



Kraków, 22.07.2015r.

ZDW/PW/2015/5000/DN4 KJ  
Znak sprawy: ZDW-DN-4-271-45/15

**Wg rozdzielnika**

**dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego „Obwodnica Miechowa” (ZDW-DN-4-271-45/15)**

I. Zamawiający – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie zgodnie z art. 38 ust. 1,1a i 2 ustawy – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm., zwanej dalej ustawą PZP) udziela poniżej odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu, które wpłynęły do Zamawiającego. Numeracja pytań została narzucona przez Zamawiającego.

**Pytanie nr 242**

Dotyczy pkt 1.4.4 lit. d/ - Skrzyżowania

Czy Zamawiający przewiduje wykonanie krawężnika tylko na wyspie na wlocie rond czy również na krawędzi jezdni oraz na obwodzie ronda? W przypadku wykonania obustronnego krawężnika konieczne będzie poszerzenie wlotu i wylotu jezdni do wymaganej szerokości.

**Odpowiedź**

Zamawiający przewiduje wykonanie krawężnika kamiennego na wyspach przy wlotach rond, na krawędzi jezdni w obrębie rond oraz na obwodzie ronda. W projekcie należy uwzględnić konieczne poszerzenie wlotów jezdni.

**Pytanie nr 243**

Dotyczy skrzyżowania w km 8+360.64

Czy Zamawiający na etapie obecnego zamierzenia budowlanego (projekt budowlany oraz roboty budowlane) przewiduje wykonanie dwóch fragmentów łącznic do planowanej drogi ekspresowej S7?

**Odpowiedź**

Zamawiający przewiduje wykonanie niewielkich fragmentów dwóch łącznic węzła S7 – do końca łuków R=15m na zjazdach z ronda nr 4

**Pytanie nr 244**

Czy Zamawiający dysponuje profilami podłużnymi dróg bocznych w rejonie w/w skrzyżowania? Prosimy o udostępnienie.

**Odpowiedź**

Zamawiający nie dysponuje profilami podłużnymi dróg bocznych w rejonie skrzyżowania w km 8+360.

**Pytanie nr 245**

Czy dopuszcza się pozostawienie istniejących sieci uzbrojenia terenu w projektowanych drogach serwisowych czy należy przewidzieć ich przebudowę?

**Odpowiedź**

Przebudowa lub pozostawienie istniejących sieci uzbrojenia terenu pod projektowanymi drogami serwisowymi powinno wynikać z warunków pozyskanych od zarządców poszczególnych sieci.

**Pytanie nr 246**

Czy Zamawiający dysponuje większym zakresem mapy w rejonie drogi serwisowej nr 5? Prosimy o udostępnienie.

**Odpowiedź**

Zamawiający nie dysponuje większym zakresem mapy w rejonie drogi serwisowej nr 5.

**Pytanie nr 247**

Jak należy rozumieć zamieszczone w opisie koncepcji programowej w pkt. 1.3 tabele dotyczące kolizji wodociągów, kanalizacji i gazu, w których podaje się w każdej pozycji zabezpieczenie sieci rurami osłonowymi, podczas gdy na planach sytuacyjnych z tejże koncepcji widać iż sieci te przebudowywane są po nowej trasie i zabezpieczenie nie jest konieczne?

**Odpowiedź**

Materiałem wiążącym jest część rysunkowa koncepcji zakładająca przebudowę sieci. Należy jednak przeanalizować zaproponowane przebudowy i zaprojektować je zgodnie z pozyskanymi warunkami od zarządców sieci.

**Pytanie nr 248**

Na planie sytuacyjnym występuje kolizja projektowanej obwodnicy oraz drogi serwisowej nr 11 z istniejącym wodociągiem wA 300 w km 4+260, której nie uwzględniono w tabeli kolizji w opisie koncepcji. Czy w związku z tym należy rozumieć iż sieć ta jest nieczynna i jej przebudowa nie jest konieczna?. To samo pytanie dotyczy kanału ks 300 w tym rejonie.

**Odpowiedź**

Materiałem wiążącym jest część rysunkowa koncepcji zakładająca przebudowę sieci. Należy jednak przeanalizować zaproponowane przebudowy i zaprojektować je zgodnie z pozyskanymi warunkami od zarządców sieci.

**Pytanie nr 249**

Zgodnie z zapisem decyzji środowiskowej

a. wody opadowe z odcinka 2+00 do 2+900, w tym wody opadowe pochodzące z obiektów inżynierskich (mostu na rzece Cicha i wiaduktu nad linią kolejową relacji Kraków-Warszawa) należy ująć w szczelny system kanalizacji sprowadzającej wody opadowe do rzeki Cicha, i w związku z ukształtowaniem niwelety projektowanej obwodnicy wg koncepcji, nie jest możliwe odwodnienie całego zakresu do cieku Cicha w sposób grawitacyjny. Czy w związku z tym Zamawiający dopuszcza budowę kanalizacji ciśnieniowej lub też odwodnienie poprzez kanalizację szczelną do innego odbiornika w sposób grawitacyjny.

**Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza budowę kanalizacji szczelnej do innego odbiornika w sposób grawitacyjny. W przypadku braku możliwości innych rozwiązań i w uzasadnionych przypadkach, Zamawiający dopuszcza również budowę kanalizacji ciśnieniowej.

**Pytanie nr 250**

Prosimy o uzasadnienie konieczności dostarczenia zamawiającemu przedmiotowych świadczeń (min. papier do drukarki) - na innych kontraktach w Polsce brak jest takich wymogów.

**Odpowiedź**

Świadczenia nie będące robotami budowlanymi, takie jak papier do drukarek, sprzęt laboratoryjny, samochód, komputer, telefon, aparat fotograficzny są wykorzystywane do obsługi kontraktu i (za wyjątkiem papieru do drukarek) zwracane Wykonawcy po zakończeniu inwestycji. Papier do drukarek jest wykorzystywany do prowadzenia korespondencji oraz rozliczeń dotyczących kontraktu Są to zwyczajowe świadczenia które wielokrotnie były kontrolowane z pozytywnym wynikiem przez jednostki sprawdzające procedury inwestycyjne.

**Pytanie nr 251**

Prosimy o uzasadnienie konieczności udostępnienie zamawiającemu samochodów o poj. Silnika min. 1600cm<sup>3</sup> –kryterium tu powinna być moc silnika a nie jego pojemność.

**Odpowiedź**

Zamawiający zmienia kryterium dotyczące dostarczanych samochodów. Zapis w zał. nr 11 do PFU przyjmuje brzmienie :

W trakcie obowiązywania umowy Wykonawca udostępni na każde żądanie Zamawiającego dwa samochody osobowe klasy średniej niższej, z silnikami odpowiadającymi tej klasie samochodów, z klimatyzacją, zestawem głośnomówiącym w pełni gotowy do jazdy, z pełnym pakietem ubezpieczeń (w tym AC), bez kierowcy.

**Pytanie nr 252**

Prosimy o doprecyzowanie pojęcia „na każde żądanie” w przypadku udostępnienia samochodów w celu uszczególnienia ich kosztów w ofercie.

**Odpowiedź**

Zamawiający wymaga dostarczenia samochodów do dyspozycji Zamawiającego.

**Pytanie nr 253**

Prosimy o podanie czy dla wymagalnych telefonów komórkowych ma być dostępna usługa roamingu – co można wywnioskować na podstawie wymagalnego miesięcznego limitu do 300zł ?

**Odpowiedź**

Zamawiający zmienia kryterium dotyczące telefonów komórkowych i zmienia zapis w zał. nr 11 do PFU.

Zapis przyjmuje brzmienie:

Łączność telefoniczna: abonament bez limitu minut, sms, bez usługi roamingu.

**Pytanie nr 254**

Zamawiający jako załączniki do PFU udostępnił m.in. SST dla oznakowania, wymagania ogólne.

Co z pozostałym zakresem prac? Prosimy o dołączenie SST dla pozostałego zakresu.

**Odpowiedź**

Zgodnie z p. 1.2. b. oraz pkt. X PFU opracowanie pozostałych ST w oparciu o aktualne Ogólne Specyfikacji Techniczne opracowane przez Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego dla GDDKiA na wszystkie pozostałe elementy realizowanych robót - leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 255**

Czy decyzja DUŚ jest ostateczna. Czy prowadzone jest w sprawie jej wydania postępowanie odwoławcze.

**Odpowiedź**

Decyzja środowiskowa stała się ostateczna w dniu 28.08.2014r.

**Pytanie nr 265**

Jak należy rozumieć zapis w punkcie 1.4.5. PFU „oraz w rejonie mostu na rzece Cicha zapewnić możliwość przejazdu drogą serwisową (zbiorczą) zaplanowaną wg Koncepcji (zał. Nr 3) po północnej stronie obwodnicy – na działki znajdujące się po stronie południowej obwodnicy”. Czy należy po obu stronach rzeki Cicha wykonać krótkie odcinki dróg serwisowych poprzecznych do osi obwodnicy prowadzone pod obiektem nr 5 na stronę południową.

**Odpowiedź**

Drogę serwisową nr 7, która dochodzi do rz. Cicha od strony wschodniej należy przeprowadzić pod obiektem mostowym na południową stronę obwodnicy. W tym celu należy wykonać krótki odcinek (w granicach pasa drogowego) drogi zbiorczej pod mostem nad rz. Cicha, prostopadły do obwodnicy, w nawierzchni z kruszywa łamanego.

**Pytanie nr 266**

Czy Zamawiający dopuszcza prowadzenie ciągu o nawierzchni asfaltowej (szer. 2m) na odcinku między wiaduktem nad linią kolejową PKP, a mostem nad rz. Cicha u podnóża nasypu, wręcz poprowadzenie ciągu rowerowego po drodze serwisowej na zasadach ogólnych ze zmianą konstrukcji nawierzchni drogi na bitumiczną.

**Odpowiedź**

Zamawiający wymaga w tym zakresie zastosowania rozwiązania opisanego w PFU pkt. 1.4.5.

**Pytanie nr 267**

Czy na odcinku między wiaduktem nad linią kolejową PKP, a mostem nad rz. Cicha należy zaprojektować drogę serwisową po stronie lewej u podnóża nasypu o konstrukcji z tłucznią, a po stronie prawej biegnącą górą nasypu o nawierzchni bitumicznej przy jezdni głównej obwodnicy. Proszę o wyjaśnienie zapisów punktu 1.4.5 (ostatnia pauza i pauza czwarta od końca)

**Odpowiedź**

Po północnej stronie obwodnicy, przed wiaduktem nad linią PKP na górę nasypu należy poprowadzić ciąg szer. 2,00m o nawierzchni asfaltowej (który w przyszłości będzie pełnił funkcję ścieżki rowerowej), następnie prowadzić ten ciąg wzdłuż jezdni obwodnicy, a za mostem nad rz. Cicha sprowadzić go do podstawy nasypu - na trasę drogi serwisowej (zbiorczej) przewidzianej w Koncepcji. Jednocześnie również po północnej stronie obwodnicy pomiędzy obiektami (mostem i wiaduktem przewidzieć wykonanie drogi serwisowej (zbiorczej) o nawierzchni z kruszywa łamanego usytuowanej u podstawy nasypu, zakończonej przed rz. Cicha placem do zawracania.

**Pytanie nr 268**

Czy prędkość miarodajna określona w punkcie 1.1 PFU nie powinna być określona zgodnie z rozporządzeniem (D.U z 1999 r. nr 43 poz. 430) jak dla dwupasowej drogi dwukierunkowej poza terenem zabudowy i wynosić  $V_m = V_p + 20 \text{ km/h} = 90 \text{ km/h}$ .

