Ogłoszenie o wyniku postępowania
Roboty budowlane
Przebudowa dróg gminnych nr 150165C i 150164C w Palczynie – etap II

SEKCJA I - ZAMAWIAJĄCY

1.1.) Rola zamawiającego
Postępowanie prowadzone jest samodzielnie przez zamawiającego

1.2.) Nazwa zamawiającego: Gmina Złotniki Kujawskie

1.4) Krajowy Numer Identyfikacyjny: REGON 092350808

1.5) Adres zamawiającego

1.5.1.) Ulica: Powstańców Wielkopolskich 6

1.5.2.) Miejscowość: Złotniki Kujawskie

1.5.3.) Kod pocztowy: 88-180

1.5.4.) Województwo: kujawsko-pomorskie

1.5.5.) Kraj: Polska

1.5.6.) Lokalizacja NUTS 3: PL617 - Inowrocławski

1.5.9.) Adres poczty elektronicznej: sekretariat@zlotnikikujawskie.pl

1.5.10.) Adres strony internetowej zamawiającego: www.zlotnikikuj.ires.pl

1.6.) Adres strony internetowej prowadzonego postępowania:
https://platformazakupowa.pl/transakcja/1077845

1.7.) Rodzaj zamawiającego: Zamawiający publiczny - jednostka sektora finansów publicznych - jednostka samorządu terytorialnego

1.8.) Przedmiot działalności zamawiającego: Ogólne usługi publiczne

SEKCJA II – INFORMACJE PODSTAWOWE

2.1.) Ogłoszenie dotyczy:

Zamówienia publicznego

2.2.) Ogłoszenie dotyczy usług społecznych i innych szczególnych usług: Nie

2.3.) Nazwa zamówienia albo umowy ramowej:
Przebudowa dróg gminnych nr 150165C i 150164C w Palczynie – etap II

2.4.) Identyfikator postępowania: ocds-148610-70cac288-9b90-4247-a0a9-c821d365d48c

2.5.) Numer ogłoszenia: 2025/BZP 00201569

2.6.) Wersja ogłoszenia: 01

2.7.) Data ogłoszenia: 2025-04-23

2.8.) Zamówienie albo umowa ramowa zostały ujęte w planie postępowań: Tak

2.9.) Numer planu postępowań w BZP: 2025/BZP 00049210/02/P

2.10.) Identyfikator pozycji planu postępowań:

1.1.2 Przebudowa drogi gminnej Nr 150 165C i 150164 Cw Palczynie - etap II

2.11.) Czy zamówienie albo umowa ramowa dotyczy projektu lub programu współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej: Nie

2.13.) Zamówienie/umowa ramowa było poprzedzone ogłoszeniem o zamówieniu/ogłoszeniem o zamiarze zawarcia umowy: Tak

2.14.) Numer ogłoszenia: 2025/BZP 00147033

SEKCJA III – TRYB UDZIELENIA ZAMÓWIENIA LUB ZAWARCIA UMOWY RAMOWEJ

3.1.) Tryb udzielenia zamówienia wraz z podstawą prawną Zamówienie udzielane jest w trybie podstawowym na podstawie: art. 275 pkt 2 ustawy

SEKCJA IV – PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

4.1.) Numer referencyjny: 271.1.3.2025

4.2.) Zamawiający udziela zamówienia w częściach, z których każda stanowi przedmiot odrębnego postępowania: Nie

4.4.) Rodzaj zamówienia: Roboty budowlane

4.5.1.) Krótki opis przedmiotu zamówienia

1. Przedmiotem zamówienia jest wykonanie robot budowlanych pn. „Przebudowa dróg gminnych nr 150165C i 150164C w Palczynie – etap II". Długość drogi do przebudowania wynosi ok. 2,404 km.
2. Przedmiotem zamówienia jest przebudowa drogi gminnej nr 150164C w Palczynie zlokalizowanej na działce nr 182 i 142 na odcinku C-D od km 0+908,20 do km 2+204,33 oraz przebudowa drogi gminnej nr 150165C w Palczynie zlokalizowanej na działce nr 108 na odcinku E-F wraz przebudową skrzyżowania drogi gminnej nr 150165C z drogą wojewódzką nr 246.

