

O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.35

WYKONAWCY
wg rozdzielnika

Dotyczy: *postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu ograniczonego na Budowę obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15*
znak postępowania: **O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4**

CZĘŚĆ I
zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej

Zamawiający – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – działając na podstawie art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (dalej „ustawa Pzp”) zawiadamia, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu ograniczonego na *Budowę obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15*, jako **najkorzystniejsza** została wybrana oferta nr 11 złożona przez Konsorcjum w składzie: Lider – **Porr S.A.** (poprzednia nazwa: Porr Polska Infrastructure S.A.), ul. Hołubcowa 123, 02-854 Warszawa oraz Partner – **Porr Bau GmbH**, Absberggasse 47, 1100 Wiedeń z:

- zaoferowaną ceną brutto: 318.193.128,00 zł;
- zaoferowanym terminem realizacji: 34 miesiące;
- zaoferowanym okresem gwarancji: 10 lat.

UZASADNIENIE WYBORU NAJKORZYSTNIEJSZEJ OFERTY

Oferta najkorzystniejsza została wybrana zgodnie z art. 91 ust 1 ustawy Pzp, na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w Ogłoszeniu o zamówieniu oraz Specyfikacji Istotnych Warunków zamówienia (dalej SIWZ), tj.: „Cena” – 90%, „Termin realizacji” – 5% i „Okres Gwarancji” – 5 %. Wybrana oferta spełnia wszystkie wymagania określone przez Zamawiającego w SIWZ i uzyskała najwyższą łączną liczbę punktów (100 pkt.) obliczoną zgodnie ze wzorem zamieszczonym w pkt 12.2 Tomu I SIWZ.

Sprawę prowadzi:

Krzysztof Hocht
tel. (89) 521-28-08, fax (89) 521-28-83
e-mail: khocht@gddkia.gov.pl

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Olsztynie

Al. Warszawska 89
10-083 Olsztyn
tel.: (89) 521 28 00
fax: (89) 527 23 07

e-mail: sekretariat_olsztyn@gddkia.gov.pl
www.gddkia.gov.pl

Strona 1 z 60

Zgodnie z art. 92 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp, poniżej Zamawiający przedstawia nazwy (firmy), siedziby i adresy Wykonawców, którzy złożyli oferty w przedmiotowym postępowaniu, a także punktację przyznaną ofertom w każdym kryterium oceny ofert i łączną punktację:

<p><u>OFERTA NR 1</u> złożona przez:</p> <p>Mosty Łódź S.A. ul. Bratysławska 52, 94-112 Łódź</p>
<p>Wykonawca podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ nie wyraził zgody na przedłużenie okresu związania ofertą Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę uznaje się za odrzuconą</p>

<p><u>OFERTA NR 2</u> złożona przez:</p> <p>TOTO S.p.A. Costruzioni Generali Viale Abruzzo 410, 66100 Chieti, Włochy</p>
<p>Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści SIWZ oraz na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp, ponieważ zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia</p>

<p><u>OFERTA NR 3</u> złożona przez:</p> <p>BUDIMEX S.A. ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa</p>
<p>Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści SIWZ oraz na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp, ponieważ zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia</p>

<p><u>OFERTA NR 4</u> złożona przez:</p> <p>POLAQUA Sp. z o.o. ul. Dworska 1, Wólka Kozodawska, 05-500 Piaseczno</p>
<p>Wykonawca podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ nie wyraził zgody na przedłużenie okresu związania ofertą Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę uznaje się za odrzuconą</p>

OFERTA NR 5 złożona przez:

Konsorcjum:

1. **UNIBEP S.A. (Lider)**
ul. 3 Maja 19, 17-100 Bielsk Podlaski;
2. **VISTAL GDYNIA S.A. (Partner)**
ul. Hutnicza 40, 81-061 Gdynia;
3. **MOST Sp. z o.o. (Partner)**
ul. Kujawska 51A, 81-862 Sopot

Wykonawca podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp,
ponieważ nie wyraził zgody na przedłużenie okresu związania ofertą
Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę uznaje się za odrzuconą

OFERTA NR 6 złożona przez:

Energopol-Szczecin S.A.
ul. Św. Floriana 9/13, 70-646 Szczecin

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp,
ponieważ jej treść nie odpowiada treści SIWZ
oraz
na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp,
ponieważ zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia

OFERTA NR 7 złożona przez:

Konsorcjum:

1. **Lider: Trakcja PRKiI S.A.**
ul. Złota 59 XVIII p., 00-120 Warszawa
2. **Partner: Comsa S.A.**
Calle Viriato 47, 08014 Barcelona, Hiszpania
3. **Partner: AKCINÉ BENDROVĖ „KAUNO TILTAI”**
Ateities 46, 52502 Kowno, Litwa
4. **Partner: Przedsiębiorstwo Eksploatacji Ulic i Mostów Sp. z o.o.**
ul. Produkcyjna 102, 15-680 Białystok
5. **Partner: Firma Gotowski – Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe Sp. z o.o.**
ul. Toruńska 300, 85-880 Bydgoszcz

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp,
ponieważ jej treść nie odpowiada treści SIWZ
oraz
na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp,
ponieważ zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia

OFERTA NR 8 złożona przez:

Konsorcjum:

1. **Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. (Lider)**
ul. Kolejowa 28, 05-300 Mińsk Mazowiecki;
2. **PLANETA Sp. z o.o. (Partner)**
ul. Zdziarska 21, 03-289 Warszawa

Wykonawca podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp,
ponieważ nie wyraził zgody na przedłużenie okresu związania ofertą
Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę uznaje się za odrzuconą

OFERTA NR 9 złożona przez:

Konsorcjum:

1. **Przedsiębiorstwo Budownictwa Drogowo-Inżynieryjnego S.A. (Lider)**
ul. Wapienna 10, 87-100 Toruń;
2. **ERBUD S.A. (Partner)**
ul. Franciszka Klimczaka 1, 02-797 Warszawa;
3. **Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów ERBEDIM Sp. z o.o. (Partner)**
ul. Żelazna 3, 97-300 Piotrków Trybunalski

Wykonawca podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp,
ponieważ nie wyraził zgody na przedłużenie okresu związania ofertą
Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę uznaje się za odrzuconą

OFERTA NR 10 złożona przez:

Konsorcjum:

1. **STRABAG Sp. z o.o.**
ul. Parzniewska 10, 05-800 Pruszków;
2. **STRABAG Infrastruktura Południe Sp. z o.o.**
Wysoka, ul. Lipowa 5a, 52-200 Wrocław

Kryterium oceny ofert – „cena (cena ofertowa brutto)” – 90%
(maksymalnie można uzyskać 90 punktów)

Cena (cena ofertowa brutto): 337.956.692,97 zł	$\frac{318\,193\,128,00\text{ zł}}{337\,956\,692,97\text{ zł}} * 90\text{ pkt} = 84,74$	84,74 pkt.
---	---	------------

Kryterium oceny ofert – „termin realizacji” – 5%
(maksymalnie można uzyskać 5 punktów)

Termin realizacji: 34 miesiące	5,00 pkt	5,00 pkt.
--------------------------------	----------	-----------

Kryterium oceny ofert – „okres gwarancji” – 5%
(maksymalnie można uzyskać 5 punktów)

Okres gwarancji: 10 lat	5,00 pkt.	5,00 pkt.
-------------------------	-----------	-----------

Łącznie w trzech kryteriach oceny ofert Wykonawca uzyskał	94,74 pkt.
--	-------------------

OFERTA NR 11 złożona przez:		
Konsorcjum:		
1. Porr S.A. – Lider (poprzednia nazwa: Porr Polska Infrastructure S.A.) ul. Hołubcowa 123, 02-854 Warszawa;		
2. Porr Bau GmbH – Partner Absberggasse 47, 1100 Wiedeń		
Kryterium oceny ofert – „cena (cena ofertowa brutto)” – 90% (maksymalnie można uzyskać 90 punktów)		
Cena (cena ofertowa brutto): 318.193.128,00 zł	$\frac{318\,193\,128,00\text{ zł}}{318\,193\,128,00\text{ zł}} * 90\text{ pkt} = 90,00$	90,00 pkt.
Kryterium oceny ofert – „termin realizacji” – 5% (maksymalnie można uzyskać 5 punktów)		
Termin realizacji: 34 miesiące	5,00 pkt	5,00 pkt.
Kryterium oceny ofert – „okres gwarancji” – 5% (maksymalnie można uzyskać 5 punktów)		
Okres gwarancji: 10 lat	5,00 pkt.	5,00 pkt.
Łącznie w trzech kryteriach oceny ofert Wykonawca uzyskał		<u>100 pkt.</u>

OFERTA NR 12 złożona przez:	
Konsorcjum:	
1. Mostostal Warszawa S.A. (Lider) ul. Konstruktorska 11A, 02-673 Warszawa	
2. ACCIONA CONSTRUCCION S.A. (Partner) (poprzednia nazwa: ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A.) Avenida de Europa 18 Parque Empresarial la Moraleja, 28108 Alcobendas, Madryt, Hiszpania	
Wykonawca podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ nie wyraził zgody na przedłużenie okresu związania ofertą Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę uznaje się za odrzuconą	

OFERTA NR 13 złożona przez:	
SKANSKA S.A. ul. Gen. J. Zajączka 9, 01-518 Warszawa	
Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści SIWZ oraz na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp, ponieważ zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia	

OFERTA NR 14 złożona przez:		
Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o. ul. Okólna 10, 42-400 Zawiercie		
Kryterium oceny ofert – „cena (cena ofertowa brutto)” – 90% (maksymalnie można uzyskać 90 punktów)		
Cena (cena ofertowa brutto): 375.150.000,00 zł	$\frac{318\,193\,128,00\text{ zł}}{375\,150\,000,00\text{ zł}} * 90\text{ pkt} = 76,34$	76,34 pkt.
Kryterium oceny ofert – „termin realizacji” – 5% (maksymalnie można uzyskać 5 punktów)		
Termin realizacji: 34 miesiące	5,00 pkt	5,00 pkt.
Kryterium oceny ofert – „okres gwarancji” – 5% (maksymalnie można uzyskać 5 punktów)		
Okres gwarancji: 10 lat	5,00 pkt.	5,00 pkt.
Łącznie w trzech kryteriach oceny ofert Wykonawca uzyskał		86,34 pkt.

CZĘŚĆ II

informacja o Wykonawcach, którzy zostali wykluczeni oraz Wykonawcach, których oferty zostały odrzucone

pismo zawiera elementy zastrzeżone przez Wykonawców
jako tajemnica przedsiębiorstwa – zostały one zaczerpnięte

Zamawiający działając na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy Pzp informuje, że w niniejszym postępowaniu:

- 1) odrzucono ofertę nr 2 złożoną przez TOTO S.p.A. Costruzioni Generali, Viale Abruzzo 410, 66100 Chieti, Włochy.

Uzasadnienie prawne:

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Oferta podlega odrzuceniu również na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp w związku z art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, jako zawierająca rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Uzasadnienie faktyczne:

W toku badania i oceny ofert Zamawiający dwukrotnie, tj. 23 maja 2017 r. oraz 14 lipca 2017 r. wzywał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Wykonawca przedstawił swoją odpowiedź na wezwania w pismach z dnia 12 czerwca 2017 r. oraz 07 sierpnia 2017 r.

Z otrzymanych wyjaśnień wynika, że Wykonawca zaproponował niedozwolone zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) rozwiązania konstrukcyjne i technologie oraz pominął niektóre elementy wymagane przez PFU:

➤ zmiana geometrii układu drogowego

Zgodnie z Programem Funkcjonalno-Użytkowym pkt 1.4.1.1 *„Zamawiający udostępnia (w TOM V SIWZ) dokumenty w części wiążące, stanowiące opis przedmiotu zamówienia i wiążące Wykonawcę w poniżej wskazanym zakresie:*

(...)

- Projekt Budowlany „Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15” wiążący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, chodników, ciągów pieszko-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań, miejsc do kontroli pojazdów;*
- „Koncepcja rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głębocek-Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450” w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg chodników, ciągów pieszko-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań;*
- „Koncepcja w zakresie rozwiązań zamiennych dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik” w zakresie geometrii układu drogowego w planie. Konstrukcja nawierzchni drogi jak dla dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa wg Projektu Budowlanego Budowa obwodnicy nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15;*
- Projekt Wykonawczy „Projekt dostosowania istniejącej dk 15 do przyszłej funkcji klasy drogi” w zakresie geometrii układu drogowego i konstrukcji nawierzchni;”*

Z powyższych zapisów jasno wynika, że geometria układu drogowego w planie w przekazanych projektach jest wiążąca dla Wykonawcy. Zamawiający wyjaśniając

treść SIWZ doprecyzował co rozumie pod pojęciem „geometrii układu drogowego w planie” poprzez poniższe odpowiedzi:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
329	W pkt. 1.4.1.1 PFU w wyszczególnieniu dokumentów w części wiążących Wykonawcę Zamawiający stwierdza: „Projekt Budowlany (...) w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, (...)”. Co Zamawiający rozumie przez stwierdzenie „geometria układu drogowego”? Czy chodzi o oś drogi DK15?	Zamawiający wyjaśnia, iż pod pojęciem "geometrii układu drogowego w planie" należy rozumieć m.in.: - oś w planie (wielkości promieni łuków poziomych), - minimalne szerokości i długości jezdni wszystkich dróg, ciągów pieszych i rowerowych, pasa separującego, opasek, chodników, zatok, pierścieni rond, - lokalizację, typy i geometrię skrzyżowań, zjazdów, zatok.
634	Prosimy o uszczegółowienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem pod pojęciem niezmieniona droga w planie. Czy powyższy zapis dotyczy szczegółowych rozwiązań technicznych, czy tylko korytarza drogi na obszarze objętym przekazaną decyzją ZRID.	Patrz odp. 329.
654	Co Zamawiający rozumie pod pojęciem geometrii układu drogowego w planie? Prosimy o sprecyzowanie, czy chodzi o korytarz drogowy, czy o parametry szczegółowe?	Patrz odp. 329.

Ponadto Zamawiający udzielił wyjaśnień na liczne zapytania dotyczące możliwości zmiany przebiegu dróg, m.in.:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
82	Czy Zamawiający potwierdza konieczność dostosowania geometrii trasy do zgodności z obowiązującymi obecnie przepisami?	Geometria drogi powinna zostać zaprojektowana zgodnie z przepisami i zapisami PFU.
607	Czy Wykonawcy mogą zmieniać drogę główną, skrzyżowania, drogi lokalne w planie z zachowaniem ich usytuowania w ramach linii rozgraniczających zgodnie z aktualnym ZRID, tj.. Decyzji 07/16 z dnia 06.04.2016 i jej zmiany Nr 25/16 z dnia 08.06.2016r ?	Patrz odp. 82.
883	Czy Zamawiający dopuszcza dowolny przebieg osi w planie?	Patrz odp. 82.
968	Czy Zamawiający dopuszcza zmiany w zakresie geometrii osi obwodnicy w planie?	Patrz odp. 82.
969	Czy Zamawiający dopuszcza zmiany w zakresie geometrii osi dróg poprzecznych w planie?	Patrz odp. 82.

Mimo zapisów PFU i udzielonych odpowiedzi Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 12 czerwca 2017 r. podał: „Wykonawca, analizując dokumentację przetargową oraz optymalizując projekt budowlany założył w ofercie, że [REDAKOWANE]

z uwzględnieniem zarówno ciągłości komunikacyjnej dla dróg lokalnych w tym rejonie jak i dostępem do nieruchomości.”

Wykonawca zmieniając lokalizację obiektów inżynierskich zmienił w konsekwencji również przebieg drogi gminnej i powiatowej:

- DP 1250N, która powinna być poprowadzona przez obiekt WD-2 w kilometrażu 2+918,08 trasy głównej
- DG182031N poprowadzonej pod obiektem WS-1 w kilometrażu 1+958,50.

Przyjęcie innego przebiegu wyżej opisanych dróg jest sprzeczne z wymaganiami Zamawiającego, w szczególności z zapisem, że Projekt Budowlany jest „wiążący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie”.

➤ technologia wzmocnienia podłoża

Wykonawca na pytanie Zamawiającego z dnia 23 maja 2017 r. o treści: „*Jakie przewidziano technologie wzmocnienia podłoża i umocnienia skarp?*” w wyjaśnieniach z dnia 12 czerwca 2017 r. podał, że jedną z technologii będzie wykonanie [REDAKTOWANE] – poniżej fragment odpowiedzi Wykonawcy (zdjęcie wyjaśnień):



Zastosowanie [REDAKTOWANE] do wzmocnienia podłoża jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego.

Zamawiający wyjaśniając treść SIWZ w zakresie wzmocnienia podłoża przedstawił jednoznacznie swoje stanowisko udzielając odpowiedzi na liczne zapytania m.in.:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
139	Czy Zamawiający dopuszcza optymalizację wzmocnienia podłoża oraz konstrukcji wysokich nasypów?	Zamawiający nie dopuszcza innego, niż wskazany w WWiORB sposobu wzmocnienia podłoża, konstrukcji nasypów i sposobu zapewnienia stateczności skarp, natomiast dopuszcza ich optymalizację w technologiach podanych w WWiORB. Zamawiający przekazuje zmodyfikowany katalog WWiORB.

149	Czy Zamawiający dopuszcza inny, niż wskazany w WWIORB sposób wzmocnienia podłoża?	Patrz odp. 139.
-----	---	-----------------

Jednocześnie wraz z odpowiedzią nr 139 Zamawiający przekazał następujące WWIORB dotyczące wzmocnień podłoża:

- D-02.01.01.C Wzmocnienie podłoża za pomocą żelbetowych pali przemieszczeniowych
- D-02.01.01.D Warstwa kruszywa wzmocniona geosyntetykami
- D-02.01.01.E Pale prefabrykowane żelbetowe
- D-02.01.01.F Płyta żelbetowa na palach
- D-02.01.01.G Stabilizacja chemiczna spoiwami
- D-02.01.01.H Wzmocnienie podłoża palami wierconymi typu CFA
- D-02.01.01.I Wzmocnienie podłoża za pomocą kolumn jet grouting
- D-02.01.01.M Materace geosystematyczne
- D-02.03.01.B Wzmocnienie podłoża gruntowego geomateracem z kruszywa i georusztów

Zamawiający pismem z dnia 14 lipca 2017 r. zwrócił się ponownie do Wykonawcy z prośbą o „wskazanie zapisów SIWZ umożliwiających zastosowanie [REDAKCYJA] do wzmocnienia podłoża”. Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. tłumaczył: „Rozwiązania techniczne z wykorzystaniem [REDAKCYJA] w zamiarze Wykonawcy nie miały na celu wzmocnienia podłoża w rozumieniu zapisów PFU i odpowiedzi Zamawiającego na pytania Oferentów. Zastosowanie [REDAKCYJA] co do zasady miały na celu zwiększenie wskaźnika zagęszczenia materiału wykorzystywanego dla wzmocnienia ośrodka gruntowego z wykorzystaniem metody wymiany gruntu.”

Powyższe nie ma pokrycia w założeniach przedstawionych w wyjaśnieniach z dnia 12 czerwca 2017 r. (zdjęcie wyjaśnień). Dla drogi głównej lokalizacji wymian gruntów w kilometrażu 11 nie pokrywają z kilometrażem dla planowanych [REDAKCYJA], zaś dla drogi serwisowej lokalizacje są w pełni rozbieżne.

Niezależnie jednak od planowanej lokalizacji zastosowania [REDAKCYJA], technologia ta jest niezgodna z przywołanymi powyżej odpowiedziami na pytania 139 i 149.

➤ posadowienie obiektów WD-1, WD-5, WS-1.2

Wykonawca przyjął dla obiektów WD-1, WD-5 oraz WS-1.2 (obiekt powstały niezgodnie z SIWZ wskutek likwidacji obiektów WS-1 i WD-2, co wykazano we

wcześniejszym punkcie) posadowienie na [REDAKTOWANE]. Taki sposób posadowienia obiektów inżynierskich jest niezgodny z wymaganiami Zamawiającego, które zostały sprecyzowane w odpowiedzi na pytanie nr 147:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
147	Zamawiający wskazał jako dokument wiążący, dokumentację geologiczno – inżynierską w której w pkt.2.5.1. oraz 5.7. opisał sposób posadowienia obiektów inżynierskich. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę tego posadowienia w ramach optymalizacji rozwiązań technicznych, celem zmniejszenia ceny za wykonanie przedmiotu zamówienia w składanych ofertach?	Zamawiający dopuszcza zmianę posadowienia obiektów inżynierskich, w technologii wskazanej w WWiORB w zakresie posadowienia obiektów. Zamawiający przekazuje zmodyfikowany katalog WWiORB.
907	Czy w świetle wymagań PFU „Posadowienie – wymagania szczegółowe” odnośnie pośredniego posadowienia mostów, posadowienie na kolumnach DSM i Jet-grouting Zamawiający traktuje, jako pośrednie?	Zamawiający nie dopuszcza zastosowania wymienionych w pytaniu technologii do posadowienia obiektów mostowych.
928	Czy posadowienie na palach DSM spełnia wymóg posadowienia mostów na fundamentach pośrednich?	Zamawiający nie dopuszcza zastosowania wymienionej w pytaniu technologii do posadowienia obiektów mostowych.

Jednocześnie wraz z odpowiedzią nr 147 Zamawiający pismem z dnia 14.04.2017 r. przekazał następujące WWiORB dotyczące posadowień obiektów:

- M.11.04.02 Wykonanie pali wielkośrednicowych
- M.11.04.03 Wykonanie pali przemieszczeniowych typu Franki
- M.11.04.04 Wykonanie pali wierconych typu CFA
- M.13.01.01 Beton fundamentów w deskowaniu (ława fundamentowa)

Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. tłumaczy, że „w swojej ofercie założył dla obiektów mostowych posadowienie bezpośrednie na gruncie rodzimym, którego nośność zostanie zwiększona z wykorzystaniem [REDAKTOWANE]”. Żadna z wyżej wymienionych WWiORB nie obejmuje wykonania [REDAKTOWANE], co oznacza, że rozwiązanie takie nie zostało dopuszczone zapisami SIWZ.

➤ posadowienie obiektu WS-3

Wykonawca zakłada posadowienie bezpośrednie obiektu inżynierskiego WS-3 na gruntach wymienionych, co jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego.

Zamawiający w PFU pkt 2.1.11.2 d) zapisał „W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowe należy wykonać na gruncie

rodzimy.”. Następnie na etapie wyjaśniania treści SIWZ doprecyzował odpowiedzią na pytanie nr 369:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
369	Prosimy o potwierdzenie możliwości posadowienia bezpośredniego obiektów inżynierskich na warstwach gruntu wymienianego.	Zamawiający nie dopuszcza posadowienia bezpośredniego obiektów na warstwach gruntu wymienianego.

Mimo jednoznacznych zapisów SIWZ Wykonawca dla obiektów WS-3 zakłada posadowienie bezpośrednie na gruncie wymienionym, co zostało określone w wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. i jest niedopuszczalne przez Zamawiającego.

➤ nośność podłoża

Zamawiający wezwaniem z dnia 13 maja 2017 r. wniósł o podanie „*Jaką nośność podłoża przyjęto pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm?*”. W wyjaśnieniach z dnia 12 czerwca 2017 r. Wykonawca odpowiedział: „*Pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 o grubości 20 cm dla trasy głównej przyjęto nośność 60 MPa.*”

Przyjęte przez Wykonawcę założenie jest niezgodne z SIWZ. Na etapie wyjaśniania treści SIWZ Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 1326:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
1326	Zgodnie z opisem technicznym projektu drogowego pkt. 3.3.2 częścią konstrukcji nawierzchni drogi krajowej nr 15 jest podłoże gruntowe o nośności $E_2=60\text{MPa}$ (lub doprowadzone do nośności 60MPa), na którym bezpośrednio ma być układana warstwa mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm. Konstrukcja nawierzchni DK15 zgodnie z wcześniejszymi odpowiedziami Zamawiającego jest wiążąca w całości. Zarówno we WWIORB D-02.01.01 Wykonanie wykopów pkt 5.2 Tablica 3 jak i WWIORB D-02.03.01 Wykonanie nasypów pkt 5.3.2 Tablica 3 podłoże bezpośrednio pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinno mieć nośność $E_2=120\text{MPa}$. WWIORB są również w całości wiążące Wykonawcę. W zaistniałej sytuacji prosimy o jednoznaczne opisanie przedmiotu zamówienia i potwierdzenie, że nośność podłoża pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinna wynosić 120MPa , a nie jak to jest w opisie technicznym 60MPa .	Zamawiający potwierdza iż podłoże gruntowe, na którym bezpośrednio ma być układana warstwa mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinno mieć nośność 120MPa zgodnie z WWIORB.

Zamawiający z ostrożności, nie wykluczając wystąpienia niespójności lub niedoprecyzowania zapisów w wymaganiach SIWZ, w wezwaniu z 14 lipca 2017 r. napisał: „Zwracamy się z prośbą o wskazanie zapisów SIWZ umożliwiających przyjęcie nośności podłoża wynoszącej 60 MPa pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm.” Wykonawca na to wezwanie udzielił odpowiedzi: „Wykonawca omyłkowo podał nośność podłoża pod warstwy mieszanki związanej cementem C3/4 o grubości 20 cm. Poprawna wartość to 120 MPa (odpowiedź nr 1326 pakiet 13 z dnia 25 kwietnia). Uprzednio podana wartość 60 MPa pojawiła się w powodu błędnego odczytania tabeli nr 3 z punktu 5.2 WWIORB D-02.01.01”.

Powyższe wyjaśnienia nie wykazują podstawy umożliwiającej przyjęcie parametrów podanych w pierwotnych wyjaśnieniach (60 MPa), wg których Wykonawca wycenił ofertę, lecz w sposób niedozwolony modyfikują te wyjaśnienia.

Odnosząc się do drugiej przesłanki odrzucenia oferty Zamawiający wskazuje, że okoliczności potwierdzające fakt zaoferowania rażąco niskiej ceny wynikają wprost z treści wyjaśnień złożonych przez Wykonawcę:

➤ brak wyceny wszystkich wymaganych elementów zamówienia

Wykonawca do wyjaśnień z dnia 7 sierpnia 2017 r. przedłożył szacunkowe kosztorysy. Zamawiający po ich przeanalizowaniu stwierdził, że nie uwzględniają one kosztów:

- a. wykonania rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głębocek – Wielkie Leźno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450;
- b. wykonania rozwiązań zamiennych dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik;
- c. budowy stacji meteorologicznej;
- d. budowy systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów;
- e. budowy miejsca do ważenia pojazdów;
- f. wykonania zieleni drogowej;
- g. budowy/ przebudowy/ usunięcia kolizji instalacji i infrastruktury:
 - i. sieci teletechnicznych (w tym budowy kanału technologicznego),
 - ii. sieci i urządzeń elektroenergetycznych,
 - iii. sieci wodno-kanalizacyjnych,
 - iv. sieci gazowych,
 - v. sieci energetycznych,

vi. urządzeń melioracyjnych.

Zamawiający wycenił te asortymenty łącznie na kwotę 30.590.246,66 zł netto, w tym:

- pozycje od „a” do „e” na wartość 3.369.627,64 zł netto (wycena wskaźnikowa, dodatkowo obejmująca koszt wykonania zaplecza technicznego).
- pozycję „f” na wartość 2.951.456,28 zł netto (kosztorys inwestorski);
- pozycję „g” na wartość 24.269.162,74 zł netto (kosztorys inwestorski)

W wyjaśnieniach z dnia 12 czerwca 2017 r. Wykonawca podał, że „*skalkulował dla przedmiotu zamówienia ogólne ryzyko w wysokości [REDAKOWANE] netto z tytułu realizacji kontraktu*”. Należy zwrócić uwagę, że ryzyko zakłada się w celu pokrycia ewentualnych nieprzewidzianych przez Wykonawcę kosztów robót, a wyżej wymienione roboty nimi nie są, albowiem zostały jasno sprecyzowane w PFU. Nawet gdyby Wykonawca chciał wykonać pominięte elementy robót, to kwota założona na ryzyka jest niewystarczająca dla pokrycia kosztów tych prac. Sama „*budowa / przebudowa / usunięcie kolizji instalacji i infrastruktury*” wymaga poniesienia kosztów [REDAKOWANE] razy wyższych niż kwota rezerwy przyjęta przez Wykonawcę dla całego kontraktu.

Brak uwzględnienia kosztów dla wszystkich powyższych asortymentów (lit. a – g) spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

➤ posadowienie obiektów inżynierskich

Wykonawca zakłada odmienny niż w dokumentacji Zamawiającego rodzaj posadowienia obiektów (zmiana z pośredniego na bezpośrednie). Rozwiązania projektowe Zamawiającego bazowały na dokumentacji geologicznej. Wykonawca nie przedstawił żadnych dowodów na odmiennność warunków gruntowych w stosunku do dokumentacji przekazanej przez Zamawiającego. Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. jedynie oświadczył, że: „*Na etapie przygotowania oferty w wyniku analizy dokumentacji stanowiącej opis przedmiotu zamówienia Wykonawca pozyskał informację od projektanta o możliwości bezpośredniego posadowienia części obiektów mostowych. Stąd też dla poszczególnych obiektów Wykonawca nie kalkulował rezerw cenowych na posadowienie.*”

Przyjęcie założenia, że warunki gruntowe są lepsze, niż wskazuje na to dokumentacja Zamawiającego, jest dużym ryzykiem. Koszt ewentualnego

posadowienia obiektu pośrednio, jeśli wykonane uzupełniające badania geotechniczne na etapie realizacji, nie potwierdzą informacji, które Wykonawca pozyskał od Projektanta na etapie składania Oferty, przedstawiono w poniższej tabeli.

Obiekt	Koszt posadowienia pośredniego (wykonanie pali) wg kosztorysu inwestorskiego
WD-3	158 256,00
W-4	466 290,00
PZ-1	1 398 870,00
WS-3	1 382 583,60
WS-3.1	3 405 252,20
PZ-3	4 892 809,70
SUMA	11 704 061,50

Brak uwzględnienia w Ofercie rezerwy na konieczność zastosowania posadowienia pośredniego, gdzie Zamawiający oszacował niezbędne koszty na ok 11 mln zł netto, może spowodować, że wykonanie Przedmiotu Zamówienia w zaoferowanej Cenie Ofertowej będzie niemożliwe.

Natomiast uwzględnienie zwiększonych kosztów dla wskazanego asortymentu spowodowałoby zwiększenie wartości Robót zaoferowanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

➤ posadowienie obiektu WS-3

Wykonawca zakłada posadowienie bezpośrednie obiektu inżynierskiego WS-3 na gruntach wymienionych, co jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego i zostało wykazane wcześniej, w części opisującej niezgodność oferty z treścią SIWZ.

Posadowienie zgodne z wymaganiami Zamawiającego wymaga wykonania pali. Przyjęty w kosztorysie inwestorskim koszt wykonania pali dla tego obiektu wynosi 1.382.583,60 zł netto.

Wykonawca nie przewidział kosztów wykonania pali w swoim kosztorysie, jak również nie założył żadnej rezerwy, która mogłaby być wykorzystana na etapie robót, na prawidłowe posadowienie obiektu.

Brak uwzględnienia kosztów prawidłowego posadowienia obiektu WS-3 spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

- koszty wykonania powierzchni warstw konstrukcyjnych dla drogi głównej

W wyjaśnieniach z dnia 12 czerwca 2017 r. Wykonawca zakłada zmianę „[REDAKTOWANE]”, natomiast w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. Wykonawca precyzuje, że „[REDAKTOWANE]”. W projekcie budowlanym przekazanym przez Zamawiającego szerokość ta wynosiła 1,2 m.

W związku ze [REDAKTOWANE], Wykonawca w sposób niewystarczający zwiększył powierzchnie warstw konstrukcyjnych dróg.

Zgodnie z PFU pkt 1.4.1.3.1. „Konstrukcję nawierzchni pasa separującego należy wykonać jak dla jezdni głównej.”. Układ drogowy w planie oraz konstrukcja nawierzchni z Projektu budowlanego przekazanego przez Zamawiającego jest wiążąca. Takie założenia powodują, iż powierzchnia warstw konstrukcyjnych nie powinna ulec zmniejszeniu w stosunku do ilości z Projektu budowlanego Zamawiającego, a wręcz powinna zostać zwiększona wskutek wprowadzonych przez Wykonawcę zmian projektowych.

Poniżej przedstawiono szacowane ilości i wynikające z nich koszty, które nie zostały uwzględnione w cenie oferty.

[REDAKTOWANE]. Powierzchnia o jaką należy zwiększyć powierzchnię każdej z warstw konstrukcyjnych w stosunku do ilości z Projektu budowlanego Zamawiającego to ok. 9.900 m². Ponadto [REDAKTOWANE] powoduje zwiększenie szerokości korony drogi i jej podstawy. Znacząco zwiększa to ilość robót ziemnych, co powoduje dodatkowy wzrost kosztów.

Zamawiający po przeanalizowaniu wyjaśnień Wykonawcy stwierdził również, że oprócz brakujących 9.900 m² powierzchni warstw konstrukcyjnych (wynikającej z [REDAKTOWANE]) przyjęto inne ilości warstw konstrukcyjnych niż w Projekcie budowlanym Zamawiającego. Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienie porównawcze ilości dla poszczególnych warstw przyjętych do wyceny przez Wykonawcę i Zamawiającego.

Warstwy konstrukcyjne	Ilości wg PB Zamawiającego [m ²]	Ilości w kosztorysie Wykonawcy [m ²]	Różnica [m ²]
mieszanka związana cementem C3/4 o gr. 20 cm	291 541,45	248 195,77	-43 345,68
mieszanka niezwiązana C90/3 o gr. 20 cm	444 979,06	273 876,82	-171 102,24
Podbudowa zasadnicza AC22P 14 cm	227 077,24	233 297,38	6 220,14

Warstwa wiążąca z AC16W 8 cm	222 928,40	229 438,41	6 510,01
Warstwa ścieralna SMA8 4 cm	254 721,08	249 701,18 (bez obiektów. inżynierskich)	-5 019,90

Koszty jakich nie uwzględnił Wykonawca w Ofercie, a które wynikają z błędnie przyjętych ilości dla powierzchni warstw konstrukcyjnych dla drogi głównej przedstawia poniższa tabela:

Warstwy konstrukcyjne dla drogi głównej	Ilości nieuwzględnione przez Wykonawcę [m ²]	Cena jedn. wg kosztorysu Wykonawcy [zł netto]	Suma [zł netto]
mieszanka związana cementem C3/4 o gr. 20 cm (łącznie z gr. stabiliz. cem.)	53 245,68 (43 345,68+9 900)	■	■
mieszanka niezwiązana C90/3 o gr. 20 cm	181 002,24 (171 102,24+9 900)	■	■
Podbudowa zasadnicza AC22P 14 cm	3 679,86 (9 900-6 220,14)	■	■
Warstwa wiążąca z AC16W 8 cm	3 389,99 (9 900-6,510,01)	■	■
Warstwa ścieralna SMA8 4 cm	14 919,90 (5 019,00+9 900)	■	■
			■

Brak uwzględnienia kosztów wykonania prawidłowej ilości powierzchni warstw konstrukcyjnych dla drogi głównej spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

2) odrzucono ofertę nr 3 złożoną przez BUDIMEX S.A., ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa.

Uzasadnienie prawne:

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Oferta podlega odrzuceniu również na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp w związku z art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, jako zawierająca rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Uzasadnienie faktyczne:

W toku badania i oceny ofert Zamawiający dwukrotnie tj. 23 maja 2017 r. oraz 14 lipca 2017 r. wzywał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Wykonawca przedstawił swoją odpowiedź na wezwania w pismach z dnia 13 czerwca 2017 r. oraz 4 sierpnia 2017 r.

Z otrzymanych wyjaśnień wynika, że Wykonawca zaproponował niedozwolone zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) rozwiązania konstrukcyjne i wymagania techniczne:

➤ zawężenie dróg i chodników

Wykonawca wraz z wyjaśnieniami z dnia 4 sierpnia 2017 r. podał, że do wyceny przyjęto m.in. następujące zmiany geometrii:

- zwężenie drogi powiatowej nr 1248N z 6,0 m do 5,5 m;
- zwężenie jezdni dróg dojazdowych z 5,5m do 5,0 m;
- zwężenie chodników na nasypach do szerokości takiej jak w wykopach.

