

BZP.O.260.46.20.MKT

Warszawa, 29.05.2020 r.

Dotyczy postępowania pn. „Przeprowadzenie kontroli trwałości projektów indywidualnych realizowanych w ramach PO RPW w działaniu II.1 (Sieć szerokopasmowa Polski Wschodniej) oraz V.2 (Trasy rowerowe – komponent budowa tras rowerowych)”, znak sprawy: p/8/DPI/2020

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 – 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.), zwanej dalej uPzp, w związku z pytaniami, które wpłynęły do Zamawiającego, dotyczącymi SIWZ, poniżej zamieszczamy treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytania:

Proszę o wyjaśnienie zapisu w OPZ pkt SPOSÓB REALIZACJI ZAMÓWIENIA KONTROLE NA MIEJSCU:

W ramach kontroli w miejscu fizycznej realizacji projektów w części II zamówienia,

Wykonawca obowiązany będzie sprawdzić minimum:

1) 5 wskazanych przez Zamawiającego odcinków trasy o długości nie większej niż 5 km każdy (Wykonawca musi skalkulować cenę przy założeniu, że odcinki te będą znajdować na terenie różnych powiatów) – w ramach kontroli Wykonawca:

a) Czy powyższy zapis odnosi się do przeprowadzenia kontroli 5 odcinków zlokalizowanych w 5 różnych województwach po jednym dla każdego województwa czy też 5 lokalizacji dla każdego województwa z osobna tj. łącznie 25 lokalizacji dla wszystkich województw?

b) Czy 5-kilometrowe odcinki będą stanowiły spójną całość, czy też mogą składać się z mniejszych odcinków?

Analogicznie proszę o wyjaśnienie interpretacji zapisów dotyczących kontroli wybranych 5 MOR i 2 obiektów inżynierskich.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przytaczane wymogi dotyczą pojedynczej kontroli. W ramach każdej kontroli Wykonawca będzie musiał się liczyć z koniecznością skontrolowania 5 wskazanych odcinków, z których każdy nie przekroczy 5 km. Na długości np. 500 km trasy w danym województwie Wykonawca musi założyć w logistyce i kosztach, że nie będą one położone blisko siebie. Podobnie obiekty inżynierskie i Miejsca Obsługi Rowerzystów, przy czym Wykonawca musi się liczyć z tym, że wskazane MOR mogą nie znajdować się na trasie wskazanych odcinków. Wynika to z tego, że problematyczne odcinki często znajdują się poza miejscami zurbanizowanymi, natomiast MOR czy obiekty inżynierskie znajdują się najczęściej w obszarach o dobrej infrastrukturze.