

Kraków, 03.03.2021 r.
ZDW/PW/2021/1608/DN-4/BJ
zn. sprawy: ZDW-DN-4-271-87/20

Wg rozdzielnika

dotyczy: postępowania w sprawie zamówienia pn. Budowa połączenia DK 87 z DW 969 w Nowym Sączu wraz z budową mostu na rz. Dunajec – opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji umożliwiających realizację inwestycji, pełnienie nadzoru autorskiego
(nr ZDW-DN-4-271-87/20)

Zamawiający – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie niniejszym zgodnie art. 38 ust. 1a i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, zwanej dalej ustawą PZP) udziela poniżej odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) w przedmiotowym postępowaniu, który wpłynęły do Zamawiającego (numeracja pytań oraz kolejność udzielania odpowiedzi jest ustalona przez Zamawiającego).

Pytanie nr 51

W związku z koniecznością aktualizacji prognozy ruchu prosimy o informację, czy zakres pomiarów ruchu oraz prognozę należy uzgodnić z centralą GDDKiA?

Odpowiedź

Zakres pomiarów ruchu oraz aktualizację prognozy ruchu należy uzgodnić z Zamawiającym (Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie). Na terenie miasta Nowy Sącz zarządcą drogi DK 87 nie jest GDDKiA, ale Miejski Zarząd Dróg Nowy Sącz.

Pytanie nr 52

W związku z koniecznością aktualizacji prognozy ruchu prosimy o wyjaśnienie czy należy dokonać ponownej analizy oddziaływania na środowisko, w tym analizy akustycznej? Ponadto w przypadku zmiany zakresu oddziaływania określonego w pozyskanej decyzji środowiskowej, jaki sposób postępowania należy przewidzieć (ponowna ocena oddziaływania na środowisko w ramach postępowania ZRID czy zmiana/pozyskanie nowej decyzji środowiskowej)?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż po przeprowadzeniu aktualizacji prognozy ruchu należy oszacować konieczność wykonania ponownej analizy oddziaływania na środowisko w dostosowaniu do tego przyjętego na etapie pozyskiwania decyzji środowiskowej. Obecnie Zamawiający nie przewiduje konieczności zmiany lub pozyskania nowej decyzji środowiskowej, ponieważ analizy akustyczne przeprowadzono dla różnych horyzontów czasowych (stan istniejący, rok 2023, rok 2033).

Pytanie nr 53

W związku z koniecznością aktualizacji prognozy ruchu prosimy o wyjaśnienie czy należy dokonać ponownego sprawdzenia przepustowości skrzyżowań?

Odpowiedź

Opracowana koncepcja projektowa połączenia DK 87 z DW 969 zakłada rozwiązanie wszystkich skrzyżowań na zasadzie ruchu okrężnego. O ostatecznej geometrii skrzyżowań decyduje

projektant na etapie opracowywania dokumentacji projektowej, w oparciu o indywidualne analizy przepustowości. Dopuszczalne są zmiany geometrii skrzyżowania niepowodujące zmiany zakresu działek określonych w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych oraz po uzgodnieniu ich z Zamawiającym.

Pytanie nr 54

Jaki poziom swobody ruchu Zamawiający dopuszcza dla poszczególnych skrzyżowań oraz wlotów?

Odpowiedź

Poziom swobody ruchu dla każdego ze skrzyżowań i wlotów powinien określić – zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi i sztuką inżynierską – projektant branży drogowej na etapie opracowywania dokumentacji projektowej wykonywanej w ramach realizacji niniejszego zamówienia.

Pytanie nr 55

Zgodnie z udostępnioną analizą przepustowości na jednym z projektowanych skrzyżowań wskazano IV PSR w roku 2023 – czy GDDKiA zaakceptowała takie warunki ruchu?

Odpowiedź

Na terenie Nowego Sącza (stanowiącego miasto na prawach powiatu) zarządcą dróg zlokalizowanych na terenie miasta jest Miejski Zarząd Dróg Nowy Sącz, a nie GDDKiA. Na skrzyżowaniu, gdzie analizie poddano rondo dwupasowe i wykazano IV PSR, ostatecznie zaproponowano skrzyżowanie typu rondo turbinowe ze względu na większą przepustowość takiego rozwiązania (komentarz w tym zakresie został zamieszczony w analizie znajdującej się w udostępnionych materiałach przetargowych).

Pytanie nr 56

Odnosnie do odpowiedzi na pytanie 27 informujemy, że zamieszczone dokumenty nadal nie uwzględniają usunięcia wszystkich kolizji, m.in. brak jest rozwiązania kolizji z istniejącymi sieciami energetycznymi. W związku z powyższym prosimy o ich udostępnienie.

Odpowiedź

W kontekście przedmiotowego pytania Zamawiający informuje, iż udostępnił warunki techniczne Tauron Dystrybucja S.A. w linku do załączników pod adresem ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp3/87_20 (katalog „załączniki do pisma z dnia 18.02.2021 r.” / folder Załączniki / folder Załącznik nr 5 – pisma / plik pn. Za15-lista-pism-przekazywanych-załączniki i plik pn. 53-TAURON-2018-11-26-warunki-techniczne).

Zamawiający przypomina również, że zakres niezbędnej przebudowy istniejących sieci infrastruktury obcej zależeć będzie od ostatecznych rozwiązań projektowych konkretyzowanych w toku realizacji niniejszego zamówienia, a ich zakres zostanie określony przez projektanta.

Pytanie nr 57

Prosimy o jednoznaczną odpowiedź, czy istniejący wiadukt kolejowy nad DK 87 (w ciągu starodroża) należy przewidzieć do rozbiórki?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż istniejący wiadukt kolejowy nad DK 87 (w ciągu starodroża) nie podlega rozbiórce.