**Odpowiedź**

Zamawiający prostuje zapis dotyczący prędkości projektowej i prędkości miarodajnej:

Prędkość projektowa : 60 km/h

Prędkość miarodajna : 80 km/h

**Pytanie nr 269**

Zamawiający określa kategorię ruchu na KR4. W związku z zapisami punktu 1.2r PFU prosimy o określenie wymaganej trwałości zmęczeniowej nawierzchni jezdni głównej obwodnicy.

**Odpowiedź**

Wymagana trwałość zmęczeniowa nawierzchni jezdni głównej obwodnicy N100 = 7,3 (w milionach osi 100kN na pas obliczeniowy)

Dobór konstrukcji nawierzchni należy dokonać w oparciu o typowe konstrukcje podane w Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA z 2014r.

**Pytanie nr 270**

Jaką nawierzchnię preferuje Zamawiający na zatokach autobusowych.

**Odpowiedź**

Zamawiający wymaga, aby na zatokach została wykonana nawierzchnia z kostki granitowej 15/17.

**Pytanie nr 271**

Czy Zamawiający zakłada budowę tuneli w ciągu obwodnicy ( zapis w punkcie 2.1e części opisowej Konceptji programowej).

**Odpowiedź**

Zamawiający nie planuje budowy tuneli w ramach zadania „Obwodnica Miechowa”

**Pytanie nr 272**

W związku z koniecznością przedłużenia dróg serwisowych oraz zmiany projektu skrzyżowania w km 2+945,03 (rondo czterowlotowe zamiast skrzyżowania skanalizowanego przewidzianego w koncepcji) czy Zamawiający może udostępnić załącznik graficzny (mapa ewidencyjna) do karty informacyjnej inwestycji z zaznaczonym terenem lokalizacji inwestycji?

Ocena w/w mapy wykaże czy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach daje możliwość wykonana w/w zmian koncepcji programowo przestrzennej.

**Odpowiedź**

Zamawiający udostępnił mapy ewidencyjne z zaznaczonym terenem lokalizacji inwestycji.

**Pytanie nr 273**

Istnieje możliwość, że w trakcie realizacji zadania wystąpią rozbieżności pomiędzy profilem terenu wykonanym przez projektanta, a faktycznymi rzędnymi. W takim przypadku pojawi się ryzyko, że zajętość terenu wykazana w koncepcji, a w tym projektowane linie rozgraniczające, ulegnie zmianie. Czy jeśli w związku z tym zaistnieje konieczność pozyskania nowej decyzji środowiskowych uwarunkowaniach to Zamawiający weźmie na siebie odpowiedzialność jej pozyskania?

**Odpowiedź**

W przypadku, gdy rozwiązania projektowe wykrócą poza zajętość terenu określoną w Koncepcji - może zaistnieć konieczność zmiany Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

W związku z powyższym Zamawiający wprowadza zmianę w treści wzoru umowy (zał. nr 9 SIWZ) dodając w paragrafie 3 ust. 16 w brzmieniu „Zamawiający dopuszcza w ramach realizacji zamówienia i wynagrodzenia umownego zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – decyzja z dn. 22.07.2014 wydana przez regionalnego dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jedynie w uzasadnionych przypadkach, po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego i w zakresie, w jakim nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wykonawca przyjmuje na siebie wszelkie ryzyka związane z ewentualną zmianą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia lub dokonaniem ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w toku realizacji zamówienia. Wszystkie materiały potrzebne do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub przeprowadzenia procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy uzgadniać na bieżąco z Zamawiającym.”

**Pytanie nr 274**

W jaki sposób i do jakiego odbiornika Zamawiający zamierza odwodnić początkowy fragment projektowanej obwodnicy? W koncepcji brak rozwiązania w tym zakresie.

**Odpowiedź**

Koncepcja Programowa na początkowym fragmencie obwodnicy zakłada zastosowanie rowów rozsączających. Należy przeanalizować to rozwiązanie i w razie konieczności zastosować inne rozwiązania

projektowe. W przypadku, gdy rozwiązania projektowe wykrócą poza zajętość terenu określoną w Koncepcji - może zaistnieć konieczność zmiany Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 275**

W rejonie km 4+400 występuje kolizja sieci napowietrznej nn z drogą serwisową, która nie została przewidziana do przebudowy. Czy roboty związane z w/w kolizją zostały przewidziane na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach?

#### **Odpowiedź**

Roboty związane z przebudową tej kolizji zostały przewidziane podczas uzyskiwania decyzji środowiskowej. Koncepcja Programowa (część rysunkowa) stanowi jedynie materiał wyjściowy przebudowy kolizji i Wykonawca powinien przeanalizować wszystkie kolizje z infrastrukturą i zaproponować rozwiązania zgodne z zapisami decyzji środowiskowej.

#### **Pytanie nr 276**

Czy Zamawiający dysponuje warunkami przyłączeniowymi lub informacją o możliwości przyłączenia projektowanego oświetlenia i elementów Zintegrowanego Systemu Sterowania Ruchem do sieci energetycznej? Prosimy o ich udostępnienie.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie dysponuje warunkami przyłączeniowymi ani także informacją o możliwości przyłączenia urządzeń do istniejącej sieci energetycznej. Jak wskazano w PFU wszelkie kwestie formalne, w tym także procedury związane z zawarciem umów przyłączeniowych i na dostawę energii elektrycznej z właściwym Zakładem Energetycznym (Zamawiający udzieli stosownego pełnomocnictwa), a także wykonawstwo w tym zakresie, są w gestii Wykonawcy w ramach wynagrodzenia jakie przysługiwało będzie Wykonawcy z tytułu realizacji umowy z Zamawiającym.

#### **Pytanie nr 277**

Dla przekroczenia rzeki w ciągu obwodnicy zaprojektowano most o określonym świetle pionowym i poziomym. Droga serwisowa w tym rejonie także przecina rzekę, lecz koncepcja nie przewiduje w tym miejscu żadnego obiektu inżynierskiego. Jak należy przyjąć w tym przypadku rozwiązanie? Zaznaczamy, że konieczność ewentualnego podniesienia drogi serwisowej dla budowy kolejnego obiektu mostowego wpłynie na zmianę zajętości terenu i granic linii rozgraniczających.

#### **Odpowiedź**

Drogę serwisową (zbiorczą) nr 7 należy po obu stronach rz. Cicha zakończyć placami do zawracania.

#### **Pytanie nr 278**

Pod nasypem linii kolejowej PKP zaprojektowano przepusty (prawdopodobnie gdy nie opisano w koncepcji) dla połączenia rowów odwadniających. Czy w obrębie linii kolejowej występuje infrastruktura kolejowa mogąca kolidować z w/w robotami?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie posiada wiedzy na temat możliwości występowania infrastruktury kolejowej mogącej kolidować z przedmiotowymi robotami.

#### **Pytanie nr 279**

Czy Zamawiający przewiduje konieczność zaprojektowania i wykonania kanału technologicznego wzdłuż całej długości projektowanej drogi? Czy koszty projektu i budowy kanału należy ująć w wycenie?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie przewiduje wykonania kanału technologicznego wzdłuż obwodnicy.

#### **Pytanie nr 280**

Zwracamy się z prośbą o określenie podstawowych parametrów materiałów niezbędnych do budowy oświetlenia drogowego (materiał z którego należy zbudować słupy oświetleniowe, typy źródeł światła w oprawach oświetlenia drogowego, itp.). Informacje te są niezbędne do prawidłowej wyceny przedmiotowych robót, a także zapewnią równy dostęp do niezbędnych informacji dla wszystkich uczestników postępowania przetargowego.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający przedstawia wymagania dotyczące oświetlenia ulicznego

1. Ogólne wymagania stawiane oświetleniu i urządzeniom.

- a) oświetlenie musi spełniać wymagania normy PN-EN 13201 oraz zalecenia Polskiego Komitetu Oświetleniowego,
- b) wszystkie urządzenia muszą posiadać znak bezpieczeństwa CE oraz spełniać wymagania obowiązujących norm i przepisów, w szczególności wymagania w zakresie ochrony przeciwporażeniowej,
- c) dla wszystkich urządzeń należy przedstawić pełne karty katalogowe zawierające wszelkie informacje techniczne o produkcie a także certyfikaty i inne dokumenty potwierdzające parametry oraz zgodność z obowiązującymi normami, wszystkie dokumenty w języku polskim,
- d) słupy, wysięgniki, wsporniki, uchwyty i inne elementy wykonane ze stali w tym również stalowe części słupów ozdobnych muszą być ocynkowane obustronnie.

## 2. Wymagania stawiane oprawom LED.

- a) napięcie znamionowe oprawy 230V +/- 5%, 50Hz, współczynnik mocy oprawy  $\cos \phi \geq 0,9$ ,
- b) oprawa musi posiadać zabezpieczenia przed przepięciami o napięciu co najmniej 10kV,
- c) zakres temperatury pracy oprawy: od  $-40^{\circ}\text{C}$  do  $+35^{\circ}\text{C}$ ,
- d) oprawa musi być wyposażona w diody LED o wydajności nie mniejszej niż 130lm/W,
  - trwałość źródeł LED nie mniej niż 100 000h, wartość strumienia świetlnego w tym okresie nie może być mniejsza niż 80% strumienia początkowego,
  - temperatura barwowa LED w zakresie 4000K-4500K(neutralny biały) różnice dopuszczalne +/- 1 % w wymaganym zakresie temperatury barwowej,
  - wymagany wskaźnik oddawania barw LED  $R_a \geq 70$ ,
- e) nominalny strumień świetlny, bryła fotometryczna, napięcie i natężenie prądu zasilania, moc nominalna oraz sprawność lm/W musi być potwierdzona poprzez dostarczenie raportu LM-79, LM-80,
  - raporty mają być wykonane przez akredytowane laboratorium,
- f) obudowa (korpus) oprawy wykonana z ciśnieniowego odlewu aluminiowego malowana proszkowo lub anodowana na żądany kolor z palety RAL,
  - oprawa powinna posiadać budowę dwukomorową z termicznym oddzieleniem komory osprzętu elektrycznego od komory optycznej,
  - oprawa musi posiadać poziom szczelności nie mniejszy niż (IP 66) dla komory optycznej jak i komory osprzętu,
  - źródło światła musi być zabezpieczone szybą hartowaną płaską o udarności min. IK 09;
  - oprawa wykonana w I lub II klasie ochronności;
  - konstrukcja oprawy musi umożliwiać łatwą modułową wymianę LED oraz bez narzędziową wymianę układów zasilających,
  - dla zwiększenia bezpieczeństwa obsługi, oprawy powinny być wyposażone w rozłącznik odcinający zasilanie w momencie otwarcia pokrywy osprzętu,
  - oprawa musi posiadać zintegrowany z obudową uchwyt umożliwiający jej pionowy lub poziomy montaż na wysięgniku lub bezpośrednio na słupie o średnicy wewnętrznej  $\varnothing 48-60\text{mm}$ , z możliwością regulacji pochylecia od  $0^{\circ}$  do min.  $10^{\circ}$ ,
- g) oprawy muszą posiadać zasilacz źródła światła wyposażony w funkcję utrzymania strumienia świetlnego w czasie;
  - zasilacz musi posiadać interfejs 1-10V lub DALI do płynnego sterowania natężeniem oświetlenia,
  - sprawność oprawy LED wraz z zasilaczem musi być większa niż 100 lm/W;
- h) dane fotometryczne oprawy, pozwalające zweryfikować możliwość zastosowania opraw w danym projekcie modernizacji oświetlenia muszą być, umieszczone na stronie internetowej producenta oraz w ogólnodostępnych programach stworzonych do tego celu ;
- i) oprawa musi być oznakowana znakiem CE oraz posiadać stosowne deklaracje,
- j) oprawa musi posiadać certyfikat wydany przez laboratorium badawcze posiadające akredytację na terenie UE **Certyfikat ENEC** potwierdzający jej wykonanie według norm europejskim
- k) wartości wskaźnika udziału światła wysyłanego ku górze (ULOR) zgodne z Rozporządzeniem WE nr 245/2009.

