



## STAROSTWO POWIATOWE W ŻAGANIU

ul. Dworcowa 39  
68-100 Żagań  
tel. 68 477 79 01, faks: 68 477 79 20  
NIP: 924-16-33-119

Żagań, dnia 22 marca 2021 r.

ZP.272.3.2021

Do uczestników przetargu nieograniczonego na zadanie pn. „**Przebudowa drogi powiatowej nr 1064F w km 0+000 do 11+440 wraz z budową 4 obiektów mostowych**”

**Informujemy, że wpłynęły do Zamawiającego pytania o niżej wymienionej treści, na które Zamawiający udziela poniższych odpowiedzi:**

**Pytanie nr 1:**

Czy obiekty mostowe mają posiadać nośność zarówno dla klasy A (zgodnie z normą PN-S-10030:1985) oraz klasę I (PN-EN 1991-2) jednocześnie? Czy wystarczy, że będą zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami (w tym rozporządzenie o obiektach drogowych) na klasę I?

**Odpowiedź nr 1:**

*Zapisy o klasie A wynikały z faktu iż SWZ na PFU został uzgadniany z Ministerstwem jeszcze przed zmianą rozporządzenia i stąd określenie klasy A. Mosty mają być zaprojektowane na aktualnie obowiązujące przepisy budowlane.*

**Pytanie nr 2:**

PFU dla obiektów mostowych M1 i M2 opisana jest konieczność wykonania makiet mostów M1 i M2. Proszę o podanie wytycznych dla makiet, w tym: wielkość makiet; skala; zakres (czy obie mosty mają być na jednej makiecie wraz z sąsiadującym terenem i budowlą piętrzącą); materiał (metal, tworzywo itp.) oraz inne zasadnicze parametry.

**Odpowiedź nr 2:**

*Makiety należy wykonać dla każdego M1 i M2 oddzielnie, mają być wykonane z materiału trwałego, odpornego na warunki atmosferyczne w wymiarze nie większym niż 1m x 1,5 m*

**Pytanie nr 3:**

Proszę o wskazanie lokalizacji makiet, w tym, czy będą ustawiono w pomieszczeniu czy na zewnątrz.

**Odpowiedź nr 3:**

*Makiety należy ustawić na zewnątrz. Lokalizacja ich zostanie wskazana przez Zamawiającym na etapie ich realizacji.*

**Pytanie nr 4:**

Zgodnie z zarządzeniem nr 38 Ministra Infrastruktury minimalna szerokość jedni na obiektach wyznaczono poniżej.

Opis	Kołowe – jedna kolumna	Kołowe – dwie kolumny	Gąsienicowe – jedna kolumna	Gąsienicowe – dwie kolumny
Wymagana klasa	150	100	120	80
Minimalna szerokość jezdni	5,00 m	8,20 m	5,00 m	8,20 m

Zgodnie z rozporządzeniem o obiektach drogowych do szerokości jedni nie wlicza się opaski odwodnienia. Zatem dla wszystkich przedstawionych obiektów szerokość jezdni nie spełnia wymagania podane powyżej. Czy w związku z tym, do wyceny obiektów należy przewidzieć wykonanie obiektów szerszych które mogą spełnić wyżej wymienione wymagania?

**Odpowiedź nr 4:**

*Zgodnie z ZARZĄDZENIE NR 2 MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA1) z dnia 17 stycznia 2017 r. w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych w zakresie projektowania i użytkowania dróg i obiektów inżynierskich oraz ustaleń z WSW szerokość jezdni + opaska 8,0 m. Do szerokości należy dodać ewentualne poszerzenia ze względu na łuki.*

**Pytanie nr 5:**

Na koncepcji do obiektu M1 pokazano nowy przyczółek od strony ul. Szkolnej jako zagłębiony niżej niż pozostawiana część istniejącego przyczółka. W jaki sposób należy odwieść ten obszar?

