

Ogłoszenie nr 510233981-N-2020 z dnia 23-11-2020 r.

Powiatowy Zarząd Dróg w Częstochowie: Przebudowa drogi powiatowej nr 1037S na odc. Siedlec - Srocko, gmina Mstów.

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: 595534-N-2020

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 drogi powiatowej nr 1037S na odc. Siedlec - Srocko, gmina Mstów.

Numer referencyjny (jeżeli dotyczy):

PZD.3450.24.2020

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 drogi powiatowej nr 1037 S na odc. Siedlec - Srocko, gmina Mstów. Zakres inwestycji: Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi od 5,0 do 5,5m. Nawierzchnia posiada liczne ubytki, spękania (siatkowe oraz liniowe, które stopniowo przekształcają się w ubytki MMA) oraz przełomy, a równość poprzeczna i podłużna świadczą o utracie nośności podbudowy. Przy krawędziach jezdni znajdują się obustronne pobocza gruntowe o szerokości ok. 0,7-1,5m. Odwodnienie realizowane jest za pomocą istniejących rowów przydrożnych chłonno-odparowujących. W granicach drogi występują następujące urządzenia infrastruktury: wodociąg; gazociąg; sieć telekomunikacyjna;

sieć elektroenergetyczna. Roboty ziemne przy wykonaniu jezdni, poboczy i zjazdów są robotami korytowymi. Częściowo także będą polegały na poszerzeniu korpusu drogi w celu wykonania poboczy o założonej szerokości. Występujące roboty ziemne związane są z wykonaniem wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne można wykonać mechanicznie, a w rejonie urządzeń podziemnych należy wykonać ręcznie. Roboty ziemne należy prowadzić po wykonaniu rozbiórki istniejącej nawierzchni jezdni oraz (nawierzchnia bitumiczna posiada grubość od 8 do 17 cm) po rozebraniu podbudowy z materiału kamiennego, który należy złożyć na odkład do późniejszego wykorzystania. Przyjęta technologia robót zakłada, iż rozbiórka istniejącej podbudowy odbywać się będzie metodą „pod niweletę”, tj. do uzyskania poziomu dolnej powierzchni warstw konstrukcyjnych podbudowy (36 cm poniżej projektowanej niwelety). W zależności od odcinka (tj. biorąc pod uwagę zmienną grubość istn. warstw konstrukcyjnych) należy pozostawić warstwę istniejącej podbudowy z materiału kamiennego, która będzie podlegać stabilizacji wraz podłożem. Inne materiały (nie sypkie) nadające się do ponownego wbudowania należy ułożyć na paletach i przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora. Destrukt bitumiczny z rozbiórki należy zutylizować (częściowo zostanie wykorzystany do utwardzenia zjazdów oraz poboczy mineralnych). Odzyskany materiał z podbudowy po doziarnieniu kruszywem łamanym 0/31,5 posłuży do wykonania stabilizacji podłoża z wykorzystaniem spoiwa hydraulicznego (cement, bądź inne spoiwo za uzyskaniem pisemnej zgody Inspektora Nadzoru oraz projektanta). Stabilizacja do $R_m=2,5$ MPa. Grunt z wykopów należy w części wykorzystać pod nasypy, a nadmiar wywieźć poza teren budowy w miejsce wskazane przez Inwestora. Nasyp układać i zagęszczać warstwami grubości 20 cm. Zagęszczenie każdej warstwy nasypu kontrolować zgodnie z wymaganiami normy PN-84/B-04481. Oceny przydatności materiałów na nasyp powinien dokonać geotechnik nadzorujący roboty ziemne. Dla nasypów pod jezdnię minimalna wartość wskaźnika zagęszczenia $I_s > 1,00$ wg normalnej próby PROCTORA. Ukształtowanie wysokościowe jezdni dostosowano do stanu istniejącego uwzględniając dowiązanie do istniejącej zabudowy. Zmiany wysokościowe wynikają z poszerzenia przekroju drogowego oraz korekty spadków podłużnych i poprzecznych. Podstawowe parametry techniczne inwestycji: 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: 6,0m do 7,0m, Pochylenie poprzeczne jednostronne 2% do 4%, Pochylenie poprzeczne daszkowe 2%, Nawierzchnia: AC 11 S 50/70. Chodniki: kostka betonowa. Regulacja pionowa włązów i pokryw studni istniejącego uzbrojenia podziemnego. 