

Ustka, dnia 14 grudnia 2018 r.

Zamawiający: Gmina Miasto Ustka

Adres: 76-270 Ustka, ul. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 3

Wszyscy wykonawcy

IKiOŚ-ZP.271.26.2018

Wyjaśnienie i modyfikacja treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości zamówienia mniejszej niż 5 548 000 euro na „Remont i przebudowę dworca kolejowego oraz budowę dworca autobusowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach budowy „Transportowego Węzła Integracyjnego w Ustce”

W związku ze złożonymi pytaniami dotyczącymi treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia na „**Remont i przebudowę dworca kolejowego oraz budowę dworca autobusowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach budowy „Transportowego Węzła Integracyjnego w Ustce”**”, działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2018 r. poz. 1986 z późn. zm.), wskazuję co następuje:

1. W otrzymanym dnia 04.12.2018 właściwym opisem konstrukcyjnym Dworca Autobusowego (odp. nr 2 z dnia 04.12.2018, IKiOŚ-ZP.271.26.2018), w punkcie 4.1.1. Posadowienie budynku dworca autobusowego, jest informacja że „*W obszarze występowania gruntów słabonośnych projektuje się wzmocnienie podłoża poprzez wykonanie kolumn betonowych typu CMC średnicy 400 mm posadowionych w warstwie piasków pod namulami i torfami. Założona nośność kolumny: 250 KN. Kolumny wiercone w rozstawie ok. 2,50x2,50 m. W celu równomiernego rozłożenia obciążenia pomiędzy wykonanymi kolumnami i płytą fundamentową projektowana jest warstwa przejściowa z zagęszczonego materiału z gruntu niespoistego gr. 50 cm*”.

W udostępnionej dokumentacji nie znajdujemy dodatkowego opracowania dotyczącego wykonania opisanego wyżej wzmocnienia. Prosimy o udostępnienie.

Odpowiedź:

Projekt nie zawiera rysunku rozmieszczenia kolumn, ponieważ zwyczajowo jest on przygotowywany przez wykonawcę palowania jako projekt warsztatowy dostosowany do posiadanego sprzętu.

[Zamawiający uzupełnia dokumentację o rysunek rozmieszczenia kolumn przygotowany na potrzeby wyceny prac budowlanych – udostępnia na stronie internetowej, na której zamieszczono SIWZ.](#)

2. Pozycja dotycząca wzmocnienia nie jest ujęta w przedmiarze robót – czy należy ją ująć w wycenie?

Odpowiedź:

Pozycję wzmocnienia należy ująć w wycenie.

3. Zgodnie z zapisem punktu 4.1.1. Opisu technicznego konstrukcyjnego Budynku Dworca Autobusowego: „*W celu równomiernego rozłożenia obciążenia pomiędzy wykonanymi kolumnami i płytą fundamentową projektowana jest warstwa przejściowa z zagęszczonego materiału z gruntu niespoistego gr. 50 cm*”, pod

posadzką należy wykonać podbudowę gr. 50cm. W przedmiarze robót oraz w opisie warstw posadzki na gruncie pod płytą fundamentową jest warstwa podsypki piaskowej gr. min. 20cm. Która informacja jest właściwa?

Odpowiedź:

Właściwa jest informacja zawarta w opisie technicznym do projektu konstrukcyjnego.

4. Czy meble oznaczone symbolem M23 w opisie technicznym projektu wykonawczego dotyczącego dworca PKP tj. skrytki bagażowe samoobsługowe, powinny być ujęte w wycenie? Brak tej pozycji w przedmiarze robót.

Odpowiedź:

W punkcie 3.3. SIWZ stwierdzono co następuje: „Uwaga zamówienie nie obejmuje dostawy mebli biurowych opisanych w Projektach wykonawczych stanowiących element dokumentacji budowlanej stanowiącej załącznik nr 8 do SIWZ:

a) w pkt. 3.3.1 Projektu Wykonawczego – TOM I – Architektura Budynku Dworca PKP w Ustce oznaczonych l.p.: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11, M12, M13, M14, M15, M16, M20, M21, M22;

b) w pkt. 3.6.3 Projektu Wykonawczego – TOM I – Architektura Budynku Dworca Autobusowego w Ustce oznaczonych l.p.: M3, M4, M6, M8, M10, M20, M21, M22.”

Mając na uwadze powyższe dostawę i montaż mebli oznaczonych symbolem M23 należy uwzględnić w wycenie.

