

Kraków, 07.07.2017r.
ZDW/PW/2017/ 4482 /DN-4/ AN
Znak sprawy: ZDW-DN-4-271-41/17

Wg rozdzielnika

Dotyczy: przetargu nieograniczonego: **OBWODNICA TUCHOWA W CIĄGU DW NR 977 – zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych.**

- I. W odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści SIWZ w niniejszym postępowaniu, Zamawiający - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie na podstawie art. 38 ust 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 ze zm.) zwanej dalej ustawą PZP udziela odpowiedzi na następujące pytania (numeracja pytań oraz kolejność udzielania odpowiedzi jest ustalona przez Zamawiającego):

Pytanie nr 10: Dokumentacja zakłada odcięcie kanalizacji ogólnospławnej w km około 1+860,00 - prosimy o potwierdzenie, że takie rozwiązanie należy wykonać, gdyż naszym zdaniem kanalizacji tej nie można odciąć, bo to jest kanalizacja dn 500mm prowadząca do zakładu SWISS KRONO i należy ją przebudować łącznie ze zmianą obowiązującej decyzji wodno-prawnej na odprowadzenie wód do rowu.

Odpowiedź:

Zgodnie z punktem 1.1 i 1.4.7. PFU do obowiązków wykonawcy należy zabezpieczenie i przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej, w szczególności sieci kanalizacyjnych - na podstawie warunków technicznych pozyskanych od właścicieli sieci wraz z opłatami za nadzór nad przebudową ze strony właścicieli sieci na podstawie opracowanej dokumentacji projektowej. Obowiązkiem wykonawcy jest również sporządzenie aktualnej mapy do celów projektowych zawierającej wszystkie urządzenia kolidujące z projektowaną inwestycją, zinwentaryzowane i niezainwentaryzowane na kopii mapy zasadniczej oraz uzyskanie uzgodnień z właścicielami sieci kolidujących z inwestycją oraz wszelkich innych niezbędnych uzgodnień, opinii i decyzji w tym decyzji wodno-prawnych. Jeżeli zachodzi konieczność przebudowy lub zabezpieczenia kanalizacji, o której mowa w zapytaniu – należy przewidzieć zaprojektowanie i wykonanie robót z tym związanych.

Według informacji przekazanych przez Urząd Miasta i Gminy Tuchów, przedmiotowy kanał o średnicy 500 mm jest kanałem odprowadzającym wody opadowe z placów i rynien.

Pytanie nr 11: Czy projektowana obwodnica na odcinku istniejącej drogi powiatowej - od skrzyżowania z ul. Ryglicką do skrzyżowania z ul. Tarnowską (DW nr 977) - będzie pełniła dodatkowo funkcję ochrony przeciwpowodziowej?

Odpowiedź:

Wskazany w pytaniu odcinek obwodnicy nie będzie pełnił funkcji przeciwpowodziowej. Zgodnie z punktem 1.4.2.3. PFU oraz zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach funkcję przeciwpowodziową pełnić będzie wyłącznie odcinek od mostu na rzece Białej do ronda na skrzyżowaniu z ul. Ryglicką.

Pytanie nr 12: Zgodnie z Elementami koncepcji programowej nr 10.4 Profile podłużne rysunek 4.1, w rejonie skrzyżowań 2-poziomowych z linią kolejową oraz z ulicą Polną, zaprojektowano krzywą wypukłą o promieniu R=1500m. Krzywa ta zgodnie z Dz. U. z 2016r. poz. 124 powinna mieć promień min. 3000m. Czy Zamawiający dopuszcza na tym odcinku zmianę profilu podłużnego, a co za tym idzie zmianę zajętości inwestycji? Czy Zamawiający dopuszcza zmianę charakterystycznych parametrów projektowanej obwodnicy w celu uniknięcia uzyskiwania odstępstwa od Warunków Technicznych?

