

Pytania i wyjaśnienia do treści Specyfikacji Warunków Zamówienia dot. zamówienia publicznego pn. Budowa toru PUMPTRACK w Żaganiu w formie „Zaprojektuj i wybuduj”.

Nasz znak: WZP.271.11.2021

Żagań, 27 lipca 2021 r.

Na podstawie art. 284 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r Prawo zamówień publicznych t.j. Dz. U. z 2021 r poz.1129, w związku ze złożonymi przez jednego z Wykonawców zapytaniami do treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, przekazuję Państwu treść zapytań do SWZ wraz z wyjaśnieniami Zamawiającego.

Pytanie 1

W związku z rozbieżnościami zapisów dotyczących elementów przeznaczonych do rozbiórki tj. zapisu punktu 6 „Na terenie objętych granicami opracowania nie występują elementy przeznaczone do rozbiórki lub kolidujące z inwestycją,” zaś w punkcie 7. wskazuje się istniejącą linię oświetleniową zlokalizowaną na działce przeznaczonej pod inwestycję jako kolidującą z proponowaną lokalizacją. Prosimy o doprecyzowanie zapisów w taki sposób, by Oferenci mogli uwzględnić w wycenie niezbędne roboty rozbiórkowe – tj. podanie ilości /długości/ powierzchni elementów przeznaczonych do usunięcia.

Odpowiedź na pytanie 1

Na terenie inwestycji nie występują elementy przeznaczone do rozbiórki, tj. nieczynna linia oświetleniowa. Natomiast istniejąca linia oświetleniowa zlokalizowana na działce przeznaczonej pod inwestycję przeznaczona jest do likwidacji w przypadku kolizji z projektowaną inwestycją.

Pytanie 2

Zgodnie z Rozporządzeniem ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U.2013.0.1129 t.j.) „§19 Część informacyjna programu Funkcjonalno-użytkowego obejmuje: (...) 4) inne informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych, w szczególności: (...) h) porozumienia, zgody lub pozwolenia oraz warunki techniczne i realizacyjne związane z przyłączeniem obiektu do istniejących sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłych, gazowych, energetycznych i teletechnicznych oraz dróg samochodowych, kolejowych lub wodnych”. W związku z zamieszczoną w PFU informacją o wykonaniu oświetlenia obiektu oraz o rozbiórce istniejącej sieci prosimy o uzupełnienie opracowania o uzgodnienia planowanej inwestycji z gestorami sieci a także warunki przyłączenia do sieci.

Odpowiedź na pytanie 2

Zamawiający nie posiada uzgodnień planowanej inwestycji z gestorami sieci i warunków przyłączenia do sieci. Instalacja fotowoltaiczna, która przewidziana jest w PFU, nie wymaga przyłączy do sieci.

Pytanie 3

W związku z koniecznością ryczałtowego wycenienia robót prosimy o wskazanie miejsca przyłączenia planowanego oświetlenia do sieci, by potencjalny wykonawca mógł przewidzieć ilość koniecznej do ułożenia linii kablowej.

Odpowiedź na pytanie 3

Instalacja fotowoltaiczna, która przewidziana jest w PFU, nie wymaga ułożenia linii kablowej i przyłączenia do sieci.

Pytanie 4

Zgodnie z Rozporządzeniem ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U.2013.0.1129 t.j.) „§19 Część

informacyjna programu Funkcjonalno-użytkowego obejmuje: (...) 4) inne informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych, w szczególności: (...)b) wyniki badań gruntowo-wodnych na terenie budowy dla potrzeb posadowienia obiektów". W związku z tym, że wycena musi obejmować zaprojektowanie i wybudowanie toru pumtrack, należy w niej ująć również koszty ewentualnego odwodnienia oraz doboru odpowiedniej podbudowy toru, których nie da się przewidzieć nie znając warunków gruntowo-wodnych występujących na terenie planowanej inwestycji. Prosimy o załączenie opinii geotechnicznej.

Odpowiedź na pytanie 4.

Zamawiający nie posiada opinii geotechnicznej. Zgodnie z PFU Wykonawca powinien wykonać niezbędne badania geologiczne podłoża (pkt 7a i pkt 8).

