



Република Србија
МИНИСТАРСТВО ПРИВРЕДЕ

Број: 404-02-28/3/2019-11

22. фебруар 2019. године

Кнеза Милоша 20

Београд

Одговори на питања – Појашњење I Конкурсне документације за јавну набавку број 21/2019 – Реконструкција локалног пута Вратарница-Заграђа-Мариновац-Стубл-Врбица-Селачка на територији града Зајечара

Заинтересовано лице је затражило појашњење Конкурсне документације за јавну набавку број 21/2019 и поставило следеће питање:

Питање:

Обиласком локације на којој ће се изводити радови и стицањем увида у услове на терену као и увидом у пројектну документацију, увидели смо да је стање коловоза на предметном локалном путу сигурно далеко лошије од стања у време пројектовања (Прилог 1 – фотографије са предметне локације, које су достављене уз питање понуђача) јер се предложеном коловозном конструкцијом коју је предложио пројектант, никако не могу добити прихватљиви резултати реконструкције коловоза. Сам пројектант се у Техничком извештају оградил да „замене асфалта новим слојем асфалта, где је он толико испуцао да постоји могућност да се после пресвлачења асфалта новим слојем те прсине пресликају на нови слој асфалта“. Потенцијални Понуђач се боји, према Посебним узансама грађења (које су поменуте у члану 22. Модела уговора) ставу 14 „Ако уочи недостатке у техничкој документацији или сматра да ту документацију треба мењати ради њеног побољшања или из других разлога, извођач је дужан да о томе благовремено обавести наручиоца“ а према члану 8. Модела уговора став 4 „да се може тумачити да је Понуђач имао времена да сагледа недостатке, те вас овим путем обавештавамо о недостацима уоченим приликом обиласак локације, а који би могли да доведу до значајних трошкова код Понуђача на санирање прсина приликом гарантног периода.

Наше питање је:

Да ли ће Наручилац дозволити промене количина по појединачним позицијама које прелазе 10% а да те промене не би довеле до промене рока изградње, промене јединичних цена а ни укупне вредности радова, а да не сматра према члану 6. Модела уговора тендерске документације став 3 ("изведе вишак радова до 10% уговорених количина") да ли је дозвољена промена количина само до 10% уговорених количина?

Промена количина радова на више или мање од 10% би биле у циљу добијања технички прихватљивијег решења које би довело до добијања коловоза са много већим роком употребљивости без потребе за додатним интервенцијама у гарантном периоду, што би са пројектованим решењем свакако било.

Одговор:

Предвиђено је да се ова реконструкција одради са мањим утрошком средстава, а да она задовољи потребе корисника пута (пут ће овом реконструкцијом продужити безбедно и сигурно одвијање саобраћаја за најмане 20 година). На деловима пута који је много оштећен ће се урадити замена асфалтног слоја BNHS-ом у слоју 4,5 cm и нови слој асфалта АВ 11 d=4 cm.


Делови коловоза са прслинама и улегнућем ће се пресвући изравнавајућим слојем BNS 22, а преко ће се урадити завршни слој асфата АВ 11. Пресликавање прслина на коловозу је могуће на неким деловима где су прслине дугачке и где размак између њих велики, у конктерном случају овде су неке прслине толико близу (2-4 cm) тако да овај део може да се пресвуче без опасности од пресликавања прслина јер је доња „асфалтна плоча“ веома мала, нема великих померања и она неће радити у току оптрећења као „конзола“ или крута плоча. Из овог разлога је за завршни слој изабран асфалт АВ 11 који има веома ситна зрна која могу да компензују (услед експлоатације честице асфалта се померају, нарочито у летњем периоду) ове микро прслине..

На неким деловима асфални коловоз има двострани пад па је потребно да се у току асфалтирања финишер подеси да у једном пролазу извлачи асфалтни слој са двостраним падом (по средини је највиша тачка нивелете коловоза), због мањег утрошка асфалта. Видљиве ударне рупе треба претходно обрадити и испунити асфалтним слојем.

Метода коју предлаже потенцијални понуђач за реконструкцију коловоза, која се ради у последњих неколико година, подразумева додатак камене дробине у слоју 10-12 cm (преко постојећег асфалта), фрезовање комплетне конструкције и пресвлачење слојем асфалта у дебљини од 6-7 cm. Ова метода се примењује на путевима где је велико саобраћајно оптерећење, где се очекује велика фреквенција возила и повећање броја возила у наредним годинама, што овде није случај. Ова метода поскупљује радове за 40-50%, тражи подизање коловозне конструкције за 15-20 cm, а самим тим и проширење коловозне конструкције и трупа пута за минимално 50-60 cm. Како је овде путно земљиште мале ширине (на неким местима је 3,1-3,2 метара), предложеном методом ушли би у делове приватних парцела које нису обухваћене Грађевинском дозволом, потребно је изузимање (откуп) делова парцела, улази у дворишта би морали да се подижу што такође изискује додатна средства за извођење радова и продужење рока извођења. На основу свега горе наведеног не прихвата се предложено решење.

Вишак радова није лимитиран на 10%, а у току извођења радова, уколико се појаве вишкови радова, поступиће се у складу са члановима модела уговора који регулишу ово питање.

за Комисију за јавну набавку


Миранда Вученовић, заменик члана комисије