Zgodnie z Programem Funkcjonalno-Użytkowym pkt 1.4.1.1 „Zamawiający udostępnia (w TOM V SIWZ) dokumenty w części wiążące, stanowiące opis przedmiotu zamówienia i wiążące Wykonawcę w poniżej wskazanym zakresie:

(...)

- *Projekt Budowlany „Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15” wiążący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań, miejsc do kontroli pojazdów;*
- *„Koncepcja rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głęboć-Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450” w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań;*
- *„Koncepcja w zakresie rozwiązań zamiennych dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik” w zakresie geometrii układu drogowego w planie. Konstrukcja nawierzchni drogi jak dla dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa wg Projektu Budowlanego Budowa obwodnicy nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15;*
- *Projekt Wykonawczy „Projekt dostosowania istniejącej dk 15 do przyszłej funkcji klasy drogi” w zakresie geometrii układu drogowego i konstrukcji nawierzchni;”*

Z powyższych zapisów jasno wynika, że geometria układu drogowego w planie w przekazanych projektach jest wiążąca dla Wykonawcy. Zamawiający na etapie wyjaśniania treści SIWZ doprecyzował, co rozumie pod pojęciem „geometrii układu drogowego w planie” poprzez poniższe odpowiedzi:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
329	W pkt. 1.4.1.1 PFU w wyszczególnieniu dokumentów w części wiążących Wykonawcę Zamawiający stwierdza: „Projekt Budowlany (...) w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, (...)”. Co Zamawiający rozumie przez stwierdzenie „geometria układu drogowego”? Czy chodzi o oś drogi DK15?	Zamawiający wyjaśnia, iż pod pojęciem "geometrii układu drogowego w planie" należy rozumieć m.in.: - oś w planie (wielkości promieni łuków poziomych), - minimalne szerokości i długości jezdni wszystkich dróg, ciągów pieszych i rowerowych, pasa separującego, opasek, chodników, zatok, pierścieni rond, - lokalizację, typy i geometrię skrzyżowań, zjazdów, zatok.
634	Prosimy o uszczegółowienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem niezmienniona droga w planie. Czy powyższy zapis dotyczy szczegółowych rozwiązań technicznych, czy tylko korytarza drogi na obszarze objętym przekazaną decyzją ZRID.	Patrz odp. 329.
654	Co Zamawiający rozumie pod pojęciem geometrii układu drogowego w planie? Prosimy o sprecyzowanie, czy chodzi o korytarz drogowy, czy o parametry szczegółowe?	Patrz odp. 329.

W Projekcie budowlanym (pkt 3.8 „Parametry dróg powiązanych z projektowaną obwodnicą Nowego Miasta Lubawskiego”) przekazany Wykonawcy wraz z SIWZ przyjęto następujące szerokości jezdni:

Istniejąca droga krajowa nr 15 (łącznik L2) i łącznik L1:	6,0 m
Droga wojewódzka nr 538:	6,0 m
Drogi powiatowe:	6,0 m
Drogi gminne:	5,5 m
Drogi serwisowe:	5,5 m

Powyższe dane znajdują odzwierciedlenie także na przekrojach obiektów z Projektu budowlanego Zamawiającego.

Porównanie parametrów wymaganych przez Zamawiającego z parametrami przyjętymi przez Wykonawcę pozwala jednoznacznie stwierdzić, że Wykonawca zaniżył o 0,5 m szerokości wymienionych powyżej dróg oraz chodników, co jest niezgodne z SIWZ, w szczególności z zapisem, że Projekt Budowlany jest „wiązący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie”.

➤ **nośność podłoża**

Zamawiający wezwaniem z dnia 13 maja 2017 r. wniósł o podanie „Jaką nośność podłoża przyjęto pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm?”. W wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. Wykonawca podał ogólnikową odpowiedź: „Nośność podłoża przyjęto zgodnie z katalogiem nawierzchni i doprowadzenie do wymagań nośności podłoża założoną zgodnie z PFU.”.

Zamawiający ponowił prośbę w wezwaniu z 14 lipca 2017 r.: „Wskazana odpowiedź jest nieprecyzyjna. Zamawiający oczekuje odpowiedzi poprzez podanie wartości w MPa.”. Wykonawca na to wezwanie udzielił odpowiedzi: „Przyjęto nośność podłoża ■ MPa.”.

Przyjęte przez Wykonawcę założenie jest niezgodne z SIWZ. Na wyjaśnienia treści SIWZ Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 1326:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
1326	<p>Zgodnie z opisem technicznym projektu drogowego pkt. 3.3.2 częścią konstrukcji nawierzchni drogi krajowej nr 15 jest podłoże gruntowe o nośności $E_2=60\text{MPa}$ (lub doprowadzone do nośności 60MPa), na którym bezpośrednio ma być układana warstwa mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm. Konstrukcja nawierzchni DK15 zgodnie z wcześniejszymi odpowiedziami Zamawiającego jest wiążąca w całości.</p> <p>Zarówno we WWIORB D-02.01.01 Wykonanie wykopów pkt 5.2 Tablica 3 jak i WWIORB D-02.03.01 Wykonanie nasypów pkt 5.3.2 Tablica 3 podłoże bezpośrednio pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinno mieć nośność $E_2=120\text{MPa}$. WWIORB są również w całości wiążące Wykonawcę.</p> <p>W zaistniałej sytuacji prosimy o jednoznaczne opisanie przedmiotu zamówienia i potwierdzenie, że nośność podłoża pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinna wynosić 120MPa, a nie jak to jest w opisie technicznym 60MPa.</p>	<p>Zamawiający potwierdza iż podłoże gruntowe, na którym bezpośrednio ma być układana warstwa mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinno mieć nośność 120MPa zgodnie z WWIORB.</p>

➤ obiekt PZ-3

Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. podał, że obiekt PZ-3 wykona w konstrukcji „■”.

Jest to rozwiązanie dopuszczone w SIWZ, jednak z pewnymi narzuconymi ograniczeniami. Zgodnie z PFU pkt. 2.1.11.1 ppkt a) „(...) *Dopuszcza się obiekty o konstrukcji gruntowo-powłokowej z blach falistych i schemacie statycznym łukowym lub ramownicowym. Obiekty o konstrukcji gruntowo-powłokowej z blach falistych, zlokalizowane w ciągu drogi krajowej, należy zaprojektować jako jednoprzęsłowe (jednootworowe).*”

Na podstawie wyjaśnień z dnia 4 sierpnia 2017 r. wraz z którymi Wykonawca przedłożył przekroje poprzeczne, Zamawiający stwierdza, że Wykonawca nie zachowuje powyższego warunku, albowiem zaprojektował obiekt jako dwuprzęsłowy.

Odnosząc się do drugiej przesłanki odrzucenia oferty Zamawiający wskazuje, że okoliczności potwierdzające fakt zaoferowania rażąco niskiej ceny wynikają wprost z treści wyjaśnień złożonych przez Wykonawcę:

➤ zawężenie dróg i chodników

Wykonawca zakłada zwężenie drogi powiatowej nr 1248N, zwężenie jezdni dróg dojazdowych oraz zwężenie chodników na nasypach. Jest to niezgodne z wymaganiami Zamawiającego, co zostało wykazane wcześniej, w części opisującej niezgodność oferty z treścią SIWZ.

Wykonanie samej konstrukcji dróg (bez uwzględnienia konieczności wykonania większych ilości robót ziemnych) o szerokościach wymaganych przez Zamawiającego wymagałoby poniesienia przez Wykonawcę dodatkowych kosztów wynoszących 734.656,30 zł netto.

Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. wskazał, iż kwota rezerwy w przypadku przekroczenia m. in. zakładanych kosztów budowy obiektów lub zakresu przebudowy infrastruktury technicznej wynosi ■■■% ceny ofertowej (■■■■■ zł netto). Wykonanie drogi powiatowej, dróg dojazdowych i chodników na nasypach o prawidłowej (wymaganej przez PFU) szerokości wymagałoby poniesienia kosztów wyższych niż kwota rezerwy, którą Wykonawca założył na wszystkie nieprzewidziane okoliczności, jakie mogą wystąpić w trakcie realizacji robót

3) odrzucono ofertę nr 6 złożoną przez Energopol-Szczecin S.A., ul. Św. Floriana 9/13, 70-646 Szczecin.

Uzasadnienie prawne:

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Oferta podlega odrzuceniu również na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp w związku z art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, jako zawierająca rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Uzasadnienie faktyczne:

W toku badania i oceny ofert Zamawiający dwukrotnie tj. 23 maja 2017 r. oraz 14 lipca 2017 r. wzywał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Wykonawca przedstawił swoją odpowiedź na wezwania w pismach z dnia 12 czerwca 2017 r. oraz 7 sierpnia 2017 r.

Z otrzymanych wyjaśnień wynika, że Wykonawca zaproponował niedozwolone zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) rozwiązania konstrukcyjne i technologie:

➤ kanał technologiczny

Wykonawca do wyjaśnień z dnia 12 czerwca 2017 r. dołączył szczegółowy kosztorys ofertowy, gdzie wycenił kanał technologiczny wg elementów rozliczeniowych niespełniający wymagań SIWZ. W kolejnych wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. Wykonawca dla potwierdzenia słuszności swojego stanowiska zacytował zapisy PFU pkt 2.1.1.1.3.

Zamawiający stwierdza, że Wykonawca powołuje się na nieobowiązujące zapisy PFU, zmienione na etapie udzielania wyjaśnień odpowiedzią na liczne zapytania, m.in:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
132	Zgodnie z PFU pkt. 2.1.1.1.3 „Budowa sieci i urządzeń teletechnicznych - umieszczenie w kanałach technologicznych kabli światłowodowych i montaż urządzeń teletransmisyjnych wtedy, gdy istnieje możliwość ich połączenia z siecią światłowodową wykonaną na przyległym lub przyległych odcinkach dróg, lub budynków Zamawiającego”. Prosimy o informację, co w sytuacji gdy nie istnieje taka możliwość?	Zamawiający usuwa dotychczasową treść pkt. 2.1.1.1.3 PFU "Budowa sieci i urządzeń teletechnicznych" i zastępuje nową: "Należy postępować zgodnie z "Wytycznymi dla kanałów technologicznych. Wersja 2 z 31 stycznia 2017 r.". W załączeniu przekazujemy niniejsze wytyczne, które stanowią integralną część PFU.
507	Dotyczy pkt. 2.1.1.1.3 PFU. Zapisy dotyczące kanału technologicznego są niezgodne z przywołanym Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U.2015.680 – rozporządzenie nr 129). Prosimy o określenie, które zapisy traktować jako wiążące – z Rozporządzenia nr 129 czy z pkt. 2.1.1.1.3 PFU?	Patrz odp. 132.
981	Czy Zamawiający wymaga budowy kanału technologicznego o przekroju 4x110 zgodnie z PFU, czy przekrój kanału powinien być zgodny z Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. 2015 poz. 680)?	Patrz odp. 132.

Przez powyższe odpowiedzi Zamawiający doprowadził zapisy PFU do zgodności z obowiązującym prawem, albowiem przekazane materiały pt. *"Wytyczne dla kanałów technologicznych. Wersja 2 z 31 stycznia 2017 r."* bazują na Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne. Wyjaśnienia Wykonawcy jednoznacznie potwierdzają, że do wyceny przyjął roboty niezgodnie z SIWZ, a wręcz niezgodnie z obowiązującym prawem.

➤ droga technologiczna przy MS-1

Zamawiający w wezwaniu z dnia 7 sierpnia 2017 r. zapytał: „W jakiej pozycji został uwzględniony koszt wykonania drogi technologicznej? Prosimy o przedstawienie parametrów i technologii jej wykonania wraz z podaniem sposobu posadowienia, oraz podziału kosztów na główne asortymenty. (...)”. Wykonawca odpowiedział, że: „(...) Droga posadowiona na materacu geosyntetycznym. Droga posadowiona na materacu geosyntetycznym i palach.”

Przyjęta przez Wykonawcę technologia posadowienia drogi technologicznej obiektu MS-1 jest niezgodna z SIWZ.

Zamawiający wyjaśniając treść SIWZ szczegółowo określił wymagania dla drogi technologicznej obiektu MS-1.

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
74	Czy Zamawiający jest świadomy, iż przy obiekcie MS-1 nie da się prowadzić robót budowlanych przy wykonywaniu podpór z zachowaniem torfowiska w stanie nie naruszonym? Czy na obiekcie MS-1 Zamawiający dopuszcza częściową wymianę gruntu w torfowisku?	Dokumentacja techniczna nie zawiera technologii prowadzenia robót budowlanych. Obowiązkiem Wykonawcy jest jej opracowanie ze względu na możliwości (m.in.: sprzętowe, techniczne i technologiczne) jakie posiada. Sposób prowadzenia robót jest wynikiem przyjętej organizacji i technologii, za którą odpowiedzialny jest Wykonawca. Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntów na terenie torfowiska. Posadowienie podpór obiektu musi być pośrednie aby jak najmniej ingerowało w torfowisko, ponadto obszar przeznaczony pod fundamenty musi zostać zabezpieczony ściankami szczelnymi. Dodatkowo, Zamawiający wymaga aby zminimalizować oddziaływanie na torfowisko należy prowadzić wszelkie prace związane z budową fundamentów, podpór, przyczółków z jednej drogi technologicznej wykonanej w granicach inwestycji o szerokości maksymalnie 8 m. Zamawiający nie dopuszcza aby przy budowie obiektu mostowego wykonane było kilka dróg technologicznych. Drogi technologiczne należy wykonać na estakadach posadowionych pośrednio."
86	Czy w trakcie budowy obiektu MS-1 Zamawiający w celu wykonania podpór pośrednich dopuszcza wykonanie dróg technologicznych biegnących po torfowisku?	Patrz odp. 74.
1269	W nawiązaniu do odpowiedzi nr 74 z dnia 10.01.2017 r., zwracamy się do Zamawiającego z pytaniem w jaki sposób wykonać „Drogę technologiczną na estakadzie posadowionej pośrednio” bez naruszania warstw torfu zalegającego w tym miejscu.	Dobór technologii wykonania drogi technologicznej należy do Wykonawcy z zachowaniem warunków określonych w odp. 74.
1270	W nawiązaniu do odpowiedzi nr 74 z dnia 10.01.2017 r., prosimy o informację, czy na wykonanie estakady drogi technologicznej potrzebne będzie pozwolenie na budowę?	Pozwolenie jest wymagane w przypadkach opisanych w ustawie Prawo budowlane.
1271	Czy światło estakady drogi technologicznej ma być takie samo jak estakady docelowej?	Światło estakady tymczasowej nie musi być takie jak światło estakady docelowej.

1272	Jakiego światła pionowego estakady drogi technologicznej oczekuje Zamawiający?	Światło pionowe estakady drogi technologicznej powinno zapewnić ochronę torfowiska.
1273	Czy estakada drogi technologicznej ma być rozebrana po zakończeniu budowy całego zadania wraz z posadowieniem pośrednim (pale mają zostać usunięte z torfowiska)? Po usunięciu estakady drogi technologicznej przy obiekcie MS-1, Zamawiający nie będzie posiadał dojazdu do tego obiektu, w związku z tym nie będzie mógł prowadzić czynności utrzymaniowych.	Estakada drogi technologicznej wraz z jej elementami posadowienia ma być rozebrana po zakończeniu robót budowlanych.
1274	Czy do budowy estakady drogi technologicznej należy wykonać drogę technologiczną?	Zamawiający nie dopuszcza wykonania drogi technologicznej do budowy estakady drogi technologicznej. Dodatkowo patrz odpowiedź 1269.
1275	Czy Zamawiający jest świadomy, że wykonanie estakady drogi technologicznej będzie wymagało zmiany decyzji środowiskowej?	Budowa estakady tymczasowej nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykonawca będzie zobowiązany do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko obiektu mostowego MS1 i estakady tymczasowej w raporcie z ponownej oceny oddziaływania na środowisko.
1284	Pytania do udzielonych odpowiedzi Odpowiedź na pytanie nr 75 i 76 Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z odpowiedzią nr 76 i 75 projekt obiektu MS-1 załączony do SIWZ jest zgodny z wymaganiami Zamawiającego (dotyczy posadowienia podpór w odległości min 5m od koryta rzeki). Zdaniem Projektanta fundament podpory osi 60 zlokalizowany jest w strefie 5m od koryta zdefiniowanego w odpowiedzi nr 75.	Patrz odp. 1276.
1291	Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 74. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie platform roboczych i dróg prostopadłych do głównej drogi technologicznej dla wykonania robót palowych oraz robót montażowych dużymi żurawiami dźwigowymi? Nie jest możliwe wykonanie robót palowych z jednej drogi gdyż palownica musi podjeżdżać pod każdą z podpór celem wykonania pali, ponadto rozstaw i długość dużych żurawi dźwigowych znacznie przewyższa zakładane 8 m. Czy powyższe drogi dojazdowe oraz platformy robocze należy posadowić pośrednio na palach czy też dopuszcza się np. wymianę gruntu?	Zamawiający dopuszcza wykonanie platform roboczych posadowionych pośrednio wokół podpór obiektu mostowego, jednak ich szerokość nie może być większa niż 8 m. Wykonawca będzie zobowiązany do wykonania drogi technologicznej na estakadzie technologicznej wraz z platformami roboczymi posadowionymi pośrednio. Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntu pod budowę drogi technologicznej.
1294	Czy droga technologiczna w okolicy obiektu MS-1 może zostać wykonana w technologii innej niż estakada, przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu?	Zamawiający dopuszcza, aby droga technologiczna wykonana została w technologii innej niż estakada przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu. Jednocześnie Zamawiający nie dopuszcza, aby po dolinie odbywał się ruch pojazdów. Ponadto musi zostać zachowana wolna przestrzeń pomiędzy nienaruszonym torfowiskiem, a konstrukcją drogi technologicznej wykonanej w innej technologii niż estakada.

Pomimo tak szczegółowego opisu wymagań Wykonawca założył wykonanie drogi technologicznej niezgodnie z SIWZ.

➤ wzmocnienie podłoża

Wykonawca na zapytanie Zamawiającego z dnia 23 maja 2017 r. o treści: „*Jakie przewidziano technologie wzmocnienia podłoża i umocnienia skarp?*” w wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. wyszczególnił m.in. „*wykonanie kolumn betonowych*” i „*wykonanie kolumn piaskowych*”, co jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego.

Na etapie wyjaśniania treści SIWZ Zamawiający w zakresie wzmocnienia podłoża przedstawił jednoznacznie swoje stanowisko udzielając odpowiedzi na liczne zapytania m.in.:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
139	Czy Zamawiający dopuszcza optymalizację wzmocnienia podłoża oraz konstrukcji wysokich nasypów?	Zamawiający nie dopuszcza innego, niż wskazany w WWiORB sposobu wzmacniania podłoża, konstrukcji nasypów i sposobu zapewnienia stateczności skarp, natomiast dopuszcza ich optymalizację w technologiach podanych w WWiORB. Zamawiający przekazuje zmodyfikowany katalog WWiORB.
149	Czy Zamawiający dopuszcza inny, niż wskazany w WWiORB sposób wzmacniania podłoża?	Patrz odp. 139.

Jednocześnie wraz z odpowiedzią nr 139 Zamawiający przekazał następujące WWiORB dotyczące wzmocnień podłoża:

- D-02.01.01.C Wzmocnienie podłoża za pomocą żelbetowych pali przemieszczeniowych
- D-02.01.01.D Warstwa kruszywa wzmocniona geosyntetykami
- D-02.01.01.E Pale prefabrykowane żelbetowe
- D-02.01.01.F Płyta żelbetowa na palach
- D-02.01.01.G Stabilizacja chemiczna spoiwami
- D-02.01.01.H Wzmocnienie podłoża palami wierconymi typu CFA
- D-02.01.01.I Wzmocnienie podłoża za pomocą kolumn jet grouting
- D-02.01.01.M Materace geosystematyczne
- D-02.03.01.B Wzmocnienie podłoża gruntowego geomateracem z kruszywa i georusztów

Technologie przyjęte przez Wykonawcę nie są zgodne z WWiORB. Zamawiający pismem z dnia 14 lipca 2017 r. zwrócił się ponownie do Wykonawcy z prośbą o „*wskazanie zapisów SIWZ umożliwiających zastosowanie kolumn żwirowych do wzmocnienia podłoża*”. Wyjaśnienia Wykonawcy z dnia 7 sierpnia 2017 r. wskazują, że nie zapoznał się on i nie zastosował do udzielonych wyjaśnień treści SIWZ. Wykonawca opiera się jedynie na treści PFU i na WWiORB nr D-02.01.01.C sprzed wprowadzonej w tym dokumencie modyfikacji przekazanej wraz z odpowiedzią na pytanie nr 139.

➤ koszt wykonania robót w pozycji „koszty ogólne Wykonawcy”

Wykonawca do wyjaśnień z dnia 12 czerwca 2017 r. dołączył szczegółowy kosztorys ofertowy, w którym nie były wyszczególnione pewne asortymenty robót. Zamawiający wezwaniem z dnia 14 lipca 2017 r. poprosił o „wskazanie kosztów oraz wyjaśnienie w jakich pozycjach uwzględniono następujące elementy niewyszczególnione w kosztorysie:

- rozwiązania drogowe dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głębocek – Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450,
- rozwiązania zamienne dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik,
- dostosowanie istniejącej dk 15 do przyszłej funkcji klasy drogi,
- budowy stacji meteorologicznej,
- budowy systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów,
- budowy miejsc ważenia pojazdów.”

Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. podaje „Wszystkie ww. elementy zostały ujęte w wymaganiach ogólnych budowy. Elementy: budowy stacji meteorologicznej, budowy systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów, budowy miejsc do ważenia pojazdów przedstawia oferta APM uwzględniona w kosztach ogólnych”.

Powyższy zapis jest nieprecyzyjny, albowiem miesza dwa pojęcia: „wymagań ogólnych” i „kosztów ogólnych”. Z informacji zawartych w szczegółowym kosztorysie ofertowym wynika, iż koszty Wymagań ogólnych Wykonawca zawarł w kosztach ogólnych, a co za tym idzie, nie uwzględnił ich w poz. III.1 Wykazu Płatności „Roboty”, lecz w poz. I.1 Wykazu płatności „Koszty ogólne Wykonawcy”.

Zamawiający stwierdza, że uwzględnienie kosztów Robót w poz. I.1 Wykazu płatności jest sprzeczne z SIWZ. W Tomie IV SIWZ w „Opisie sposobu obliczenia Ceny Oferty” w ppkt. a) Zamawiający zapisał: „Wykonawca powinien oddzielnie wycenić każdy element zryczałtowany wyszczególniony w Wykazie Płatności i dla każdego elementu musi podać adekwatną jego wartość, przy czym kwota za Wymagania Ogólne zawarta w części I Wykazu Płatności, nie może być większa niż 6 % sumy „Ogółem netto” i będzie równomiernie podzielona na wszystkie miesiące w Czasie na Ukończenie wskazanym w Ofercie Wykonawcy,(...)”.

Fakt równomiernego rozłożenia kosztów ogólnych na okres Kontraktu znajduje również potwierdzenie w brzmieniu Subklauzuli 8.3 [Program] Warunków Szczególnych Kontraktu (Tom II SIWZ):

„Program dla etapu prac projektowych w zakresie podpunktu (c) będzie zawierał:

(i) szacowane przeroby i płatności (brutto) w układzie miesięcznym oraz ewentualne ich aktualizacje, oraz

(ii) koszty ogólne rozłożone proporcjonalnie na cały czas trwania Kontraktu, oraz

(iii) datę sporządzenia Programu, podpis osoby sporządzającej, datę zatwierdzenia przez Przedstawiciela Wykonawcy oraz jego podpis.”

„Program dla etapu Robót w zakresie podpunktu (c) będzie zawierał:

(i) szacowane przeroby i płatności (brutto) w układzie miesięcznym oraz ewentualne ich aktualizacje, oraz

(ii) koszty ogólne rozłożone proporcjonalnie na cały czas trwania Kontraktu, oraz

(iii) datę sporządzenia Programu, podpis osoby sporządzającej, datę zatwierdzenia przez Przedstawiciela Wykonawcy oraz jego podpis.”

Powyższe wskazuje, że Zamawiający będzie dokonywał comiesięcznych płatności za poniesione koszty ogólne niezależnie od wykonanych Robót. Uwzględnienie ww Robót w tej pozycji powoduje, że Wykonawca uzyska za nie płatności nawet w przypadku ich niewykonania, co jest sprzeczne z ogólną intencją Zamawiającego opisaną SIWZ.

Odnosząc się do drugiej przesłanki odrzucenia oferty Zamawiający wskazuje, że okoliczności potwierdzające fakt zaoferowania rażąco niskiej ceny wynikają wprost z treści wyjaśnień złożonych przez Wykonawcę:

➤ ogólnikowość wyjaśnień

Zamawiający w wezwaniu z dnia 14 lipca 2017 r. prosił m. in. o „przekazanie przekrojów podłużnych obiektów z opisaniem kilometrażu w osiach przyczółków wg przekazanego Projektu Budowlanego oraz po zmianie niwelety, uwzględniających niweletę terenu wraz z uwzględnieniem lokalizacji przeszkody (cieku, drogi wraz ze skrajnią), minimalną skrajnię przejść dla zwierząt zgodnie z odpowiedziami udzielonymi na pytanie nr 890 i 1020 na etapie wyjaśnień SIWZ oraz uproszczonych przekrojów poprzecznych wraz z wymiarowaniem przekrojów ruchowych (tj. chodnik, pasy ruchu, opaski, pas separacyjny, chodniki oraz chodniki dla obsługi) oraz urządzeń BRD” .

Wykonawca w piśmie z dnia 7 sierpnia 2017 r. przedstawił rysunki jedynie dla dwóch z 13 obiektów: PZD-2a i MS-1. Rysunki te są nieczytelne, co uniemożliwia ich weryfikację. Treść opisowa wyjaśnień również dotyczy tylko dwóch wymienionych wyżej obiektów. Oprócz tego Wykonawca odnosi się jedynie wybiórczo do zapytania Zamawiającego, podając z istotnych dla Zamawiającego informacji jedynie parametry skrajni dla zwierząt.

Wykonawca poprzez złożenie takich wyjaśnień uniemożliwił Zamawiającemu merytoryczną ocenę zaproponowanych rozwiązań. W konsekwencji, na podstawie materiałów dostarczonych przez Wykonawcę, Zamawiający nie może jednoznacznie stwierdzić, że układ drogowy i obiekty inżynierskie będą wykonane zgodnie z wymaganiami SIWZ. Uniemożliwia to pełne zweryfikowanie przedłożonego kosztorysu w zakresie przyjętych do wyceny ilości poszczególnych asortymentów i technologii, co z kolei powoduje brak możliwości zweryfikowania czy cena oferty została skalkulowana poprawnie.

➤ harmonogram prac projektowych

Zamawiający w wezwaniu z dnia 14 lipca 2017 r. poprosił, aby *„podać ścieżkę formalną (procedurę wraz z harmonogramem), którą Wykonawca planuje przeprowadzić w celu usankcjonowania zaproponowanych zmian dotyczących ilości, lokalizacji i parametrów obiektów wskazanych w wyjaśnieniach do Oferty.”*

Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. w sposób lakoniczny odniósł się do powyższej kwestii, podając, że *„Wykonawca wystąpi z wnioskiem o zmianę ZRiDu (...). Kompletny wniosek Wykonawca złoży w ciągu 10 miesięcy do Daty Rozpoczęcia”*.

Powyższe stwierdzenie jest jedynie powieleniem wymagania Zamawiającego jakim jest osiągnięcie Kamienia Milowego nr 1 opisanego w Danych Kontraktowych:

„Wymagana Minimalna Ilość Wykonania (Kamień Milowy) stanowi:

Kamień Milowy nr 1 – złożenie do właściwego organu administracji publicznej w terminie 10 miesięcy od Daty Rozpoczęcia kompletnego wniosku o ZRID.”

W związku z tym, Zamawiający nie jest w stanie zweryfikować czy Wykonawca na etapie projektowania przyjął założenia zgodne z SIWZ, a w szczególności ze specyfikacją na projektowanie SP-00.00.00. Zamawiający nie ma możliwości sprawdzenia, czy Wykonawca założył w tym zakresie odpowiednie zaangażowanie i koszty. Przyjęcie odmiennych terminów (niezgodnych z SIWZ) na etapie projektowania może powodować nieosiągnięcie Kamienia Milowego nr 1 w zakładanym terminie, a to może powodować wzrost kosztów, np. w tytułu kar umownych.

- 4) odrzucono ofertę nr 7 złożoną przez Konsorcjum w składzie: Lider – Trakcja PRKiI S.A., ul. Złota 59 XVIII p., 00-120 Warszawa oraz Partner – Comsa S.A., Calle Viriato 47, 08014 Barcelona, Hiszpania oraz Partner – AKCINÉ BENDROVÉ „KAUNO TILTAI”, Ateities 46, 52502 Kowno, Litwa oraz Partner – Przedsiębiorstwo Eksploatacji Ulic i Mostów Sp. z o.o., ul. Produkcyjna 102, 15-680 Białystok oraz Partner – Firma Gotowski – Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe Sp. z o.o., ul. Toruńska 300, 85-880 Bydgoszcz.

Uzasadnienie prawne

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Oferta podlega odrzuceniu również na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp w związku z art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, jako zawierająca rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Uzasadnienie faktyczne

W toku badania i oceny ofert Zamawiający dwukrotnie tj. 23 maja 2017 r. oraz 14 lipca 2017 r. wzywał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Wykonawca przedstawił swoją odpowiedź na wezwania w pismach z dnia 12 czerwca 2017 r. oraz 7 sierpnia 2017 r.

Z otrzymanych wyjaśnień wynika, że Wykonawca zaproponował niedozwolone zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) rozwiązania konstrukcyjne, wymagania techniczne i technologie oraz pominął niektóre elementy wymagane przez PFU:

➤ konstrukcja nawierzchni

Zgodnie z Programem Funkcjonalno-Użytkowym pkt 1.4.1.1 „Zamawiający udostępnia (w TOM V SIWZ) dokumenty w części wiążące, stanowiące opis przedmiotu zamówienia i wiążące Wykonawcę w poniżej wskazanym zakresie:

(...)

- Projekt Budowlany „Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15” wiążący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań, miejsc do kontroli pojazdów;*
- „Koncepcja rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi*

powiatowej nr 1808 C Wielki Głębocek-Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450" w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań;

- „Koncepcja w zakresie rozwiązań zamiennych dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik" w zakresie geometrii układu drogowego w planie. Konstrukcja nawierzchni drogi jak dla dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa wg Projektu Budowlanego Budowa obwodnicy nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15;
- Projekt Wykonawczy „Projekt dostosowania istniejącej dk 15 do przyszłej funkcji klasy drogi" w zakresie geometrii układu drogowego i konstrukcji nawierzchni;"

Analogicznie w pkt 2.1.2. PFU Zamawiający ponownie wskazał, że „Wykonawca wykona konstrukcje nawierzchni wszystkich dróg, ciągów pieszo-rowerowych, skrzyżowań, zatoki autobusowe oraz zatoki do kontroli pojazdów zgodnie z przekazanym projektem budowlanym."

Z powyższych zapisów jasno wynika, że konstrukcja nawierzchni wszystkich dróg w przekazanych projektach jest wiążąca dla Wykonawcy. Zamawiający potwierdził to również wyjaśniając treść SIWZ, m. in. poprzez poniższe odpowiedzi:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
123	Prosimy o potwierdzenie, czy konstrukcje nawierzchni należy wykonać zgodnie z decyzją środowiskową i z pozostałymi opracowaniami środowiskowymi załączonymi do SIWZ.	Konstrukcje nawierzchni należy wykonać zgodnie z PFU.
140	Czy Zamawiający dopuszcza optymalizację konstrukcji nawierzchni na wszystkich drogach w zakresie linii rozgraniczenia?	Patrz odp. 123.
353	Prosimy o wyjaśnienie odnośnie zapisu znajdującego się w pkt 1.4.1.1 określającego dokumenty w części wiążące wykonawcę tj.: „Projekt Budowlany Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15 wiążący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań, miejsc do kontroli pojazdów". Czy cytowane sformułowanie "konstrukcja nawierzchni" jest zgodne z najnowszym Katalogiem typowych nawierzchni podatnych i półsztywnych (Załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014r.) i zawartą w nim definicją konstrukcji nawierzchni?	Konstrukcje nawierzchni zostały jasno określone.
520	Zgodnie z pkt. 1.4.1.1 PFU wskazano, że wiążące Wykonawcę są konstrukcje nawierzchni opracowane we wcześniejszym Projekcie Budowlanym i Koncepcji. Czy Zamawiający dopuszcza indywidualne zaprojektowanie nowych konstrukcji nawierzchni dla odpowiednich kategorii ruchu z wykorzystaniem metod mechanistyczno-empirycznych z uwzględnieniem zasad określonych w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych, który został opracowany na zlecenie GDDKiA?	Zamawiający nie dopuszcza zmiany konstrukcji nawierzchni.

Z przedstawionego przez Wykonawcę szczegółowego Kosztorysu Ofertowego wynika, iż wycenił on inny rodzaj nawierzchni, niż w przekazanych przez Zamawiającego Projektach.

Zamawiający zgodnie z Projektem budowlanym dla obiektów inżynierskich wymaga: „Bezpośrednio na izolacji należy wykonać nawierzchnię (zgodnie z proj. drogowym):

- warstwę wiążącą asfalt twardolany gr. 4,5cm;
- warstwę ścieralną gr. 4,0cm.”

Wykonawca dla obiektów WD-1, WD-2, WD-3, WD-5, PZD-2b wycenił:

- warstwa wiążąca [REDACTED],
- warstwa ścieralna [REDACTED].

Niezgodność z SIWZ polega na przyjęciu nieodpowiednich grubości warstw konstrukcyjnych nawierzchni na obiektach oraz zastosowaniu dla warstwy wiążącej [REDACTED] zamiast asfaltu twardolanego. Przyjęcie innego rodzaju i grubości warstw nawierzchni jest sprzeczne z wymaganiami Zamawiającego.

➤ minimalne skrajnie pionowe

Zgodnie z PFU pkt 2.1.11.2 a) „Minimalne skrajnie pionowe:

- dla drogi GP skrajnia powinna mieć min. 4,9m;
- dla pozostałych dróg skrajnię należy zwiększyć o 20,0 cm w stosunku do skrajni wymaganej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. Zm.);”

W § 54. ust. 2. wskazanego wyżej rozporządzenia podano: „Wysokość skrajni drogi, o której mowa w załączniku nr 1, powinna być, z zastrzeżeniem ust. 3, nie mniejsza niż:

- 1) 4,70 m – nad drogą klasy A, S lub GP;
- 2) 4,60 m – nad drogą klasy G lub Z;
- 3) 4,50 m – nad drogą klasy L lub D.”

Na przekrojach poprzecznych dla obiektów inżynierskich dostarczonych wraz z wyjaśnieniami z dnia 7 sierpnia 2017 r. Wykonawca przyjął następujące skrajnie pionowe:

- [REDACTED] m dla drogi gminnej (klasa D) pod obiektem WS-1; powinno być 4,70 m.
- [REDACTED] m dla drogi gminnej (klasa D) pod obiektem WS-2a (PZ-2a wg PFU); powinno być 4,70 m.
- [REDACTED] m dla drogi lokalnej pod obiektem WS-3.1; powinno być 4,70 m.

Wykonawca nie zastosował zwiększenia skrajni pionowej o wymagane przez Zamawiającego 20 cm w stosunku do wielkości podanych w rozporządzeniu. Jest to niezgodne z wymaganiami Zamawiającego zawartymi w SIWZ.

➤ posadowienie obiektu MS-1.2

Wykonawca przyjął dla obiektu MS-1.2 (obiekt powstały z podziału obiektu oznaczonego w dokumentacji Zamawiającego jako MS-1), posadowienie w postaci [REDAKTOWANE], traktując to posadowienie jako pośrednie.