5. W Dworcu Kolejowym znajdują się dwa wyłazy na dach. Czy wyłazy mają pozostać istniejące czy należy je wymienić na nowe? Pozycji nie ma w przedmiarze, a z opisu można wnioskować, że przynajmniej jeden z wyłazów ma zostać wykonany na nowo.

Odpowiedź:

Wyłazy należy wymienić na nowe.

6. Prosimy o udostępnienie dokumentacji geotechnicznej, m.in. dokumentacji przywołanej jako podstawa opracowania w:

branży konstrukcyjnej

- Badania geotechniczne podłoża gruntowego wykonane przez „EL JOT” S.C. 76-200 Słupsk, ul. Piastów 13 w maju 2016 roku,
- Opinia geotechniczna dotycząca warunków gruntowo-wodnych w podłożu Lokalnego Węzła Integracyjnego w Ustce wykonana przez „EL JOT” S.C. 76-200 Słupsk, ul. Piastów 13 w maju 2016 roku

branży architektonicznej:

- Ekspertyza-opinia geotechniczna wykonana w listopadzie 2016 r. przez „ELJOT”, Klaudia Jankowska.

Odpowiedź:

Zalecenia zawarte w dokumentacji warunków geologiczno-inżynierskich podłoża gruntowego zostały uwzględnione w projekcie konstrukcyjnym.

7. W pliku „Skany dokumentów z opisu PB” znajduje się dokument: Dokumentacja warunków geologiczno-inżynierskich podłoża gruntowego projektowanego, opracowana w lutym 2017 r. przez ELJOT – Klaudia Bukowska.

- Czy zalecenia uwzględnione w tym dokumencie zostały uwzględnione w projekcie, m.in. czy uwzględniono, że warunki gruntowe w obrębie projektowanego dworca autobusowego uznano za złożone (Pkt. 8.2. w.w dokumentacji)?
- W punkcie 6.3. w.w. dokumentacji jest zalecenie, że warunki posadowienia powinny zostać rozwiązane w projekcie geotechnicznym. Prosimy o udostępnienie tego projektu.

- Czy udostępniona Oferentom dokumentacja wykonawcza uwzględnia zalecenia punktu 7.11.w.w. dokumentacji?

7.11. Zróżnicowane warunki gruntowe oraz obecność w podłożu słabonośnych gruntów organicznych, w postaci warstw o znacznej miąższości, wymaga szczegółowej analizy sposobu posadowienia poszczególnych obiektów, w obrębie projektowanego dworca autobusowego.

Odpowiedź:

Zalecenia zawarte w dokumentacji warunków geologiczno- inżynierskich podłoża gruntowego zostały uwzględnione w projekcie konstrukcyjnym.

- Zwracamy się z prośbą o udostępnienie dokumentacji warunków geologiczno-inżynierskich podłoża gruntowego projektowanego, opracowana w lutym 2017 r. przez ELJOT – Klaudia Bukowska w lepszej jakości pdf, gdyż udostępniona wersja nie jest czytelna na wszystkich stronach.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępnia na stronie internetowej, na której zamieszczono SIWZ, dokumentację warunków geologiczno-inżynierskich podłoża gruntowego projektowanych budynków dworców PKP i PKS.

- Prosimy o określenie sposobu zabezpieczenia przed korozją konstrukcji stalowych w budynku dworca autobusowego (m.in. elementy konstrukcji dachu) oraz wiat wejścia do budynku, łącznika, autobusowych.

Odpowiedź:

Zabezpieczenie przed korozją elementów stalowych konstrukcji dachu dworca autobusowego określone zostało w pkt. 4.1.7. opisu technicznego konstrukcyjnego do projektu wykonawczego.

Zabezpieczenie konstrukcji stalowej wiat opisane zostało w punkcie 5 opisu technicznego konstrukcyjnego do projektu wykonawczego zadania nad peronami.

- Zgodnie z pkt. 3.2.4. Opisu architektonicznego „na etapie realizacji zostaną wykonane badania stratygraficzne, a ich wyniki zostaną przedstawione w Słupskiej Delegaturze Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków”, w czym zakresie jest wykonanie tych badań?

Odpowiedź:

Wykonanie badań stratygraficznych, zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi, jest w zakresie wykonawcy robót. Na etapie projektowania wstępnie uzgodniono kolorystykę elewacji, co powinno zostać zweryfikowane badaniami na etapie realizacji.

- Proszę o udostępnienie projektu remontu i przebudowy budynku głównego Dworca Kolejowego.