Pytanie 5

Prosimy o zmianę zapisów dotyczących nawierzchni placu znajdującego się przy planowanym torze pumtrack. Tory pumtrack są przeznaczone nie tylko dla rowerzystów, lecz również dla osób poruszających się na rolkach, deskorolkach i hulajnogach, w związku z czym wykonanie placu o nawierzchni żwirowej jest skrajnie niefunkcjonalne. Kruszywo będzie roznoszone na kółkach rolek/desorolek/hulajnóg oraz będzie znacznie utrudniało poruszanie się użytkownikom..

Odpowiedź na pytanie 5

Zamawiający nie przewiduje zmiany zapisów dotyczących nawierzchni placu znajdującego się przy planowanym torze rowerowym.

Pytanie 6

Prosimy o doprecyzowanie, które elementy zagospodarowania terenu mają zostać oświetlone. Zgodnie z wypracowanymi wytycznymi, oświetlenie torów pumtrack powinno być wykonane za pomocą oświetlenia stosowanego np. na boiskach, więc oświetlenie ujęte w punkcie 7 programu nie będzie wystarczające do bezpiecznego oświetlenia toru pumtrack.

Odpowiedź na pytanie 6

W PFU zostały uwzględnione minimum 4 urządzenia fotowoltaiczne – lampy z turbiną wiatrową wraz ze słupem o wysokości 6m, które przy odpowiednim rozlokowaniu wystarczą do oświetlenia toru rowerowego, toru dla rolkarzy i elementów małej architektury.

Pytanie 7

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę grubości warstwy podbudowy z kruszywa łamanego? Zgodnie z wytycznymi projektowania torów pumtrack optymalna grubość podbudowy wynosi 10 cm. Zwiększenie tej grubości nie zwiększa parametrów wytrzymałości toru, a jedynie przedroży koszty inwestycji.

Odpowiedź na pytanie 7

Zamawiający nie przewiduje zmiany grubości warstwy podbudowy z kruszywa łamanego.

Pytanie 8

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę szerokości warstwy jezdnej toru? Szerokość 2m jest stosowana jedynie na torach dla najbardziej zaawansowanych użytkowników na sekcjach typu „FLOW”. W przypadku toru uniwersalnego, będącego przedmiotem zamówienia, nie są rozwijane tak duże prędkości i zgodnie z wypracowanymi latami wytycznymi dotyczącymi projektowania i budowy torów pumtrack minimalna szerokość 1,7 m jest wystarczająca. Poszerzenie nawierzchni jezdnej toru przedroży koszty inwestycji.

Odpowiedź na pytanie 8

Zamawiający nie przewiduje zmiany szerokości warstwy jezdnej toru.

Pytanie 9

Prosimy o doprecyzowanie materiału na nasypy toru pumtrack. Zapis punktu 8 wprowadzana w błąd, gdyż dobór materiału na nasypy nie jest uzależniony od warunków gruntowo-wodnych. Warunki gruntowo-wodne determinują sposób odwodnienia toru oraz

dobór odpowiedniej podbudowy. Zgodnie z wypracowanymi zasadami projektowania i budowy torów pumptrack o nawierzchni asfaltowej nasypy powinny być zawsze wykonywane z gruntów niewysadzinowych np. pospółki, pisaków grubo, średnio i drobno ziarnistych naturalnych i łamanych.

Odpowiedź na pytanie 9

Zamawiający oczekuje wykonania nasypów z gruntów niewysadzinowych.

Pytanie 10

Prosimy o doprecyzowanie materiału na warstwę jezdnią toru pumptrack. W punkcie 17 widnieje zapis o nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowych AC11S, jednak nie jest wskazane czy jest to materiał na tor pumptrack czy na tor rolkowy. Jest to materiał o dużym uziarnieniu stosowany głównie w drogownictwie. Powszechnie stosowanym materiałem na nawierzchnię jezdnią asfaltowych torów pumptrack jest mieszanka mineralno-asfaltowa AC8S 50/70 KR1-2, która charakteryzuje się mniejszym uziarnieniem, przez co jazda po takiej nawierzchni jest bardziej komfortowa m.in. na rolkach, deskorolkach i hulajnogach.

Odpowiedź na pytanie 10

Zamawiający oczekuje wykonania warstwy jezdnej toru rowerowego i toru dla rolkarzy z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowych AC11S.