Odpowiedź:

W *Koncepcji programowej* promień krzywej wypukłej $R=1500$ m został przyjęty dla prędkości projektowej 50 km/h. W związku z powyższym zmienia się zapis punktu 1.1 PFU dotyczący prędkości projektowej dla projektowanej obwodnicy:

- prędkość projektowa: poza terenem zabudowy - 70 km/h , na terenie zabudowy - 50 km/h.

W załączeniu strona nr 3 PFU- zamienna.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że dopuszcza zmianę (optymalizację) profilu podłużnego i planu sytuacyjnego obwodnicy w stosunku do rozwiązań zaproponowanych w *Koncepcji programowej*, pod warunkiem, że teren niezbędny do realizacji inwestycji nie będzie wykraczać poza obszar objęty decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pytanie nr 13: Zgodnie z Elementami koncepcji programowej nr 10.3 Plan sytuacyjny rysunki 3.1 oraz 3.4 zaprojektowano łuki kołowe w planie o promieniach $R=100$ m. Wartości promienia łuku kołowego w planie zgodnie z Dz. U. z 2016r. poz. 124 nie powinna być mniejsza niż $R=200$ m. Czy Zamawiający dopuszcza na tym odcinku zmianę parametrów trasy obwodnicy, a co za tym idzie zmianę zajętości inwestycji? Czy Zamawiający dopuszcza zmianę charakterystycznych parametrów projektowanej obwodnicy w celu uniknięcia uzyskiwania odstępstwa od Warunków Technicznych?

Odpowiedź:

Wyjaśnienia zostały zawarte w odpowiedzi na pytanie nr 12.

Pytanie nr 14: Zgodnie z Elementami koncepcji programowej nr 10.3 Plan sytuacyjny rysunek 3.4 połączenie istniejącej drogi publicznej (ulicy Wysokiej) z projektowaną obwodnicą zaprojektowano w formie zjazdu publicznego w odległości około 75 m od skrzyżowania przedmiotowej obwodnicy z ulicą Ryglicką. Czy Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie na dalszych etapach realizacji opracowania dokumentacji projektowej?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje połączenia obwodnicy z ul. Wysoką. W ramach budowy obwodnicy należy odtworzyć istniejący zjazd publiczny na działkę nr 763.

Pytanie nr 15: Prosimy o udostępnienie materiałów (rysunków) w wersji dwg lub dxf.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje wersją dwg lub dxf *Koncepcji programowej*.

Pytanie nr 16: Po przeanalizowaniu PFU oraz ANALIZY WPŁYWU PROJEKTOWANEJ OBWODNICY TUCHOWA WRAZ Z OBIEKTEM MOSTOWYM NA RZECE BIAŁA TARNOWSKA NA ZMIANĘ WARUNKÓW PRZEPŁYWU WÓD POWODZIOWYCH I ZAGROŻENIA POWODZIĄ DLA TERENÓW PRZYLEGŁYCH opracowanej w IV.2017r, stwierdzamy iż w opracowaniu tym analizie objęto tylko odcinek drogi do ronda z drogą powiatową (rondo nr 1), a nie analizowano także odcinka po starym śladzie drogi powiatowej do skrzyżowania z istniejącą DW977 (projektowane rondo nr 2). Z analizy powodziowej wynika, iż dla wariantu W1 rzędna Q 1% na wysokości ronda nr 2 (km rzeki 28+161) wynosi 220.69, a przed rondem nr 1 (km rzeki 28+676) wynosi 221.44. Wynika z niej również, że dla wariantu W1 rzędna Q 0,3% z dodatkowym zapasem 30cm (w PFU dla takiej rzędnej określono minimalną wysokość wału przeciwpowodziowego) na wysokości ronda nr 2 (km rzeki 28+161) wynosi 221.77, a przed rondem nr 1 (km rzeki 28+676) wynosi 222.67. Zgodnie z zapisami aktualnej normy PN-S-02204:1997 Drogi samochodowe – Odwodnienie dróg pkt 2.1.4. „Na terenach zalewanych krawężń korony drogi powinna być wzniesiona co najmniej 1,5m ponad poziom zwierciadła wielkiej wody 100-letniej”, rzędne krawężńi drogi winny wynosić: na wysokości ronda nr 2 - 222.19, a przed rondem nr 1 - 222.94. W projekcie koncepcyjnym na odcinku od ronda nr 1 do skrzyżowania z starodrożem DW977 niweleta drogi jest na poziomie 220.8 - 221.2 czyli wskazane byłoby wyniesienie niwelety w zakresie 1-2.2m (jeśli analizować wymagany poziom wałów to wyniesienie winno wynosić ok. 1-1.7m) – prosimy o ustosunkowanie się do zauważonych problemów.