Odpowiedź:

Projekt został udostępniony na stronie internetowej Zamawiającego. Jeśli są problemy z odczytaniem któregoś z plików proszę o doprecyzowanie oczekiwań.

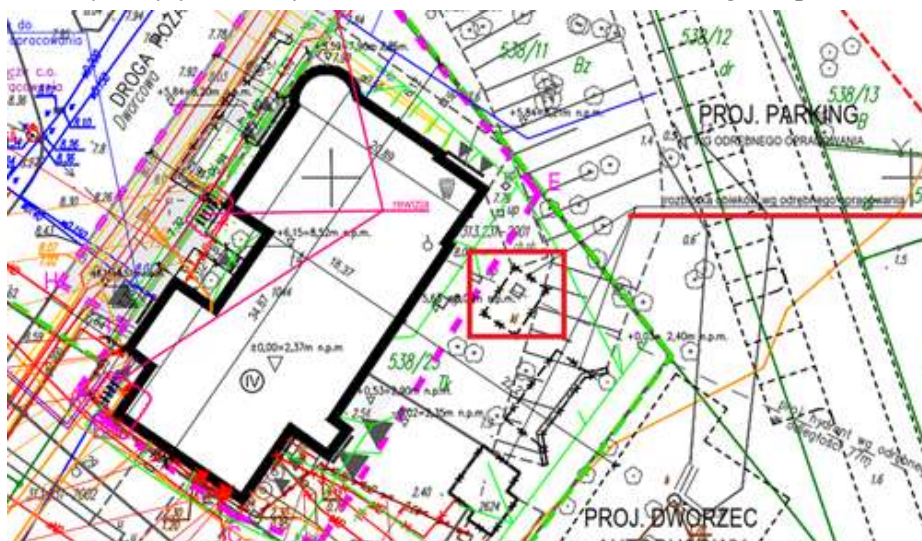
- Prosimy o wytyczne dotyczące rozbiórki obiektu ze zdjęcia poniżej:



Odpowiedź:

Jest to blaszak nie połączony trwale z gruntem. Obiekt należy usunąć i zutylizować.

13. Prosimy o wytyczne dotyczące rozbiórki obiektu zaznaczonego na planie:



Odpowiedź:

Jest to podziemna komora kanalizacyjna kolidująca z projektowaną pochylnią. Należy ją rozebrać i zutylizować.

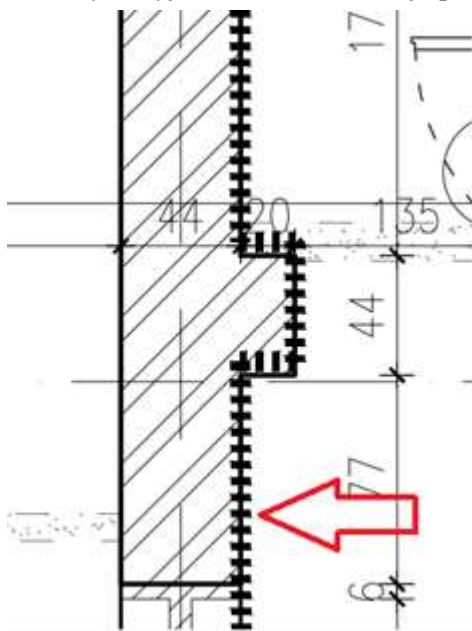
14. Ściana przedstawiona na poniższym zdjęciu nie znajduje się w zaznaczonym zakresie opracowania. Czy jej renowacja jest w zakresie zamówienia? Jeżeli tak, prosimy o wytyczne dot. remontu ściany.



Odpowiedź:

Renowacja ściana między dworcem a wiaduktem nie znajduje się w zakresie zamówienia.

15. Prosimy o wyjaśnienie co oznaczają poniższe linie na rzutach kondygnacji?



Jest to oznaczenie ścian, gdzie należy oczyścić istniejącą cegłę i pozostawić jako wykończenie ściany.

16. Proszę o określenie jaką grubość ma mieć blacha typu Cor-ten zastosowana do obróbek blacharskich pochylni i tarasu.

Odpowiedź:

Blacha Cor-ten pochylni i tarasu musi mieć grubość min. 6mm by być odporna na wgniecenia wywołane przez użytkowników. Obróbki blacharskie nie są zaprojektowane z blachy Cor-ten.