## 3. Wymagania stawiane słupom i masztom oświetleniowym.

- a) minimalna wymagana grubość ścianki słupów metalowych – 4 milimetry,
- b) możliwość wprowadzenia minimum trzech kabli pięciodrutowych o przekroju do 35 mm<sup>2</sup> – oraz umieszczenia kompletu złączek typu „sintur”,
- c) wyposażenie we wnękę z dostateczną ilością miejsca na połączenie kabli i umieszczenie odpowiedniej liczby zabezpieczeń,
- d) zabezpieczenie wnęk przed dostępem osób postronnych,
- e) na słupie musi być umieszczona tabliczka znamionowa z podanym typem słupa, datą produkcji, nazwą producenta oraz tabliczka ostrzegawcza,
- f) wszystkie słupy i maszty metalowe muszą być montowane na fundamentach prefabrykowanych,
- g) słupy ozdobne żeliwne i odlewane muszą posiadać wewnątrz w dolnej części rurę stalową dla wzmocnienia i zapobiegnięcia gwałtownemu upadkowi słupa w przypadku jego złamania,
- h) metalowe drzwiczki i pokrywy wnęk kablowych słupów muszą być wyposażone w zacisk do przyłączenia przewodu ochronnego.

#### 4. Wymaganie stawiane szafom oświetleniowym.

- a) obudowa z tworzywa sztucznego, materiał niepalny, posiadająca świadectwo bezpieczeństwa,
- b) szafa dwuczęściowa z wydzieloną i osobno zamykaną częścią ZE dla przyłączenia zasilania i zamontowania układu pomiarowego energii elektrycznej oraz częścią użytkownika,
- c) każde drzwi muszą posiadać rygle dolny i górny, zamykanie szafy za pomocą wkładek zamka patentowego,
- d) nowa szafa musi być pomalowana środkiem typu anty plakat w kolorze ciemnozielonym (RAL 6009),
- e) stopień ochrony minimum IP 54 (dla szaf na odkrytej przestrzeni).
- f) w części użytkownika wyposażona w rozłącznik umożliwiający uzyskanie widocznej przerwy w torze zasilania,
- g) zgodność z normą PN-IEC 60364 (ochrona przeciwporażeniowa),
- h) wysoki stopień zabezpieczenia przed korozją elementów metalowych,
- i) wandaloodporność (odporność na uszkodzenia mechaniczne),
- j) montaż z zastosowaniem fundamentów prefabrykowanych,
- k) zainstalowana ochrona przeciwprzebiegiowa urządzeń sterowania,
- l) sterowanie – za pomocą zegara astronomicznego z analizatorem sieci, z możliwością zdalnego sterowania i odczytu parametrów sieci, dodatkowo wspomagane fotokomórką cyfrową pozwalającą na ustawienie danego poziomu natężenia oświetlenia, czasy wyłączania i włączania zgodne z kalendarzem świecenia,
- m) zabezpieczenie przed licznikowe z rozłączeniem bezpiecznikowym np. RP 00,
- n) zabezpieczenie obwodów oświetleniowych – bezpieczniki topikowe Bi zintegrowane z rozłącznikiem,
- o) wyposażenie szafy w gniazdo serwisowe,
- p) zastosowanie nowoczesnych: technologii, układów sterowania, pomiaru energii i kontroli stanu elementów sieci,
- q) miejsce na oznakowania,
- r) miejsce na umieszczenie dokumentacji w szafie.

#### 5. Wymagania stawiane liniom kablowym.

- a) stosować kable o izolacji z polietylenu usieciowanego, umożliwiające ich układanie w temperaturze do -5 oC, bez konieczności podgrzewania,
- b) stosować kable o przekroju do 35 mm<sup>2</sup>.

#### 6. Wymagania stawiane nowym rozwiązaniom technicznym.

Obok wyżej wymienionych wymagań, stawianych oświetleniu oraz poszczególnym elementom oświetlenia ulicznego, w szczególności należy uwzględnić wymagania przedstawione w niniejszym punkcie.

- a) zgodność z obowiązującymi Polskimi Normami (m. in. : PN-EN 13201, PN-IEC 60364, PN- EN 60598, PN-EN 40, PN-EN 60439, PN-EN 60529, PN-EN ISO 1461),
- b) zapewnienie skutecznej ochrony przed porażeniem,
- c) zgodność wyrobów z wymaganiami bezpieczeństwa,
- d) niewielki poziom zakłóceń wyższymi harmonicznymi,
- e) ograniczenie olśnienia,
- f) polskie certyfikaty i świadectwa bezpieczeństwa dla wszystkich elementów,

- g) odporność na korozję,
- h) energooszczędność,
- i) wysoka sprawność urządzeń i całego systemu oświetlenia,
- j) odporność na przepięcia,
- k) zabezpieczenie urządzeń przed dostępem osób postronnych,
- l) odporność na próby uszkodzenia (wandaloodporność),
- m) odporność na drgania i wstrząsy,
- n) wysoki stopień ochrony urządzeń instalowanych na wolnym powietrzu ( IP, IK),
- o) łatwość przeprowadzania napraw i konserwacji.

#### **Pytanie nr 281**

Czy Zamawiający jest w posiadaniu uzgodnień z gestorem, które dotyczą przejścia obwodnicy nad siecią gazową wysokiego ciśnienia?

Jest to drogi i skomplikowany proces, w związku z tym mamy pytanie o zakres prac do wykonania - w koncepcji programowo - przestrzennej na planie sytuacyjnym zaprojektowano przebudowę gazociągu, natomiast w części opisowej wspomniano jedynie o jego zabezpieczeniu. Jakie roboty w zakresie gazociągu są przewidziane do realizacji?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie posiada uzgodnień z gestorem sieci gazowej. Materiał wyjściowy przebudowy kolizji powinny stanowić rysunki sytuacyjne (w części opisowej błędnie wskazano jedynie zabezpieczenie). Przedstawione na rysunkach kolizje należy zweryfikować i zaprojektować zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami.

#### **Pytanie nr 282**

Czy Zamawiający jest w posiadaniu uzgodnień z GDDKiA, które dotyczą konieczności przebudowy urządzeń zlokalizowanych na bramownicy nad DK7 i w nawierzchni jezdni (urządzenia do ważenia i preselekcji pojazdów) w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego ronda w ciągu obwodnicy?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie posiada uzgodnień z GDDKiA, które dotyczą konieczności przebudowy urządzeń zlokalizowanych na bramownicy nad DK7 i w nawierzchni jezdni w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego ronda w ciągu obwodnicy. W przypadku konieczności przebudowy w/w urządzeń wszelkie sprawy formalne i wykonawstwo leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 283**

W koncepcji programowo przestrzennej nie uwzględniono przebudowy napowietrznej sieci niskiego napięcia zlokalizowanej przy skrzyżowaniu z DK7 w okolicy budynku nr 57 (przebudowa kilku słupów i przyłącza do budynku). Czy wykonawca ma przewidzieć te roboty w projekcie i przy realizacji?

#### **Odpowiedź**

Tak, należy przewidzieć przebudowę wszystkich kolizji z projektowaną obwodnicą. Materiał wyjściowy przebudowy kolizji powinny stanowić rysunki sytuacyjne (w części opisowej błędnie wskazano jedynie zabezpieczenie). Przedstawione na rysunkach kolizje należy zweryfikować i zaprojektować zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami.

#### **Pytanie nr 284**

Jaką należy przyjąć kategorię ruchu dla ronda stanowiącego skrzyżowanie projektowanej obwodnicy z drogą krajową nr 7, a także dla odcinków DK7 wymagających przebudowy?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie posiada informacji na dotyczących kategorii ruchu dla odcinka DK7, który wymaga przebudowy. Informacje na ten temat Wykonawca uzyska w GDDKiA, co pozwoli również przyjąć kategorie ruchu dla projektowanego ronda na skrzyżowaniu projektowanej obwodnicy z DK7

#### **Pytanie nr 285**

Prosimy o potwierdzenie konieczności przyjęcia do projektowania obwodnicy prędkości projektowej = 70km/h. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż projekt w ramach koncepcji programowej oparty był o założenie prędkości projektowej = 60km/h - Zmiana  $V_p$  wymusi korektę w zakresie planu sytuacyjnego i szczególnie profilu podłużnego

#### **Odpowiedź**

Zamawiający prostuje zapis dotyczący prędkości projektowej :  
Prędkość projektowa: 60 km/h

#### **Pytanie nr 286**

Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza zaprojektowanie konstrukcji nawierzchni metodą mechaniczno-empiryczną.

#### **Odpowiedź**



Dobór konstrukcji nawierzchni należy dokonać w oparciu o typowe konstrukcje podane w Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDKiA z 2014r.

#### **Pytanie nr 287**

Prosimy o informację czy Zamawiający posiada uzgodnienia z GDDKiA Kraków i ZDP Miechów w zakresie budowanych skrzyżowań drogi obwodowej z istniejącym układem drogowym – szczególnie w zakresie typu skrzyżowania, średnicy rond, liczby pasów ruchów na rondzie, ew. bypassów itd.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie posiada pisemnych uzgodnień z GDDKiA Kraków i ZDP Miechów. Rozwiązania projektowe były wielokrotnie omawiane na radach technicznych i uzyskały akceptację Urzędu Miasta i Gminy Miechów, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarządu Dróg Powiatu Miechowskiego.

#### **Pytanie nr 288**

Prosimy o wyjaśnienie zapisu na stronie 10 PFU – „Należy przedstawić pełny schemat rozwiązania projektowanego węzła drogowego drogi S7 wszystkie łącznice”.

#### **Odpowiedź**

Przedstawienie schematu węzła drogowego S7 w dokumentacji projektowej jest niezbędne by sprawdzający projekt mógł zorientować się, które łącznice obsługują które relacje na węźle drogowym i dzięki temu mógł m.in. sprawdzić czy są prawidłowo oznakowane.

#### **Pytanie nr 289**

Prosimy o informację czy dla projektowanych nawierzchni dróg serwisowych należy spełnić wymóg mrozoodporności?? Czy Zamawiający dopuszcza rezygnację z tego wymogu przy wykonaniu ulepszonych podłoża w formie stabilizacji spoiwem o grubości powyżej 15cm?

#### **Odpowiedź**

Nawierzchnie dróg serwisowych (zbiorczych) muszą spełniać warunek mrozoodporności, jednakże Zamawiający dopuszcza rezygnację z tego wymogu przy wykonaniu ulepszonych podłoża w formie stabilizacji spoiwem o grubości powyżej 15 cm.

#### **Pytanie nr 290**

Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza możliwość budowy dodatkowych zbiorników retencyjnych z uwagi na konieczność prawidłowego odwodnienia drogi – rowy odparowująco-filtracyjne posadzone na gruntach nieprzepuszczalnych stanowią zagrożenie dla stateczności konstrukcji budowli ziemnej drogi.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza możliwość budowy dodatkowych zbiorników retencyjnych w celu prawidłowego odwodnienia drogi, W takim przypadku może zaistnieć konieczność zmiany Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko . Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia. Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 291**

Prosimy o informację czy Zamawiający przewiduje całkowitą wymianę warstwy gruntu organicznego (oznaczenie Id) czy należy przewidzieć posadowienie pośrednie konstrukcji drogi?

