



GMINA BRODNICA
87-300 Brodnica ul. Zamkowa 13A
tel. (0-56) 4941612, fax. (0-56) 4941640
sekretariat@brodnica.ug.gov.pl

Brodnica, dnia 23 maja 2013 r.

PPOŚI. 271.7.2013.JK

Do wszystkich wykonawców

Dotyczy: Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie zadania pn. „Przebudowa drogi nr 080501C Jastrzębie – Gortatowo na długości 0,718 km w m. Gortatowo od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1827C w km 0+000 – 0+718”.

Na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.) Zamawiający informuje o wpłynięciu w dniach 17, 21 i 22 maja 2013 r. zapytań Wykonawcy do SIWZ oraz udziela wyjaśnień.

Pytanie 1

„Uważamy, że w opublikowanej w dniu 14.05.2013r. na stronie internetowej www.brodnica.ug.gov.pl dokumentacji przetargowej a w niej Szczegółowa Specyfikacja Techniczna dot. przetargu „Przebudowa drogi nr 080501C Jastrzębie - Gortatowo na długości 0,718 km w m. Gortatowo od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1827C w km 0+000 - 0 +718” pojawił się zapis niezgodny z obowiązującym prawem Polskim i Unii Europejskiej.

Od 2004 roku obowiązująca w Polsce dyrektywa Unii Europejskiej 89/106/EWG oraz Ustawa o wyrobach budowlanych z dnia 16 kwietnia 2004 roku wraz z kolejnymi rozporządzeniami oraz Wymogami Technicznymi Kruszywa do mieszanek mineralno- asfaltowych i powierzchniowych utwaleń na drogach publicznych Ministra Infrastruktury z 2009 r. zabronione jest wskazywanie konkretnych rodzajów skał lub ich wykluczanie a jedynie można wskazywać parametry jakie muszą spełniać kruszywa zastosowane w budowie drogi.

Tymczasem w SST dot. w/w przetargu pojawił się zapis niezgodny z polskim i unijnym prawem:

SST. Rozdział D.04.04.02 Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie

2.2 Rodzaje materiałów

„Materiałem do wykonania podbudowy z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie powinno być kruszywo łamane, uzyskane w wyniku przekruszenia surowca skalnego Pochodzącego ze skał tzw. twardych z wykluczeniem skał osadowych lub kamieni narzutowych i otoczków albo ziarn żwiru większych od 8 mm. Kruszywo powinno być jednorodne bez zanieczyszczeń obcych i bez domieszek gliny”.

Pragniemy podkreślić, że ani SST na realizację „Przebudowa drogi nr

080501C Jastrzębie - Gortatowo na długości 0,718 km w m. Gortatowo od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1827C w km 0+000 - 0 +718” ani prawo polskie nie przewidują sytuacji, w której można eliminować kruszywa na podstawie pochodzenia lub rodzaju skały. Wskazywanie konkretnych materiałów (np. kruszyw) lub rodzaju ich pochodzenia dyskwalifikują pozostałe materiały, które są także zgodne z polskimi i europejskimi normami.

Praktyki mające na celu eliminowanie ze stosowania pełnowartościowych materiałów narażają budżet Państwa na niepotrzebne dodatkowe koszty i nie mogą być tolerowane przez władze samorządowe, organy administracji drogowej ani inne instytucje nadzorujące inwestycje finansowane przez budżet państwa oraz Unię Europejską. Właśnie takie błędy stanowią podstawę do wstrzymania finansowania projektów drogowych z w/w funduszy.

Oczekujemy usunięcia w/w zapisu z SST oraz weryfikację innych dokumentów przetargowych w celu ewentualnego anulowania innych zapisów niezgodnych z polskim prawem oraz poinformowania o tym wszystkich wykonawców biorących udział w postępowaniu przetargowym oraz projektanta.”

Odpowiedź:

Po konsultacji z projektantem Zamawiający zajmuje następujące stanowisko:

1. Dyrektywa Unii Europejskiej 89/106/EWG z dnia 21 grudnia 1988 w sprawie zbliżenia przepisów prawnych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących wyrobów budowlanych daje prerogatywy dla materiałów budowlanych, a z poniższych zapisów wynika, że:
 - a) wyrób uważany jest za odpowiedni do stosowania, jeżeli odpowiada zharmonizowanej normie, europejskiej aprobacie technicznej lub niezharmonizowanym ustaleniom technicznym uznanym w skali Wspólnoty; w przypadku gdy wyroby mają małe znaczenie z punktu widzenia wymagań podstawowych oraz w przypadku gdy odbiegają od istniejących specyfikacji technicznych, ich przydatność do stosowania może być zaświadczona przez upoważnioną jednostkę;
 - b) w przypadku braku zharmonizowanych norm i europejskich aprobat technicznych, krajowe i inne niezharmonizowane specyfikacje techniczne mogą być uznane jako odpowiednia podstawa do przyjęcia założenia, że wymagania podstawowe zostaną spełnione; dla celów niniejszej dyrektywy przez „normy zharmonizowane” rozumie się specyfikacje techniczne przyjęte przez CEN, CENELEC lub obydwie te organizacje.Z powyższego nie wynika, że kwestionowany zapis jest niezgodny z dyrektywą.
2. Ustawa o wyrobach budowlanych z dnia 16 kwietnia 2004 roku wraz z kolejnymi rozporządzeniami (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 881, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, z 2010 r. Nr 114, poz. 760, z 2011 r. Nr 102, poz. 586, z 2012 r. poz. 951) rozważa kwestie dopuszczenia wyrobu budowlanego do obrotu wraz z określeniem sposobu jego badania i oznakowania, nie rozstrzyga jednak kwestii rozwiązania projektowego w konkretnym obiekcie jeżeli zapewnione są warunki nośności i wytrzymałości obiektu oraz bezpieczeństwa pożarowego, środowiskowego itp. Z powyższego nie wynika, że kwestionowany zapis jest niezgodny z ustawą.

3. Zarządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wprowadzające Wymagania Techniczne dla kruszywa stosowanego na drogach publicznych w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2009 r. zawierające poniższą formułę co do zasady ich stosowania: „W dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych opisujących przedmiot zamówienia na roboty budowlane na drogach krajowych zaleca się stosowanie następujące opracowania:
 - 1) „Kruszywo do mieszanek mineralno – asfaltowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach krajowych WT-1 2010 Wymagania techniczne”, stanowiące załącznik nr 1 do zarządzenia;
 - 2) „Nawierzchnie asfaltowe na drogach krajowych WT-2 2010 Wymagania techniczne”, stanowiące załącznik nr 2 do zarządzenia;
 - 3) „Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych WT-4 2010 Wymagania techniczne”, stanowiące załącznik nr 3 do zarządzenia;
 - 4) „Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym do dróg krajowych WT – 4 2010 Wymagania techniczne, stanowiące załącznik nr 4 do zarządzenia”, również nie wskazuje na niezgodność z zapisami użytymi w SST.

4. Projekt budowlany dla realizacji obiektu drogowego, jest zawsze projektem indywidualnym i zawiera indywidualne rozwiązania w zakresie geometrii drogi, jej konstrukcji oraz technologii wykonania, które muszą być zgodne z "Prawem Budowlanym", "Prawem Ochrony Środowiska", "Prawem Wodnym" oraz przepisami i normami związanymi i rozporządzeniami określającymi warunki techniczne jakie dany obiekt winien spełniać. Rozwiązanie projektowe dla kruszyw przewidzianych do warstw konstrukcyjnych jezdni w/w przedsięwzięcia nie przewiduje zastosowania kruszyw powstałych na bazie surowca pochodzącego ze skał osadowych (wszystkie wyżej cytowane akty normatywne nie wykluczają możliwości użycia takiego sformułowania w opracowaniu projektowym , a co za tym idzie w SST, która jest zawsze opracowaniem indywidualnym dostosowującym OST do konkretnego rozwiązania projektowego). Dlatego zapis SST będący konsekwencją przyjętego rozwiązania projektowego, a brzmiący: "Materiałem do wykonania podbudowy z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie powinno być kruszywo łamane, uzyskane w wyniku przekruszenia surowca skalnego pochodzącego ze skał tzw. twardych z wykluczeniem skał osadowych lub kamieni narzutowych i otoczków albo ziarn żwiru większych od 8 mm. Kruszywo powinno być jednorodne bez zanieczyszczeń obcych i bez domieszek gliny" – pozostaje bez zmian. Powyższy zapis SST nie jest niezgodny z zapisami obowiązujących norm precyzujących parametry fizyko-mechaniczne dla kruszyw jako materiałów budowlanych. Zapisy zawarte w WT pozwalają na użycie w celu identyfikowalności kruszywa przeznaczonego do wbudowania źródła surowca, i na pewno nie nazwy kopalni , bo to jest nazwa własna, a rodzaju skały - która jest nazwą pospolitą i nie jest wyprodukowana, a utworzona siłami natury, rodzaju wg PN-E2 932-3, wymiaru. Sformułowanie "Praktyki mające na celu eliminowanie ze stosowania pełnowartościowych materiałów narażają budżet Państwa na niepotrzebne dodatkowe koszty i nie mogą być tolerowane przez władze samorządowe, organy