Taki sposób posadowienia obiektu inżynierskiego jest niezgodny z wymaganiami Zamawiającego, które zostały sprecyzowane w odpowiedzi na pytanie nr 147

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
147	Zamawiający wskazał jako dokument wiążący, dokumentację geologiczno – inżynierską w której w pkt.2.5.1. oraz 5.7. opisał sposób posadowienia obiektów inżynierskich. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę tego posadowienia w ramach optymalizacji rozwiązań technicznych, celem zmniejszenia ceny za wykonanie przedmiotu zamówienia w składanych ofertach?	Zamawiający dopuszcza zmianę posadowienia obiektów inżynierskich, w technologii wskazanej w WWiORB w zakresie posadowienia obiektów. Zamawiający przekazuje zmodyfikowany katalog WWiORB.

Jednocześnie wraz z odpowiedzią nr 147 Zamawiający przekazał (pismem z dnia 14.04.2017 r.) następujące WWiORB dotyczące posadowień obiektów

M.11.04.02 Wykonanie pali wielkośrednicowych

M.11.04.03 Wykonanie pali przemieszczeniowych typu Franki

M.11.04.04 Wykonanie pali wierconych typu CFA

M.13.01.01 Beton fundamentów w deskowaniu (ława fundamentowa)

Posadowienie [REDAKTOWANE] nie jest posadowieniem pośrednim i nie zostało dopuszczone na podstawie wskazanych wyżej WWiORB.

Zgodnie z pkt 2.1.11.2. „Wymagania dotyczące rozwiązań konstrukcyjnych” PFU ppkt. e) Posadowienie - wymagania szczegółowe: „*Mosty należy wykonać na fundamentach pośrednich*”. Zostało to potwierdzone przy wyjaśnianiu treści SIWZ, w odpowiedzi na pytanie nr 349

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
349	Czy zawarte w opracowaniu „Opinia geotechniczna”, tabela 2.4.1 - zapisy o sposobie posadowienia obiektów mostowych na palach wierconych są	Było: "Ostateczny sposób posadowienia obiektów inżynierskich powinien być opracowany przez Projektanta, na podstawie obliczeń statyczno-wytrzymałościowych oraz w technologii dopuszczonej w WWiORB w zakresie

	wiązące w całości, czy zamawiający dopuszcza zgodnie z pkt. 3.6 tego samego opracowania, że „ostateczny sposób posadowienia obiektów inżynierskich (pośrednie czy bezpośrednie) powinien być opracowany przez Projektanta, na podstawie obliczeń statyczno-wytrzymałościowych?	posadowienia obiektów. Zamawiający nie dopuszcza posadowienia bezpośredniego obiektów.” Korekta odpowiedzi: Ostateczny sposób posadowienia obiektów inżynierskich powinien być opracowany przez Projektanta, na podstawie obliczeń statyczno-wytrzymałościowych oraz w technologii dopuszczonej w WWIORB w zakresie posadowienia obiektów. Zamawiający nie dopuszcza posadowienia bezpośredniego obiektów MS-1, PZ-2a i PZ-2b.
--	--	--

Potwierdza to, że przyjęty przez Wykonawcę sposób posadowienia obiektu MS-1.2 jest niezgodny z SIWZ.

➤ posadowienie obiektu PZD-2a.2 oraz PZD-2b

Wykonawca przyjął dla obiektów PZD-2a.2 oraz PZD-2b posadowienie [REDAKTOWANE]. Taki sposób posadowienia obiektów inżynierskich jest niezgodny z wymaganiami Zamawiającego, które zostały sprecyzowane w odpowiedzi na pytanie nr 147

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
147	Zamawiający wskazał jako dokument wiążący, dokumentację geologiczno – inżynierską w której w pkt.2.5.1. oraz 5.7. opisał sposób posadowienia obiektów inżynierskich. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę tego posadowienia w ramach optymalizacji rozwiązań technicznych, celem zmniejszenia ceny za wykonanie przedmiotu zamówienia w składanych ofertach?	Zamawiający dopuszcza zmianę posadowienia obiektów inżynierskich, w technologii wskazanej w WWIORB w zakresie posadowienia obiektów. Zamawiający przekazuje zmodyfikowany katalog WWIORB.

Jednocześnie wraz z odpowiedzią nr 147 Zamawiający przekazał (pismem z dnia 14.04.2017 r.) następujące WWIORB dotyczące posadowień obiektów

M.11.04.02 Wykonanie pali wielkośrednicowych

M.11.04.03 Wykonanie pali przemieszczeniowych typu Franki

M.11.04.04 Wykonanie pali wierconych typu CFA

M.13.01.01 Beton fundamentów w deskowaniu (ława fundamentowa)

Posadowienie [REDAKTOWANE] nie zostało dopuszczone na podstawie wskazanych wyżej WWIORB. Przyjęta przez Wykonawcę technologia jest niezgodna z SIWZ.

➤ wzmocnienie podłoża

Wykonawca na zapytanie Zamawiającego z dnia 23 maja 2017 r.: „*Jakie przewidziano technologie wzmocnienia podłoża i umocnienia skarp?*” w wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. podał m. in., że na drodze DK15 oraz na drodze serwisowej DS10

w wyszczególnionych przez Wykonawcę kilometrażach przyjmie technologię „wzmocnienia podłoża poprzez wykonanie [REDACTED]”

Przyjęty przez Wykonawcę sposób wzmocnienia podłoża jest niezgodny z wymaganiami Zamawiającego.

Na etapie wyjaśniania treści SIWZ Zamawiający w zakresie wzmocnienia podłoża przedstawił jednoznacznie swoje stanowisko udzielając odpowiedzi na liczne zapytania m.in.:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
139	Czy Zamawiający dopuszcza optymalizację wzmocnienia podłoża oraz konstrukcji wysokich nasypów?	Zamawiający nie dopuszcza innego, niż wskazany w WWiORB sposobu wzmacniania podłoża, konstrukcji nasypów i sposobu zapewnienia stateczności skarp, natomiast dopuszcza ich optymalizację w technologiach podanych w WWiORB. Zamawiający przekazuje zmodyfikowany katalog WWiORB.
149	Czy Zamawiający dopuszcza inny, niż wskazany w WWiORB sposób wzmacniania podłoża?	Patrz odp. 139.

Jednocześnie wraz z odpowiedzią nr 139 Zamawiający przekazał następujące WWiORB dotyczące wzmocnień podłoża:

- D-02.01.01.C Wzmocnienie podłoża za pomocą żelbetowych pali przemieszczeniowych
- D-02.01.01.D Warstwa kruszywa wzmocniona geosyntetykami
- D-02.01.01.E Pale prefabrykowane żelbetowe
- D-02.01.01.F Płyta żelbetowa na palach
- D-02.01.01.G Stabilizacja chemiczna spoiwami
- D-02.01.01.H Wzmocnienie podłoża palami wierconymi typu CFA
- D-02.01.01.I Wzmocnienie podłoża za pomocą kolumn jet grouting
- D-02.01.01.M Materace geosyntetyczne
- D-02.03.01.B Wzmocnienie podłoża gruntowego geomateracem z kruszywa i georusztów

Technologia przyjęta przez Wykonawcę nie jest zgodna z WWiORB. Zamawiający pismem z dnia 14 lipca 2017 r. zwrócił się ponownie do Wykonawcy z prośbą „o wskazanie zapisów SIWZ umożliwiających wykonanie [REDACTED]”. Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. tłumaczył: „[REDACTED] przewidziano jako potencjalny element dodatkowy, który będzie zastosowany na obszarach głębokich wymian gruntów w celu ich dogęszczenia i uzyskania w szybszym czasie parametrów podłoża pozwalającego na kontynuowania prac związanych z budową nasypów. [REDACTED] nie są przewidziane jako odrębne wzmocnienie.”

Poprzez powyższe Wykonawca potwierdza, że zamierza stosować [REDAKTOWANE], a więc rozwiązania niezgodne z WWIORB.

Zamawiający zwraca uwagę, że dogęszczenia gruntu [REDAKTOWANE] nie może być wykonywane jako sposób na szybsze uzyskanie oczekiwanych parametrów podłoża.

Zgodnie z pkt. 5.3 ppkt 7 WWIORB D-02.02.01 „Wymiana gruntów”: „W przypadku stwierdzenia wierceniami kontrolnymi występowania w podłożu »gniazd« gruntów organicznych, Wykonawca poinformuje o tym Projektanta i Inżyniera. Wykonawca, w takim przypadku, wykona na własny koszt wzmocnienie pozostawionej części gruntów organicznych poprzez zastosowanie metody wibrowymiany za pomocą kolumn żwirowo-piaskowych lub innej równoważnej metody. Przed wykonaniem tych robót Wykonawca przedstawi do zatwierdzenia Inżynierowi wykonany na własny koszt projekt wzmocnienia podłoża”.

➤ lokalizacja przyczółka obiektu MS-1

Zgodnie z przedstawionym w wyjaśnieniach przekrojem podłużnym obiektu MS-1 nad rzeką Wel, Wykonawca posadowi lewy przyczółek w km 16+267,66.

Dokumentacja geotechniczna Zamawiającego wskazuje, że jest to obszar występowania torfów (od km ok 16+150 do km ok 16+350). Umieszczenie przyczółka w tym obszarze jest niezgodne z decyzją Środowiskową RDOŚ-28-WOOS-6613-197/10/jc z dnia 30.07.2010 r. w której w pkt III ppkt 6 napisano: „w celu zachowania stanu uwodnienia podmokłej doliny rzecznej rzeki Wel i związanej z takim siedliskiem (torfy niskie) roślinności niedopuszczalna jest budowa mostu z posadowieniem przęsła w korycie rzeki. Przyczółki mostu winny być oparte na gruntach mineralnych – wyniesionych poza obszar torfu, co pozwoli uniknąć odwadniania terenu i niszczenia roślinności na torfach”.

Ponadto Zamawiający wyjaśniając treść SIWZ odpowiedzią na pytanie nr 77 sprecyzował wymagania w zakresie posadowienia przyczółków obiektu MS-1:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
77	Czy Zamawiający potwierdza, że posadowienie podpór w torfowisku jest niedopuszczalne dla obiektu MS-1?	Obiekt MS-1 należy zaprojektować zgodnie z zapisami zawartymi w DŚU oraz PFU, przyczółki należy lokalizować na gruntach mineralnych poza obszarem torfu, dopuszcza się lokalizację podpór pośrednich na torfowisku, poza korytem rzeki. Dodatkowo patrz odp. 74.

Dodatkowo w poniższych odpowiedziach na pytania szczegółowo określono jak należy pokonać dolinę rzeki Wel:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
74	Czy Zamawiający jest świadomy, iż przy obiekcie MS-1 nie da się prowadzić robót budowlanych przy wykonywaniu podpór z zachowaniem torfowiska w stanie nie naruszonym? Czy na obiekcie MS-1 Zamawiający dopuszcza częściową wymianę gruntu w torfowisku?	Dokumentacja techniczna nie zawiera technologii prowadzenia robót budowlanych. Obowiązkiem Wykonawcy jest jej opracowanie ze względu na możliwości (m.in.: sprzętowe, techniczne i technologiczne) jakie posiada. Sposób prowadzenia robót jest wynikiem przyjętej organizacji i technologii, za którą odpowiedzialny jest Wykonawca. Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntów na terenie torfowiska. Posadowienie podpór obiektu musi być pośrednie aby jak najmniej ingerowało w torfowisko, ponadto obszar przeznaczony pod fundamenty musi zostać zabezpieczony ściankami szczelnymi. Dodatkowo, Zamawiający wymaga aby zminimalizować oddziaływanie na torfowisko należy prowadzić wszelkie prace związane z budową fundamentów, podpór, przyczółków z jednej drogi technologicznej wykonanej w granicach inwestycji o szerokości maksymalnie 8 m. Zamawiający nie dopuszcza aby przy budowie obiektu mostowego wykonane było kilka dróg technologicznych. Drogi technologiczne należy wykonać na estakadach posadowionych pośrednio."
76	Czy Zamawiający potwierdza, że w obiekcie MS-1 jest niedopuszczalne zgodnie z DŚU posadowienie przęseł w korycie rzeki?	Zamawiający potwierdza, że zgodnie z DŚU niedopuszczalne jest posadowienie podpór obiektu mostowego w korycie rzeki, oraz w odległości nie mniejszej niż 5 m od koryta rzeki. Obiekt MS-1 należy zaprojektować zgodnie z zapisami zawartymi w DŚU (pkt. III ppk.6 decyzji znak:RDOŚ-28-WOOS-6613-197/10/jc z dnia 30.07.2010r.) oraz PFU.
78	Prosimy o zajęcie stanowiska w jaki sposób Zamawiający dopuszcza wykonanie podpór tymczasowych dla obiektu MS-1?	Podpory tymczasowe należy posadowić pośrednio, na zasadach posadowienia podpór stałych.
81	Czy Zamawiający wymaga aby, dla obiektu MS-1 w celu nie naruszenia torfowiska zgodnie z DŚU wykonać podpory z przęsła mostu?	Patrz odp. 74.
86	Czy w trakcie budowy obiektu MS-1 Zamawiający w celu wykonania podpór pośrednich dopuszcza wykonanie dróg technologicznych biegnących po torfowisku?	Patrz odp. 74.
96	Prosimy o potwierdzenie, że w świetle zapisów pkt. III.6 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 lipca 2010r. obiekt nad rzeką Wel należy wykonać jako jednoprzęsłowy.	Obiekt MS-1 nie musi być jednoprzęsłowy. W DŚU podano całkowitą długość mostu a nie długość jednego przęsła.
1269	W nawiązaniu do odpowiedzi nr 74 z dnia 10.01.2017 r., zwracamy się do Zamawiającego z pytaniem w jaki sposób wykonać „Drogę technologiczną na estakadzie posadowionej pośrednio” bez naruszania warstw torfu zalegającego w tym miejscu.	Dobór technologii wykonania drogi technologicznej należy do Wykonawcy z zachowaniem warunków określonych w odp. 74.
1270	W nawiązaniu do odpowiedzi nr 74 z dnia 10.01.2017 r., prosimy o informację, czy na wykonanie estakady drogi technologicznej potrzebne będzie pozwolenie na budowę?	Pozwolenie jest wymagane w przypadkach opisanych w ustawie Prawo budowlane.

1271	Czy światło estakady drogi technologicznej ma być takie samo jak estakady docelowej?	Światło estakady tymczasowej nie musi być takie jak światło estakady docelowej.
1272	Jakiego światła pionowego estakady drogi technologicznej oczekuje Zamawiający?	Światło pionowe estakady drogi technologicznej powinno zapewnić ochronę torfowiska.
1273	Czy estakada drogi technologicznej ma być rozebrana po zakończeniu budowy całego zadania wraz z posadowieniem pośrednim (pale mają zostać usunięte z torfowiska)? Po usunięciu estakady drogi technologicznej przy obiekcie MS-1, Zamawiający nie będzie posiadał dojazdu do tego obiektu, w związku z tym nie będzie mógł prowadzić czynności utrzymaniowych.	Estakada drogi technologicznej wraz z jej elementami posadowienia ma być rozebrana po zakończeniu robót budowlanych.
1274	Czy do budowy estakady drogi technologicznej należy wykonać drogę technologiczną?	Zamawiający nie dopuszcza wykonania drogi technologicznej do budowy estakady drogi technologicznej. Dodatkowo patrz odpowiedź 1269.
1275	Czy Zamawiający jest świadomy, że wykonanie estakady drogi technologicznej będzie wymagało zmiany decyzji środowiskowej?	Budowa estakady tymczasowej nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykonawca będzie zobowiązany do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko obiektu mostowego MS1 i estakady tymczasowej w raporcie z ponownej oceny oddziaływania na środowisko.
1276	Dotyczy odpowiedzi nr 76. Zdaniem Wykonawcy podpora nr 60 jest w odległości mniejszej niż 5 m od koryta rzeki. zgodnie z definicją koryta rzeki w pytaniu nr 76. Czy w związku z powyższym, Zamawiający dopuszcza wykonanie obiektu zgodnie z Projektem Budowlanym przekazany Oferentom?	Zamawiający dopuszcza wykonanie obiektu MS-1 zgodnie z Projektem Budowlanym przekazany Oferentom.
1284	Pytania do udzielonych odpowiedzi Odpowiedź na pytanie nr 75 i 76 Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z odpowiedzią nr 76 i 75 projekt obiektu MS-1 załączony do SIWZ jest zgodny z wymaganiami Zamawiającego (dotyczy posadowienia podpór w odległości min 5m od koryta rzeki). Zdaniem Projektanta fundament podpory osi 60 zlokalizowany jest w strefie 5m od koryta zdefiniowanego w odpowiedzi nr 75.	Patrz odp. 1276.

1291	<p>Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 74. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie platform roboczych i dróg prostopadłych do głównej drogi technologicznej dla wykonania robót palowych oraz robót montażowych dużymi żurawiami dźwigowymi?</p> <p>Nie jest możliwe wykonanie robót palowych z jednej drogi gdyż palownica musi podjeżdżać pod każdą z podpór celem wykonania pali, ponadto rozstaw i długość dużych żurawi dźwigowych znacznie przewyższa zakładane 8 m.</p> <p>Czy powyższe drogi dojazdowe oraz platformy robocze należy posadowić pośrednio na palach czy też dopuszczę się np. wymianę gruntu?</p>	<p>Zamawiający dopuszcza wykonanie platform roboczych posadowionych pośrednio wokół podpór obiektu mostowego, jednak ich szerokość nie może być większa niż 8 m.</p> <p>Wykonawca będzie zobowiązany do wykonania drogi technologicznej na estakadzie technologicznej wraz z platformami roboczymi posadowionymi pośrednio.</p> <p>Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntu pod budowę drogi technologicznej.</p>
1294	<p>Czy droga technologiczna w okolicy obiektu MS-1 może zostać wykonana w technologii innej niż estakada, przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu?</p>	<p>Zamawiający dopuszcza, aby droga technologiczna wykonana została w technologii innej niż estakada przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu. Jednocześnie Zamawiający nie dopuszcza, aby po dolinie odbywał się ruch pojazdów. Ponadto musi zostać zachowana wolna przestrzeń pomiędzy nienaruszonym torfowiskiem, a konstrukcją drogi technologicznej wykonanej w innej technologii niż estakada.</p>

Przyjęty przez Wykonawcę sposób posadowienia przyczółka obiektu MS-1 na obszarze występowania torfów jest niezgodny z decyzją Środowiskową RDOŚ-28-WOOS-6613-197/10/jc z dnia 30.07.2010 r. oraz wskazanymi powyżej wyjaśnieniami treści SIWZ.

