

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, 2 i 4 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 54: Czy do obowiązków Wykonawcy należy również ponowne wykonanie analizy hydrologicznej?

Odpowiedź nr 54:

Do obowiązków Wykonawcy należy ponowne wykonanie analizy hydrologicznej. Zgodnie z uwagą do punktu 1.4.2.3. PFU. Szczegółowe rozwiązania projektowe obwodnicy należy zweryfikować na podstawie 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 55 Czy po przekazaniu przez Zamawiającego placu budowy do obowiązków Wykonawcy będzie należało zimowe utrzymanie przebudowywanego odcinka ul. Ryglickiej w okresie realizacji przedmiotowej Inwestycji?

Odpowiedź nr 55:

Po przekazaniu przez Zamawiającego terenu budowy do obowiązków wykonawcy nie będzie należało zimowe utrzymanie ul. Ryglickiej. W trakcie realizacji robót budowlanych na odcinku ul. Ryglickiej, w zależności od przyjętej przez Wykonawcę organizacji ruchu - konieczne będzie wprowadzenie objazdu, przy czym obowiązkiem Wykonawcy będzie zapewnienie dojazdu do posesji dla mieszkańców (także w okresie zimowym) .

Pytanie nr 56 : Prosimy o załączenie aktualnych uzgodnień i warunków przebudowy wszystkich sieci infrastruktury technicznej znajdujących się na terenie planowanej Inwestycji na podstawie których Wykonawca będzie mógł dokonać rzetelnej wyceny. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 02.09.2004r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbiorów robót budowlany oraz programu funkcjonalno użytkowego, stanowią one załącznik do PFU

Odpowiedź nr 56:

Załącznikami do PFU są uzgodnienia i warunki pozyskane na etapie opracowania *Koncepcji programowej*. Aktualne uzgodnienia i warunki Wykonawca pozyska na etapie opracowania projektu budowlanego dla przyjętych w projekcie rozwiązań. Obowiązki wyszczególnione w przytoczonym w pytaniu Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2.09.2004 r (Dz.U. 2013 poz. 1129) dotyczą wszystkich obiektów budowlanych, zarówno budynków jak i budowli, przy czym nie uwzględniają specyfiki obiektów takich jak obiekty liniowe, w tym drogi. Wymóg załączenia do PFU pozwoleń i warunków technicznych związanych z przyłączeniem obiektu do istniejących sieci wodociagowych, kanalizacyjnych, ciepłych, gazowych itd. - dotyczy budynków.

Pytanie nr 57 Prosimy o potwierdzenie, że przepusty pod zjazdami, drogą, drogami serwisowymi, oraz na ciekach lokalnych bez nazwy należy wykonać z rur z modyfikowanych żywic poliestrowych, wzmacnianych włóknem szklanym. Takie rozwiązanie niepotrzebnie zwiększy koszty Inwestycji.

Odpowiedź nr 57:

Zamawiający potwierdza wymóg wykonania przepustów z rur z modyfikowanych żywic poliestrowych wzmocnianych włóknem szklanym pod obwodnicą (ciągłem głównym projektowanej drogi). Pod drogami bocznymi dopuszcza się zastosowanie innych materiałów pod warunkiem pozyskania przez Wykonawcę zgody bądź postanowienia organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdzającego, iż zaprojektowane rozwiązanie nie będzie miało wpływu na środowisko i nie wymaga zmiany decyzji w tym zakresie.

Pytanie nr 58 W SIWZ Zamawiający zastrzegł obowiązek osobistego wykonania przez Wykonawcę kluczowej części zamówienia tj. wykonania górnych warstw konstrukcji nawierzchni. Prosimy o wyjaśnienie jakie warstwy Zamawiający rozumie pod pojęciem „górnych warstw konstrukcji nawierzchni”.

Odpowiedź nr 58:

Po pojęciem „górnych warstw konstrukcji nawierzchni” Zamawiający rozumie warstwy określone w punkcie 9 i wyszczególnione w tabelach 9.1 „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” załączniku do zarządzenia nr 31 GDDKIA z dnia 16.06.2014r.

Pytanie nr 59 Prosimy o przesłanie wymagań technicznych dotyczących wykonania nasypu na odcinku gdzie ma on pełnić funkcję wału przeciwpowodziowego lub dokładnych warunków technicznych od Zarządcy wałów.