Odpowiedź:

Zgodnie z punktem 1.4.2.3. PFU, w związku z lokalizacją inwestycji na terenach zalewowych - odcinek obwodnicy od mostu na rzece Białej do ronda na skrzyżowaniu z ul. Ryglicką będzie pełnić funkcję przeciwpowodziową (zgodnie z treścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach). W związku z powyższym, parametry obwodnicy na w/w odcinku winny spełniać wymagania *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie* dla II klasy obwałowań. Rozwiązania projektowe, w tym zakresie należy uzgodnić z Małopolskim Zarządzie Melioracji i Urządzeń Wodnych w Krakowie.

Na odcinku drogi, na którym nasyp drogowy pracuje jako wał przeciwpowodziowy, bezpieczne wyniesienie korony drogi nad wodę miarodajną i kontrolną dla II klasy wału, zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie*, wynosi odpowiednio 1,0 m oraz 0,3 m.

Na pozostałym odcinku Zamawiający nie wymaga wyniesienia krawędzi korony drogi co najmniej 1,5 m ponad poziom zwierciadła wody 100-letniej.

Pytanie nr 17: W przyjętych rozwiązaniach do Koncepcji, przyjęta skrajnia kolejowa odbiega od obowiązujących przepisów i może nie zostać na dzień dzisiejszy ponownie uzgodniona - zastosowana jest skrajnia kolejowa 6,18m z konstrukcją obiektu i drogi tylko 65cm, brak widoczności dla zastosowanego łuku pionowego (spełnia dopiero przy $V_m=50\text{km/h}$), nienormalny łuk poziomy nawet przyjmując $R=110\text{ m}$. Wymaga to ograniczenia prędkości na początku inwestycji do 40km/h – czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje ograniczenia prędkości do 40 km/h na początkowym odcinku inwestycji. Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 12, zmienia się zapis punktu 1.1 PFU w zakresie charakterystycznych parametrów projektowanej obwodnicy:

- prędkość projektowa: poza terenem zabudowy - 70 km/h , na terenie zabudowy - 50 km/h

(W załączeniu strona nr 3 PFU- zamienna).

Zgodnie z punktem 1.1 PFU - „*Elementy koncepcji programowej*” dla obiektu budowlanego „*Wschodnie obejście Tuchowa*” – opracowanej przez „EUROMOSTY” 50-319 Wrocław ul. Bolesława Prusa 9” – kwiecień 2011 r stanowiące załącznik do niniejszego PFU są materiałem pomocniczym i pogładowym. Zamawiający oczekuje od Wykonawcy zastosowania rozwiązań projektowych zgodnych z obowiązującymi przepisami, PFU i decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pytanie nr 18: Rozwiązania koncepcyjne są opracowane dla $V_p=50\text{km/h}$ (na terenie zabudowy) a PFU narzuca na całości drogi $V_p=70\text{km/h}$ (wtedy pierwszy łuk poziomy winien mieć promień nie 100m , a min 275m)- czy Zamawiający zaakceptuje zmianę $V_p=50\text{ km/h}$?

Odpowiedź:

Zmienia się zapis punktu 1.1 PFU dotyczący prędkości projektowej dla projektowanej obwodnicy:

- prędkość projektowa: poza terenem zabudowy - 70 km/h , na terenie zabudowy - 50 km/h .