➤ tereny powodziowe

Odpowiedzią na pytanie nr 657 Zamawiający poinformował oferentów o przebiegu inwestycji przez tereny zagrożone powodzią oraz, że dla rozwiązań przyjętych w przekazanym Projekcie Budowlanym uzyskano decyzję zwalniającą z zakazów określonych w Prawie Wodnym.

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
657	<p>Prosimy o podanie, czy droga przebiega przez tereny zagrożone powodzią?</p>	<p>Zgodnie z opracowaniem Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej Oddział Morski w Gdyni z 2004/2006 r. pn. „Wyznaczenie granic bezpośredniego zagrożenia powodzią w celu uzasadnionego odtworzenia terenów zalewowych” część planowanej inwestycji drogowej przebiega przez obszar szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Weł (most MS-1). Zamawiający uzyskał od Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku decyzję zwalniającą z zakazów określonych w Prawie Wodnym nr ZW-86/88I/2014 oraz ZW-86/40/2014 z dnia 20.06.2014r. (str. 214 PB)</p>

Z wyjaśnień wykonawcy wynika, że zlokalizował nasyp ograniczony murem oporowym na działkach nr 684 oraz 685/1 (powstałą z podziału dz. 685). Działki te są objęte decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku udzielającą zwolnienia z zakazów określonych w art. 88l ust. 1 oraz art. 40 ust. 1. pkt 3 ustawy Prawo wodne. Następnie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wydał postanowienie o pozytywnej opinii w zakresie lokalizacji inwestycji dla ośmioprzęsłowego obiektu długości 301,02 m pokonującego całą dolinę rzeki Wel.

Przyjęte przez Wykonawcę rozwiązanie polegające na budowie wysokiego nasypu drogowego ograniczonego murem oporowym z gruntu zbrojonego dodatkowo osłoniętego elementami betonowymi bez wątpienia negatywnie wpływa na ochronę przed powodzią lub zwiększa zagrożenie powodziowe. Jest to niezgodne z art. 40 ust 1 pkt 3 oraz art. 88l ust. 1 ustawy Prawo wodne. Przywołane przepisy wskazują, że: *„na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym m.in. budowy obiektów budowlanych, zmiany ukształtowania terenu oraz lokalizowania nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, gromadzenie ścieków, a także innych materiałów mogących zanieczyścić wody.”*

Przyjęte przez Wykonawcę rozwiązanie konstrukcyjne mostu przez rzekę Wel (obiekt MS-1) jest niezgodne z wymaganiami SIWZ i powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

➤ posadowienie obiektów WS-3 i WS-3.1

Wykonawca zakłada posadowienie bezpośrednio obiektów inżynierskich WS-3 i WS-3.1 na gruntach wymienionych, co jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego. Zamawiający w PFU pkt 2.1.11.2 d) zapisał *„W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowe należy wykonać na gruncie rodzimym.”* Następnie na etapie wyjaśniania treści SIWZ doprecyzował odpowiedzią na pytanie nr 369:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
369	Prosimy o potwierdzenie możliwości posadowienia bezpośredniego obiektów na warstwach gruntu	Zamawiający nie dopuszcza posadowienia bezpośredniego obiektów na warstwach gruntu wymienianego.

Wykonawca dla obiektów WS-3, WS-3.1 zakłada posadowienie bezpośrednie, co wynika z wyjaśnień z dnia 13 czerwca 2017 r. Na przekrojach obiektów dostarczonych wraz z wyjaśnieniami z dnia 7 sierpnia 2017 r., wskazano, że ławy fundamentowe posadowione będą na gruncie wymienionym, co jest niezgodne z odpowiedzią na pytanie 369 i niedopuszczone przez Zamawiającego.

➤ nośność podłoża

Zamawiający wezwaniem z dnia 13 maja 2017 r. wniósł o podanie „*Jaką nośność podłoża przyjęto pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm?*”. W wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. Wykonawca podał odpowiedź: „*Pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm przyjęto nośność podłoża wynoszącą ■■■ MPa.*”

Przyjęte przez Wykonawcę założenie jest niezgodne z SIWZ, a mianowicie, na etapie udzielania wyjaśnień Zamawiający udzielił następującej odpowiedzi na pytanie nr 1326:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
1326	Zgodnie z opisem technicznym projektu drogowego pkt. 3.3.2 częścią konstrukcji nawierzchni drogi krajowej nr 15 jest podłoże gruntowe o nośności E2=60MPa (lub doprowadzone do nośności 60MPa), na którym bezpośrednio ma być układana warstwa mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm. Konstrukcja nawierzchni DK15 zgodnie z wcześniejszymi odpowiedziami Zamawiającego jest wiążąca w całości. Zarówno we WWIORB D-02.01.01 Wykonanie wykopów pkt 5.2 Tablica 3 jak i WWIORB D-02.03.01 Wykonanie nasypów pkt 5.3.2 Tablica 3 podłoże bezpośrednio pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinno mieć nośność E2=120MPa. WWIORB są również w całości wiążące Wykonawcę. W zaistniałej sytuacji prosimy o jednoznaczne opisanie przedmiotu zamówienia i potwierdzenie, że nośność podłoża pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinna wynosić 120MPa, a nie jak to jest w opisie technicznym 60MPa.	Zamawiający potwierdza iż podłoże gruntowe, na którym bezpośrednio ma być układana warstwa mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm powinno mieć nośność 120 MPa zgodnie z WWIORB.

Zamawiający z ostrożności, nie wykluczając wystąpienia niespójności lub niedoprecyzowania zapisów w wymaganiach SIWZ, w wezwaniu z 14 lipca 2017 r. napisał: „*Zwracamy się z prośbą o wskazanie zapisów SIWZ umożliwiających przyjęcie nośności podłoża wynoszącej ■■■ MPa pod warstwą mieszanki związanej cementem C3/4 grubości 20 cm.*”. Wykonawca na to wezwanie udzielił odpowiedzi: „*Wykonawca wyjaśnia, że popełnił omyłkę przy udzielaniu poprzedniej odpowiedzi,*

która polegała na przepisaniu wprost nośności podłoża dla omawianej warstwy z projektu konstrukcji nawierzchni – stąd wartość ■■■ MPa. Natomiast zgodnie z odpowiedziami Zamawiającego z 25.04.2017. (pytanie 1326) oraz WWIORB dla mieszanki związanej cementem C3/4 o grubości 20 cm przyjęto wartość nośności równą 120 MPa, co zostało uwzględnione w ofercie”.

Powyższe wyjaśnienia nie wykazują podstawy umożliwiającej przyjęcie parametrów podanych w pierwotnych wyjaśnieniach (■■■ MPa), wg których Wykonawca wycenił ofertę, lecz w sposób niedozwolony modyfikują te wyjaśnienia.

Odnosząc się do drugiej przesłanki odrzucenia oferty Zamawiający wskazuje, że okoliczności potwierdzające fakt zaoferowania rażąco niskiej ceny wynikają wprost z treści wyjaśnień złożonych przez Wykonawcę:

➤ brak wyceny wszystkich wymaganych elementów zamówienia

W wezwaniu z dnia 14 lipca 2017 r. Zamawiający zwrócił się do Wykonawcy o „przekazanie szczegółowego kosztorysu uwzględniającego podział robót na wszystkie elementy wraz z podaniem ilości i cen jednostkowych”. Wykonawca do wyjaśnień z dnia 7 sierpnia 2017 r. przedłożył Kosztorys ofertowy (str. 33-169 wyjaśnień), który nie uwzględnia poniższych kosztów:

- a. wynikających z obowiązków Wykonawcy opisanych w specyfikacji DM-00.00.00 m.in. utrzymanie dróg, tymczasowa organizacja ruchu;
- b. dostosowania istniejącej dk 15 do przyszłej funkcji klasy drogi;
- c. wykonania rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głębocek – Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450;
- d. wykonania rozwiązań zamiennych dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik;
- e. budowy stacji meteorologicznej;
- f. budowy systemu preselekcyjnego ważenia pojazdów;
- g. budowy miejsca do ważenia pojazdów;

Zamawiający wycenił te asortymenty łącznie na kwotę 6.857.963,64 zł netto, w tym:

- pozycję „a” na wartość 600.000,00 zł netto (wg kosztorysu inwestorskiego);
- pozycję „b” na wartość 2.888.336,00 zł netto (wg kosztorysu inwestorskiego);

- pozycje od „c” do „g” na wartość 3.369.627,64 zł netto (wycena wskaźnikowa dodatkowo uwzględniająca koszt wykonania zaplecza technicznego).

W kosztorysie przekazanym Zamawiającemu w ramach wyjaśnień brak jest zabezpieczonych jakichkolwiek rezerw i ryzyk dla robót drogowych.

Wykonawca uwzględnił jedynie rezerwy i ryzyka finansowe dla obiektów inżynierskich, które w sumie wynoszą [REDAKTOWANO] zł netto ([REDAKTOWANO]% wartości Robót).

W wyjaśnieniach z dnia 1 czerwca 2017 r. Wykonawca podał, że „...po dokładnym przeanalizowaniu ryzyk i zagrożeń, mogących wystąpić przy realizacji kontraktu, założył właściwe rezerwy na poziomie [REDAKTOWANO]% wartości robót, kalkulując ryzyka w ofercie, m.in. dla przypadków: przekroczenia zakładanych kosztów budowy obiektów i zakresów przebudowy infrastruktury technicznej, wynikającej z uzgodnień z gestorami sieci oraz warunków środowiskowych nałożonych decyzjami o środowiskowych uwarunkowaniach oraz wynikających z audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.”

Z wyjaśnień Wykonawcy wynika, że brak jest zabezpieczonych środków dla robót wymienionych powyżej (lit. a – g). Nawet gdyby Wykonawca chciał wykonać pominięte elementy robót korzystając z rezerwy dla obiektów inżynierskich, to kwota ta jest [REDAKTOWANO] niższa niż oszacowana przez Zamawiającego wartość prac.

Brak uwzględnienia kosztów dla wszystkich powyższych asortymentów (lit. a – g) spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

➤ koszty wykonania powierzchni warstw konstrukcyjnych dla drogi głównej

W wyjaśnieniach z dnia 13 czerwca 2017 r. Wykonawca zakłada zmianę „[REDAKTOWANO]”, natomiast w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. Wykonawca precyzuje, że założył [REDAKTOWANO]. W projekcie budowlanym przekazanym przez Zamawiającego szerokość ta wynosiła 1,2 m.

W związku ze [REDAKTOWANO], Wykonawca w sposób niewystarczający zwiększył powierzchnię warstw konstrukcyjnych dróg.

Zgodnie z PFU pkt 1.4.1.3.1. „Konstrukcję nawierzchni pasa separującego należy wykonać jak dla jezdni głównej.” Ponadto układ drogowy w planie oraz konstrukcja nawierzchni z Projektu Budowlanego przekazanego przez Zamawiającego jest wiążąca. Takie założenia powodują, iż powierzchnia warstw konstrukcyjnych nie powinna ulec zmniejszeniu w stosunku do ilości z Projektu budowlanego

Zamawiającego, a wręcz powinna zostać zwiększona wskutek wprowadzonych przez Wykonawcę zmian projektowych.

[REDAKOWANE]. Powierzchnia o jaką należy zwiększyć każdą z warstw konstrukcyjnych w stosunku do ilości z Projektu budowlanego Zamawiającego to ok. 9.900 m².

Ponadto [REDAKOWANE] powoduje zwiększenie szerokości korony drogi i jej podstawy. Znacząco zwiększa to ilość robót ziemnych, co powoduje kolejny wzrost kosztów.

Dodatkowo Wykonawca dokonał zmian projektowych polegających na podziale i skróceniu niektórych obiektów inżynierskich. Obiekty takie jak PZD-2a oraz MS-1 skrócono znacząco, co także wpływa na wzrost ilości dla warstw konstrukcyjnych drogi (należy wydłużyć drogi dojazdowe do obiektów).

Zamawiający przyjął do kalkulacji minimalną (najkorzystniejszą dla Wykonawcy) wymaganą szerokość jezdni drogi głównej wynoszącą 13,3 m ([REDAKOWANE]), bez względu na warstwę oraz różnice między długościami obiektów Zamawiającego i Wykonawcy. Wyniki obliczeń przedstawiono w poniższej tabeli:

Zamawiający			Wykonawca			Różnica [m]
Obiekt	Kilometraż	Długość całkowita [m]	Obiekt	Kilometraż	Długość całkowita [m]	
MS-1	16+261,7	301,02	WS-1.2	16+115,60	11,23	
			MS-1.2	16+320,16	112,85	
			suma długości:			124,08
						176,95
PZD-2	11+502,65	421,00	WS-2a	11+3377,91	11,23	
			PZD2a.2	11+589,85	65,13	
			suma długości:			76,36
						344,65
SUMA						521,59

Uzyskana różnica w długości obiektów wynosząca 521,59 m przemnożona przez 13,3 m (szerokość jezdni uwzględniającą [REDAKOWANE]) daje ok. 6.900 m² powierzchni warstw konstrukcyjnych. Należy podkreślić, że przyjęcie przez Wykonawcę większej szerokości jezdni, niż minimalna przyjęta przez Zamawiającego, będzie automatycznie powodować dodatkowe zwiększenie powierzchni warstw konstrukcyjnych.

Zamawiający po przeanalizowaniu wyjaśnień Wykonawcy stwierdził również, że oprócz brakujących 16.800 m² powierzchni warstw konstrukcyjnych (wynikającej z [REDAKTOWANE] i skrócenia obiektów inżynierskich) przyjęto w kosztorysie Wykonawcy inne ilości warstw konstrukcyjnych niż w Projekcie budowlanym Zamawiającego.

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienie porównawcze ilości dla poszczególnych warstw przyjętych do wyceny przez Wykonawcę i Zamawiającego.

Warstwy konstrukcyjne dla drogi głównej	Ilości wg PB Zamawiającego [m ²]	Ilości w kosztorysie Wykonawcy [m ²]	Różnica [m ²]
mieszanka związana cementem C3/4 o gr. 20 cm (łącznie z gr. stabiliz. cem.)	409 368,17	350 308,15	-59 060,02
mieszanka niezwiązana C90/3 o gr. 20 cm	444 979,06	409 155,00	-35 824,06
Podbudowa zasadnicza AC22P 14 cm	227 077,24	231 946,85	4 869,61
Warstwa wiążąca z AC16W 8 cm	222 928,40	228 173,56	5 245,16
Warstwa ścieralna SMA8 4 cm	254 721,08	248 438,14	-6 282,94

Koszty jakich nie uwzględnił Wykonawca w Ofercie, a które wynikają z błędnie przyjętych ilości dla powierzchni warstw konstrukcyjnych dla drogi głównej przedstawia poniższa tabela:

Warstwy konstrukcyjne dla drogi głównej	Ilości nieuwzględnione przez Wykonawcę [m ²]	Cena jedn. wg kosztorysu Wykonawcy [zł netto]	Suma [zł netto]
mieszanka związana cementem C3/4 o gr. 20 cm (łącznie z gr. stabiliz. cem.)	75 860,02 (59 060,02+16 800)	[REDAKTOWANE]	[REDAKTOWANE]
mieszanka niezwiązana C90/3 o gr. 20 cm	52 624,06 (35 824,06+16 800)	[REDAKTOWANE]	[REDAKTOWANE]
Podbudowa zasadnicza AC22P 14 cm	11 930,39 (16 800-4 869,61)	[REDAKTOWANE]	[REDAKTOWANE]
Warstwa wiążąca z AC16W 8 cm	11 554,84 (16 800-5 245,16)	[REDAKTOWANE]	[REDAKTOWANE]
Warstwa ścieralna SMA8 4 cm	23 082,94 (6 282,94+16 800)	[REDAKTOWANE]	[REDAKTOWANE]
			[REDAKTOWANE]

Brak uwzględnienia kosztów wykonania prawidłowej ilości powierzchni warstw konstrukcyjnych dla drogi głównej spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

➤ posadowienie obiektów WS-3 i WS-3.1

Wykonawca zakłada posadowienie bezpośrednie obiektów inżynierskich WS-3 i WS-3.1 na gruntach wymienionych, co jest niezgodne z wymaganiami Zamawiającego i zostało wykazane wcześniej, w części opisującej niezgodność oferty z treścią SIWZ.

W celu wykonania obiektów WS-3 i WS-3.1 zgodnie z wymaganiami PFU, Wykonawca powinien posadowić je pośrednio poprzez wykonanie pali. Przyjęty w kosztorysie inwestorskim koszt ich wykonania wraz z próbnym obciążeniem to:

- dla obiektu WS-3: 1.421.591,30 zł netto;
- dla obiektu WS-3.1: 3.483.267,60 zł netto.

Wykonawca założył „rezerwę związaną z ryzykiem odmiennej sytuacji gruntowej” oraz „dodatkową rezerwę realizacyjną” o łącznej wysokości:

- ██████████ zł netto dla WS-3,
- ██████████ zł netto dla WS-3.1.

Łącznie Wykonawca zabezpieczył dla tych obiektów dodatkową kwotę (na wszystkie ryzyka jakie mogą zaistnieć na etapie robót) w wysokości ██████████ zł netto. Kwota ta nie pokrywa nawet kosztu wykonania pali, który łącznie dla obu obiektów wynosi według kosztorysu inwestorskiego 4.904.858,90 zł netto.

Brak uwzględnienia kosztów prawidłowego posadowienia obiektu WS-3 i WS-3.1 spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

5) odrzucono ofertę nr 13 złożoną przez SKANSKA S.A., ul. Gen. J. Zajączka 9, 01-518 Warszawa.

Uzasadnienie prawne

Oferta została odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, ponieważ jej treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Oferta podlega odrzuceniu również na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp w związku z art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, jako zawierająca rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Uzasadnienie faktyczne

W toku badania i oceny ofert Zamawiający dwukrotnie tj. 23 maja 2017 r. oraz 14 lipca 2017 r. wzywał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Wykonawca przedstawił swoją odpowiedź na wezwania w pismach z dnia 13 czerwca 2017 r. oraz 7 sierpnia 2017 r.