Stan projektowany
Drogę zaprojektowano, jako jednojezdniową, dwupasową o dwóch kierunkach ruchu.
Przyjęto następujące parametry projektowe:
- kategoria ruchu KR1
- klasa drogi - L
- prędkość projektowa – 40 km/h
- szerokość jezdni bitumicznej 5m z obustronnymi poboczami utwardzonymi kruszywem łamanym 0/31,5mm na szerokości 0,75m - odwodnienie za pomocą spadków poprzecznych na przyległe pasy zieleni, lokalnie zaprojektowano wykonanie w pasach zieleni muld trawiastych bezodpływowych.
Roboty rozbiórkowe:
Roboty rozbiórkowe obejmują:
- Frezowanie istniejącego powierzchniowego utrwalenia gr. 3cm
- Rozbiórkę istniejących podbudowy i nawierzchni tłuczniowo-żużlowej na skrzyżowaniach, włączeniach w drogę wojewódzką oraz odcinkach korekty przebiegu sytuacyjno-wysokościowego jezdni drogi gminnej
- Rozbiórkę nawierzchni zjazdu z kostki betonowej
- Przestawienie ogrodzenia z siatki w obrębie istniejącej przepompowni ścieków
- Wymianę istniejących przepustów wraz ze ściankami czołowymi, na odcinku C-D w km 0+933,71.
Roboty ziemne.
Zakres robót ziemnych obejmuje:
- usunięcie warstwy humusu
- wykonanie wykopów – w tym korytowanie jezdni i utwardzonych poboczy, wykonanie muld trawiastych bezodpływowych,
- wykonanie nasypów
- wykonanie koryt pod zjazdy
- ułożenie warstwy humusu gr. 10 cm wraz z obsiewem trawą na skarpach nasypu drogi oraz skarpach i dnie rowu.
- wykonanie zabezpieczenia na sieci telekomunikacyjnej
Droga w planie
W planie przebieg tras dostosowano do warunków terenowych, istniejącego zagospodarowania terenu, granic pasa drogowego oraz przebiegu istniejącej jezdni (z lokalnym dostosowaniem do granic pasa drogowego) i ukształtowania terenu. W miejscach o wystarczającej szerokości pasa drogowego oraz właściwym ukształtowaniu terenu zaprojektowano lokalnie wykonanie muld trawiastych, bezodpływowych.
W ciągu drogi występują, łuki i załamania poziome, na odcinku C-D w km 1+379,09 ÷ 1+415,61 występuje zmiana kierunku trasy o 46,5 g. W obrębie której zaprojektowano wykonanie łuku o promieniu 50m z poszerzeniem jezdni do 6,2m.
Szczegóły projektowanej geometrii trasy w planie przedstawiono na rys. nr 2 oraz w opracowaniach „wykaz punktów głównych trasy" i „wykaz elementów trasy".
Jezdnia na całej długości trasy ma szerokość 5 m z poszerzeniami w obrębie łuku w km 1+379,09 ÷ 1+415,61 do szerokości 6,2m.
Spadek poprzeczny jezdni jednostronny lub daszkowy 2% w obrębie łuków jednostronny 2% w kierunku środka łuku. Na łuku w km 1+379,09 ÷ 1+415,61 spadek poprzeczny jednostronny 7% w kierunku środka łuku. Szerokości i spadki poprzeczne wraz z odcinkami przejściowymi pokazano na rys. nr 2.
Droga w profilu podłużnym
Na odcinkach C-D profil podłużny drogi odwzorowuje stan istniejący, wyniesiony na wysokość umożliwiającą wykonanie warstwy profilowej z kruszywa łamanego o grubości minimalnej w przekroju 8cm w najcieńszym punkcie przekroju, przy jednoczesnym zapewnieniu płynności przebiegu oraz prawidłowego odwodnienia drogi. Na pozostałej części odcinka E-F zaprojektowano wyniesienie jezdni na wysokość umożliwiającą jednostronny spływ wód opadowych i roztopowych. Przebieg niwelety osi jezdni przedstawiono na rys. 3.
Zjazdy
Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni bitumicznej. W przypadku zjazdów, na których wykonanie normatywnego spadku