W załączeniu strona nr 3 PFU- zamienna.

Pytanie nr 19: Czy Zamawiający posiada przedmiary robót, jeśli tak prosimy o ich załączenie, w celach pomocniczych dla sporządzenia oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada przedmiarów robót.

Pytanie nr 20: Dot. par. 1 ust.2, pkt 2, ppkt p) projektu umowy oraz zapisów PFU. Zgodnie z zapisami Zamawiający wymaga aby zabezpieczyć i przebudować m.in. urządzenia melioracji szczegółowej. Prosimy o zamieszczenie inwentaryzacji sieci drenarskiej, której brak uniemożliwia oszacowanie zakresu prac niezbędnych do zabezpieczenia i przebudowy wspomnianej sieci związanych z wykonaniem wzmocnienia podłoża.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje inwentaryzacją sieci drenarskiej.

Pytanie nr 21: Dot. par. 3 ust.17 projektu umowy. Wnosimy o doprecyzowanie zapisu, iż takie uprawnienie przysługuje Zamawiającemu w przypadku braku usunięcia nieprawidłowości przez Wykonawcę. Ponadto wskazujemy, iż zabezpieczenie może stać się własnością Zamawiającego co do kwoty odpowiadającej wartości robót nienależycie wykonanych, gdyż w przeciwnym przypadku będzie stanowiło bezpodstawne wzbogacenie po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź: Zamawiający nie widzi potrzeby doprecyzowania zapisów § 3 ust 17 wzoru umowy. Zasady usuwania wad i usterek określone są w umowie - w § 7 ust. 2, gdzie Zamawiający przewidział wcześniejsze wezwanie Wykonawcy do usunięcia wad. Również w przypadku innych roszczeń zabezpieczonych gwarancją i rękojmią Zamawiający co do zasady przewiduje uprzednie wezwanie Wykonawcy do spełnienia świadczenia. Równocześnie wskazuje się, iż instytucja zabezpieczenia należytego wykonania umowy, w tym uprawnień Zamawiającego, jest uregulowana w ustawie Pzp.

Pytanie nr 22: Dot. par. 9 ust.3, pkt 2, ppkt 6 lit. b) projektu umowy. Wnosimy o podanie podstawy prawnej zapisu niniejszego punktu umowy. W przypadku braku takowej, wnosimy o wykreślenie niniejszego punktu jako niezgodnego z obowiązującymi przepisami prawa - swobody zawierania umów pomiędzy przedsiębiorcami, a także PZP. Zamawiający nie jest uprawniony do ingerowania w umowy zawierane przez Wykonawcę z Podwykonawcami w zakresie tworzenia zabezpieczenia należytego wykonania, zatem w świetle przepisów PZP niniejszy zapis winien zostać wykreślony.

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie przedmiotowego postanowienia z wzoru umowy. Zgodnie z art. 143c ustawy Pzp oraz art. 647¹ KC Zamawiający jest odpowiedzialny za zapłatę wynagrodzenia należnego Podwykonawcom. W orzecznictwie sądowym brak jednolitości stanowisk (np. wyrok SO w Krakowie z dnia 16.05.2015r. sygnatura akt XII Ca 10/15), czy Zamawiający ponosi odpowiedzialność za inne należności Wykonawcy względem Podwykonawcy takie jak np. potrącenia dokonywane przez Wykonawcę z należności z tytułu wynagrodzenia Podwykonawcy. W związku z powyższym zapis § 9 ust. 2 ppkt 6 lit. b wzoru umowy stanowi zabezpieczenie Zamawiającego przed solidarną odpowiedzialnością za zapłatę Podwykonawcom.

Ponadto wskazuje się, że na podstawie przepisów art. 143b ust 3 pkt 1 oraz art. 143d ust 1 pkt 6 ustawy Pzp. Zamawiający uprawniony jest do określenia w SIWZ wymagań odnośnie zawierania umów o podwykonawstwo związanych z realizacją zamówienia będącego przedmiotem prowadzonego postępowania. Nie oznacza to, iż Wykonawca ma zakaz zawierania umów o podwykonawstwo na innych warunkach (Zamawiający nie ingeruje w zasadę swobodnego zawierania umów), a jedynie to, iż umowy zawierające zapisy sprzeczne z tymi wymaganiami nie będą akceptowane przez Zamawiającego.