Z otrzymanych wyjaśnień wynika, że Wykonawca zaproponował niedozwolone zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) rozwiązania konstrukcyjne, wymagania techniczne i technologie oraz pominął niektóre elementy wymagane przez PFU:

➤ zawężenie szerokości dróg

Wykonawca wraz z wyjaśnieniami z dnia 7 sierpnia 2017 r. przedłożył przekroje obiektów inżynierskich, z których wynika, iż dla niżej wymienionych dróg przyjął następujące szerokości jezdni:

droga	Szerokość jezdni [m]
gminna pod obiektem WS-7	5,0
lokalna pod obiektem PZ-3	5,0
droga serwisowa DS.-10.2 nad PZD-2b	5,0

Zgodnie z Programem Funkcjonalno-Użytkowym pkt 1.4.1.1 „Zamawiający udostępnia (w TOM V SIWZ) dokumenty w części wiążące, stanowiące opis przedmiotu zamówienia i wiążące Wykonawcę w poniżej wskazanym zakresie:

(...)

- Projekt Budowlany „Budowa obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15” wiążący Wykonawcę od km projektowego 0+600 do km projektowego 17+575 w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań, miejsc do kontroli pojazdów;
- „Koncepcja rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głęboćek-Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450” w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg chodników, ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, skrzyżowań;
- „Koncepcja w zakresie rozwiązań zamiennych dla dojazdów do działek nr 769 oraz 768/2 obręb 6 Kurzętnik” w zakresie geometrii układu drogowego w planie. Konstrukcja nawierzchni drogi jak dla dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa wg Projektu Budowlanego Budowa obwodnicy nowego Miasta Lubawskiego w ciągu drogi krajowej nr 15;

- Projekt Wykonawczy „Projekt dostosowania istniejącej dk 15 do przyszłej funkcji klasy drogi” w zakresie geometrii układu drogowego i konstrukcji nawierzchni;”

Z powyższych zapisów jasno wynika, że geometria układu drogowego w planie w przekazanych projektach jest wiążąca dla Wykonawcy. Zamawiający wyjaśniając treść SIWZ doprecyzował co rozumie pod pojęciem „geometrii układu drogowego w planie” poprzez poniższe odpowiedzi:

Nr pytania	Pytanie	Odpowiedź
329	W pkt. 1.4.1.1 PFU w wyszczególnieniu dokumentów w części wiążących Wykonawcę Zamawiający stwierdza: „Projekt Budowlany (...) w zakresie geometrii układu drogowego w planie i wiążący w całości w zakresie konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg, (...)”. Co Zamawiający rozumie przez stwierdzenie „geometria układu drogowego”? Czy chodzi o oś drogi DK15?	Zamawiający wyjaśnia, iż pod pojęciem "geometrii układu drogowego w planie" należy rozumieć m.in.: - oś w planie (wielkości promieni łuków poziomych), - minimalne szerokości i długości jezdni wszystkich dróg, ciągów pieszych i rowerowych, pasa separującego, opasek, chodników, zatok, pierścieni rond, - lokalizację, typy i geometrię skrzyżowań, zjazdów, zatok.
634	Prosimy o uszczegółowienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem niezmieniona droga w planie. Czy powyższy zapis dotyczy szczegółowych rozwiązań technicznych, czy tylko korytarza drogi na obszarze objętym przekazaną decyzją ZRID.	Patrz odp. 329.
654	Co Zamawiający rozumie pod pojęciem geometrii układu drogowego w planie? Prosimy o sprecyzowanie, czy chodzi o korytarz drogowy, czy o parametry szczegółowe?	Patrz odp. 329.

W pkt 3.8 „Parametry dróg powiązanych z projektowaną obwodnicą Nowego Miasta Lubawskiego” Projektu budowlanego przekazanego Wykonawcom przyjęto następujące szerokości jezdni:

Istniejąca droga krajowa nr 15 (łącznik L2) i łącznik L1:	6,0 m
Droga wojewódzka nr 538:	6,0 m
Drogi powiatowe:	6,0 m
Drogi gminne:	5,5 m
Drogi serwisowe:	5,5 m

Powyższe dane znajdują odzwierciedlenie także na przekrojach obiektów z Projektu Budowlanego Zamawiającego.

Z porównania parametrów wymaganych przez Zamawiającego z parametrami przyjętymi przez Wykonawcę jednoznacznie wynika, że Wykonawca zaniżył szerokości dróg wymienionych powyżej o 0,5 m, co jest niezgodne z SIWZ.

➤ lokalizacja przyczółka obiektu MS-1

Zgodnie z przedstawionym w wyjaśnieniach przekrojem podłużnym obiektu MS-1 nad rzeką Wel, Wykonawca posadowi lewy przyczółek w km 16+267,66.

Dokumentacja geotechniczna Zamawiającego wskazuje, że jest to obszar występowania torfów (od km ok 16+150 do km ok 16+350). Umiejscowienie przyczółka w tym obszarze jest niezgodne z decyzją Środowiskową RDOŚ-28-WOŚ-6613-197/10/jc z dnia 30.07.2010, r. w której w pkt III ppkt 6 napisano: „w celu zachowania stanu uwodnienia podmokłej doliny rzecznej rzeki Wel i związanej z takim siedliskiem (torfy niskie) roślinności niedopuszczalna jest budowa mostu z posadowieniem przęseł w korycie rzeki. Przyczółki mostu winny być oparte na gruntach mineralnych – wyniesionych poza obszar torfu, co pozwoli uniknąć odwadniania terenu i niszczenia roślinności na torfach”.

Ponadto Zamawiający wyjaśniając treść SIWZ odpowiedzią na pytanie nr 77 sprecyzował wymagania w zakresie posadowienia przyczółków obiektu MS-1:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
77	Czy Zamawiający potwierdza, że posadowienie podpór w torfowisku jest niedopuszczalne dla obiektu MS-1?	Obiekt MS-1 należy zaprojektować zgodnie z zapisami zawartymi w DŚU oraz PFU, przyczółki należy lokalizować na gruntach mineralnych poza obszarem torfu, dopuszcza się lokalizację podpór pośrednich na torfowisku, poza korytem rzeki. Dodatkowo patrz odp. 74.

Dodatkowo w poniższych odpowiedziach na pytania szczegółowo określono jak należy pokonać dolinę rzeki Wel:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
74	Czy Zamawiający jest świadomy, iż przy obiekcie MS-1 nie da się prowadzić robót budowlanych przy wykonywaniu podpór z zachowaniem torfowiska w stanie nie naruszonym? Czy na obiekcie MS-1 Zamawiający dopuszcza częściową wymianę gruntu w torfowisku?	Dokumentacja techniczna nie zawiera technologii prowadzenia robót budowlanych. Obowiązkiem Wykonawcy jest jej opracowanie ze względu na możliwości (m.in.: sprzętowe, techniczne i technologiczne) jakie posiada. Sposób prowadzenia robót jest wynikiem przyjętej organizacji i technologii, za którą odpowiedzialny jest Wykonawca. Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntów na terenie torfowiska. Posadowienie podpór obiektu musi być pośrednie aby jak najmniej ingerowało w torfowisko, ponadto obszar przeznaczony pod fundamenty musi zostać zabezpieczony ściankami szczelnymi. Dodatkowo, Zamawiający wymaga aby zminimalizować oddziaływanie na torfowisko należy prowadzić wszelkie prace związane z budową fundamentów, podpór, przyczółków z jednej drogi technologicznej wykonanej w granicach inwestycji o szerokości maksymalnie 8 m. Zamawiający nie dopuszcza aby przy budowie obiektu mostowego wykonane było kilka dróg technologicznych. Drogi technologiczne należy wykonać na estakadach posadowionych pośrednio."
76	Czy Zamawiający potwierdza, że w obiekcie MS-1 jest niedopuszczalne zgodnie z DŚU posadowienie przęseł w korycie rzeki?	Zamawiający potwierdza, że zgodnie z DŚU niedopuszczalne jest posadowienie podpór obiektu mostowego w korycie rzeki, oraz w odległości nie mniejszej niż 5 m od koryta rzeki. Obiekt MS-1 należy zaprojektować zgodnie z zapisami zawartymi w DŚU (pkt. III ppkt.6 decyzji znak:RDOŚ-28-WOŚ-6613-197/10/jc z dnia 30.07.2010r.) oraz PFU.

78	Prosimy o zajęcie stanowiska w jaki sposób Zamawiający dopuszcza wykonanie podpór tymczasowych dla obiektu MS-1?	Podpory tymczasowe należy posadowić pośrednio, na zasadach posadowienia podpór stałych.
81	Czy Zamawiający wymaga aby, dla obiektu MS-1 w celu nie naruszenia torfowiska zgodnie z DŚU wykonać podpory z przęsa mostu?	Patrz odp. 74.
86	Czy w trakcie budowy obiektu MS-1 Zamawiający w celu wykonania podpór pośrednich dopuszcza wykonanie dróg technologicznych biegnących po torfowisku?	Patrz odp. 74.
96	Prosimy o potwierdzenie, że w świetle zapisów pkt. III.6 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 30 lipca 2010r. obiekt nad rzeką Wel należy wykonać jako jednoprzęsłowy.	Obiekt MS-1 nie musi być jednoprzęsłowy. W DŚU podano całkowitą długość mostu a nie długość jednego przęsa.
1269	W nawiązaniu do odpowiedzi nr 74 z dnia 10.01.2017 r., zwracamy się do Zamawiającego z pytaniem w jaki sposób wykonać „Drogę technologiczną na estakadzie posadowionej pośrednio” bez naruszania warstw torfu zalegającego w tym miejscu.	Dobór technologii wykonania drogi technologicznej należy do Wykonawcy z zachowaniem warunków określonych w odp. 74.
1270	W nawiązaniu do odpowiedzi nr 74 z dnia 10.01.2017 r., prosimy o informację, czy na wykonanie estakady drogi technologicznej potrzebne będzie pozwolenie na budowę?	Pozwolenie jest wymagane w przypadkach opisanych w ustawie Prawo budowlane.
1271	Czy światło estakady drogi technologicznej ma być takie samo jak estakady docelowej?	Światło estakady tymczasowej nie musi być takie jak światło estakady docelowej.
1272	Jakiego światła pionowego estakady drogi technologicznej oczekuje Zamawiający?	Światło pionowe estakady drogi technologicznej powinno zapewnić ochronę torfowiska.
1273	Czy estakada drogi technologicznej ma być rozebrana po zakończeniu budowy całego zadania wraz z posadowieniem pośrednim (pale mają zostać usunięte z torfowiska)? Po usunięciu estakady drogi technologicznej przy obiekcie MS-1, Zamawiający nie będzie posiadał dojazdu do tego obiektu, w związku z tym nie będzie mógł prowadzić czynności utrzymaniowych.	Estakada drogi technologicznej wraz z jej elementami posadowienia ma być rozebrana po zakończeniu robót budowlanych.
1274	Czy do budowy estakady drogi technologicznej należy wykonać drogę technologiczną?	Zamawiający nie dopuszcza wykonania drogi technologicznej do budowy estakady drogi technologicznej. Dodatkowo patrz odpowiedź 1269.
1275	Czy Zamawiający jest świadomy, że wykonanie estakady drogi technologicznej będzie wymagało zmiany decyzji środowiskowej?	Budowa estakady tymczasowej nie wymaga zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykonawca będzie zobowiązany do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko obiektu mostowego MS1 i estakady tymczasowej w raporcie z ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

1276	Dotyczy odpowiedzi nr 76. Zdaniem Wykonawcy podpora nr 60 jest w odległości mniejszej niż 5 m od koryta rzeki. zgodnie z definicją koryta rzeki w pytaniu nr 76. Czy w związku z powyższym, Zamawiający dopuszcza wykonanie obiektu zgodnie z Projektem Budowlanym przekazanym Oferentom?	Zamawiający dopuszcza wykonanie obiektu MS-1 zgodnie z Projektem Budowlanym przekazanym Oferentom.
1284	Pytania do udzielonych odpowiedzi Odpowiedź na pytanie nr 75 i 76 Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z odpowiedzią nr 76 i 75 projekt obiektu MS-1 załączony do SIWZ jest zgodny z wymaganiami Zamawiającego (dotyczy posadowienia podpór w odległości min 5m od koryta rzeki). Zdaniem Projektanta fundament podpory osi 60 zlokalizowany jest w strefie 5m od koryta zdefiniowanego w odpowiedzi nr 75.	Patrz odp. 1276.
1291	Dotyczy odpowiedzi na pytanie nr 74. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie platform roboczych i dróg prostokątnych do głównej drogi technologicznej dla wykonania robót palowych oraz robót montażowych dużymi żurawiami dźwigowymi? Nie jest możliwe wykonanie robót palowych z jednej drogi gdyż palownica musi podejżdżać pod każdą z podpór celem wykonania pali, ponadto rozstaw i długość dużych żurawi dźwigowych znacznie przewyższa zakładane 8 m. Czy powyższe drogi dojazdowe oraz platformy robocze należy posadowić pośrednio na palach czy też dopuszczają się np. wymianę gruntu?	Zamawiający dopuszcza wykonanie platform roboczych posadowionych pośrednio wokół podpór obiektu mostowego, jednak ich szerokość nie może być większa niż 8 m. Wykonawca będzie zobowiązany do wykonania drogi technologicznej na estakadzie technologicznej wraz z platformami roboczymi posadowionymi pośrednio. Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntu pod budowę drogi technologicznej.
1294	Czy droga technologiczna w okolicy obiektu MS-1 może zostać wykonana w technologii innej niż estakada, przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu?	Zamawiający dopuszcza, aby droga technologiczna wykonana została w technologii innej niż estakada przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu. Jednocześnie Zamawiający nie dopuszcza, aby po dolinie odbywał się ruch pojazdów. Ponadto musi zostać zachowana wolna przestrzeń pomiędzy nienaruszonym torfowiskiem, a konstrukcją drogi technologicznej wykonanej w innej technologii niż estakada.

Przyjęty przez Wykonawcę sposób posadowienia przyczółka obiektu MS-1 na obszarze występowania torfów jest niezgodny z decyzją Środowiskową RDOŚ-28-WOŚ-6613-197/10/jc z dnia 30.07.2010 r. oraz wskazanymi powyżej wyjaśnieniami treści SIWZ.

➤ droga technologiczna przy MS-1

Wykonawca w wyjaśnieniach z dnia 7 sierpnia 2017 r. podaje, że drogę technologiczną wykona z „[REDAKTOWANE]”

„[REDAKTOWANE]” poprzez :

[REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]

Zamawiający wyjaśniając treść SIWZ jednoznacznie wskazał swoje oczekiwania w zakresie sposobu wykonania drogi technologicznej:

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
74	Czy Zamawiający jest świadomy, iż przy obiekcie MS-1 nie da się prowadzić robót budowlanych przy wykonywaniu podpór z zachowaniem torfowiska w stanie nie naruszonym? Czy na obiekcie MS-1 Zamawiający dopuszcza częściową wymianę gruntu w torfowisku?	Dokumentacja techniczna nie zawiera technologii prowadzenia robót budowlanych. Obowiązkiem Wykonawcy jest jej opracowanie ze względu na możliwości (m.in.: sprzętowe, techniczne i technologiczne) jakie posiada. Sposób prowadzenia robót jest wynikiem przyjętej organizacji i technologii, za którą odpowiedzialny jest Wykonawca. Zamawiający nie dopuszcza wymiany gruntów na terenie torfowiska. Posadowienie podpór obiektu musi być pośrednie aby jak najmniej ingerowało w torfowisko, ponadto obszar przeznaczony pod fundamenty musi zostać zabezpieczony ściankami szczelnymi. Dodatkowo, Zamawiający wymaga aby zminimalizować oddziaływanie na torfowisko należy prowadzić wszelkie prace związane z budową fundamentów, podpór, przyczółków z jednej drogi technologicznej wykonane w granicach inwestycji o szerokości maksymalnie 8 m. Zamawiający nie dopuszcza aby przy budowie obiektu mostowego wykonane było kilka dróg technologicznych. Drogi technologiczne należy wykonać na estakadach posadowionych pośrednio."
1272	Jakiego światła pionowego estakady drogi technologicznej oczekuje Zamawiający?	Światło pionowe estakady drogi technologicznej powinno zapewnić ochronę torfowiska.
1294	Czy droga technologiczna w okolicy obiektu MS-1 może zostać wykonana w technologii innej niż estakada, przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu?	Zamawiający dopuszcza, aby droga technologiczna wykonana została w technologii innej niż estakada przy zachowaniu posadowienia pośredniego i braku wymiany gruntu. Jednocześnie Zamawiający nie dopuszcza, aby po dolinie odbywał się ruch pojazdów. Ponadto musi zostać zachowana wolna przestrzeń pomiędzy nienaruszonym torfowiskiem, a konstrukcją drogi technologicznej wykonanej w innej technologii niż estakada.

Przyjęta przez Wykonawcę technologia wykonania drogi technologicznej przy MS-1 jest niezgodna z wymaganiami Zamawiającego określonymi w SIWZ.

➤ tereny powodziowe

Odpowiedzią na pytanie nr 657 Zamawiający poinformował oferentów o przebiegu inwestycji przez tereny zagrożone powodzią oraz, że dla rozwiązań przyjętych w przekazanym Projekcie Budowlanym uzyskano decyzję zwalniającą z zakazów określonych w Prawie Wodnym.

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
657	Prosimy o podanie, czy droga przebiega przez tereny zagrożone powodzią?	Zgodnie z opracowaniem Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej Oddział Morski w Gdyni z 2004/2006 r. pn. „Wyznaczenie granic bezpośredniego zagrożenia powodzią w celu uzasadnionego odtworzenia terenów zalewowych” część planowanej inwestycji drogowej przebiega przez obszar szczególnego zagrożenia powodzią od rzeki Wel (most MS-1). Zamawiający uzyskał od Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku decyzję zwalniającą z zakazów określonych w Prawie Wodnym nr ZW-86/88I/2014 oraz ZW-86/40/2014 z dnia 20.06.2014r. (str. 214 PB)

Z wyjaśnień wykonawcy wynika, że zlokalizował nasyp ograniczony murem oporowym na działkach nr 684 oraz 685/1 (powstała z podziału dz. 685). Działki te są objęte decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku udzielającą zwolnienia z zakazów określonych w art. 88I ust. 1 oraz art. 40 ust. 1. pkt 3 ustawy Prawo wodne. Następnie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wydał postanowienie o pozytywnej opinii w zakresie lokalizacji inwestycji dla ośmioprzęsłowego obiektu długości 301,02 m pokonującego całą dolinę rzeki Wel.