podłużnego (maks. 5%) jest niemożliwe z uwagi na występujące różnice wysokości drogi i przyległego terenu należy wykonać powiązania z gruntu z wykopów i warstwy kruszywa łamanego gr. średniej 15cm, niwelującego różnicę wysokości lub wykonać niwelację terenu dowiązującą go do poziomu zjazdu.
Zjazdy bitumiczne zaprojektowano w następującej konstrukcji:
- 5cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2
- 15 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 stabilizowanego mechanicznie, frakcji 0/31,5 wg WT-4
- 15 cm warstwa gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2, wg WT5
- grunt rodzimy zagęszczony o E2=min. 25 MPa (z uwagi na wyniesienie zjazdów względem jezdni przyjęto łączną grubość konstrukcji nawierzchni i gruntów rodzimych lub nasypowych z piasku powyżej 0,5m).
Uwaga: Przed ułożeniem każdej warstwy bitumicznej należy wykonać oczyszczenie warstwy podkładowej i jej skropienie emulsją asfaltową szybkorozpadową.
Nawierzchnie jezdni
Na włączeniach w drogę wojewódzką nr 246 na drodze gminnej nr 150165C w km 1+075÷1+108,23 oraz skrzyżowaniu odcinków, a także odcinkach korekty przebiegu w planie i wysokości odcinka C-D w km 1+300÷1+545 przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni. Na tych odcinku przewidziano wykonanie nowej konstrukcji jezdni o następujących warstwach:
- 4cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2.
- 5cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg WT-2.
- 20 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 wg WT-4
- 21 cm – warstwa gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2, wg WT5. (Warstwa wzmacniająca podłoże o E2 = 80MPa, pełniąca również rolę warstwy mrozoochronnej).
Na pozostałych częściach odcinków C-D o istniejącej nawierzchni z powierzchniowego utrwalenia, przewidziano frezowanie powierzchniowego utrwalenia i wykorzystania pozostałej podbudowy jako części nowej podbudowy. Podobnie na odcinku E-F w km 0+000,00÷0+450,00 istniejącą nawierzchnię z kruszywa łamanego, nie przewidzianej do rozbiórki, przewidziano do wykorzystania jako części podbudowy. Zaprojektowano nawierzchnię o następującej konstrukcji:
- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2.
- 5 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg WT-2.
- śr. 11 cm na odcinku A-B i 15cm na odcinkach C-D i E-F (min. 8cm w przekroju) – warstwa profilowa z kruszywa C90/3 stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 wg WT-4
- istniejąca nawierzchnia z kruszywa łamanego
W przekrojach w których istniejąca nawierzchnia z kruszywa łamanego nie pokrywa się z projektowaną nawierzchnią jezdni zaprojektowano wykonanie jej poszerzenia o układzie warstw konstrukcyjnych analogicznie jak na odcinkach o pełnej konstrukcji.
Na odcinku E-F w 0+450,00÷1+075,00 przewidzianej do podwyższenia przebiegu wysokościowego jezdni przewidziano wykonanie warstwy nasypu na istniejącej nawierzchni z kruszywa do poziomu spodu projektowanej nawierzchni i wykonanie nowej nawierzchni o następującycm układzie warstw konstrukcyjnych:
- 4cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2.
- 5cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg WT-2.
- 20 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 wg WT-4
Skrzyżowanie z drogą wojewódzką
W planie parametry włączenia dróg gminnych dostosowano do warunków terenowych, istniejącego zagospodarowania terenu, granic pasa drogowego oraz przebiegu istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej i ukształtowania terenu.
Na skrzyżowaniu zaprojektowano wykonanie łuków łagodzących przecięcie krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej i drogi gminnej nr 150165C o promieniach 8m i 4m. Dodatkowo dla dużych pojazdów rolniczych zaprojektowano na obu skrzyżowaniach wykonanie nawierzchni z kostki kamiennej w łuku o promieniu 16 m. Szczegóły projektowanej geometrii skrzyżowania przedstawiono na rys. nr 2. 1 i 2.2.
Nawierzchnie jezdni
Nawierzchnia jezdni drogi wojewódzkiej pozostaje bez zmian. Na włączeniu dróg gminnych w drogę wojewódzką nr 246 przewidziano rozbiórkę istniejącej nawierzchni z powierzchniowego utrwalenia wraz z podbudową oraz nawierzchni tłuczniowej i wykonanie nowej konstrukcji jezdni o następujących warstwach:
- 4cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S wg WT-2.
- 5cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W wg WT-2.
- 20 cm - podbudowa z kruszywa C90/3 stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 wg WT-4
- 21 cm – warstwa gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2, wg WT5. (Warstwa wzmacniająca podłoże o E2 = 80MPa, pełniąca również rolę warstwy mrozoochronnej).
Uwaga: Przed ułożeniem każdej warstwy bitumicznej należy wykonać oczyszczenie warstwy podkładowej i jej skropienie emulsją asfaltową szybkorozpadową.
Warstwę ścieralną należy ułożyć pełną szerokością, bez szwu podłużnego. Na odcinkach gdzie ze względu na warunki terenowe lub technologiczne nie będzie możliwe wykonanie nawierzchni bez szwu, należy zastosować taśmy bitumiczne.
Na włączeniach w drogę wojewódzką zaprojektowano wykonanie dodatkowych poszerzeń łuków włączenia o nawierzchni kamiennej tzw. „zabruk” o nastepujacej konstrukcji:
- warstwa ścieralna z kostki kamiennej 15/17.
- 5cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 20 cm - podbudowa z betonu C16/20 wg WT-5
- 21 cm – warstwa gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2, wg WT5. (Warstwa wzmacniająca podłoże o E2 = 80MPa, pełniąca również rolę warstwy mrozoochronnej).