17. Ponownie zwracamy się z prośbą o zmianę zapisów umowy w par. 15 ust. 2 pkt od 1) do 12) wzoru umowy. Wykonawca pragnie zaznaczyć, że wskazane kary umowne mogą być stosowane kumulatywnie przez Zamawiającego, co przy nie określeniu limitu maksymalnego kar umownych, jak również biorąc pod uwagę wysokość zastrzeżonych kar, prowadzi do wniosku, że kary te są rażąco wygórowane.

W pierwszym rzędzie wskazać należy, że określenie kary umownej za zwłokę w wykonaniu robót w wysokości 0,5% wynagrodzenia brutto za każdy dzień zwłoki, oznacza, że już kilkunastodniowa zwłoka w realizacji robót spowoduje naliczenie kar umownych w wysokości kilku procent wynagrodzenia Wykonawcy brutto, co w ocenie Wykonawcy jest sankcją zbyt dotkliwą i nie adekwatną do sytuacji

W doktrynie prawa zamówień publicznych oraz w aktualnym orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej przy Prezesie Urzędu Zamówień Publicznych dominuje pogląd, że ustanawianie przez Zamawiającego w umowie rażąco wysokich kar umownych uznać należy bezwzględnie za naruszenie zasad zachowania uczciwej konkurencji wyrażonej w przepisie art. 7 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2006 roku, nr 164, poz. 1163 z późn. zm.), które może być uzasadnioną podstawą do żądania unieważnienia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie art. 93 ust. 1 pkt. 7 ustawy prawo zamówień publicznych z uwagi, iż postępowanie jest obciążone wadą uniemożliwiającą zawarcie ważnej umowy w sprawie zamówienia publicznego. Stanowisko powyższe znajduje potwierdzenie m.in. wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 31 lipca 2015 r. sygn. akt: KIO/1519/15. Zważyć bowiem należy, że kara umowna co do istoty ma charakter wyłącznie odszkodowawczy i kompensacyjny, a nie prewencyjny. Ustalenie przez Zamawiającego zbyt wygórowanych kar umownych dla wykonawców stanowi zatem naruszenie prawa w zakresie równości

stron umowy, co w konsekwencji prowadzi do sprzeczności celu takiej umowy z zasadami współzycia społecznego i skutkować winno bezwzględną nieważnością czynności prawnej na podstawie przepisu art. 3531 k.c. w związku z art. 58 § 1 k.c. Należy mieć również na względzie stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z 29 listopada 2013 roku Sygn. akt I CSK 124/13, dotyczącego przesłanek miarkowania kar umownych jako rażąco wygórowanych. W uzasadnieniu wyroku Sąd Najwyższy wskazał, iż „kara umowna nie może być instrumentem służącym wzbogaceniu wierzyciela, a zatem przyznającym mu korzyść majątkową w istotny sposób przekraczającą wysokość poniesionej przez wierzyciela szkody. Celem miarkowania kary umownej jest natomiast ochrona równowagi interesów stron i zapobieżenie nadmiernemu obciążeniu dłużnika oraz niesłusznemu wzbogaceniu wierzyciela”. Ponadto w jednym ze swoich ostatnich orzeczeń (wyrok z 14 stycznia 2016 r., sygn. akt IV CSK 223/15) Sąd Najwyższy podkreślił, że obowiązujący w Polsce system zamówień publicznych niejednokrotnie zmusza potencjalnego wykonawcę do oferowania minimalnego wynagrodzenia oraz akceptowania krótkiego terminu realizacji zamówienia (np. budowy obiektu). Wykonawca jest także często zmuszony zaakceptować wysokość kary umownej w wypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania. W praktyce prowadzi to często do naruszenia faktycznej równości stron zawieranej umowy, co w ocenie SN jest niedopuszczalne.

Zwracamy jednocześnie uwagę, iż w postanowieniach umów większości prowadzonych obecnie postępowań publicznych, których przedmiotem jest realizacja podobnych zakresowo inwestycji infrastrukturalnych, kara umowna za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy kształtuje się na poziomie 2% - 5% wartości kontraktu brutto, a kary umowne za zwłokę w realizacji umowy, wynoszą od 0,01% do 0,1% wartości kontraktu brutto. Wysokość kar umownych z tytułu zwłoki w realizacji umowy, jakich żądać może Zamawiający, często jest dodatkowo ograniczona w treści umowy do wysokości kar z tytułu odstąpienia od umowy, tj. do wysokości 20% wartości kontraktu brutto. W ocenie Wykonawcy jest to zasadne działanie skutkujące z jednej strony dostateczną i proporcjonalną ochroną Zamawiającego w przypadku winy Wykonawcy, zaś z drugiej strony nie stwarzającą zagrożenia dla działalności firmy Wykonawcy i nie stwarzające nadmiernego ryzyka finansowego po stronie Wykonawcy.