**Odpowiedź nr 5:**

*Przedstawiono wymagania odnośnie odwodnienia w PFU. Zgodnie z PFU „Dopuszcza się wykonanie innych konstrukcji mostu z zachowaniem warunków określonych przez Wody Polskie dla wszystkich mostów i Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w stosunku do mostów M1 i M2 z zachowaniem szerokości użytkowych zapisanych w PFU, oraz zgodnie z zaleceniami z pkt 2.2.4.2 i 2.2.4.4.” Wykonawca dla mostów M1 i M2 będzie musiał uzyskać decyzję na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru.*

**Pytanie nr 6:**

Dla obiektu M2 - do jakiego poziomu mają być rozebrane filary? Czy wystarczy do poziomu terenu/dna cieku?

**Odpowiedź nr 6:**

*Do poziomu terenu (projektowanego dna) minus ewentualne grubość projektowanych umocnień dna.*

**Pytanie nr 7:**

Czy dla obiektu M2 dopuszcza się zastosowanie elementów z istniejącej konstrukcji nośnej w nowej konstrukcji?

**Odpowiedź nr 7:**

*Według Zamawiającego ze względu na stan techniczny i rodzaj materiału nie ma możliwości technicznych wbudowania w nowy obiekt elementów z istniejącej konstrukcji nośnej.*

**Pytanie nr 8:**

W PFU określono „Ze względu na istniejącą lokalizację dwóch pierwszych obiektów mostowych istnieje możliwość, iż Wykonawca w razie konieczności będzie musiał uzyskać odstępstwa od warunków technicznych”. Zdanie wskazuje, że mogą istnieć konkretne powody uzyskania odstępstwa. Proszę o ich wskazanie oraz określenie czy koncepcje załączone do PFU uwzględniają przedmiotowe odstępstwa.

**Odpowiedź nr 8:**

*Zdanie te zamieszczono ze względu na konieczność uzyskania decyzji od LWKZ.*

*W przypadku wykorzystania istniejących podpór przy obiekcie M3 należy zwrócić uwagę, że kąt ich przecięcia z osią rzeki jest mniejszy niż 45 stopni.*

**Pytanie nr 9:**

Zgodnie z zaleceniami konserwatorskimi dla obiektu M1 należy odtworzyć nawierzchnię brukową z wykorzystaniem odzyskanego materiału. Zgodnie z koncepcją dla obiektu M1 pokazana jest nawierzchnia bitumiczna. Zatem, czy inwestor wymaga dla obiektu M1 nawierzchnię brukową czy bitumiczną? Dodatkowo, dla nowego obiektu wymaga się nawierzchnię o szerokości 8,0m, a istniejący ma 6,0m, zatem jakie parametry ma spełniać nawierzchnia brukowa, która miałaby być dokładana? W tym grubość tej nawierzchni.

**Odpowiedź nr 9:**

*Zamawiający ze względu na wzrost przewidywanych obciążeń chciałby na obiekcie nawierzchnię bitumiczną, a nawierzchnię z kostki istniejącej chciałby, żeby została wbudowana w chodniki przy obiekcie. Wykonawca przedstawi te argumenty podczas ubiegania się o decyzję na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru. Zamawiający podczas projektu przebudowy mostu M1 we wcześniejszych latach uzyskał decyzję (straciła już ważność) od LWKZ o zastosowaniu nawierzchni bitumicznej na moście i udostępni ją Wykonawcy. Wymagania Zamawiającego, co do nawierzchni na obiektach mostowych (warstwa wiążąca asfalt lany MA o grubości 4,0 cm, oraz warstwa ścieralna z SMA o grubości 5,0 cm). Wykonawca w przypadku uzyskania decyzji od LWKZ z zapisami odnośnie kostki brukowej będzie musiał dostosować obiekty do decyzji LWKZ.*

**Pytanie nr 10:**

Zgodnie z zaleceniami konserwatorskimi dla obiektu M1 wymaga się „uwzględnienie odcisków drewnianego szalunku”. Proszę o określenie procedury wykonania takich odcisków na konstrukcji stalowej.