Przyjęte przez Wykonawcę rozwiązanie polegające na budowie wysokiego nasypu drogowego ograniczonego murem oporowym z gruntu zbrojonego dodatkowo osłoniętego elementami betonowymi bez wątpienia negatywnie wpływa na ochronę przed powodzią lub zwiększa zagrożenie powodziowe. Jest to niezgodne z art. 40 ust 1 pkt 3 oraz art. 88I ust. 1 ustawy Prawo wodne. Przywołane przepisy wskazują, że: *„na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zabrania się wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym m.in. budowy obiektów budowlanych, zmiany ukształtowania terenu oraz lokalizowania nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, gromadzenie ścieków, a także innych materiałów mogących zanieczyścić wody.”*

Przyjęte przez Wykonawcę rozwiązanie konstrukcyjne mostu przez rzekę Wel (obiekt MS-1) jest niezgodne z wymaganiami SIWZ i powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

➤ skrajnie przejść dla zwierząt

Wyjaśniając treść SIWZ Zamawiający doprecyzował minimalną wysokość skrajni przejść dla zwierząt (decyzje środowiskowe, które wiążą Wykonawcę podawały jedynie przybliżone parametry obiektów inżynierskich):

Nr pyt.	Pytanie	Odpowiedź
890	Jakie dokładnie parametry skrajni (szerokość i wysokość oraz współczynnik ciasnoty) mają posiadać przejścia dla zwierząt objęte Przedmiotem Zamówienia? Prosimy o literalne podanie parametrów.	Poniżej podajemy skrajnie przejść dla zwierząt, które są podane m.in. w projekcie budowlanym: - PZD-2a w km 11+502, wys. 5 m i szer. 54 m, - PZD-2b w km 11+605, wys. 5 m i szer. 54 m, - PZ-3 w km 15+395, wys. 5 m i szer. 15 m, - MS-1 w km 16+261, wys. 5 m i szer. 81 m. Ponadto przejście górne dla zwierząt PZ-1 w km 6+150 powinno mieć szer. min. 50 m. Współczynnik ciasnoty nie jest parametrem skrajni przejść dla zwierząt.
1020	Część mostowa. W związku z koniecznością jednoznacznego opisu przedmiotu zamówienia zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o precyzyjne określenie minimalnych parametrów przejść dla zwierząt zawartych w DŚ z dnia 30.09.2015r. Dotyczy przejść: - PZG-1 w km 6+150, gdzie opisana szerokość to około 50m, a długość około 22,0m - PZD-2a w km 11+502, gdzie opisana długość to około 421,0m - PZD-2b w km 11+605, gdzie opisana długość to około 65,0m - PZ-3 w km 15+395, gdzie opisana szerokość to około 40,0m - MS-1 w km 16+261, gdzie opisana długość to około 300,0m Powyższe parametry (długość i szerokość) prosimy opisać jednoznacznie, traktując parametr jako minimalny. Opisanie parametru jako około jest niekonkretne. Jednocześnie prosimy Zamawiającego o zdefiniowanie długości obiektu (PZD-2a i MS-1) np. w osiach przyczółków, oraz szerokości przejść dla zwierząt. Szczególnie dla obiektu PZ-3, dla którego w DŚ szerokość wynosi około 40,0m, a w części rysunkowej całe przejście podzielono na dwa przęsła, gdzie pod pierwszym wyodrębniono przejście dla zwierząt 5,0m x 15,0m, a pod drugim drogę lokalną. Łączenie funkcji jednego obiektu jako przejście i przejazd wydaje się nieprawidłowe ponieważ w DŚ opisuje jednoznacznie jako przejście dolne. Może należy PZ-3 rozdzielić na dwa obiekty.	Patrz odp. 890. Zamawiający nie oczekuje, że obiekt PZ-3 zostanie rozdzielony na dwa obiekty. Obiekt PZ-3 jest zaprojektowany zgodnie z DSU.

Udzielone odpowiedzi jednoznacznie wskazują jakich minimalnych skrajni przejść dla zwierząt wymaga Zamawiający.

W poniższej tabeli zestawiono założenia przyjęte przez Wykonawcę z wymaganiami Zamawiającego:

Obiekt Wykonawcy		Obiekt Zamawiającego	
nazwa	szer. skrajni	nazwa	min. szer. skrajni
PZG-1	■ m	PZG-1	50 m
PZD-2a	■ m	PZD-2a	54 m
PZd-2c	■ m		
PZ-2b	■ m	PZD-2b	54 m
PZ-3	■ m przyjęte wraz z drogą lokalną	PZ-3	15 m przyjęte bez drogi lokalnej

Porównanie parametrów jednoznacznie wykazuje, że Wykonawca nie zachowuje minimalnych skrajni przejść dla zwierząt, a więc przyjął założenia niezgodne z SIWZ.

Odnosząc się do drugiej przesłanki odrzucenia oferty Zamawiający wskazuje, że okoliczności potwierdzające fakt zaoferowania rażąco niskiej ceny wynikają wprost z treści wyjaśnień złożonych przez Wykonawcę:

➤ droga powiatowa DP 1808C

Zgodnie z zapisami PFU układ drogowy w planie oraz konstrukcja nawierzchni z Projektu budowlanego przekazanego przez Zamawiającego jest wiążąca. Powoduje to, iż powierzchnie warstw konstrukcyjnych jakie przewiduje wykonać Wykonawca nie powinny ulec zmniejszeniu w stosunku do ilości z Projektu budowlanego.

W niektórych przypadkach wręcz powinny zostać zwiększone wskutek wprowadzonych przez Zamawiającego do PFU zmian w stosunku do pierwotnych założeń projektu budowlanego. Jedną z takich zmian jest konieczność zaprojektowania i wybudowania (wg projektu: *„Koncepcja rozwiązań drogowych dla budowy obwodnicy Nowego Miasta Lubawskiego w ciągu dk nr 15 - Etap II, a w szczególności rozwiązania drogowe zamienne od km około -0+340 do km około 0+660, w tym podłączenie drogi powiatowej nr 1808 C Wielki Głęboćek-Wielkie Leżno do skrzyżowania typu rondo projektowanego w km 0+450”*) dodatkowo ok. 600 m drogi powiatowej DP1808C.

Nowa droga ma mieć następujące parametry:

- droga klasy Z
- kategoria ruchu KR2
- szerokość jezdni 6,00m
- szerokość pobocza 1,00m

Z dokumentacji projektowej wynika, że: „Konstrukcja nawierzchni została dostosowana do kategorii ruchu KR2. Jest zgodna z projektowaną nawierzchnią dróg dla tej kategorii ruchu w pierwotnej dokumentacji projektowej”.

W związku z powyższym Wykonawca powinien zwiększyć powierzchnie warstw konstrukcyjnych przynajmniej o 3.600 m² (600 m x 6 m).

Zamawiający po przeanalizowaniu wyjaśnień Wykonawcy stwierdził również, że oprócz brakujących 3.600 m² powierzchni warstw konstrukcyjnych (wynikającej z konieczności wykonania drogi powiatowej) przyjęto inne ilości warstw konstrukcyjnych niż w Projekcie budowlanym Zamawiającego. Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienie porównawcze ilości dla poszczególnych warstw przyjętych do wyceny przez Wykonawcę i Zamawiającego.

Warstwy konstrukcyjne dla drogi powiatowej	Ilości wg PB Zamawiającego [m ²]	Ilości w kosztorysie Wykonawcy [m ²]	Różnica [m ²]
Podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o gr. 15 cm	10 336,70	8 389,00	-1 947,70
warstwa podbudowy z AC22P o gr. 8 cm	18 422,42	8 547,40	-9 875,02
warstwa ścieralna z AC8S o gr. 4 cm	73 887,14	65 686,32	-8 200,82

Koszty jakich nie uwzględnił Wykonawca w Ofercie, a które wynikają z błędnie przyjętych ilości dla powierzchni warstw konstrukcyjnych dla wszystkich dróg powiatowych o kategorii ruchu KR2 przedstawia poniższa tabela:

Warstwy konstrukcyjne dla drogi powiatowej	Ilości nieuwzględnione przez Wykonawcę [m ²]	Cena jedn. wg kosztorysu Wykonawcy [zł netto]	Suma [zł netto]
Podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej C90/3 o gr. 15 cm	5 547,70 (1 947,70 + 3 600)	■	■
warstwa podbudowy z AC22P o gr. 8 cm	13 475,02 (9 875,02 + 3 600)	■	■
warstwa ścieralna z AC8S o gr. 4 cm	11 800,82 (8 200,82 + 3 600)	■	■
			■

Brak uwzględnienia kosztów wykonania prawidłowej ilości powierzchni warstw konstrukcyjnych dla wszystkich dróg powiatowych o kategorii ruchu KR2

spowodował zaniżenie wartości Robót wskazanej przez Wykonawcę w poz. III.1 Wykazu Płatności.

- 6) wykluczono Wykonawcę, który złożył ofertę nr 1, tj. **Mosty Łódź S.A.**, ul. Bratysławska 52, 94-112 Łódź.

Uzasadnienie prawne

Wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp. Zgodnie z przywołanym przepisem z postępowania wyklucza się wykonawców, którzy nie zgodzili się na przedłużenie okresu związania ofertą.

Uzasadnienie faktyczne

Zamawiający pismem z dnia 24.07.2017 r. (znak: O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.34) wezwał Wykonawców do przedłużenia terminu związania ofertą i przedłużenia ważności wadium. W piśmie wskazano również, że brak odpowiedzi w wyznaczonym terminie zostanie uznany za brak zgody na przedłużenie terminu związania ofertą.

Wykonawca nie odpowiedział na wezwanie Zamawiającego, a wadium zabezpieczające jego ofertę wygasło w dniu 07 sierpnia 2017 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę wykonawcy wykluczonego uznaje się za odrzuconą.

- 7) wykluczono Wykonawcę, który złożył ofertę nr 4, tj. **POLAQUA Sp. z o.o.**, ul. Dworska 1, Wólka Kozodawska, 05-500 Piaseczno.

Uzasadnienie prawne

Wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp. Zgodnie z przywołanym przepisem z postępowania wyklucza się wykonawców, którzy nie zgodzili się na przedłużenie okresu związania ofertą.

Uzasadnienie faktyczne

Zamawiający pismem z dnia 24.07.2017 r. (znak: O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.34) wezwał Wykonawców do przedłużenia terminu związania ofertą i przedłużenia ważności wadium. W piśmie wskazano również, że brak odpowiedzi w wyznaczonym terminie zostanie uznany za brak zgody na przedłużenie terminu związania ofertą.

Wykonawca nie odpowiedział na wezwanie Zamawiającego, a wadium zabezpieczające jego ofertę wygasło w dniu 31 sierpnia 2017 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę wykonawcy wykluczonego uznaje się za odrzuconą.

- 8) wykluczono Wykonawcę, który złożył ofertę nr 5, tj. Konsorcjum w składzie: **UNIBEP S.A.** (Lider), ul. 3 Maja 19, 17-100 Bielsk Podlaski oraz **VISTAL GDYNIA S.A.** (Partner), ul. Hutnicza 40, 81-061 Gdynia oraz **MOST Sp. z o.o.** (Partner), ul. Kujawska 51A, 81-862 Sopot.

Uzasadnienie prawne

Wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp. Zgodnie z przywołanym przepisem z postępowania wyklucza się wykonawców, którzy nie zgodzili się na przedłużenie okresu związania ofertą.

Uzasadnienie faktyczne

Zamawiający pismem z dnia 24.07.2017 r. (znak: O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.34) wezwał Wykonawców do przedłużenia terminu związania ofertą i przedłużenia ważności wadium. W piśmie wskazano również, że brak odpowiedzi w wyznaczonym terminie zostanie uznany za brak zgody na przedłużenie terminu związania ofertą.

Wykonawca nie odpowiedział na wezwanie Zamawiającego, a wadium zabezpieczające jego ofertę wygasło w dniu 07 sierpnia 2017 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę wykonawcy wykluczonego uznaje się za odrzuconą.

- 9) wykluczono Wykonawcę, który złożył ofertę nr 8, tj. Konsorcjum w składzie: **Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o.** (Lider), ul. Kolejowa 28, 05-300 Mińsk Mazowiecki oraz **PLANETA Sp. z o.o.** (Partner), ul. Zdziarska 21, 03-289 Warszawa.

Uzasadnienie prawne

Wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp. Zgodnie z przywołanym przepisem z postępowania wyklucza się wykonawców, którzy nie zgodzili się na przedłużenie okresu związania ofertą.

Uzasadnienie faktyczne

Zamawiający pismem z dnia 24.07.2017 r. (znak: O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.34) wezwał Wykonawców do przedłużenia terminu związania ofertą i przedłużenia ważności wadium. W piśmie wskazano również, że brak odpowiedzi w wyznaczonym terminie zostanie uznany za brak zgody na przedłużenie terminu związania ofertą.

Wykonawca nie odpowiedział na wezwanie Zamawiającego, a wadium zabezpieczające jego ofertę wygasło w dniu 07 sierpnia 2017 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę wykonawcy wykluczonego uznaje się za odrzuconą.

10) wykluczono Wykonawcę, który złożył ofertę nr 9, tj. **Przedsiębiorstwo Budownictwa Drogowo-Inżynieryjnego S.A.** (Lider), ul. Wapienna 10, 87-100 Toruń oraz **ERBUD S.A.** (Partner), ul. Franciszka Klimczaka 1, 02-797 Warszawa oraz **Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów ERBEDIM Sp. z o.o.** (Partner), ul. Żelazna 3, 97-300 Piotrków Trybunalski.

Uzasadnienie prawne

Wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp. Zgodnie z przywołanym przepisem z postępowania wyklucza się wykonawców, którzy nie zgodzili się na przedłużenie okresu związania ofertą.

Uzasadnienie faktyczne

Zamawiający pismem z dnia 24.07.2017 r. (znak: O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.34) wezwał Wykonawców do przedłużenia terminu związania ofertą i przedłużenia ważności wadium. W piśmie wskazano również, że brak odpowiedzi w wyznaczonym terminie zostanie uznany za brak zgody na przedłużenie terminu związania ofertą.

Wykonawca nie odpowiedział na wezwanie Zamawiającego, a wadium zabezpieczające jego ofertę wygasło w dniu 09 sierpnia 2017 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę wykonawcy wykluczonego uznaje się za odrzuconą.

11) wykluczono Wykonawcę, który złożył ofertę nr 12, tj. **Mostostal Warszawa S.A.** (Lider), ul. Konstruktorska 11A, 02-673 Warszawa oraz **ACCIONA CONSTRUCCION S.A.** (Partner) (poprzednia nazwa: ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A.), Avenida de Europa 18 Parque Empresarial la Moraleja, 28108 Alcobendas, Madryt, Hiszpania.

Uzasadnienie prawne

Wykonawca został wykluczony na podstawie art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy Pzp. Zgodnie z przywołanym przepisem z postępowania wyklucza się wykonawców, którzy nie zgodzili się na przedłużenie okresu związania ofertą.

Uzasadnienie faktyczne

Zamawiający pismem z dnia 24.07.2017 r. (znak: O/OL.D-3.2410.5.2015.I-4.34) wezwał Wykonawców do przedłużenia terminu związania ofertą i przedłużenia ważności wadium. W piśmie wskazano również, że brak odpowiedzi w wyznaczonym terminie zostanie uznany za brak zgody na przedłużenie terminu związania ofertą.

Wykonawca nie odpowiedział na wezwanie Zamawiającego, a wadium zabezpieczające jego ofertę wygasło w dniu 05 sierpnia 2017 r.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy Pzp ofertę wykonawcy wykluczonego uznaje się za odrzuconą.

CZĘŚĆ III

informacja o terminie zawarcia umowy

Na podstawie art. 92 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp, Zamawiający zawiadamia, że w związku z dyspozycją art. 94 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp oraz faktem, iż Zamawiający przesyła niniejszą informację w sposób określony w art. 27 ust. 2 ustawy Pzp, umowa w sprawie zamówienia publicznego, z zastrzeżeniem art. 183 ustawy Pzp, może być zawarta w terminie nie krótszym niż 10 dni od dnia przesłania zawiadomienia o wyborze najkorzystniejszej oferty.

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Mirosław Niczki

Rozdzielnik (adresy do korespondencji):

1. **Pani Beata Haik**
Pani Dominika Perkowska
Mosty Łódź S.A.
ul. Bratysławska 52, 94-112 Łódź
e-mail: bhaik@mosty-lodz.pl
dperkowska@mosty-lodz.pl
2. **Pani Anna Troska**
POLAQUA Sp. z o.o.
ul. Dworska 1, 05-500 Wólka Kozodawska
e-mail: oferty.pbi@polaquaa.pl
3. **Pan Sławomir Moczydłowski**
UNIBEP S.A.
Oddział Drogowy w Łomży
ul. Poligonowa 12, 18-402 Łomża
e-mail: info@unibep.pl
4. **Pan Jacek Kolasiński**
„Energopol-Szczecin” S.A.
ul. Św. Floriana 9/13, 70-646 Szczecin
e-mail: ep-sa@energopol.pl
5. **Pan Mariusz Serżysko**
Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o.
ul. Kolejowa 28, 05-300 Mińsk Mazowiecki
e-mail: j.dec@pbdim.com.pl
6. **Pan Roman Rubach**
Przedsiębiorstwo Budownictwa Drogowo-Inżynieryjnego S.A.
ul. Wapienna 10, 87-100 Toruń
e-mail: sekretariat@pbdi.pl
7. **Pan Paweł Brandyk**
STRABAG Sp. z o.o.
ul. Parzniewska 10, 05-800 Pruszków
e-mail: pawel.brandyk@strabag.com
piotr.rachowski@strabag.com
8. **Pan Andrzej Janik**
Porr S.A.
ul. Hołubcowa 123, 02-854 Warszawa
e-mail: andrzej.janik@porr.pl
porr.infrastructure@porr.pl

Handwritten signature: Katarzyna

9. **Pan Andrzej Paczek**
Mostostal Warszawa S.A.
ul. Konstruktorska 12A, 02-673 Warszawa
e-mail: przetargi.infra@mostostal.waw.pl
10. **Pani Celina Jakubowska**
PUT INTERCOR Sp. z o.o.
ul. Okólna 10, 42-400 Zawiercie
e-mail: intercor@intercor.eu