administracji drogowej ani inne instytucje nadzorujące inwestycje finansowane przez budżet państwa oraz Unię Europejską. Właśnie takie błędy stanowią podstawę do wstrzymywania finansowania projektów drogowych z w/w funduszy" - nie ma zastosowania w tym przypadku, gdyż w technice zawsze istnieje wiele rozwiązań równorzędnych w aspekcie zgodności i z poszczególnymi wymogami, dlatego w budownictwie obowiązują opracowania projektowe, które dostosowują obiekt, jego funkcjonalność, konstrukcję i technologie wykonania do warunków lokalnych z uwzględnieniem występujących warunków zagospodarowania terenu, bezpieczeństwa ruchu, nośności i wytrzymałości obiektu oraz dostosowania do otoczenia i podłoża. Powyższe ograniczenie w przyjętym rozwiązaniu projektowym nie jest błędem projektowym i nie naraża nikogo, w tym i budżet Państwa na niepotrzebne dodatkowe koszty i jest dostosowaniem projektu do warunków indywidualnych, w związku z czym opracowanie pozostaje w pierwotnym brzmieniu.

Pytanie 2

„Proszę o informację, czy Zamawiający przewiduje udzielenie zamówień uzupełniających.”

Odpowiedź

Zamawiający nie przewiduje udzielenia zamówień uzupełniających.

Pytanie 3

„Czy do formularza ofertowego należy dołączyć kosztorys i czy w związku z ryczałtowym rozliczeniem zadania będzie podlegał ocenie na etapie oferty.”

Odpowiedź

Kosztorys ofertowy należy dołączyć do oferty, przy czym w związku z ryczałtowym rozliczeniem zadania nie podlega ocenie na etapie badania oferty.

Pytanie 4

„Proszę o jednoznaczne określenie kategorii ruchu, w opisie technicznym w pkt 4 mowa o prognozowanym KR 1, a w pkt 5.1 projektowane KR 2.”

Odpowiedź

Projektowana konstrukcja drogi dostosowana jest do kategorii ruchu KR2, natomiast istniejąca kategoria ruchu to KR1.

Pytanie 5

„Proszę o informację dotyczącą pozycji wbudowania kostki z odzysku (do rozbiórki 1180 szt. Wymiar kostki to $0,2\text{ m} \times 0,1\text{ m} \times 1180 = 23,6\text{ m}^2$) a w pozycji wbudowanie kostki z odzysku jest $532,5\text{ m}^2$, prosimy także o wyjaśnienie czy 20% wbudowania kostki kolorowej to kostka nowa czy z odzysku. Prosimy o jednoznaczne podanie ilości materiałów z odzysku do wbudowania i określenia rodzaju tych materiałów.”

Odpowiedź

Powierzchnia rozbiórki nawierzchni z kostki została określona w p. 12 dział 1 - jako 711 m^2 i uwzględnia nawierzchnię chodnika wraz ze zjazdami (z założeniem że całość była ułożona na podsypce cementowo-piaskowej). W p.14 dział 1 określono dodatkowe ponadnormatywne oczyszczenie części kostki z rozbiórki przeznaczonej do wbudowania

- oszacowano je w dostosowaniu do stanu istniejącego w okresie opracowania projektu, ilość dodatkowego nakładu robocizny dla odzyskanej kostki przy założeniu średniego odzysku w ilości 85%, określono na równoważny z 1180 jednostkami pozycji cennikowej, którą użyto do wyceny (pozycją cennikową był element o wymiarze cegły, a jednostką sztuki - do tych parametrów się odniesiono). W dziale 3 ujęto wbudowanie kostki rozbiórkowej z p. 12 dział 1 przy założeniu odzysku w ilości 85% - tj. materiału na 604,5 m² (przy oszacowaniu iż kostki kolorowej znajduje się w tej partii 20%). Pkt 14 dział 3 obejmuje ułożenie wcześniej rozebranej kostki (uwzględnionej w p. 12 dział 1) na zjeździe o powierzchni 72 m - przy założeniu całkowitego odzysku materiału (zjazd wykonany w 2011r). Pkt 19 dział 3 obejmuje ułożenie wcześniej rozebranej kostki w obszarze chodnika na pow. 532,5 m². Reasumując założono odzyskanie 604,5 m² kostki, która winna być wbudowana. Wg oszacowania stanu istniejącego w przeznaczonej do rozebrania jest 20% kostki kolorowej, więc jej udział w kostce rozebranej powinien być zbliżony. Logicznym jest, że dla kostki rozebranej przeznaczonej do wbudowania, należy zachować proporcje kolorystyki takie jakie zostaną uzyskane na gruncie. Dla pozostałej nawierzchni z kostki, do wykonania której zostanie użyta kostka nowa należy zachować określone projektowo proporcje udziału kostki kolorowej w ilości 20%.

/-/ Justyna Klimowska
Sekretarz Gminy Brodnica