#### **Odpowiedź**

Przyjęcie rozwiązań projektowych w tym zakresie należy do Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 292**

Prosimy o informację czy Zamawiający posiada wiedzę na temat możliwych obszarów osuwiskowych na odcinku projektowanej drogi?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie posiada wiedzy na temat możliwych obszarów osuwiskowych na odcinku projektowanej drogi.

#### **Pytanie nr 293**

Prosimy o informację czy Zamawiający będzie wymagał pełnych stref przejściowych dla oświetlenia odcinków dróg poprzecznych na skrzyżowaniach – w załączonej koncepcji odcinki te są krótsze niż wymagane przepisami.

#### **Odpowiedź**

Wszelkie rozwiązania projektowe, w tym również te dotyczące oświetlenia muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami. Koncepcja Programowa stanowi jedynie materiał wyjściowy.

#### **Pytanie nr 294**

Prosimy o informację czy Zamawiający będzie wymagał montażu barier ochronnych przy drogach serwisowych – np. w obrębie obiektów inżynierskich, przy wysokich skarpach.

**Odpowiedź**

Bariery ochronne winny zostać zaprojektowane w miejscach, gdzie jest to wymagane obowiązującymi przepisami.

**Pytanie nr 295**

Zgodnie z DUS projektowane rowy należy wykonać generalnie jako trawiaste (poza odcinkiem rowów szczelnych) – czy Zamawiający będzie wymagał na odcinkach o dużych pochyleniach podłużnych dodatkowego zabezpieczenia dna i skarp elementami betonowymi?

**Odpowiedź**

Zamawiający będzie wymagał rozwiązań projektowych zgodnych z przepisami obowiązującymi w tym zakresie.

**Pytanie nr 296**

Prosimy o informację jak na etapie koncepcji została rozwiązana kwestia braku odpływu wody opadowej np. w km 0+350, 0+670 – brak także o tym mowy w decyzji środowiskowej.

**Odpowiedź**

Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia drogi leżą po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 297**

Prosimy o wyjaśnienie w zakresie drogi serwisowej nr 7 w obrębie obiektu nr 5 w km 2+314 drogi obwodowej – czy w ciągu drogi serwisowej należy przewidzieć obiekt inżynierski nad rzeką Cichą czy przy cieku wodnym należy przerwać ciągłość drogi serwisowej i wykonać 2 place do zawracania?

**Odpowiedź**

Po obu stronach rz. Cicha należy przewidzieć place do zawracania na drodze serwisowej.

**Pytanie nr 298**

Prosimy o informację jaki zakres prac Zamawiający przewiduje dla przerwanego przebiegu drogi w km 2+150 – czy należy przewidzieć budowę dodatkowego odcinka drogi serwisowej po południowej stronie obwodnicy?

**Odpowiedź**

Zgodnie z zapisami PFU p. 1.4.3 i – Zamawiający wymaga, zapewnienia ciągłości przejazdu drogą gminną, która krzyżuje się z obwodnicą w km ok 2+110 (ul. Podmiejska) poprzez przedłużenie wiaduktu nad torami PKP.

**Pytanie nr 299**

Prosimy o informację czy dodatkowe przejazdy drogą serwisową w rejonie mostu na działki znajdujące się po południowej stronie obwodnicy dotyczy prawej i lewej strony obiektu czy tylko jednostronnie?

**Odpowiedź**

Powyższy zapis dotyczy wschodniej strony obiektu mostowego.

**Pytanie nr 300**

Prosimy o informację czy w ciągu drogi serwisowej nr 7 w km 2+718 obwodnicy należy przewidzieć obiekt inżynierski, który stanowiłby kontynuację obiektu pod drogą główną.

**Odpowiedź**

Należy przewidzieć zapewnienie ciągłości drogi serwisowej nr 7 w km 2+718,45. Szczegółowe rozwiązania projektowe w tym zakresie leżą po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 301**

Prosimy o informację czy Zamawiający dla przedłużonego zakresu drogi serwisowej nr 1 do DK7 zakłada dodatkowe wyburzenia budynków.

**Odpowiedź**

Zamawiający nie przewiduje dodatkowych wyburzeń dla przedłużonego zakresu drogi serwisowej (zbiorczej) nr 1.

**Pytanie nr 302**

Prosimy o informację czy Zamawiający będzie wymagał przy włączeniach dróg serwisowych do istniejących dróg publicznych poszerzenia jezdni do 5m na odcinkach wlotowych czy należy zachować szerokości jezdni wg koncepcji? Dodatkowo prosimy o informację czy Zamawiający będzie wymagał w ciągu dróg serwisowych poszerzenia jezdni na łukach poziomych zgodnie z wymaganiami dla dróg publicznych.

**Odpowiedź**

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dodatkowa jezdnia (droga serwisowa – zbiorcza) znajdująca się w pasie drogowym drogi publicznej (obwodnica Miechowa) powinna posiadać parametry techniczne odpowiednie dla drogi klasy D,L lub Z (łącznie z wymaganymi

poszerzeniami jezdni na łukach poziomych). Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego wskazanym jest poszerzenie jezdni dróg serwisowych (zbiorczych) w obrębie wlotów.

**Pytanie nr 303**

Prosimy o podanie klas i kategorii dróg dla których wykonane mają być przejazdy gospodarcze.

**Odpowiedź**

Przejazdy gospodarcze mają zostać wykonane dla dróg klasy D.  
w km 0+660 – przejazd gospodarczy dla drogi wewnętrznej  
w km 1 +261 - przejazd gospodarczy dla drogi publicznej gminnej  
w km 1+475 - – przejazd gospodarczy dla drogi wewnętrznej  
w km 5 +548 - – przejazd gospodarczy dla drogi wewnętrznej  
w km 7+270 - – przejazd gospodarczy dla drogi publicznej gminnej

**Pytanie nr 304**

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie obiektów mostowych o innym przekroju niż zaprezentowanych w koncepcji programowej.

**Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych przekrojów obiektów inżynierskich niż zaprezentowane w Koncepcji. Każda zmiana musi zostać zaakceptowana przez Zamawiającego.

**Pytanie nr 305**

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie skrzydeł obiektów jako konstrukcje oporowe z gruntu zbrojonego.

**Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza wykonanie skrzydeł obiektów jako konstrukcji oporowej z gruntu zbrojonego.

**Pytanie nr 306**

Czy Zamawiający dysponuje opracowaniami hydrotechnicznymi dla rzeki Cicha.

**Odpowiedź**

Zamawiający nie dysponuje opracowaniami hydrotechnicznymi dla rzeki Cicha.  
Pytanie 5. – Zamawiający nie dopuszcza zastosowania minimalnych wartości parametrów podanych w tabeli z pt. 1.3. d) decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry obiektów inżynierskich powinny być zgodne z zapisami decyzji środowiskowej a także powinny być zaprojektowane zgodnie z pozyskanymi warunkami, uzgodnieniami i szczegółowymi obliczeniami (skrajnie, przepływy itp.).

**Pytanie nr 307**

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie dla obiektów inżynierskich minimalnych wartości parametrów podanych w tabeli z pt. 1.3.d) Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**Odpowiedź**

Zapisy tabelki w p.1.3. Decyzji środowiskowej określają wymiary minimalne (w nawiasie), które są zgodne z Poradnikiem projektowanych przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, jak również podają projektowane wymiary, które są wymagane przez Zamawiającego.

**Pytanie nr 308**

Zgodnie z punktem 1.4.12 Oznakowanie pionowe i poziome PFU należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne, z tym linie krawędziowe strukturalne. Prosimy o określenie, czy podane parametry oznakowania poziomego dotyczą jedynie trasy głównej obwodnicy Miechowa? Jeśli nie, prosimy o podanie parametrów oznakowania poziomego dla wszystkich dróg objętych przedmiotowym zadaniem.

**Odpowiedź**

Podane wymagania dotyczą całego zakresu inwestycji.

**Pytanie nr 309**

W jakich sytuacjach tj. dla jakich obszarów zagrożenia, przeszkód, warunków geometrii drogi, Zamawiający dopuszcza parametry barier ochronnych inne niż wskazane w pkt. 1.4.11. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu PFU tj. N2W5A drogowa dla odcinków podstawowych, H1W5A drogowa na odcinkach obejmujących łuki o promieniach mniejszych niż 300 metrów?

**Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza parametry barier inne niż wskazane w PFU w sytuacjach, gdy zastosowanie takich barier będzie korzystniejsze pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Pytanie nr 310**

Czy konstrukcje bezpieczne tablic drogowaskazowych przedstawione w pkt. 2.2.9. Oznakowanie PFU mają spełniać wymagania normy PN EN 12 767?

**Odpowiedź**

Konstrukcje bezpieczne tablic drogowaskazowych winny spełniać wymagania wymienione w normie PN EN 12 767. Dobierając typ konstrukcji, projektant winien kierować się zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu wszystkich uczestników ruchu drogowego.

**Pytanie nr 311**

W odniesieniu do pkt. 4.1. Specyfikacji technicznych do projektu stałej organizacji ruchu prosimy o podanie miejsc koncentracji zdarzeń drogowych.

**Odpowiedź**

Zapis ze specyfikacji technicznych nie odnosi się do ciągu drogi, która ma zostać dopiero zbudowana.

**Pytanie nr 312**

Czy w przypadku przeszkód takich jak wysoka skarpa, zbiornik, Zamawiający dopuszcza stosowanie barier ochronnych o jeden stopień szerokości większy (np. W4 zamiast W3) niż wynika to z odległości pomiędzy licem bariery a krawędzią pobocza?

**Odpowiedź**

Bariery winny być zaprojektowane zgodnie z wymaganiami Zamawiającego i obowiązującymi przepisami.

**Pytanie nr 313**

W punkcie 1.1 PFU Zamawiający określił „Ogólny, wstępny zakres wykonania robót budowlanych, charakterystyczne parametry określające zakres robót budowlanych, ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe są zawarte w załączonym Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zał. Nr 1), decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zał. Nr 2), koncepcji Programowej (zał. NR 3...” Prosimy o precyzyjne określenie, jaki zakres, które elementy z przytoczonych załączników Wykonawca ma traktować jako materiał wiążący. Czy jako zakres wiążący należy rozumieć jedynie osie dróg zgodnie z KP? Czy wiążąca jest przedstawiona w KP granica pasa drogowego?

**Odpowiedź**

Zamawiający wymaga zastosowania takich rozwiązań projektowych, które są zgodne z zapisami PFU. Rozwiązania projektowe z koncepcji Programowej mogą ulec zmianie (optymalizacji) po uzyskaniu wszelkich koniecznych uzgodnień, opinii, decyzji, po dostosowaniu do obowiązujących przepisów i akceptacji Zamawiającego.

**Pytanie nr 314**

W punkcie 1.2 PFU Zamawiający określił wymóg uwzględnienia zapisów koncepcji Programowej. Prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający ma na myśli pod określeniem „zapisy koncepcji Programowej”. Czy należy przez to rozumieć jedynie opis do KP? Czy należy przez to rozumieć całą treść KP tj. opis wraz z rysunkami?

**Odpowiedź**

Przy projektowaniu należy w pierwszej kolejności uwzględnić rozwiązania z rysunków koncepcji Programowej, a opis w drugiej kolejności. Jednocześnie Zamawiający podkreśla, że rozwiązania projektowe z koncepcji Programowej mogą ulec zmianie (optymalizacji) po uzyskaniu wszelkich koniecznych uzgodnień, opinii, decyzji, po dostosowaniu do obowiązujących przepisów i akceptacji Zamawiającego.

**Pytanie nr 315**

W punkcie 1.2 lit. d) PFU (str.6) Zamawiający określił wymagania dla odcinka drogi „który po oddaniu obwodnicy do użytkowania zostanie przekazany Gminie Miechów”. Prosimy o precyzyjne, jednoznaczne określenie ww. odcinka drogi (nr drogi, kilometrów).

**Odpowiedź**

Odcinek drogi, która po wybudowaniu obwodnicy zostanie przekazana do Powiatu, a nie do Gminy Miechów (po zmianie przepisów) to istniejący odcinek DW 783 od obecnego skrzyżowania z DP1014K do wlotu istniejącej DW 783 od strony Miechowa na rondzie nr 4. Dokładny kilometrów odcinka będzie możliwy do określenia po sporządzeniu dokumentacji projektowej.

**Pytanie nr 316**

Prosimy o potwierdzenie że przedstawiona w koncepcji Programowej granica pasa drogowego jest jednoznaczna z linią oddziaływania inwestycji zgodnie z DŚU (decyzja z dnia 22.07.2014r.).

**Odpowiedź**

Linia oddziaływania inwestycji zgodnie z DUS przedstawiona jest na mapach ewidencyjnych, które zostały udostępnione przez Zamawiającego.

**Pytanie nr 317**

Zgodnie z zapisami uzasadnienia do Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 7 DŚU) pełnomocnik Inwestora przedłożył wypisy z rejestru gruntów dla działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz dla działek, na których będzie ono oddziaływać. Prosimy o przekazanie kserokopii ww. wypisów lub ewentualnie wykazu z pełną listą działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz działek, na których będzie ono oddziaływać. Informacja jest niezbędna do pełnej analizy zapisów DŚU oraz PFU.

**Odpowiedź**

Wypisy z rejestru gruntów zostały przekazane do organu wydającego DUŚ. Zamawiający nie posiada tych materiałów.

#### **Pytanie nr 318**

Zgodnie z zapisami uzasadnienia do Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 7 DŚU) pełnomocnik Inwestora przedłożył aneks do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Prosimy o udostępnienie ww. aneksu do raportu.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający udostępnia aneks do Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

#### **Pytanie nr 319**

Zgodnie z zapisami uzasadnienia do Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (str. 11 DŚU) w akapicie dotyczącym występowania gatunków podlegających ochronie gatunkowej nakłada się obowiązek wystąpienia z wnioskiem do RDOŚ w Krakowie „o stosowne zezwolenia na odstępstwa od zakazów wobec tych gatunków”. O jakie konkretnie odstępstwa należy wystąpić. Prosimy o jednoznaczne określenie zakresu ww. wniosku.

#### **Odpowiedź**

Należy dla gatunków chronionych na terenie inwestycji wystąpić na odstępstwa dotyczące zakazów jakich naruszenia przewiduje wykonawca w trakcie prowadzenia robót zgodnie z art. 51 i 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. ochronie przyrody. Zakres wniosku wynika z art. 56 w/w ustawy.

#### **Pytanie nr 320**

W PFU podano, dla obwodnicy Miechowa – drogi klasy G, jako parametr charakterystyczny prędkość projektową  $V_p=70$  km/h, natomiast w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (załącznik nr 2 PFU), a także w Koncepcji Programowej (załącznik nr 3 PFU) prędkość ta wynosi  $V_p=60$  km/h. W związku z powyższą rozbieżnością prosimy o jednoznaczne podanie wartości prędkości projektowej jaką należy uważać za wiążącą.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający prostuje zapis dotyczący prędkości projektowej: Prędkość projektowa : 60 km/h

#### **Pytanie nr 321**

W punkcie 1.2 lit. h) PFU (str.6) Zamawiający określił wymagania dotyczące operatu kołaudacyjnego. Prosimy o doprecyzowanie dla jakich cieków należy wykonać profile i na jakich odcinkach.

#### **Odpowiedź**

Profile należy wykonać dla rz. Cicha na długości 50 mb przed i za obiektem mostowym, pod warunkiem, że uzgodnienie z zarządcą rz.Cicha nie będzie brzmiało inaczej.

#### **Pytanie nr 322**

Prosimy o podanie szczegółowych wytycznych dla pomiarów postawionych jako wymóg Zamawiającego w punkcie 1.2. lit. r) i s) PFU.

#### **Odpowiedź**

#### **Zamawiający określa wymagania dotyczące pomiaru georadarem wykonywanego metodą GPR**

1. Urządzenie pomiarowe powinno umożliwiać wykonywanie pomiaru z prędkością 50km/h lub większa.
2. Nadajnik powinien posiadać możliwość częstotliwości sygnału 4000MHz (dla pomiaru na głębokość do 0,5 m w celu uzyskania bardzo szczegółowego profilu)
3. Częstotliwość próbkowania badanej nawierzchni: nie rzadziej niż 0,5m (zalecana częstotliwość 0.2m)
4. Wszystkie zebrane dane powinny posiadać współrzędne (GPS)
5. Błąd pomiaru kilometrażu w trakcie pomiaru nie może wynosić więcej niż 0,05%
6. Dokładność określenia grubości warstw związanych- nie mniejsza niż 5% grubości rzeczywistej

#### **Zamawiający określa wymagania dotyczące pomiaru nośności wykonanej nawierzchni ugięciomierzem dynamicznym FWD**

##### **Wymagania dotyczące kalibracji aparatu FWD**

Do wykonywania pomiarów ugięć może być wykorzystane tylko to urządzenie pomiarowe, które posiada aktualny certyfikat kalibracji wykonanej przez producenta urządzenia, potwierdzający, że spełnia odpowiednie wymagania jakościowe i wydajnościowe. Niniejszy dokument uznaje się za ważny w przypadku gdy został wydany nie wcześniej niż na 12 miesięcy przed datą rozpoczęcia pomiarów. Kopię certyfikatu należy dołączyć do raportu końcowego z przeprowadzonych pomiarów.

##### **Procedura pomiaru:**

- Częstotliwość oraz zakres badań

Pomiary ugięć nawierzchni należy wykonywać w śladzie prawego koła. Należy zwracać uwagę, aby podczas zrzutu płyta naciskowa dokładnie przylegała do nawierzchni. Pomiary należy wykonywać na prawym pasie ruchu (w śladzie prawego koła), oraz na pasie awaryjnym o ile jest to wymagane. Pomiar ugięć wykonywany jest punktowo, przy zatrzymanym pojeździe z jednoczesną rejestracją dystansu.

Przy badaniach diagnostycznych i odbiorczych zaleca się przyjmowanie odległości pomiędzy punktami rzutu nie mniejszej niż 50m na pas „mijankowo”, co pozwoli na pomiar w osi co 25m.

- Warunki prowadzenia pomiaru

Średnia temperatura pakietu warstw asfaltowych w trakcie wykonywania pomiaru ugięć nawierzchni powinna zawierać się w przedziale od 5°C do 35°C . Temperaturę należy mierzyć w połowie grubości pakietu warstw asfaltowych, w otworze zalanym cieczą zapewniającą dobry kontakt termiczny (olej, gliceryna) po ustabilizowaniu temperatury w otworze. Pomiar temperatury należy przeprowadzić na początku oraz końcu serii pomiarów FWD.

W przypadku zmian temperatury powietrza o więcej niż 5°C lub czasu trwania pomiarów przekraczającego 4 godziny, należy wykonać dodatkowy pomiar temperatury.

We wszystkich punktach pomiaru FWD należy rejestrować temperaturę powietrza oraz temperaturę powierzchni jezdni.

Na nawierzchni w miejscu pomiaru FWD nie powinna znajdować się stojąca woda, a podłoże gruntowe nie może być zamrożone.

Pomiar temperatury warstwy asfaltowej: Minimalna rozdzielczość odczytu: 0.5 oC

Minimalna dokładność pomiaru:  $\pm 1.0$  oC w zakresie od -10 do + 50 oC

#### **Pytanie nr 323**

W punkcie 1.2 lit. u) PFU (str.7) Zamawiający określił że Wykonawca ponosi wszelkie koszty i odpowiedzialność związane z zajęciem terenem (działkami) prywatnym. Prosimy o doprecyzowanie, których działek dotyczy ww. wymóg. Czy należy przez to rozumieć również działki objęte decyzją ZRID jako „tereny niezbędne do wykonania robót”, a nie wchodzące w pas drogowy?

#### **Odpowiedź**

Zapis ten nie dotyczy działek objętych Decyzją ZRID jako tereny niezbędne do wykonywania robót, a nie wchodzące w pas drogowy.

#### **Pytanie nr 324**

W punkcie 1.4.2. PFU (str.9) Zamawiający nakłada obowiązek wykonania warstwy ścieralnej całą szerokością jezdni bez szwu technologicznego. Dopuszcza szew jedynie na odcinkach dróg wykonywanych połówkowo. Czy Zamawiający podtrzymuje ww. wymóg pomimo, że jezdnia obwodnicy będzie posiadała przekrój daszkowy? Czy ww. wymóg dotyczy również pozostałych dróg niewykonywanych połówkowo?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza wykonanie warstwy ścieralnej za pomocą dwóch rozściełaczy w jednym ciągu technologicznym Wymóg ten jest zawarty w pkt. 1.4.2. PFU (str.9) dot. ciągu głównego obwodnicy.

#### **Pytanie nr 325**

Zgodnie z pkt. 1.4.4. tiret dotyczący rysunku 2.1.18 oraz pkt. 1.4.8. Zamawiający zakłada, że spełnienie wymogu dotyczącego zatok autobusowych spowoduje ich lokalizację poza granicami inwestycji oraz DŚU, a tym samym konieczność pozyskania odrębnych decyzji zezwalających na ich budowę. Czy należy przez to rozumieć również przeprowadzenie procedury zmieniającej DŚU i uzyskanie zamiennej DŚU? Należy mieć na uwadze, że przebudowa i zmiana lokalizacji zatok autobusowych wynika z inwestycji objętej aktualną DŚU z dnia 22.07.2014r. Ponadto Zamawiający stawia wymóg oświetlenia zatok autobusowych, co za tym idzie, poza granicami pasa drogowego należy wykonać również zasilanie oświetlenia i elementy oświetlenia.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający zmienia zapis PFU dotyczący zatoki autobusowej przy rondzie nr 4 :

Według koncepcji Programowej prawostronna zatoka autobusowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 783 ma zostać zlikwidowana i musi zostać odbudowana w innej lokalizacji, np. jako zatoka otwarta zlokalizowana na wylocie z ronda nr 4 w kierunku Skalbmierza

Druga zatoka z tej pary pozostanie w istniejącej lokalizacji.

#### **Pytanie nr 326**

PFU (pkt. 1.4.5) nakłada wymóg poprowadzenia niwelety dróg serwisowych (zbiorczych) dostosowując do poziomu istniejącego terenu. Takie rozwiązanie zastosowano również w załączonej do SIWZ koncepcji Programowej. Ponadto ww. koncepcja zakłada lokalizowanie dróg serwisowych przy liniach wyznaczających pas drogowy (liniach rozgraniczających teren inwestycji). Z uwagi na mocno zróżnicowany teren, poprowadzenie powyższych dróg po terenie, spowoduje przekroczenie dopuszczalnych pochyleń podłużnych oraz brak widoczności na łukach pionowych. Poprawne (zgodne z przepisami) zaprojektowanie niwelety dróg serwisowych (zbiorczych) spowoduje, że drogi będą musiały być na nasypach co zwiększy zajętość terenu oraz wpłynie na zmianę linii rozgraniczających. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający rezygnuje z wymogu dostosowania niwelety dróg serwisowych do poziomu istniejącego terenu. Prosimy o korektę zapisów i doprowadzenie ich do zgodności z przepisami technicznymi. Ponadto prosimy o potwierdzenie, że spełnienie zapisów technicznych, co za tym idzie, zwiększenie zajętości terenu poza linie rozgraniczające spowoduje konieczność przeprowadzenia procedury zmieniającej DŚU i uzyskanie zamiennej DŚU.