Pytanie nr 23: Dot. par. 14 ust.1 pkt 1) i 2) projektu umowy. Wnosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający nie naliczy Wykonawcy kary umownej za opóźnienie w zakończeniu wykonywania przedmiotu umowy czy usunięciu wad w przypadku, gdy opóźnienie będzie zależne od Zamawiającego (np. Zamawiający nie przekaze terminowo terenu budowy) lub okoliczność będzie niezależna od Wykonawcy (np. siła wyższa).

Odpowiedź: Przesłanką nałożenia kar określonych w §14 ust. 1 pkt 1) i 2) wzoru umowy jest opóźnienie, przy czym domniemywa się, że winę za opóźnienia ponosi Wykonawca. Jeżeli jednak Wykonawca wykaże, że opóźnienia nie wystąpiły z przyczyn leżących po jego stronie, kary określone w tych postanowieniach umowy nie będą naliczane.

Pytanie nr 24: Zgodnie z załączonym PFU skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 977 (ok. km 2+640), ma być wykonane jako trójwlotowe rondo, natomiast załączona koncepcja przedstawia w tym miejscu skrzyżowanie trójwlotowe typu „T”. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i załączenie koncepcji zgodnej z PFU.

Odpowiedź:

Zgodnie z punktem 1.4.4. lit. a PFU- na skrzyżowaniu obwodnicy z DW nr 977 (ok. km 2+640) należy zaprojektować i wykonać rondo trójwlotowe.

W przypadku rozbieżności pomiędzy zapisami PFU, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz *Koncepcji programowej* należy interpretować je w kolejności wskazanej w punkcie 1.1. PFU : „Wykonawca przy opracowaniu dokumentacji projektowej uwzględni wymagania wynikające z niżej wyszczególnionych dokumentów stosowanych w następującej kolejności:

1. *niniejszego PFU,*
2. *Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr ST-I.4210.3.2011.2014.JI z dn. 14.10.2014r. wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, (zwanej w dalszej części PFU - decyzją środowiskową).*
3. *pozyskanych przez wykonawcę decyzji i uzgodnień.*
„Elementy koncepcji programowej” dla obiektu budowlanego „Wschodnie obejście Tuchowa” – opracowanej przez „EUROMOSTY” 50-319 Wrocław ul. Bolesława Prusa 9” – kwiecień 2011 r stanowiące załącznik do niniejszego PFU są materiałem pomocniczym i poglądowym. Rozwiązania projektowe przedstawione w w/w opracowaniu należy dostosować do zapisów PFU, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozyskanych decyzji i opinii. Opracowana dokumentacja projektowa musi zostać przedłożona Zamawiającemu do akceptacji”.

Pytanie nr 25: Zgodnie z załączonym PFU obiekt mostowy nad rzeką Białą i ul. Kolejową ma być długości około 300 m, natomiast załączona koncepcja przedstawia dwa obiekty mostowe, jeden nad rzeką Białą i drugi nad ul. Kolejową. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności i załączenie koncepcji zgodnej z PFU.

Odpowiedź:

Zgodnie z punktem 1.4.3.1. lit. e PFU oraz odpowiedzią na pytanie nr 3 – nad rzeką Białą i ul. Kolejową należy zaprojektować obiekt mostowy, dla którego minimalne światło obiektu netto (bez szerokości filarów) wynosi min. 300m.

Pytanie nr 26: Zgodnie z załączonym PFU zakres robót obejmuje również likwidację przejazdów kolejowych w poziomie jezdni. Prosimy o wskazanie lokalizacji wspomnianych przejazdów.