Odpowiedź nr 59:

Wyjaśnienia zostały zawarte w odpowiedzi na pytanie nr 50, udzielonej w ramach pisma znak ZDW/PW/2017/4630 /DN-4/ AN z dnia 12.07.2017r.

Pytanie nr 60 Zwracamy się z prośbą o zmianę terminu realizacji Inwestycji na okres minimum 30 miesięcy. Niniejszy termin wynika z uwarunkowań realizacyjnych tj.: uzyskanie odstępstw od warunków technicznych (w tym PKP) może wynieść nawet do 12 miesięcy, pozyskanie decyzji ZRID czas około 3 miesięcy a następnie minimalny okres wykonania obiektów mostowych około 15 miesięcy.

Odpowiedź nr 60:

Zamawiający podtrzymuje termin realizacji inwestycji określony w SIWZ. W ocenie Zamawiającego jest to termin realny, umożliwiający wykonanie zamówienia zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Pytanie nr 61 Dot. odpowiedzi nr 16 z dnia 07.07.2017r. i nr 50 z dnia 12.07.2017r. Prosimy o przekazanie wstępnych warunków technicznych / rozwiązań projektowych, jakie winien ująć w wycenie robót Wykonawca dotyczące wymogów stawianych dla Inwestycji przez MZMiUW w Krakowie.

Odpowiedź nr 61:

Na podstawie punktu 1.1. PFU do obowiązków Wykonawcy należy opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej oraz pozyskanie wszelkich niezbędnych opinii i uzgodnień.

Zamawiający nie dysponuje rozwiązaniami projektowymi i warunkami technicznymi w zakresie wymagań stawianych przez MZMiUW w Krakowie. W załączeniu, jako materiał pomocniczy przekazujemy uwagi do koncepcji programowej pozyskane na etapie opracowania koncepcji (pismo nr DIT-RNU TA-43-1-34/11 z dnia 21.04.2011 r).

Pytanie nr 62 Prosimy o podanie ewentualnych koniecznych do uzyskania odstępstw od warunków technicznych jakie wg wiedzy Zamawiającego mogą wystąpić.

Odpowiedź nr 62:

Określenie konieczności pozyskania odstępstw od warunków technicznych oraz ich zakresu należy do obowiązków Wykonawcy i wynikać będzie z przyjętych przez Wykonawcę ostatecznych rozwiązań projektowych.

Pytanie nr 63 Dot. odpowiedzi nr 27 z dnia 07.07.2017r. Czy Zamawiający wymaga tylko poszerzenia korpusu drogi pod przyszłe ekrany czy też uwzględnienia ewentualnej infrastruktury z nimi związanej (furtki, wyjście ewakuacyjne, oświetlenie etc.)

Odpowiedź nr 63:

Zamawiający wymaga wyłącznie poszerzenia drogi w celu umożliwienia ewentualnego montażu ekranów akustycznych.

W załączeniu udostępnia się pismo nr DIT-RNU TA-43-1-34/11 z dnia 21.04.2011 r. (zamieszczone jest pod adresem ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/41_17 w katalogu : „zał. do pisma z dnia 21.07.2017r”).

Pytanie nr 64 : Przyjmując prędkość miarodajną w terenie zabudowy 70 km/h (początkowy odcinek obwodnicy) konieczne jest zwiększenie promienia łuku poziomego (ze względu na wymagania widoczności), co spowoduje powstanie ostrzejszego kąta przecięcia się osi obwodnicy z istniejącą linią kolejową. Wpłynie to na długość projektowanego nad linią kolejową wiaduktu (wydłuży się on prawdopodobnie dwukrotnie w stosunku do rozwiązania z koncepcji - ok 50m). Zmniejszy się również długość odcinka wznoszenia się na wysokość zdefiniowaną przez skrajnię kolejową, która i tak jest większa niż zakładała koncepcja, co przy normatywnych dopuszczalnych spadkach jest technicznie niewykonalne, chyba, że początek opracowania zostanie cofnięty o ok 100 m. W związku z tym zwracamy się do

Zamawiającego o zgodę na ograniczenie prędkości na początkowym odcinku obwodnicy do 30 km/h lub o zgodę na przesunięcie początku obwodnicy o ok 100 m w rejon skrzyżowania z ul. Polną.

Reasumując bez zgody Zamawiającego na któreś z zaproponowanych rozwiązań, wykonanie początkowego odcinka obwodnicy w świetle obowiązujących przepisów będzie technicznie niewykonalne.

Odpowiedź nr 64:

Zamawiający nie wyraża zgody na ograniczenie prędkości na początkowym odcinku obwodnicy do 30 km/h.