### **Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza wykonanie odcinków dróg serwisowych w nasypach, gdy będą tego wymagały obowiązujące przepisy w zakresie dopuszczalnych pochyłeń podłużnych i widoczności, w ramach granic decyzji środowiskowej. Gdyby wymagane nasypy wychodziły poza w/w granice, może zaistnieć konieczność zmiany Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

### **Pytanie nr 327**

Pkt. 1.4.4. PFU akapit dotyczący rysunku 2.1.7 – Czy przez zapisy dotyczące braku przepustu pod ulicą Partyzantów należy rozumieć wymóg Zamawiającego o budowie przepustu pod ulicą Partyzantów w nowej niekolidującej lokalizacji? Prosimy ponadto o informację czy przewidywany przepust został ujęty w raporcie OOS na podstawie którego została wydana DSU?

### **Odpowiedź**

W zakresie odwodnienia na skrzyżowaniu z ul. Partyzantów Wykonawca ma przyjąć takie rozwiązania, które zapewnią właściwe odwodnienie drogi. Zamawiający zwraca uwagę, że przedstawione w koncepcji programowej rozwiązanie skrzyżowania zostało w PFU zmienione na rondo czterowlotowe, co będzie determinowało sposób odwodnienia.

### **Pytanie nr 328**

Na planie sytuacyjnym koncepcji programowej nie przewidziano poszerzeń poboczy na odcinkach, gdzie konieczne będzie zaprojektowanie barier energochłonnych. Poprawne zaprojektowanie szerokości poboczy wpłynie na zmianę linii rozgraniczających i zwiększy zajętość terenu. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca w uzasadnionych przypadkach może zmienić linie rozgraniczające.

### **Odpowiedź**

Zamawiający wymaga zastosowania takich rozwiązań projektowych, w tym dotyczących przyjętych typów barier energochłonnych, które są nie spowodują konieczności zmiany Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr O.O.4200.1.2012.ASł z dnia 22 lipca 2014r. w tym granicy pasa drogowego określonego tą decyzją. Jednak w przypadku, gdyby w wyniku przyjętych rozwiązań projektowych zaistniała konieczność zmiany linii rozgraniczających – Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

### **Pytanie nr 329**

Zgodnie z pkt. 1.4.8. dotyczący rysunku 2.1.18 należy przedstawić pełny schemat rozwiązania projektowego węzła drogowego drogi S7. Czy przez ww. wymóg należy rozumieć opracowanie koncepcji programowej dla węzła drogowego drogi S7? Czy przez ww. wymóg należy przez to rozumieć ujęcie w ramach dokumentacji dla przedmiotowej inwestycji również rozwiązania węzła drogowego drogi S7? Prosimy o precyzyjne określenie zakresu dla ww. węzła drogowego.

### **Odpowiedź**

Przedstawienie schematu węzła drogowego S7 w dokumentacji projektowej jest niezbędne by sprawdzający projekt mógł zorientować się, które łącznice obsługują które relacje na węzle drogowym i dzięki temu mógł m.in. sprawdzić czy są prawidłowo oznakowane. Zamawiający nie oczekuje zaprojektowania koncepcji programowej dla węzła z S7.

### **Pytanie nr 330**

Prosimy o potwierdzenie, że wymienione w załączonej koncepcji programowej kolizje z infrastrukturą techniczną zawierają wykaz wszystkich kolizji występujących w ramach inwestycji dla wariantu I oraz że wykazane w KP długości poszczególnych sieci przeznaczonych do przebudowy lub zabezpieczenia nie ulegną zmianie.

### **Odpowiedź**

Koncepcja programowa stanowi jedynie materiał wyjściowy. Przedstawione tam kolizje należy zweryfikować i zaprojektować zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami (Zamawiający nie posiada). Materiał bazowy powinny stanowić rysunki sytuacyjne (w części opisowej koncepcji programowej błędnie wskazano jedynie zabezpieczenia istniejących kolizji).

**Pytanie nr 331**

Czy zapisy pkt. 2.6. tiret trzeci dotyczące przebiegu linii rozgraniczającej należy rozumieć, że linia rozgraniczająca decyzji DŚU jest linią wiążącą? Ponadto prosimy o przekazanie współrzędnych geodezyjnych punktów określających linię rozgraniczającą teren inwestycji zawartą na załącznikach do raportu OOS na podstawie której została wydana DŚU.

**Odpowiedź**

W DUŚ jest określona linia realizacji i linia oddziaływania. Obie te linie są wiążące i są przedstawione na mapach ewidencyjnych, które zostaną udostępnione. Zamawiający nie posiada współrzędnych geodezyjnych punktów określających linię rozgraniczającą teren inwestycji.

**Pytanie nr 332**

Prosimy o potwierdzenie, że wykazane w raporcie OOS na podstawie której została wydana DŚU, stanowiska archeologiczne i zabytki oraz ich lokalizacja stanowią zbiór zamknięty i należy uważać je jako informacje wiążące.

**Odpowiedź**

Wskazane w raporcie OOS stanowiska archeologiczne i zabytki są aktualne na dzień złożenia raportu do organu właściwego do wydania DUŚ. W przypadku znalezienia podczas robót budowlanych przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest zabytkiem, należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta) zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity Dz. U. z 2014, poz. 1446)

**Pytanie nr 333**

W punkcie 2.7 ppkt. 3 lit. c) PFU nałożono na Wykonawcę wymóg zawarcia w materiałach do wniosku ZRID dokumentów potwierdzających własność. Prosimy o podanie podstawy prawnej nas mocy której Wykonawca pozyska wymienione w ww. punkcie dokumenty m.in. postanowienia sądów. Nasze doświadczenia wykazują, że do wniosku wystarczające jest dołączenie wypisów z ewidencji gruntów oraz projekty podziału gruntów. Prosimy o informację czy do wniosku zamiast ww. dokumentów można dołączyć wypisy z ewidencji gruntów.

**Odpowiedź**

W materiałach do wniosku o wydanie decyzji ZRID nie ma obowiązku załączania dokumentów potwierdzających prawo własności nieruchomości objętych postępowaniem inwestycyjnym, poza wypisami z rejestru gruntowego wszystkich uczestników postępowania. W przypadku gdy nieruchomość nie posiada urządzonej księgi wieczystej, a jest objęta np. AWZ, konieczne jest dostarczenie jego kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem przez organ wydający, gdyż będzie stanowić niezbędny załącznik wniosku do sądu o ujawnienie własności Województwa Małopolskiego w stosunku do tych nieruchomości, nabytych decyzją ZRID.

**Pytanie nr 334**

Zgodnie z zapisami pkt. 2.8.1. lit. a) tiret szósty należy załączyć do projektu budowlanego decyzje o wyłączeniu gruntów z produkcji rolnej lub leśnej. Prosimy o informację czy ww. decyzje są niezbędne w przypadku uzyskiwania pozwolenia na budowę (ZRID) zgodnie z procedurą Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych. W przypadku podtrzymania przez Zamawiającego wymogu pozyskania decyzji o wyłączeniu gruntów z produkcji rolnej lub leśnej, prosimy o przekazanie wykazu działek, które będą wymagały przeprowadzenia procedury wyłączenia z produkcji rolnej lub leśnej.

**Odpowiedź**

Zgodnie z art. 21 ust. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w odniesieniu do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami ZRID nie stosuje się przepisów o ich ochronie.

**Pytanie nr 335**

W punkcie 1.1 ppkt. II lit. b) PFU (str.4) Zamawiający zawarł wymóg przeprowadzenia rozbiórki budynków. Ponadto zapisy DŚU mówią o rozbiórce 7 budynków w przypadku Wariantu I wybranego do realizacji. Prosimy o przekazanie wiążącego wykazu budynków przeznaczonych do rozbiórek wraz z jednoznacznym określeniem ich lokalizacji. Ponadto zapisy pkt. 1.4.8 dotyczącego rysunku 2.1.10 mówią o rozbiórce budynków przy drodze serwisowej nr 6. Prosimy o doprecyzowanie jakie wyjaśnienia ma przedstawić Wykonawca w sprawie rozbiórki, której zasadność określił autor Koncepcji Programowej?

**Odpowiedź**

Zamawiający przekazuje załączniki graficzne z naniesionymi budynkami do rozbiórki oraz wykaz tych budynków.

**Pytanie nr 336**

Pkt. 1.4.8 dotyczący rysunku 2.1.10 zawierają zapisy o nieujętych do rozbiórki kolidującym z inwestycją budynku. Czy przez zapisy ww. punktu należy rozumieć wymóg rozbiórki tego budynku?



## **Odpowiedź**

Wymieniony zapis należy rozumieć jako uwagę do Koncepcji programowej.

### **Pytanie nr 337**

Zgodnie z zapisami PFU dla dróg serwisowych założono dwie warstwy tłucznia lub dwie warstwy bitumiczne. Prosimy o potwierdzenie, że dla tych dróg należy spełnić warunek mrozoodporności tj. wymaga się zaprojektowania i wykonania konstrukcji o odpowiedniej grubości.

## **Odpowiedź**

Zamawiający prostuje zapis PFU dotyczący nawierzchni dróg serwisowych (zbiorczych): Nawierzchnię części dróg serwisowych (zbiorczych) należy zaprojektować z 2 warstw betonu asfaltowego (3+5 cm), a na części nawierzchni dróg serwisowych (zbiorczych) należy przewidzieć wierzchnią warstwę z kruszywa łamanego.

Zaprojektowanie konstrukcji nawierzchni dróg serwisowych leży po stronie projektanta.

Na odcinku od początku obwodnicy do wiaduktu nad torami PKP, następnie od mostu nad rz.Cicha do skrzyżowania z DK7 po północnej stronie obwodnicy oraz po południowej stronie obwodnicy na odcinku od skrzyżowania z DK7 do końca obwodnicy należy na drogach serwisowych (zbiorczych) przewidzieć ułożenie nawierzchni z asfaltobetonu (dwie warstwy 5+3 cm). Na odcinku pomiędzy obiektem mostowym a wiaduktem nad PKP należy przewidzieć wykonanie drogi serwisowej (zbiorczej) z kruszywa łamanego u podstawy nasypu, a dodatkowo ciąg o nawierzchni asfaltowej szer. 2,00 m biegnący górą nasypu przy jezdni obwodnicy. Nawierzchnię pozostałych odcinków dróg serwisowych (zbiorczych) należy zaprojektować z kruszywa łamanego.

Konstrukcje nawierzchni dróg serwisowych (zbiorczych) muszą spełniać warunek mrozoodporności, jednakże Zamawiający dopuszcza rezygnację z tego wymogu przy wykonaniu ulepszanego podłoża w formie stabilizacji spoiwem o grubości powyżej 15 cm.

### **Pytanie nr 338**

(Kolizje elektryczne) Zgodnie z częścią opisową koncepcji programowej kolizje elektryczne w km:

1+421.26; 1+450.31; 2+082.63; 3+800.49; 8+153.06 dotyczą linii napowietrznych średniego i niskiego napięcia natomiast na mapach sytuacyjnych linie te zaznaczone są jako linie wysokiego napięcia (WN). Prosimy o wyjaśnienie czy powyższe, przewidziane do przebudowy linie są liniami średniego, niskiego czy wysokiego napięcia (WN)? Zgodnie z PFU należy przebudować średnie i niskie napięcie na długości ok. 600 mb, natomiast zgodnie z planem sytuacyjnym – wysokie napięcie na długości ok. 2550 mb. Prosimy o informację jaką linię i na jakiej długości należy przebudować?