Odpowiedź:

Konieczność likwidacji skrzyżowań toru z drogą w poziomie szyn wynika z obowiązujących przepisów, w szczególności *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20.10.2015 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1744)*. Zgodnie z uzgodnieniem z PKP z dnia 7.12.2019 r znak: IZDK-505-50/09 pozyskanym na etapie koncepcji, w projekcie obwodnicy należy uwzględnić likwidację przejazdów zgodnie z w/w rozporządzeniem, a zwłaszcza przejazdu kategorii B w km 22,197.

Pytanie nr 27: Zgodnie z załączonym PFU Wykonawca w projekcie w km 0+090 – 0+305 ma uwzględnić miejsca na ewentualną budowę ekranów akustycznych, natomiast załączona koncepcja przewiduje budowę ekranów we wspomnianym kilometrażu. Prosimy o wyjaśnienie czy Wykonawca w wycenie ma uwzględnić budowę ekranów akustycznych na przedmiotowym odcinku? Jeśli tak to prosimy o podanie, czy Zamawiający ma jakiegokolwiek wymagania co do parametrów technicznych ekranów.

Odpowiedź:

Zgodnie z punktem 1.4.11. lit. b podpunkt 2 PFU wykonawca uwzględnieni w projekcie miejsca na ewentualną budowę ekranów akustycznych w km 0+090 – 0+305, które zostaną wykonane po zakończeniu inwestycji, w przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu. Budowa ekranów nie wchodzi w zakres niniejszego zamówienia.

Pytanie nr 28: Prosimy o zamieszczenie dokumentacji projektowej - części rysunkowej w wersji edytowalnej, jako pomoc w przygotowaniu oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje *Koncepcją programową* w wersji edytowalnej.

Pytanie nr 29: Czy Zamawiający przewiduje wykonanie kanału technologicznego? Jeżeli tak to prosimy o podanie podstawowych parametrów technicznych w/w kanału.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje budowy kanału technologicznego.

Pytanie nr 30: Prosimy o potwierdzenie, że na terenie planowanej inwestycji nie znajdują się żadne obiekty mające zalecenia Konserwatora Zabytków.

Odpowiedź:

Na etapie koncepcji została pozyskana opinia Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie Delegatura w Tarnowie z dnia 2.07.2010 r określająca zalecenia konserwatorskie. W/w opinia została udostępniona w załączniku do PFU nr 10.9.

Pytanie nr 31: Prosimy o informację czy na ul. Ryglickiej na odcinku podlegającym przebudowie w ramach przedmiotowej inwestycji Wykonawca ma przewidzieć budowę nowego oświetlenia, czy zgodnie z załączoną Koncepcją ma jedynie przedstawić istniejące słupy.

Odpowiedź:

Wzdłuż całej obwodnicy należy przewidzieć budowę nowego oświetlenia zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 1.4.8. PFU oraz w załączniku nr 7 do PFU.

Pytanie nr 32: Prosimy o określenie jaki rodzaj słupów oświetleniowych ma być zastosowany na przedmiotowej inwestycji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie określa rodzajów słupów oświetleniowych. Słupy muszą spełniać warunki określone w załączniku nr 7 do PFU.

Pytanie nr 33: Załączone przez Zamawiającego dokumenty (PFU i wzór umowy) mówią, iż w zakresie przedmiotowej Inwestycji jest również wykonanie konstrukcji nawierzchni na drogach przecinających budowaną obwodnicę. Prosimy o wskazanie tych dróg oraz podanie dokładnego zakresu prac.

Odpowiedź:

Drogi przecinające obwodnicę zostały wyszczególnione w punkcie 1.4.4. PFU oraz przedstawione na planie sytuacyjnym w *Koncepcji programowej*. Zgodnie z w/w punktem PFU : „Zakres budowy skrzyżowań obejmuje przebudowę (budowę) dróg krzyżujących się z obwodnicą w zakresie wskazanym w koncepcji”. Szczegółowy zakres przebudowy dróg krzyżujących się z obwodnicą wynikać będzie z przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań projektowych i pozyskanej decyzji ZRID. W przypadku skrzyżowań dwupoziomowych PFU nie zawiera wymagań co do przebudowy ulic pod obiektami mostowymi.