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: 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 łamanego 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. a) konstrukcja nawierzchni: 4 cm – warstwa ścieralna: AC 11 S 50/70; 5 cm – warstwa wiążąca: AC 16 W 50/70; 7 cm – podbudowa zasadnicza: AC 22 P 35/50; 8 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie; 12 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 31,5/63 stabilizowanego mechanicznie; 20 cm – stabilizacja podłoża cementem do $R_m = 2,5$ MPa z doziarnieniem kruszywem łamanym 0/31,5. b) konstrukcja zjazdów oraz poboczy z kruszywa: 5 cm – nawierzchnia z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie; 15 cm – destruktu bitumiczny przekruszony. Nośność podłoża oraz podbudowy nawierzchni musi spełniać warunki podane w poniższej tabeli (wskazano wartości minimalne). Uwaga: zagęszczenie podbudowy jest prawidłowe, jeśli $E2/E1 \leq 2,2$. Jezdnia od strony chodnika ograniczona krawężnikiem betonowym 15x30 posadowionym bezpośrednio na świeżym, niestężonym betonie na ławie betonowej z oporem z betonu C16/20 gr. 15 cm. Wysokość krawężnika w świetle – 10 cm. c) 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; d) 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. Zjazd od strony jezdni ograniczony krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22 posadowionym bezpośrednio na świeżym, niestężonym betonie na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 gr. 15cm. Wysokość krawężnika w świetle – 4 cm. e) konstrukcja zjazdów bitumicznych: 4 cm – warstwa ścieralna: AC 11 S 50/70; 5 cm – warstwa wiążąca: AC 16 W 50/70; 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie; 15 cm- warstwa odsączająca – piasek $U > 5$. Do wykonania warstw podbudowy wymaga się stosowania kruszyw C90/3. Poza tym kruszywa muszą spełniać wymagania techniczne określone w WT-4 „Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych.” jak dla kategorii ruchu KR3. Kruszywo do mieszanek mineralno-asfaltowych powinno posiadać deklarację zgodności producenta z normą PN-EN 13043 i posiadać oznakowanie CE lub znak budowlany B. Kruszywo do mieszanek niezwiązanych i związanych hydraulicznie powinno posiadać deklarację zgodności producenta z normą PN-EN 13242 i posiadać oznakowanie CE lub znak budowlany B. Odwodnienie drogi: Nie przewiduje się zmiany istniejącego sposobu odwodnienia drogi – wody opadowe będą odprowadzane powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych. Przewidziano oczyszczenie lub odtworzenie istniejących rowów chłonno-odparowujących oraz wymianę przewodów przepustów (należy stosować rury dwuścienne karbowane rury kielichowe PP Ø400). Ponadto przewidziano wymianę przewodu przepustu pod koroną drogi w km 4+823 – należy zastosować rurę PEHD spiralnie karbowaną Ø800. Rzędne wlotu i wylotu bez zmian względem stanu istniejącego. Umocnienie wlotu i wylotu poprzez obrukowanie skarp kostką granitową łupaną 9/11 na mieszance betonowej mrozoodpornej C16/20. Do wypełnienia spoin należy stosować zaprawę cementową mrozoodporną. Po stronie wschodniej likwidowany jest odcinkowo występujący rów odwadniający, w miejscu którego pojawia się chodnik. Pod chodnikiem należy wykonać drenaż sączący na trasie którego należy zamontować prefabrykowane studzienki połączeniowe z PP Ø600, do którego podłączone zostaną wpusty uliczne. Po stronie zachodniej stosowane są następujące rozwiązania: przykrawężnikowy spływ powierzchniowy w kierunku innych urządzeń odwadniających.

Dodatkowo wspomagany odcinkiem drenażu sączącego, który zostanie połączony z istniejącą kanalizacją deszczową; odtworzenie istniejących rowów przydrożnych. Na trasie rowów pod zjazdami należy odtworzyć lub wykonać przepusty gospodarcze. Przewody wykonać z rury PPLD Ø400 układanej na ławie z pospółki. Wyloty i wloty przepustów należy umocnić poprzez obrukowanie kostką granitową surowo łupaną 9/11 układaną na mrozoodpornej zaprawie cementowej (spoinowanie również przy użyciu zaprawy); wykorzystanie istniejącej kanalizacji deszczowej; mulda odwadniająca wspomagana drenażem francuskim (km 3+717 – 3+931). Mulda ma zapewnić liniową koncentrację wód opadowych. Pod muldą wykonany zostanie drenaż francuski, który będzie retencjonował i rozsącał wody opadowe w gruncie. Dodatkowo należy wykonać wpusty uliczne. Rzędne krat, przykanalików oraz dna studzienek ściekowych podano w części V SIWZ (dokumentacja). Studzienki ściekowe z kręgów betonowych Ø500 z osadnikiem monolitycznym o głębokości 1,0 m. Należy stosować kraty wpustowe żeliwne typu zatraskowego wg PN-EN 124:2000 o klasie nośności D400. Studzienki ściekowe wpustów należy podłączyć za pomocą przykanalików PVC-U Ø200x5,9 SDR 8 litych. W studzienkach ściekowych muszą występować fabrycznie wykonane przejścia szczelne z uszczelkami gumowymi umożliwiające regulację nachylenia podłączanego przewodu w zakresie min. 0-3°. Wody ze studzienek będą rozsącane w gruncie przez drenaż podchodnikowy. Wykonawca robót we własnym zakresie dokona kontroli i rozeznania odnośnie przebiegu uzbrojenia występującego w obrębie remontowanej drogi. W celu uściślenia przebiegu i stwierdzenia czy występują rury ochronne na przebiegach poprzecznych pod projektowaną jezdnią należy wykonać przekopy kontrolne pod nadzorem użytkownika sieci. W przypadku stwierdzenia braku rur osłonowych kablowe sieci podziemne podlegają zabezpieczeniu w miejscach przekroczenia jezdni, pod zjazdami oraz na zbliżeniu do elementów infrastruktury. Zabezpieczenie należy wykonać przy pomocy rur PEHD dwudzielnych typu A 160 PS. Rury należy oznakować poprzez układanie folii w zasypce ok. 20 cm nad zainstalowaną rurą. Kolor folii zgodnie z typowymi wytycznymi dla poszczególnych rodzajów sieci. W miejscach prac ziemnych prowadzonych rejonie zabezpieczeń zachować szczególne warunki bezpieczeństwa, a wszystkie elementy sieci powinny pozostać w stanie konstrukcyjnym nienaruszonym i z zapewnieniem dotychczasowego dostępu dla służb eksploatacyjnych. Należy wykonać regulację studni, pokryw i zaworów itp. do projektowanej rzędnej jezdni, zjazdów i poboczy, po wcześniejszej inwentaryzacji w terenie przy udziale użytkownika sieci. 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 2020r. poz. 471 jednolity tekst), ustawie z dnia 23 kwietnia 1964r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2019r. poz. 1145 jednolity tekst) i ustawie z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019r. poz. 1843 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 kolaudacyjny. 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 roszeń 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 5 548 000 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: 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: 10/11/2020

IV.2) Całkowita wartość zamówienia

Wartość bez VAT 5000000.00

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: „BITUM” Sp. z o.o.

Email wykonawcy: przetargi@bitum.pl

Adres pocztowy: Lipie Śląskie, ul. Cegielniana 20

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 3899999.99

Oferta z najniższą ceną/kosztom 3899999.99

Oferta z najwyższą ceną/kosztom 4995036.97

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:

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.