Oznakowanie dróg
Oznakowanie wprowadzić na część drogi objętej opracowaniem zgodnie z projektem zmiany stałej organizacji ruchu, stanowiącym odrębne opracowanie .

4.5.3.) Główny kod CPV: 45230000-8 - Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, linii komunikacyjnych i elektroenergetycznych, autostrad, dróg, lotnisk i kolei; wyrównywanie terenu

SEKCJA V ZAKOŃCZENIE POSTĘPOWANIA

5.1.) Postępowanie zakończyło się zawarciem umowy albo unieważnieniem postępowania: Postępowanie/cześć postępowania zakończyła się zawarciem umowy

SEKCJA VI OFERTY

6.1.) Liczba otrzymanych ofert lub wniosków: 9

6.1.3.) Liczba otrzymanych od MŚP: 9

6.1.4.) Liczba ofert wykonawców z siedzibą w państwach EOG innych niż państwo zamawiającego: 0

6.1.5.) Liczba ofert wykonawców z siedzibą w państwie spoza EOG: 0

6.1.6.) Liczba ofert odrzuconych, w tym liczba ofert zawierających rażąco niską cenę lub koszt: 0

6.1.7.) Liczba ofert zawierających rażąco niską cenę lub koszt: 0

6.2.) Cena lub koszt oferty z najniższą ceną lub kosztem: 2467534,09 PLN

6.3.) Cena lub koszt oferty z najwyższą ceną lub kosztem: 2928880,92 PLN

6.4.) Cena lub koszt oferty wykonawcy, któremu udzielono zamówienia: 2467534,09 PLN

6.5.) Do wyboru najkorzystniejszej oferty zastosowano aukcję elektroniczną: Nie

6.6.) Oferta wybranego wykonawcy jest ofertą wariantową: Nie

SEKCJA VII WYKONAWCA, KTÓREMU UDZIELONO ZAMÓWIENIA

7.1.) Czy zamówienie zostało udzielone wykonawcom wspólnie ubiegającym się o udzielenie zamówienia: Nie

7.2.) Wielkość przedsiębiorstwa wykonawcy: Średni przedsiębiorca

7.3.) Dane (firmy) wykonawcy, któremu udzielono zamówienia:

7.3.1) Nazwa (firma) wykonawcy, któremu udzielono zamówienia: Przedsiębiorstwo Robót Drogowych „INODROG” Sp. z o.o.

7.3.2) Krajowy Numer Identyfikacyjny: 5560003976

7.3.3) Ulica: ul. Budowlana 38

7.3.4) Miejscowość: Inowrocław

7.3.5) Kod pocztowy: 88-100

7.3.6.) Województwo: kujawsko-pomorskie

7.3.7.) Kraj: Polska

7.4.) Czy wykonawca przewiduje powierzenie wykonania części zamówienia podwykonawcom?: Nie

SEKCJA VIII UMOWA

8.1.) Data zawarcia umowy: 2025-04-23

8.2.) Wartość umowy/umowy ramowej: 2467534,09 PLN

8.3.) Okres realizacji zamówienia albo umowy ramowej: 6 miesiące

8.4.) Zamawiający przewiduje następujące wymagania związane z realizacją zamówienia:

w zakresie zatrudnienia na podstawie stosunku pracy, w okolicznościach, o których mowa w art. 95 ustawy