Pytanie nr 34: Czy w ramach budowy obwodnicy należy wykonać przebudowę ul. Kolejowej i ul. Polnej? Jeśli tak, prosimy o podanie zakresu przebudowy i parametrów technicznych dróg po przebudowie.

Odpowiedź:

PFU nie zawiera wymagań dotyczących przebudowy ul. Polnej i Kolejowej. Konieczność przebudowy elementów tych ulic w rejonie obiektów mostowych może wynikać z rozwiązań projektowych wykonawcy związanych z budową obiektów.

Pytanie nr 35: Załączone PFU pkt 1.4.3.1, ppkt f) Odwodnienie – mówi o wytycznych dot. odwodnienia mostu na rowie Rudzianka. Brak w PFU wytycznych dot. odwodnienia obiektów mostowych: nad rzeką Białą i ul. Kolejową, nad linią kolejową oraz nad ul. Polną. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza zamienną stronę 21 PFU w celu korekty omyłki pisarskiej.

Pytanie nr 36: Załączone PFU pkt 1.4.3.1, ppkt f) Odwodnienie – mówi o wytycznych dot. odwodnienia mostu na rowie Rudzianka. Prosimy o dokładną lokalizację rowu Rudzianka.

Odpowiedź: Wyjaśnien udzielono w odpowiedzi na pytanie nr 35.

Pytanie nr 37: Dot. par. 13 ust.1. pkt 3 projektu umowy. Prosimy o wykreślenie wspomnianego zapisu, jako nie mającego zastosowania w przedmiotowej Inwestycji lub wskazania miejsc w których Zamawiający będzie wymagał zaprojektowania jezdni o szerokości 6,5 m.

Odpowiedź:

Zamawiający usuwa ze wzoru umowy omyłkowo tam wskazane zapisy par. 13 ust 1 pkt 3 oraz par. 13 ust. 5. Pozostałe punkty par. 13 ust. 1 oraz ust. 6-8 ulegają przenieumerowaniu. W załączeniu Zamawiający udostępnia zamienny wzór umowy opatrzony datą 07.07.2017r.

Pytanie nr 38: Czy Zamawiający potwierdza, że PFU jest kompletne, aktualne i zawiera wszystkie elementy wymagane przepisami prawa?

Odpowiedź:

Zdaniem Zamawiającego, PFU zawiera elementy wymagane przepisami prawa w zakresie planowanej inwestycji liniowej.

Pytanie nr 39: W Decyzji Środowiskowej z dnia 14.10.2014 w uzasadnieniu określone jest, że nowoprojektowany most nad rzeką Białą ma mieć podpory zlokalizowane poza korytem rzeki i rozpiętość przęsła minimum 25 m. Czy ten zapis jest wiążący dla rozpiętości wszystkich przęsła na całym 3000-metrowym obiekcie?

Odpowiedź:

Zgodnie z treścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach minimalna rozpiętość przęsła dotyczy całego obiektu.

Pytanie nr 40: Jakie założenia dotyczące technologii i geometrii obiektu mostowego na rzece Białej Tarnowskiej zawierał wniosek o jego uzgodnienie z RZGW Kraków (uzgodnienie RZGW znak: ZP-rr-773-2-13/17)?

Odpowiedź:

Uzgodnienie znak ZP-rr-773-2-13/17 z dnia 31.05.2017 r zostało wydane przez RZGW na podstawie wniosku o zaopiniowanie opracowania pn. „Aktualizacja analizy wpływu projektowanej obwodnicy wraz z obiektem mostowym na rz. Biała na zmianę warunków przepływu wód powodziowych i zagrożenia

powodzią dla terenów przyległych". Z w/w opracowania wynika konieczność zachowania minimalnego światła obiektu netto (bez szerokości filarów) 300 m oraz rzędnej spodu konstrukcji 223,83 - wskazanej w Analizie i PFU.