Pytanie 11

Prosimy o wyjaśnienie dotyczące rozbieżności w ilości stojaków rowerowych- w punkcie 6.3. widnieje zapis o montażu 1 stojaka rowerowego w kształcie litery U. Przy tego typu stojakach zapewnione są 2 miejsca parkingowe na 1 stojak. W punkcie 17 widnieje zaś zapis o 10 miejscach – prosimy o doprecyzowanie czy w wycenie należy przewidzieć 10 sztuk stojaków rowerowych w kształcie litery U?

Odpowiedź na pytanie 11

Zamawiający oczekuje zastosowania jednego stojaka rowerowego, który zapewni miejsce dla 10 rowerów.

Pytanie 12

Zgodnie z terminem przedstawionym w SWZ- zakończenie wszelkich robót związanych z wykonaniem przedmiotu zamówienia wynosi 3 miesiące. Biorąc pod uwagę czynności administracyjne związane z możliwością rozpoczęcia prac budowlanych tj. uzyskania pozwolenia wodnoprawnego (w teorii czas na wydanie pozwolenia to od 1 do 2 miesięcy, zaś w praktyce wydanie takiego pozwolenia może trwać nawet od 4 do 6 miesięcy), uzyskanie pozwolenia konserwatora zabytków na wykonanie prac (do 60 dni) wskazany w SWZ termin jest nierealny. Proces projektowania w niniejszym zamówieniu przedstawia się następująco:

- po zawarciu umowy- wykonanie mapy do celów projektowych (czas oczekiwania – ok. 1,5 miesiąca) oraz opinii geotechnicznej (czas oczekiwania – ok. 2 tygodnie),
- po akceptacji koncepcji przez Zamawiającego – wykonanie operatu wodnoprawnego (czas oczekiwania – ok. 2 tygodnie), złożenie koncepcji do uzgodnienia z konserwatorem zabytków (30 dni),
- po wykonaniu operatu wodnoprawnego- złożenie wniosku o pozwolenie wodnoprawne,
- po akceptacji koncepcji przez LWKZ- wykonanie dokumentacji projektowej i złożenie jej na pozwolenie na prowadzenie robót przy zabytku (do 60 dni .

Na tym etapie, w zależności od otrzymania wymaganych prawem decyzji administracyjnych możliwe będzie złożenie wniosku na pozwolenie na budowę (czas rozpatrywania – do 65 dni). Dopiero po otrzymaniu pozwolenia na budowę można przystąpić do realizacji robót budowlanych. Same czynności administracyjne będą trwały ok 4 miesięcy. W związku z obowiązującymi terminami rozpatrywania ww. spraw, wskazany w SWZ termin realizacji zamówienia jest nierealny. Prosimy o dopuszczenie wydłużenia terminu realizacji zamówienia do 9 miesięcy.

Odpowiedź na pytanie 12

Zamawiający nie przewiduje wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Pytanie 13

Prosimy o doprecyzowanie zapisów SWZ dotyczących zdolności technicznych lub zawodowych stawianych Wykonawcom. „Zdolności technicznej lub zawodowej – Wykonawca spełni ten warunek jeżeli : - wykaże się, że w okresie ostatnich 3 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie, wykonał co najmniej jedną usługę projektową polegającą na opracowaniu dokumentacji projektowej w zakresie projektowania dróg bądź ścieżek, albo torów rowerowych, o nawierzchni asfaltowej, wraz z oświetleniem ulicznym, o wartości nie mniejszej jak 40 000 zł. brutto oraz wykaże się, że w okresie ostatnich 5 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie, wykonał co najmniej jedno zadanie polegające na budowie bądź przebudowie drogi lub ścieżki albo toru rowerowego, o nawierzchni asfaltowej, wraz z oświetleniem o wartości minimum 200 000 zł., lub wykaże się zamiennie, że w okresie ostatnich 5 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie wykonał co najmniej jedno zadanie odpowiadające zakres budowie bądź przebudowie drogi lub ścieżki lub toru rowerowego, o nawierzchni asfaltowej, wraz z oświetleniem, o wartości minimum 240 000 zł, w formule „ zaprojektuj i wybuduj” .