## **Odpowiedź**

Wszystkie kolizje elektryczne projektowanej obwodnicy to kolizje z liniami niskiego i średniego napięcia. Rysunki błędnie wskazują je jako linie WN. Przebudować należy zakres pokazany na rysunkach sytuacyjnych, gdyż część opisowa błędnie wskazuje wyłącznie konieczność zabezpieczenia. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami.

### **Pytanie nr 339**

(Kolizje elektryczne) W części opisowej koncepcji programowej nie zostały wymienione kolizje elektryczne wysokiego napięcia (WN) zaznaczone na mapach planów sytuacyjnych w km:

0+000.00; 0+621.00; 2+142.56; 2+266.82; 2+426.82

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie faktycznych kolizji elektrycznych.

## **Odpowiedź**

Kolizje z liniami wysokiego napięcia nie występują. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji (zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi) i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami.

### **Pytanie nr 340**

(Kolizje elektryczne) Ilość metrów linii elektrycznych przeznaczonych do przebudowy w związku z kolizjami podana w części opisowej koncepcji programowej jest znacznie mniejsza niż wynika to z planów sytuacyjnych.

W związku z powyższą nieścisłością prosimy o wyjaśnienie czy oferenci powinni się kierować ilościami podanymi w części opisowej koncepcji programowej, czy ilościami wynikającymi z planów sytuacyjnych?

## **Odpowiedź**

Oferenci powinni kierować się rysunkami sytuacyjnymi z Koncepcji programowej (wyłącznie niskie i średnie napięcie, brak wysokiego napięcia). Wynikające z rysunków ilości są szacunkowe a ostateczne ilości metrów linii energetycznych przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień.

### **Pytanie nr 341**

(Kolizje telekomunikacyjne) Zgodnie z częścią opisową koncepcji programowej kolizja telekomunikacyjna w km 4+400.59 dotyczy kabla doziemnego, natomiast na mapach sytuacyjnych linia ta zaznaczona jest jako linia napowietrzna. Prosimy o wyjaśnienie czy jest to linia doziemna czy napowietrzna?

## **Odpowiedź**

Jest to linia napowietrzna.

**Pytanie nr 342**

(Kolizje telekomunikacyjne) W części opisowej koncepcji programowej nie została wymieniona kolizja teletechniczna zaznaczona na mapach planów sytuacyjnych w km 8+360.64. W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie faktycznych kolizji teletechnicznych.

**Odpowiedź**

Wszystkie kolizje teletechniczne zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami.

**Pytanie nr 343**

(Kolizje telekomunikacyjne) Ilość metrów linii teletechnicznych przeznaczonych do przebudowy w związku z kolizjami podana w części opisowej koncepcji programowej jest znacznie mniejsza niż wynika to z planów sytuacyjnych.

W związku z powyższą nieścisłością prosimy o wyjaśnienie czy oferenci powinni się kierować ilościami podanymi w części opisowej koncepcji programowej, czy ilościami wynikającymi z planów sytuacyjnych? Zgodnie z PFU ilość kolizji teletechnicznych wynosi ok. 265 mb natomiast wg planu sytuacyjnego ok. 900 mb. Prosimy o podanie faktycznych ilości kolizji teletechnicznych.

**Odpowiedź**

Oferenci powinni kierować się rysunkami sytuacyjnymi Koncepcji programowej. Wszystkie kolizje teletechniczne zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi.

Ostateczne ilości metrów linii teletechnicznych przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień. Wynikające z rysunków ilości są szacunkowe a ostateczne ilości metrów linii teletechnicznych przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień.

**Pytanie nr 344**

(Kolizje wodociągowe) Zgodnie z częścią opisową koncepcji programowej kolizje wodociągowe w km: 4+189.16; 4+304.49; 8+347,95 mają polegać na zabezpieczeniu rurami osłonowymi natomiast zgodnie z mapami sytuacyjnymi linie te powinny zostać przebudowane. Jeśli faktycznie linie te powinny zostać przebudowane znacznie wzrośnie ilość robót w stosunku do zakładanych w opisie koncepcji programowej. Prosimy o wyjaśnienie czy powyższe kolizje będą polegały na zabezpieczeniu sieci rurami osłonowymi czy ich przebudowie?

**Odpowiedź**

Wszystkie kolizje wodociągowe zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi. Podane ilości i sposoby zabezpieczeń w części opisowej są błędne. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami. Wynikające z rysunków ilości są szacunkowe a ostateczne ilości metrów wodociągów przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień

**Pytanie nr 345**

(Kolizje wodociągowe) W części opisowej koncepcji programowej nie została wymieniona kolizja wodociągowa zaznaczona na mapach planów sytuacyjnych w km 8+349.5. W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie faktycznych kolizji wodociągowych.

**Odpowiedź**

Wszystkie kolizje wodociągowe zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami. Wynikające z rysunków ilości są szacunkowe a ostateczne ilości metrów wodociągów przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień.

**Pytanie nr 346**

(Kolizje wodociągowe) Według PFU kolizja wodociągowa ma ok. 200 mb., natomiast według planu sytuacyjnego ma ok. 350 mb. Prosimy o podanie prawidłowej ilości kolizji wodociągowej.

**Odpowiedź**

Wszystkie kolizje wodociągowe zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami. Wynikające z rysunków ilości są szacunkowe a ostateczne ilości metrów wodociągów przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień.

**Pytanie nr 347**

(Kolizje gazowe) Ilość metrów linii gazowej przeznaczonej do zabezpieczenia w związku z kolizjami podana w części opisowej koncepcji programowej jest znacznie mniejsza niż wynika to z planów sytuacyjnych.

W związku z powyższą nieścisłością prosimy o wyjaśnienie czy oferenci powinni się kierować ilościami podanymi w części opisowej koncepcji programowej, czy ilościami wynikającymi z planów sytuacyjnych? PFU zakłada zabezpieczenie gazociągu na ok.140 mb., natomiast według planu sytuacyjnego na długości ok. 400 mb. Prosimy o podanie prawidłowej ilości zabezpieczenia gazociągu.

**Odpowiedź**

Wszystkie kolizje gazowe zgodnie z rysunkami sytuacyjnymi Koncepcji programowej. Podane ilości i sposoby zabezpieczeń w części opisowej są błędne. Należy dokonać analizy wszystkich kolizji i zaprojektować ich przebudowę zgodnie z pozyskanymi warunkami i uzgodnieniami. Wynikające z rysunków ilości są szacunkowe

a ostateczne ilości metrów wodociągów przeznaczonych do przebudowy będą wynikały z pozyskanych uzgodnień.

**Pytanie nr 348**

(Kolizje gazowe) W PFU nie ujęto kolizji sanitarnej natomiast według planu sytuacyjnego należy usunąć kolizję na długości ok. 180 mb. W związku z powyższym prosimy o informację czy należy ujmować kolizję wodociągowo przy sporządzaniu wyceny.

**Odpowiedź**

Tak, należy uwzględnić tę kolizję.

**Pytanie nr 349**

Analizując załączoną do PFU niweletę należy stwierdzić, że na odcinku od km 0+000 do km 2+000 łuki pionowe nie mają zapewnionej wymaganej widoczności na zatrzymanie. Dostosowanie na tym odcinku niwelety do obowiązujących przepisów skutkuje znacznym wzrostem robót ziemnych (o około 100 000,00 m<sup>3</sup>). Prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego konieczności dostosowania na etapie projektu niwelety drogi do obowiązujących norm i rozporządzeń, w celu prawidłowej wyceny robót przez oferentów.

**Odpowiedź**

Należy przeanalizować i w razie konieczności dostosować rozwiązania zawarte w Koncepcji Programowej do obecnie obowiązujących przepisów.

**Pytanie nr 350**

Zamawiający w PFU dotyczącym systemu S-1 (Systemu Czasu Przejazdu) wzdłuż obwodnicy Miechowa zaznaczył, że urządzenia w/w systemu S-1 „staną się elementami realizowanego obecnie projektu pn. Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce (ZSSRWM) – systemu S-1 (Systemu Czasu Przejazdu)” (str. 14 PFU dot. Miechowa). Po zapoznaniu się z dokumentacją udostępnioną przez Zamawiającego w dniu 09.07.2015r., tj. Projektem Wykonawczym systemu S-1 dla projektu pn.: Zintegrowany System Sterowania Ruchem w Małopolsce, pragnę zauważyć, że w punkcie 4. „Klasyfikacja” części 1.1 „VMS – Sprzęt i specyfikacje funkcjonalne” pojawiło się wymaganie dotyczące tablic z obszarem alfanumerycznym „znaków w kolorze pomarańczowym” (pkt. 3, str. 8 z 40).

Zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”: „Kolorystyka napisów ograniczona jest do dwóch barw: czarnej dla tła i białej dla napisów” [Zał. 1. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych i warunki ich umieszczania na drogach” str. 30].

Czy w związku z powyższym, Zamawiający dopuści do montażu tablice niezgodne z Rozporządzeniem obowiązującym w Polsce?

**Odpowiedź**

Zamawiający w PFU wskazał, że tablice winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami na terenie RP i UE i posiadać wszelkie wymagane deklaracje zgodności z obowiązującymi normami, w tym przypadku w szczególności posiadać deklaracje zgodności z obowiązującą normą PN EN 12966. Zamawiający nie dopuści do montażu tablic, które będą niezgodne z obowiązującym prawem – nie będą umożliwiać wyświetlenia napisu w kolorze białym na tle czarnym.

**Pytanie nr 351**

Czy w zamiarze Zamawiającego jest stworzenie spójnego systemu? Tablice VMS obwodnicy Miechowa „winny posiadać matrycę wykonaną w technologii LED RGB/WRGB” (str. 16 PFU dot. Miechowa), która może wygenerować napis żółty, nie pomarańczowy.

**Odpowiedź**

Zamawiający nie wskazuje na konieczność generowania napisów na tablicach w kolorze żółtym czy też pomarańczowym. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2013r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, kolorystyka napisów wyświetlanych na tablicach i znakach zmiennej treści to kolor biały na tle czarnym.

**Pytanie nr 352**

Czy Zamawiający dopuści, aby w ramach projektu Zintegrowanego Systemu Sterowania Ruchem w Małopolsce (ZSSRWM), Wykonawca dostarczył urządzenia spełniające hiszpańskie normy (UNE: „Una Norma Española”), nieobowiązujące w Polsce, na które stale powołuje się Wykonawca w Projekcie Wykonawczym (patrz „1. Wprowadzenie” oraz „2. Przedmiot i zakres zastosowania” dokumentu „1.1 „VMS – Sprzęt i specyfikacje funkcjonalne”)?

**Odpowiedź**

Zamawiający w ramach projektu ZSSRWM zaakceptuje dostawy i dopuści do montażu urządzenia posiadające dokumenty potwierdzające możliwości ich stosowania w RP i UE w tym deklaracje zgodności właściwe dla znaków i tablic zmiennej treści obowiązujące na terenie RP i UE.

**Pytanie nr 353**

W jakim kolorze mają być wyświetlane napisy na tablicach wzdłuż obwodnicy Miechowa?

**Odpowiedź**

W kolorze białym.

**Pytanie nr 354**

§ 3 ust. 11-16 (umowy) Wykonawca, który wygra postępowanie zobowiązany jest w dniu podpisania umowy do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy na okres obejmujący realizację robót z terminem do 30.09.2018 oraz gwarancję, jakości i rękojmi za wady z wymaganym minimalnym okresem jej obowiązywania przez 60 miesięcy a maksymalnym 120 miesięcy. Zważywszy na trudności związane z pozyskiwaniem w polskich bankach i towarzystwach ubezpieczeniowych długoletnich gwarancji zabezpieczających zwracamy się z pytaniem czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia tytułem zabezpieczenia, gwarancji z banków europejskich w języku obcym z tłumaczeniem przysięgłym na język polski.

**Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia tytułem zabezpieczenia należytego wykonania umowy gwarancji banków europejskich w języku obcym z tłumaczeniem przysięgłym na język polski, z tym zastrzeżeniem, iż Beneficjent będzie miał prawo kierowania wezwania do zapłaty w języku polskim i zapis taki zostanie zamieszczony w treści gwarancji.

- II. W związku z udzielonymi w pkt I wyjaśnieniami Zamawiający - mając na celu zapewnienie spójności wszystkich udzielonych w ramach przedmiotowego postępowania wyjaśnień – dokonuje zmiany już udzielonych odpowiedzi na pytania nr 11, 22, 23, 36, 37, 52, 84, 122, 125, 126, 141, 168, 184 i 189 zamieszczając poniżej sprostowaną treść odpowiedzi na wymienione pytania, jakie zostały już udzielone przez Zamawiającego – pismem z dnia 09.07.2015 ZDW-DN-4-271-45/15, informując jednocześnie, iż poprzednio udzielone odpowiedzi na te pytania stają się nieaktualne.

**Pytanie nr 11**

Zamawiający wymaga przedłużenia dróg serwisowych na odcinkach gdzie nie były one projektowane w koncepcji Programowej co powoduje wyjścia poza linie rozgraniczające Decyzji Środowiskowej. Czy dla przypadków gdy liczba stron postępowania ustalona na etapie Decyzji Środowiskowej nie uległa zmianie, obligatoryjne jest uzyskanie zamiennej lub nowej Decyzji Środowiskowej?

**Odpowiedź**

Zamawiający oczekuje zastosowania takich rozwiązań projektowych, które są nie spowodują konieczności zmiany Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr O.O.4200.1.2012.ASł z dnia 22 lipca 2014r. w tym granicy pasa drogowego określonego tą Decyzją. Jednak w przypadku, gdyby w wyniku przyjętych rozwiązań projektowych zaistniała konieczność zmiany linii rozgraniczających – Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 22**

Prosimy o jednoznaczne określenie lokalizacji zatok autobusowych w rejonie Skrzyżowania nr 4 oraz potwierdzenie rozbiórki istniejących zatok autobusowych.

**Odpowiedź**

Według koncepcji Programowej prawostronna zatoka autobusowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 783 ma zostać zlikwidowana i musi zostać odbudowana w innej lokalizacji, np. jako zatoka otwarta zlokalizowana na wylocie z ronda nr 4 w kierunku Skalbmierza

Druga zatoka z tej pary pozostanie w istniejącej lokalizacji.

**Pytanie nr 23**

Na jakim odcinku drogi wojewódzkiej w rejonie Skrzyżowania nr 4 należy wybudować chodnik dla pieszych?

**Odpowiedź**

Zgodnie z zapisami PFU p.1.4.8. dot. rys. 2.1.1. koncepcji Programowej – należy przewidzieć budowę jednostronnego chodnika na całej długości starego odcinka DW783 ograniczonego granicami decyzji środowiskowej.

**Pytanie nr 36**

Czy Zamawiający będzie wymagał obligatoryjnego zastosowania rozwiązań projektowych przedstawionych w koncepcji Programowej ?

**Odpowiedź**

Zamawiający oczekuje zastosowania takich rozwiązań projektowych, które są zgodne z zapisami Programu Funkcjonalno-Użytkowego Rozwiązania projektowe z koncepcji Programowej mogą ulec zmianie po

uzyskaniu wszelkich koniecznych uzgodnień, opinii i decyzji, po dostosowaniu do obowiązujących przepisów i akceptacji Zamawiającego. Jednocześnie informujemy, że w razie konieczności Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 37**

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rodzaju konstrukcji nośnej obiektów inżynierskich przedstawionych w Koncepcji Programowej ?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza zmianę konstrukcji nośnej obiektów inżynierskich, wszelkie zmiany muszą uzyskać akceptację Zamawiającego.

#### **Pytanie nr 52**

Wg punktu 1.4.7. Odwodnienie, systemy odwodnienia należy wykonać zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach – decyzja z dn 11.07.2012 roku, znak OO.4200.1.2012. ASł.. W przypadku rozbieżności między koncepcją programową a decyzją środowiskową, które rozwiązanie należy przyjmować do wyceny?

#### **Odpowiedź**

Zaprojektowanie systemu odwodnienia leży po stronie Wykonawcy. W przypadku rozbieżności rozwiązań projektowych w Koncepcji Programowej i zapisów Decyzji Środowiskowej należy przyjmować rozwiązania dotyczące odwodnienia określone w Decyzji środowiskowej

Jednocześnie informujemy, że w razie zaistnienia konieczności przyjęcia innych rozwiązań projektowych dotyczących odwodnienia Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 84**

Zgodnie z decyzją środowiskową, na zasadniczym odcinku obwodnicy przewiduje się wykonanie nieuszczelnionych rowów trawiastych, odparowująco – infiltracyjnych. Jaki jest tok postępowania i jakie rozwiązanie wykonawca powinien przyjąć do wyceny w przypadku, gdy z badań geotechnicznych wynika słaby współczynnik infiltracji oraz w przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych?

#### **Odpowiedź**

Sposób odwodnienia obwodnicy został opisany w uzasadnieniu do Decyzji środowiskowej. Zaprojektowanie systemu odwodnienia obwodnicy należy do Wykonawcy robót. Przyjęte rozwiązania muszą być zgodne z zapisami Decyzji środowiskowej

Jednocześnie informujemy, w razie konieczności przyjęcia innych rozwiązań projektowych Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 122**

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę załączonej decyzji środowiskowej znak OO.4200.1.2012.ASł?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 125**

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rozwiązań projektowych przyjętych w projekcie będącym załącznikiem do PFU, przekazany przez firmę FOJUD ? Jeśli tak to w jakim zakresie?

### **Odpowiedź**

Rozwiązania projektowe z Koncepcji Programowej mogą ulec zmianie (optymalizacji) po uzyskaniu wszelkich koniecznych uzgodnień, opinii i decyzji, po dostosowaniu do obowiązujących przepisów i uzyskaniu akceptacji Zamawiającego. Przyjęte rozwiązania muszą spełniać warunki określone w PFU.

Jednocześnie informujemy, że Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy

### **Pytanie nr 126**

Czy Zamawiający posiada aktualny wykaz wszystkich budynków mieszkalnych, gospodarczych i pozostałych kolidujących z wybranym do realizacji wariantem inwestycji? Czy taki wykaz zostanie udostępniony oferentom?

### **Odpowiedź**

Zamawiający przekazuje załączniki graficzne z naniesionymi budynkami do rozbiórki oraz wykaz tych budynków.

### **Pytanie nr 141**

Czy planowane przedłużenie dróg serwisowych oraz zmiana geometrii skrzyżowania w km 2+945.03 mieści się w granicach wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach?

### **Odpowiedź**

Zamawiający oczekuje takiego zaprojektowania wydłużenia dróg serwisowych (zbiorczych) oraz dopuszcza zmiany geometrii skrzyżowania w km 2+945,03, w taki sposób, aby te rozwiązania mieściły się w granicach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W przypadku gdy przyjęte rozwiązania projektowe będą wychodziły poza granice Decyzji środowiskowej, Zamawiający dopuszcza w ramach realizacji zamówienia zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego i w zakresie, w jakim nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

### **Pytanie nr 168**

Proszę o sprecyzowanie i podanie wymagań Zamawiającego dotyczącego przekroczenia dróg serwisowych przez teren PKP w km 2+059. Koncepcja nie rozwiązuje tego problemu w zakresie podejścia od strony zachodniej. Czy drogi serwisowe od strony zachodniej obiektu w km 2+059 mają zostać zakończone przed terenem PKP np. placami do zawracania? Jeśli tak to place wykrócą poza granice pasa drogowego.

### **Odpowiedź**

Droga serwisowa nr 10 przed wiaduktem nad torami PKP powinna się zakończyć placem do zawracania. W przypadku, gdyby plac do zawracania wychodził poza granice określone w Decyzji środowiskowej, Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

### **Pytanie nr 184**

Czy planowane przedłużenie dróg serwisowych oraz zmiana geometrii skrzyżowania w km 2+945.03 mieści się w granicach wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach?

### **Odpowiedź**

Na etapie projektowania Zamawiający oczekuje zastosowania takich rozwiązań projektowych, które będą się mieścić w granicach Decyzji środowiskowej.

Jednocześnie informujemy, że w razie konieczności zastosowania innych rozwiązań projektowych - Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko .

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.



Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 189**

Czy wszystkie elementy PFU takie jak przebieg dróg w planie i profilu, szerokość korony drogi (pasy ruchu, pobocza, chodniki, skarpy, ścieżki rowerowe) są wiążące czy też mogą podlegać optymalizacji w granicach obowiązujących wymagań technicznych? Proszę o jasne wypunktowanie, które elementy PFU podlegają optymalizacji a które są wiążące.

#### **Odpowiedź**

Rozwiązania projektowe z Koncepcji Programowej mogą ulec zmianie (optymalizacji) po uzyskaniu wszelkich koniecznych uzgodnień, opinii i decyzji, po dostosowaniu do obowiązujących przepisów i uzyskaniu akceptacji Zamawiającego. Przyjęte rozwiązania muszą spełniać warunki określone w PFU oraz Decyzji środowiskowej. Jednocześnie informujemy, że w razie konieczności zastosowania innych rozwiązań projektowych - Zamawiający dopuszcza zmianę Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dn.22.07.2014 wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie znak: OO.4200.1.2012. ASł. lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę Decyzji lub dokonanie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jedynie w przypadku, gdy nie doprowadzi to do wydłużenia terminu realizacji zamówienia.

Wszystkie koszty związane z procedowaniem zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub ponowną oceną oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko leżą po stronie Wykonawcy.

III. W związku z udzielonymi wyjaśnieniami, o których mowa w pkt I i II Zamawiający wprowadza:

- 1) zamienny Program Funkcjonalno-Użytkowy (PFU) zał. nr 1 SIWZ
- 2) zamienny wzór umowy – zał. nr 9 SIWZ oraz
- 3) załączniki graficzne z naniesionymi budynkami do rozbiórki wraz z wykazem tych budynków.

Przedmiotowe załączniki Zamawiający udostępnia na stronie internetowej Zamawiającego [www.zdw.krakow.pl](http://www.zdw.krakow.pl) - załączniki graficzne z naniesionymi budynkami do rozbiórki oraz wykaz tych budynków dostępne są pod adresem internetowym <ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp5/271-45>

IV. W związku z udzielonymi w pkt I i II wyjaśnieniami, Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 6 ustawy PZP **zmienia określony w SIWZ oraz ogłoszeniu o zamówieniu termin składania ofert, wniesienia wadium oraz otwarcia ofert**, zgodnie z poniższym:

**Termin składania ofert – 14.08.2015 r. godzina 09:30**

**Termin wniesienia wadium – 14.08.2015 r. godzina 09:30**

**Termin otwarcia ofert – 14.08.2015 r. godzina 10:00**

Przedmiotowe zmiany terminów zostają zgodnie z art. 38 ust. 4a pkt 2 oraz art. 12a ust. 1 ustawy PZP wprowadzone do treści ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 22.05.2015 pod nr 2015/S 098-176569 – zmiana dotyczy Sekcji IV.3.4) Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu i Sekcji IV.3.8) Warunki otwarcia ofert.

Niniejsze pismo staje się częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia

Z-ca Dyrektora  
ds. Inwestycji  
mgr inż. Robert Górecki

Otrzymują:  
wg rozdzielnika  
1 x DN-4 a/a  
[www.zdw.krakow.pl](http://www.zdw.krakow.pl)