Pytanie nr 58

Czy ewentualna rozbiórka obiektu kolejowego jw. została uwzględniona w decyzji środowiskowej oraz uzgodniona z PKP oraz GDDKiA.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż istniejący wiadukt kolejowy nad DK 87 (w ciągu starodroża) nie jest przewidziany do rozbiórki, w związku z czym kwestia ta nie została uwzględniona w decyzji środowiskowej.

Pytanie nr 59

Czy w związku z budową nowego wiaduktu kolejowego należy przewidzieć likwidację wszystkich przejazdów kolejowych w odległości mniejszej niż 3km od planowanego wiaduktu? Jeśli tak to proszę o wskazanie których, oraz informację czy związane z tym prace są objęte decyzją środowiskową?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż w związku z budową nowego wiaduktu kolejowego (skrzyżowanie wielopoziomowe) projektant w toku opracowywania dokumentacji projektowej wykonywanej w ramach niniejszego zamówienia powinien określić konieczność likwidacji istniejących przejazdów kolejowych zgodnie z obowiązującymi przepisami lub uzyskać stosowne uzgodnienia / odstępstwa.

Pytanie nr 60

W związku z odpowiedzią na pytanie nr 29, 42, 43 i 44 prosimy o jednoznaczną informację czy wykonawca w cenie ofertowej ma uwzględnić przebudowę linii WN? Należy podkreślić, iż jest to bardzo newralgiczny punkt i ew. przebudowa sieci będzie wiązała się z bardzo wysokimi kosztami zarówno na etapie prac projektowych oraz późniejszej realizacji, co niewątpliwie ma bardzo istotny wpływ na wartość ceny ofertowej. Ponadto ze wstępnej analizy wynika, iż ew. przebudowa linii WN nie została ujęta w pozyskanej decyzji środowiskowej, a zgodnie z rozporządzeniem kwalifikuje się ona jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym prosimy o informację czy Zamawiający przewiduje pozyskiwanie nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. zakresu.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż zgodnie z opracowaną koncepcją projektową połączenia DK 87 z DW 969 (wykonaną przez zewnętrzną firmę projektową i projektantów o stosownych uprawnieniach) nie zachodzi konieczność przebudowy sieci wysokiego napięcia WN. Podkreśla się jednak, iż zakres niezbędnej przebudowy istniejących sieci infrastruktury obcej zależeć będzie od ostatecznych rozwiązań projektowych konkretyzowanych w toku realizacji niniejszego zamówienia.

Pytanie nr 61

W związku z odpowiedzią na pytanie nr 45 prosimy o jednoznaczną informację, czy wykonawca winien przewidzieć w ofercie przetargowej budowę nowej łącznicy na odcinku pomiędzy stacjami Nowy Sącz Chełmiec – Nowy Sącz Biegonice? Przedmiotowa informacja może mieć istotne znaczenie na przebieg procesu projektowego, zakres decyzji środowiskowej, koszty inwestycji, a w związku z tym wartość ceny ofertowej w przedmiotowym postępowaniu. Prosimy o rozważenie przesunięcia daty otwarcia ofert przetargowych do czasu pozyskanie przez Zamawiającego jednoznacznego rozstrzygnięcia (wytycznych) z PKP w powyższej sprawie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż na etapie opracowywania koncepcji projektowej połączenia DK 87 z DW 969 PKP nie wskazał szczegółowych warunków dotyczących budowy nowej łącznicy kolejowej na odcinku pomiędzy stacjami Nowy Sącz Chełmiec – Nowy Sącz Biegonice. Zaznacza się także, iż budowa nowej łącznicy kolejowej nie jest objęta zakresem niniejszego zamówienia.

Pytanie nr 63

Wykonawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego o potwierdzenie, że Zamawiający uzna na spełnienie kryterium wymagań dodatkowych dla których uzyskać można 20 pkt. : doświadczenie w postaci wykonania co najmniej dwóch (2) projektów budowlanych budowy, rozbudowy, odbudowy lub przebudowy obiektów mostowych o długości całkowitej przęsła ponad 50m.

Odpowiedź

Zamawiający nadmienia, iż pytanie odnosi się (przywołuje) do nieaktualnego już brzmienia pozacenowego kryterium dodatkowe doświadczenie osoby na stanowisko Projektanta branży mostowej (określonego w ramach zapisów cz. V pkt 1 ppkt 3 i pkt 2.3. SIWZ – cz. opisowa) – opis tego kryterium został zmieniony w dniu 20.01.2021 r., o czym Zamawiający poinformował pismem z dnia 20.01.2021 r. (zn. ZDW/PW/2021/400/DN-4/BJ), zamieszczając w załączeniu do niego m.in. zamienne str. SIWZ – cz. opisowa uwzględniające dokonane w opisie kryterium zmiany. Wskazuje się, iż parametrem istotnym i brany pod uwagę w kontekście weryfikacji ujętego w ramach kryterium oceny ofert dodatkowego doświadczenia osoby na stanowisko Projektanta branży mostowej jest rozpiętość przęsła obiektu mostowego.

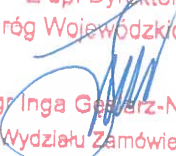
Pytanie nr 64

Jakie okoliczności spowodowały wydłużenie przez Zamawiającego terminu realizacji zamówienia o blisko dwa lata? Z uwagi na to, że przedmiotowa zmiana SIWZ może mieć wpływ na liczbę startujących wykonawców oraz wycenę ofert przetargowych prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż dokonane wydłużenie terminu realizacji zamówienia było spowodowane długoterminowymi założeniami inwestycyjnymi Zamawiającego.

Niniejsze pismo staje się częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Z up. Dyrektora
Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie

mgr Inga Gębarz-Nowak
Naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych