



## Zarząd Dróg Powiatowych w Starachowicach

ul. Ostrowiecka 15, 27-200 Starachowice  
tel. 0 41 273 02 20/fax 41 273 02 28  
e-mail: [sekretariat@zdp-starachowice.pl](mailto:sekretariat@zdp-starachowice.pl)  
[www.zdp-starachowice.pl](http://www.zdp-starachowice.pl)

Starachowice, dn. 14.06.2018 r.

ZP. 2510.10.2018

### PYTANIA I ODPOWIEDZI

**Dot. Przetargu nieograniczonego nr ZP.2510.10.2018 – „Rozbudowa drogi powiatowej nr 0617T Starachowice – Lubienia – wykonanie przejścia drogowego nad linią kolejową w ciągu ulicy Radomskiej w Starachowicach” – w systemie zaprojektuj i wybuduj.**

#### Pytanie Wykonawcy

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 u. Prawo zamówień publicznych zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie i zmianę specyfikacji istotnych warunków zamówienia w poniższym zakresie: Należy podkreślić rzecz fundamentalną dla niniejszego postępowania, tj. fakt, iż zamówienie to jest realizowane w formule „projektuj i wybuduj”. Jak przyjmuje się w orzecznictwie – dla tego typu postępowań „wspólnym mianownikiem będzie cel, który ma zostać osiągnięty, ale już niekoniecznie metody jego osiągnięcia” (wyrok WSA w Łodzi z 23 lutego 2017 roku, III SA/Łd 860/ 16). Podsumowując: zapisy w PFU winny ukierunkowywać oferentów na zamierzone efekty, a nie zawierać szczegółowe rozwiązania. W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o usunięcie zapisów umieszczonych w Rozdziale 4 SIWZ (punkt 4.3, 2, b) oraz w punkcie 1.2.2. PFU: *„Projektuje się jednoprzęsłowy łuk stalowy z pomostem o konstrukcji zespolonej. Schemat statyczny stanowi łuk obustronnie utwierdzony w betonowych wezłowiach. Rozpiętość teoretyczna przęsła to około  $L_{min}=50,0m$ . Pomost zaprojektowano jako zespolony. Część stalową tworzy ruszt w formie dźwigarów ze stali konstrukcyjnej S355. Przekrój podłużny zaprojektowano o stałej wysokości konstrukcyjnej. Żelbetową płytę pomostu z betonu klasy C35/45 (B45) zbrojonego stalą klasy A IIIIN przyjęto o grubości 240mm. Płytę połączono ze stalowym rusztem za pomocą sworzni zespalaających. Łuki zaprojektowano w formie paraboli o rozpiętości 50 m. Łuki umieszczono na zewnątrz jezdni i stężono stalowymi zwornikami z rur stalowych. Podwieszenie pomostu do łuku zaprojektowano w formie lin ze stali wysokich wytrzymałości”*.

Zapis ten ogranicza możliwość projektowania obiektu do jednego szczegółowo określonego rodzaju mostu. Takie podejście do wyceny zaprzecza całkowicie formule „zaprojektuj i wybuduj”, uniemożliwiając Wykonawcy przedstawienie rozwiązania zoptymalizowanego i ekonomicznego pod względem technologicznym oraz konstrukcyjnym, co doprowadzi do znaczącego zawyżenia cen ofertowych.

#### Odpowiedź Zamawiającego



Zamawiający nie podziela stanowiska Wykonawcy i tym samym nie wyraża zgody na usunięcie zapisów PFU dotyczących wiaduktu nad torami PKP dotyczących jego formy architektoniczno-konstrukcyjnej jako łuku. Według argumentacji Wykonawcy zapis PFU z wymaganiem zaprojektowania i wybudowania wiaduktu łukowego zaprzecza formule „zaprojektuj i wybuduj” definiując „szczegółowe rozwiązania” i „metodę”, a nie „cel” czy „efekt”. Wykonawca na dowód przytacza wyrok WSA w Łodzi z 23 lutego 2017r. (sygn. III SA/Łd 860/16), który dotyczył niewłaściwych zapisów w PFU poprzez użycie nazw własnych konkretnych urządzeń i wskazanych producentów grzejników i zaworów termostatycznych. W odniesieniu do cytowanego wyroku stanowi to ewidentnie zastosowanie „szczegółowego rozwiązania”. Przytoczony przykład jak widać całkowicie nie odpowiada analogii przedmiotowym zapisom PFU dla wiaduktu, gdzie postawiono wymaganie zaprojektowania i wybudowania wiaduktu w formie łuku nie zastrzegając dla obiektu zastrzeżonych parametrów. Oczywiście i niezaprzeczalnym jest fakt, że typ obiektu mostowego w postaci łuku nie jest żadnym „szczególnym rozwiązaniem” i zastrzeżonym rozwiązaniem. Wręcz przeciwnie obiektów łukowych są nawet w kraju setki jak nie tysiące. Elementy konstrukcyjne łuków jak dźwigary, pomost, wieszaki można zaprojektować na wiele różnych sposobów i tym samym optymalizować. Zapisy PFU nie narzucają również „metody” czyli w przypadku obiektu mostowego technologii budowy wiaduktu pozostawiając dobrowolność i optymalizację Wykonawcy. Wymaganie zawarte w PFU, które jest negowane przez Wykonawcę – typ obiektu jako wiadukt łukowy wręcz przeciwnie jest ważnym parametrem, który zgodnie z UZP jest optymalnym wyborem dla wiaduktu, gdzie nie tylko ekonomia (cena) jest ważna. Forma architektoniczna wiaduktu stanowi właściwy krajobrazowo i oczekiwany społecznie „efekt” potwierdzony profesjonalnymi opracowaniami koncepcyjnymi. Zatem niezaprzeczalnie „celem” i „efektem” jest uszczegółowiony na podstawie projektu Wykonawcy i optymalny ekonomicznie wiadukt o architektonicznej formie łukowej. Dla określenia podstawowych parametrów oczekiwanej formy architektonicznej łukowego obiektu niezbędne są podstawowe parametry geometryczne oraz wymagania użytkowo-funkcjonalne, które zawarto w PFU. Zwraca się uwagę Wykonawcom, że właściwe zapisy dotyczące wiaduktu zawarte są w części branży mostowej PFU, a nie jak przytaczane w zapytaniu Wykonawcy zapisy z części wielobranżowej PFU, które charakteryzują całość zadania inwestycyjnego. Odpowiednio uszczegółowione wymagania dla wiaduktu zostały przywołane w części mostowej PFU pkt.2. Wiążące są zatem zapisy w w/w pkt.2 dotyczące danych geometrycznych łuku zarówno w układzie podłużnym jak i poprzecznym, a także formy architektonicznej poprzecznej ramy ze sztywnymi wieszakami wychylonymi na zewnątrz. Rozwiązania konstrukcyjne dźwigarów łukowych, wieszaków, rusztu pomostu, płyt pomostu, podpory, posadowienie, itp. wymagają zaprojektowania i optymalizacji przez Wykonawcę zgodnie z wymaganiami m.in. materiałowymi czy jakości wykonania zawartymi w WWiORB.

Z up. Dyrektora  
Kierownik Działu  
Drogowej Służby Linowej  
*mgr inż. Jarosław Trzebiński*