami $\varnothing 500\text{mm}$, z których wody kierowane są przykanalnikami o średnicy $\varnothing 200\text{mm}$ PVC do studzienek deszczowych betonowych o średnicy $\varnothing 1000\text{mm}$ (5szt.) i dalej do przewodu kanalizacji deszczowej. Przewód kanalizacji deszczowej wykonany jest z rur tworzywowych PVC, o średnicy $\varnothing 500\text{mm}$, ułożony w spadku od 0,3% do 3,3%. Do kanalizacji (studnia D36) podłączone są wody z rowu przydrożnego lewostronnego w km 4+355 drogi z ul. Łąkowej. Wody z kanalizacji odprowadzane są do rowu przydrożnego prawostronnego w km 4+459,5 wylotem brzegowym betonowym prefabrykowanym. Większość zanieczyszczeń w formie zawieszin zatrzymana zostanie w studzienkach osadnikowych wpustu deszczowego. Zanieczyszczenia w wodach opadowych to głównie piasek spływający z nawierzchni mostu, który zostanie zatrzymany w osadnikach wpustów mostowych oraz części stałe w postaci liści, śmieci i mułu, często zatrzymywanego w rejonach wpustów i w studzienkach osadnikowych. Dlatego też należy czyścić miejsca wokół wpustów jak również opróżniać misy osadnikowe wpustów z nagromadzonych tam zanieczyszczeń. Roboty rozbiórkowe: Roboty rozbiórkowe należy rozpocząć od zabezpieczenia terenu i demontażu ogrodzenia. Przęsła i słupki należy zinventoryzować a następnie przekazać i złożyć w miejscu wskazanym przez Inwestora. Istniejący cokół oraz słupki należy rozebrać, również z fundament betonowy do poziomu gruntu rodzimego tak aby można było wykonać nową stopę fundamentową pod słupki nowego ogrodzenia. Projekt organizacji ruchu: Docelowa organizacja ruchu stanowi odrębne opracowanie. 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 informuje, że obowiązek zapewnienia na budowie pomieszczeń i urządzeń higieniczno-sanitarnych oraz tymczasowego biura dla Kierownika Budowy oraz narad koordynacyjnych spoczywa na Wykonawcy zgodnie z przepisem § 2 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.), oraz zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401). Przekazanie zaplecza Zamawiającemu nastąpi w terminie do 14 dni od przekazania placu budowy. 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 z uzyskanym pozwoleniem na budowę, a także zapewnią uzyskanie parametrów technicznych nie gorszych od założonych w dokumentacji projektowej i 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 dokumentacji i STWiORB. W ramach zamówienia, oprócz robót Wykonawca zobowiązany będzie również do: Wykonania, wprowadzenia i utrzymania czasowej organizacji ruchu na czas trwania robót. Zlecenia wykonania nadzorów branżowych wynikających z uzgodnień zawartych w dokumentacji projektowej. Wykonania zgodnie z § 3 ust. 6 i 7 umowy operat kołaudacyjny. Warunki dodatkowe dotyczące przedmiotu zamówienia: Zamawiający wymaga, by gwarancja na wykonane roboty wynosiła minimum 60 miesięcy, licząc od dnia protokolarnego ostatecznego odbioru robót. Planuje się dofinansowanie zamówienia będącego przedmiotem niniejszego postępowania w ramach pozyskanych środków z Funduszu Dróg Samorządowych dla Województwa Śląskiego. Zakres rzeczowy zamówienia obejmuje również wszystkie czynności i koszty wynikające z dokumentacji projektowej, 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.

II.4) Informacja o częściach zamówienia:

Zamówienie było podzielone na części:

nie

II.5) Główny Kod CPV: 45233000-9

Dodatkowe kody CPV: 45233140-2, 45230000-8, 45111200-0

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: 04/11/2019

IV.2) Całkowita wartość zamówienia

Wartość bez VAT 6178861.79

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

Nazwa wykonawcy: OLS Sp. z o.o., Sp. K

Email wykonawcy: ols.lubliniec@o2.pl

Adres pocztowy: ul. Chopina 2

Kod pocztowy: 42-700

Miejscowość: Lubliniec

Kraj/woj.: śląskie

Wykonawca jest małym/średnim przedsiębiorcą:

tak

Wykonawca pochodzi z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej:

nie

Wykonawca pochodzi z innego państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej:

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 7826723.42

Oferta z najniższą ceną/kosztym 7826723.42

Oferta z najwyższą ceną/kosztym 8875916.95

Waluta: pln

IV.7) Informacje na temat podwykonawstwa

Wykonawca przewiduje powierzenie wykonania części zamówienia

podwykonawcy/podwykonawcom

nie

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

IV.8) Informacje dodatkowe:

Zamawiający wymaga realizacji zamówienia zgodnie z harmonogramem robót, określającym terminy realizacji poszczególnych etapów robót stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej umowy. Zmiana terminów realizacji poszczególnych elementów robót może być dokonana na warunkach określonych w umowie.

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.