Mając na względzie warunki terenowe oraz konieczność zapewnienia skrajni kolejowej dla wiaduktu na PKP i dostosowania parametrów obwodnicy na w/w odcinku do obowiązujących przepisów, wprowadza się zmianę w zakresie wymagań dotyczących skrzyżowania obwodnicy z DW nr 977 na początku obwodnicy - zamiast skrzyżowania zwykłego typu „T” z DW nr 977 wprowadza się rondo trójwlotowe o śr. zewnętrznej ok. 40,0 m.

Projektowane rondo nie powinno wykraczać poza granice działek objętych decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zamawiający informuje, iż zmienił treść PFU w zakresie :

punktu 1.1. „Charakterystyczne parametry projektowanej obwodnicy” w części dotyczącej parametrów skrzyżowań, która otrzymuje brzmienie:

- parametry w zakresie geometrii skrzyżowań :

skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 977 (początek obwodnicy) - trójwlotowe rondo o śr. zewnętrznej 40,0 m , min. szerokość jezdni ronda: 5,0 m + 2,0 m (pierścień)

skrzyżowanie obwodnicy z drogą powiatową nr 1385K - trójwlotowe rondo o śr. zewnętrznej min. 40,0 m , min. szerokość jezdni ronda: 5,0 m + 2,0 m (pierścień)

skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 977 (ok. km 2+640) - trójwlotowe rondo o śr. zewnętrznej 40,0 m , min. szerokość jezdni ronda: 5,0 m + 2,0 m (pierścień);

punktu 1.1. II. lit. g), który otrzymuje brzmienie:

Budowa skrzyżowań typu rondo dla skomunikowania dróg przecinających budowaną obwodnicę wraz z rozbudową odcinków dróg krzyżujących się z planowaną obwodnicą.

punktu 1.4.4. lit. a) podpunkt 1, który otrzymuje brzmienie:

Skrzyżowanie obwodnicy z drogą wojewódzką nr 977 (początek obwodnicy) - trójwlotowe rondo

Wymagane parametry ronda:

średnica zewnętrzna – 40 m (z zastrzeżeniem punkt. 1.4.4. lit. d podpunkt 6)

min. szerokość jezdni ronda: 5,0 m + 2,0 m (pierścień przejezdny;)

punktu 1.4.4. lit. b), który otrzymuje brzmienie:

Zakres projektowanych rond i dojazdów do rond nie powinien wykraczać poza granice działek wskazanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

punktu 1.4.4. lit. d) podpunkt 6, który otrzymuje brzmienie:

W przypadku braku możliwości zastosowania ronda o średnicy zewnętrznej 40 m na skrzyżowaniach obwodnicy z DW 977 na początku obwodnicy oraz ok. km 2+640, z uwagi na istniejące warunki terenowe i obowiązujące przepisy, dopuszcza się jej zmniejszenie do wartości nie mniejszej niż 36,0 m – pod warunkiem akceptacji takiego rozwiązania przez Zamawiającego.

punktu 1.4.4. lit. d) podpunkt 5, który otrzymuje brzmienie:

W ramach skrzyżowań typu rondo należy zaprojektować chodniki wraz z przejściami dla pieszych. Na wyspach centralnych rond należy przewidzieć nasadzenia w postaci krzewów i bylin ozdobnych. Projekt zagospodarowania rond należy uzgodnić z Zamawiającym.

punktu 1.4.2.6. lit. a), który otrzymuje brzmienie:

Należy przewidzieć zaprojektowanie i wybudowanie chodników wraz z przejściami dla pieszych w obrębie rond oraz na odcinkach ul. Ryglickiej i DW 977 wskazanych w koncepcji programowej. W przypadku budowy chodników przy jezdni minimalna szerokość chodnika wynosić powinna 2,0 m. Należy zastosować krawężniki betonowe wibroprasowane 20/30 cm na ławie betonowej z oporem, odstonięcie krawężników 14 cm. Zamawiający nie dopuszcza wykonania krawężników w technologii „na mokro”.

W załączeniu Zamawiający wprowadza PFU zamiennie z dnia 20.07.2017 r oraz przekazuje jako materiał pomocniczy rysunek zawierający koncepcję lokalizacji ronda na początku obwodnicy. Dokumenty te zamieszczone są pod adresem ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/41_17 w katalogu : „zał. do pisma z dnia 21.07.2017r”.