Na podstawie punktu 1.1. PFU do obowiązków Wykonawcy należy opracowanie dokumentacji projektowej, w tym projektu obiektu mostowego - zgodnie z obowiązującymi przepisami i uwarunkowaniami terenowymi. Ze względu na to, że obliczenia zawarte w „Aktualizacji analizy wpływu projektowanej obwodnicy wraz z obiektem mostowym na rz. Biała na zmianę warunków przepływu wód powodziowych i zagrożenia powodzią dla terenów przyległych” są obliczeniami wykonanymi na etapie koncepcji, projektant realizujący projekt obwodnicy zobowiązany jest do wykonania obliczenia sprawdzającego dla przyjętych przez niego rozwiązań projektowych, a zwłaszcza ilości filarów, usytuowania ich w stosunku do kierunku nurtu, kształtu i usytuowania przyczółków – zgodnie z uwagą do punktu 1.4.2.3. PFU. Szczegółowe rozwiązania projektowe obwodnicy należy zweryfikować na postawie modelu zawartego w opracowaniu „Aktualizacja analizy wpływu projektowanej obwodnicy wraz z obiektem mostowym na rz. Biała na zmianę warunków przepływu wód powodziowych i zagrożenia powodzią dla terenów przyległych” a następnie uzgodnić je RZGW.

Pytanie nr 41: Jakie jest wymagana minimalna rozpiętość przęsła nurtowego obiektu mostowego na rzece Białej Tarnowskiej?

Odpowiedź:

Zgodnie z treścią decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozpiętość przęsła, w tym przęsła nurtowego - wynosić powinna minimum 25 m, podpory obiektu należy zlokalizować poza korytem rzeki.

- II. Zamawiający informuje, iż na podstawie art. 38 ust 4 ustawy Pzp wprowadza zmiany w treści zał. nr 1 SIWZ – PFU w zakresie wymagań dot. zaprojektowania i wykonania nawierzchni i podbudowy (pkt 1.4.2.4. PFU). W załączeniu zamienne str. nr 13 i 14 PFU (oznaczone datą 07.07.2017r).
- III. Ponadto Zamawiający informuje, iż w związku z udzielonymi odpowiedziami jak również mając na uwadze konieczność sporządzenia odpowiedzi na inne złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści SIWZ w niniejszym postępowaniu, na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, zmienia określony w SIWZ termin składania ofert, wniesienia wadium oraz otwarcia ofert w przedmiotowym postępowaniu, zgodnie z poniższym:

Termin składania ofert:	19.07.2017r do godziny 9:30
Termin wniesienia wadium:	19.07.2017r do godziny 9:30
Termin otwarcia ofert:	19.07.2017r godzina 10:00

Przedmiotowe zmiany na podstawie art. 12a ust 2 w związku z art. 38 ust 4a pkt 2 ustawy Pzp zostają wprowadzone do treści ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 31.05.2017 pod nr 2017/S 103-204855 – zmiana dotyczy Sekcji IV.2.2) Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału oraz Sekcji IV.2.7) Warunki otwarcia ofert.

W związku z powyższym wprowadza się następujące dokumenty - udostępnione na stronie internetowej Zamawiającego:

- zamienne strony nr 21 i 26 SIWZ – cz. opisowa (oznaczone datą 07.07.2017r.)

- IV. W związku z wprowadzonymi zmianami w załączeniu udostępnia się:
- zamienne strony od nr 21 i 26 SIWZ – cz. opisowa (oznaczone datą 07.07.2017r.)
 - zamienny zał. nr 7 SIWZ – Wzór umowy (oznaczone datą 07.07.2017r.)
 - zamienne strony nr 3, 13, 14 i 21 PFU (oznaczone datą 07.07.2017r.)

Niniejsze pismo wraz z załącznikami staje się częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Rozdzielnik:
1 x DN-4 a/a
www.zdw.krakow.pl

DYREKTOR
mgr inż. Marta Maj