Wraz ze wzrostem popularności torów pumtrack, coraz częściej można zaobserwować powstawanie na terenie kraju torów pumtrack o nawierzchni bitumicznej wykonanych przez firmy nieposiadające odpowiedniego doświadczenia i umiejętności technicznych, skutkujące powstawaniem obiektów niefunkcjonalnych i niebędących mimo założeń torami typu pumtrack – jak np. tor „pumtrack” w Busku Zdroju lub tor w Parku Podlaskim w Łodzi. Obiekty takie nie posiadają walorów użytkowych i mogą być niebezpieczne dla użytkowników, dlatego chcielibyśmy zwrócić uwagę na doprecyzowanie wymagań stawianych potencjalnym Wykonawcom. Budowa „drogi lub ścieżki lub toru rowerowego o nawierzchni asfaltowej „ nie stanowi wystarczającego doświadczenia do wykonania tak specjalistycznych i trudnych robót budowlanych jakimi jest budowa toru rowerowego pumtrack o nawierzchni bitumicznej. Poza użytym materiałem na nawierzchni jezdnej ww. obiekty niewiele wspólnego z torami pumtrack. Proces technologiczny budowy różni się między innymi w zakresie: wykonania nasypów toru pumtrack, ich odpowiedniego zagęszczenia, a następnie profilowania przeszkód, układania i zagęszczania podbudowy przy zachowaniu odpowiednich kształtów przeszkód, a przede wszystkim sposobu układania mieszanki mineralno-asfaltowej oraz jej zagęszczenia przy zachowaniu odpowiedniej geometrii toru. Układanie nawierzchni asfaltowej toru pumtrack odbywa się ręcznie metodą :na gorąco: , nie zaś układarkami jak ma to miejsce przy wykonywaniu dróg bądź ścieżek.

Przy realizacji pierwszego w mieście asfaltowego toru pumtrack warto powierzyć wykonanie tego zadania specjalistycznym firmom, dysponującym odpowiednim doświadczeniem, na które składają się liczne prawidłowo wykonane realizacje tego typu nieszablonowych obiektów infrastruktury rowerowej. Kluczowe jest odpowiednie zaplanowanie lokalizacji przeszkód, ich wyprofilowanie i testowanie pod kątem płynności przejazdu na etapie realizacji. Brak odpowiednio wykwalifikowanej kadry oraz stałego testowania i korygowania przeszkód wpłynę niekorzystnie na całą inwestycję. Zwiększenie wymagań stawianych potencjalnym Wykonawcom pozwoli uzyskać obiekt, który będzie nie tylko odpowiednio trwały ale będzie również stanowił rowerową wizytówkę miasta.

W związku z powyższym, sugerujemy zmianę zapisów na : „Zdolności technicznej lub zawodowej – Wykonawca spełni ten warunek jeżeli : - wykaże się, że w okresie ostatnich 3 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie, wykonał co najmniej jedną usługę projektową polegającą na opracowaniu dokumentacji projektowej w zakresie projektowania toru rowerowego typu pumtrack o nawierzchni asfaltowej, wraz z oświetleniem,, o wartości nie mniejszej jak 50 000 zł. brutto oraz wykaże się, że w okresie ostatnich 5 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie, wykonał co najmniej jedno zadanie polegające na budowie bądź przebudowie toru rowerowego typu pumtrack o nawierzchni asfaltowej, wraz z oświetleniem, o wartości minimum 300 000 zł., lub wykaże się zamiennie, że w okresie ostatnich 5 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie wykonał co najmniej jedno zadanie odpowiadające zakresem budowie bądź przebudowie toru rowerowego typu pumtrack o nawierzchni

asfaltowej, wraz z oświetleniem, o wartości minimum 350 000 zł, w formule „zaprojektuj i wybuduj.

Z uwagi na dobro inwestycji oraz umożliwienie potencjalnym Oferentom dokonania dokładnej wyceny zawierającej wszelkie konieczne do wykonania roboty budowlane wnioskujemy o przychylne rozpatrzenie naszej prośby.

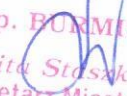
Odpowiedź na pytanie 13

Zamawiający nie przewiduje zmiany zapisów SWZ dotyczących zdolności technicznych lub zawodowych stawianych Wykonawcom.


Naczelnik Wydziału

27.09.2023
Janina Urbostowska

Z poważaniem


z up. BURMISTRZA
Anita Staszkowian
Sekretarz Miasta Żagań