Mając powyższe na względzie wnosimy o zmniejszenie wysokości kar umownych wskazanych w par. 15 ust. 2 pkt 1) z tytułu przekroczenia terminu realizacji do wysokości 0,1% wynagrodzenia netto za każdy dzień zwłoki. Wnosimy także o wprowadzenia limitu kar umownych w wysokości 20% wartości kontraktu netto. Ponadto wnosimy o zastrzeżenie kar umownych z tytułu uchybień określonych w par 15 ust. 2 pkt. 2), 3), 4), 5), 6) w wysokości 2.000,00 zł. Zastrzeżenie kary umownej w wysokości 10% dla par 15 ust. 2 pkt. 12) wynagrodzenia brutto przysługującego GW jest karą rażąco wygórowaną. Zważywszy na powyższe Wykonawca wnosi o zmniejszenie kar umownych z tytułu o którym mowa w Par. 15 ust. 2 pkt 12) do pułapu 5% wynagrodzenia netto Wykonawcy. W tym miejscu wskazać należy, iż okoliczne gminy stosują przywołane przez nas standardy.

Odpowiedź:

Zamawiający przychylił się częściowo do wniosku Wykonawcy i dokonuje zmian w zapisach załącznika nr 4 do SIWZ – wzorze umowy, w następującym zakresie:

- 1) § 15 ust. 2 pkt. 1 trzymuje brzmienie:

„za zwłokę w wykonaniu przedmiotu umowy w terminie określonym w § 2 w wysokości 0,4% ceny ryczałtowej brutto za wykonanie przedmiotu umowy, o której mowa w § 3 ust. 1 niniejszej umowy, za każdy dzień zwłoki;”

- 2) w § 15 ust. 2 dodaje się pkt. 13 o brzmieniu:

„całkowita wartość naliczonych kar umownych określonych w pkt:1, 3-11 nie może przekroczyć wysokości 20% ceny brutto za wykonanie całego przedmiotu umowy, o której mowa w § 3 ust. 1 niniejszej umowy.”

W konsekwencji powyższych wyjaśnień, Zamawiający wydłuża termin składania ofert w przedmiotowym postępowaniu z dnia 20.12.2018 r. na dzień 28.12.2018 r.:

- 1) pkt. 18.14.1. SIWZ otrzymuje brzmienie:

*„Zewnętrzna koperta powinna być zaadresowana do Zamawiającego na adres: **Gmina Miasto Ustka, 76-270 Ustka, ul. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 3** raz oznaczona napisem: **„Oferta na przetarg nieograniczony: Remont i przebudowa dworca kolejowego oraz budowa dworca autobusowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach budowy „Transportowego Węzła Integracyjnego w Ustce”** z dopiskiem **„Nie otwierać do dnia 28.12.2018 r. do godz. 10:30”**.”*

- 2) pkt. 19.2. SIWZ otrzymuje brzmienie:

*„Termin składania ofert upływa dnia **28.12.2018 r. o godz. 10:00**. Decydujące znaczenie dla oceny zachowania powyższego terminu ma data i godzina wpływu oferty do Zamawiającego, a nie data jej wysłania przesyłką pocztową czy kurierską”.*

- 3) pkt. 19.3. SIWZ otrzymuje brzmienie:

*„Otwarcie ofert nastąpi w dniu **28.12.2018 r. o godz. 10:30** w siedzibie Zamawiającego – w Ustce przy ul. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego 3, pokój nr 307”.*

Powyższe wyjaśnienia powodują zmianę treści ogłoszenia o zamówieniu publicznym opublikowanego w Biuletynie Zamówień Publicznych Nr 639160-N-2018 dnia 16.11.2018 r.

Zostaną umieszczone na stronie internetowej Zamawiającego www.ustka.pl, na której udostępniono specyfikację. Ponadto zostaną dołączone do Specyfikacji istotnych warunków zamówienia i będą stanowić jej integralną część.

Załączniki:

- 1) rysunek rozmieszczenia kolumn
- 2) dokumentacja warunków geologiczno-inżynierskich podłoża gruntowego projektowanych budynków dworców PKP i PKS.

Z up. BURMISTRZA
/-/ mgr Bartosz Gwóźdź-Sproketowski
ZASTĘPCA BURMISTRZA