W związku z przedmiotową zmianą treści PFU Zamawiający dokonuje równocześnie zmiany treści SIWZ-cz.-opisowa w zakresie cz. I pkt. 2.ppkt 2 lit. g oraz wzoru umowy -zał. nr 7 SIWZ w zakresie §1 ust. 2 pkt 2 lit g (zapis ten otrzymuje brzmienie: „Budowa skrzyżowań typu rondo dla skomunikowania dróg przecinających budowaną obwodnicę wraz z rozbudową odcinków dróg krzyżujących się z planowaną obwodnicą;” .) jak również analogicznej zmiany w treści ogłoszenia o zamówieniu(zapisy Sekcji II.2.4).W załączeniu udostępnia się zamienną stroną nr 3 SIWZ-cz. opisowa , zamienną stroną nr 1 zał. nr 7 SIWZ – Wzór umowy oraz ogłoszenie o zmianie ogłoszenia uwzględniające powyższe zmiany .

Ponadto w związku z treścią niniejszej odpowiedzi zmienia się odpowiedź na **pytanie nr 48**, która otrzymuje brzmienie:

Pytanie nr 48: Prosimy o informację czy Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko odnośnie braku zgody na budowę ronda na początku obwodnicy o co wnioskował Urząd Miejski w Tuchowie.

Odpowiedź nr 48:

Wyjaśnienia zostały zawarte w odpowiedzi na pytanie nr 64.

Pytanie nr 65 Czy należy przewidzieć likwidację przejazdu kolejowego kat "B" w km 22,197, o którym mowa w opinii PKP PLK S.A. z dnia 07.12.2009r.? W opinii tej PKP powołuje się na zapisy Rozporządzenia, które już nie obowiązują. Zgodnie z zapisami aktualnego Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie § 40. 1. *"W odległości do 3 km z każdej strony od wybudowanego skrzyżowania wielopoziomowego w obszarze niezabudowanym nie mogą znajdować się przejazdy kolejowo-drogowe"*. Przejazd, ten znajduje się poza obszarem zabudowanym, natomiast stanowi dojazd od drogi wojewódzkiej do miejscowości Burzyn. Po likwidacji przejazdu, dojazd do miejscowości znacznie się wydłuży. Czy należy przewidzieć zjazd z obwodnicy, pozwalający na dojazd do miejscowości Burzyn od strony drogi wojewódzkiej 977? Ewentualnie czy w ramach projektu organizacji ruchu docelowego można skorygować granice obszaru zabudowanego tak, by przejazd znalazł się w tym obszarze, a co za tym idzie mógł pozostać w istniejącej lokalizacji?

Odpowiedź nr 65:

Odcinek drogi powiatowej w rejonie przejazdu kolejowego znajduje się w obszarze zabudowy i zostanie oznakowany jako obszar zabudowany przez właściwego zarządcę drogi.

Niniejsza odpowiedź jest równocześnie uzupełnieniem do odpowiedzi na pytanie nr 26, udzielonej w ramach pisma znak ZDW/PW/2017/4482 /DN-4/ AN z dnia 07.07.2017r.

III. Zamawiający informuje, iż w związku z udzielonymi odpowiedziami oraz wprowadzonymi zmianami o których mowa w pkt I., 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:	07.08.2017r do godziny 10:30
Termin wniesienia wadium:	07.08.2017r do godziny 10:30
Termin otwarcia ofert:	07.08.2017r godzina 11:00

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 II.2.4) Przedmiot - Opis zamówienia , Sekcji IV.2.2) Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału oraz Sekcji IV.2.7) Warunki otwarcia ofert.

IV. W związku z wprowadzonymi zmianami w załączeniu udostępnia się na stronie internetowej Zamawiającego:

- zamienne strony nr 3, 21 i 26 SIWZ – cz. opisowa (oznaczone datą 21.07.2017r.)
- zamienną str. nr 1 zał. nr 7 SIWZ – Wzór umowy (oznaczoną datą 21.07.2017r.)
- zamienne PFU (oznaczone datą 20.07.2017r.)
- rysunek zawierający koncepcję lokalizacji ronda na początku obwodnicy
- pismo nr DIT-RNU TA-43-1-34/11 z dnia 21.04.2011 r.
- ogłoszenie o zmianie ogłoszenia(21.07.2017r)

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

DYREKTOR

mgr inż. Marta Maj

Rozdzielnik:

1 x DN-4 a/a

www.zdw.krakow.pl