**Odpowiedź nr 10:**

*Zamawiający nie spotkał się z procedurą wykonywania odcisków drewna na konstrukcji stalowej. Wykonawca na etapie decyzji LWKZ będzie mógł uszczegółwić wymagania konserwatorskie.*

**Pytanie nr 11:**

Pod obiektem M3, w korycie rzeki znajduje się „pozostałości przęsła żelbetowego nurtowego mostu”. Tego elementu nie ma już na rysunku koncepcji nowego obiektu. Czy Wykonawca ma usunąć te elementy z dna cieką? Jeśli tak, to proszę o sprecyzowanie szacunkowej objętości elementów do usunięcia w celu wyceny prac. Dodatkowo, do jakiej głębokości mają być usuwane elementy, czy wystarczy tylko do poziomu dna cieką?

**Odpowiedź nr 11:**

*Należy usunąć te elementy gdyż zaburzają przepływy i powodują podmywania. Do poziomu dna minus ewentualne grubość projektowanych umocnień dna. Zaleca się wykonanie wizji terenowej.*

**Pytanie nr 12:**

Przy obiekcie M2 dno jest znacznie zamulone, mniej więcej na połowie szerokości oraz na długości 90 m w górę i 55 m w dół cieką [szkic poniżej, obszar na czerwono mieści się w granicach 50m w górę o 30m poniżej obiektu]. Na koncepcjach nowego obiektu ciek ma dno odmulone i na jednym poziomie. Jednocześnie, w piśmie od Wód Polskich mowa jest o tym, by nie zmniejszać światła ani przepustowości przepływu przy jed-

noczesnym umocnieniu dna. Czy Wykonawca ma przewidzieć uregulowanie cieków obiektem i na jakim odcinku?



**Odpowiedź nr 12:**

*Należy postępować zgodnie z wytycznymi z Wód Polskich.*

**Pytanie nr 13:**

Na jakim odcinku cieków należy przewidzieć umocnienie dna „na poszurze i ponurze”? W piśmie od Wód Polskich mowa jest o tym, że inwestor ma utrzymywać koryto rzek 50 m powyżej i 30 m poniżej obiektu. Czy na całym tym odcinku ma być zastosowane umocnienie dna?

**Odpowiedź nr 13:**

*Należy postępować zgodnie z wytycznymi z Wód Polskich.*

**Pytanie nr 14:**

Czy była przeprowadzona analiza możliwości przegłębienia drogi pod wiaduktami kolejowymi w km ok 1+750 oraz ok 2+075? W szczególności pod kątem stateczności przyczółków oraz uzgodnienia z PKP?

**Odpowiedź nr 14:**

*Zamawiający odkrył do głębokości około 2,0 m fundamenty istniejących obiektów potwierdzając możliwość przegłębienia całej konstrukcji drogowej bez zagrożenia konstrukcji.*

**Pytanie nr 15:**

Zgodnie z wymogami w PFU oczekuje się, że skrajnia pod obiektami kolejowymi powinna wynosić 4,60m. W piśmie IZDKe-505-213/2019 od Zakładu Linii w Zielonej Górze mowa jest o skrajni 4,70m. Jaką skrajnię pod obiektami należy przewidzieć pod obiektami?

**Odpowiedź nr 15:**

*Należy przewidzieć skrajnię 4,7 m.*

### **Pytanie nr 16:**

W przypadku konieczności wzmocnienia/wymiany elementów konstrukcji wiaduktów kolejowych (np. wzmocnienie posadowienia), czy będzie to traktowane jako koszt kwalifikowany?

### **Odpowiedź nr 16:**

*Zamawiający nie przewiduje wzmocnienia, czy też wymiany, elementów konstrukcji wiaduktów kolejowych.*

### **Pytanie nr 17:**

Zgodnie z zapisami w PFU (Tereny zamknięte – Polskie Koleje Państwowe) „Dla odcinków zlokalizowanych na terenach PKP konieczne będzie uzyskanie oddzielnej decyzji środowiskowej oraz decyzji ZUD-p.”. Taka nowa decyzja środowiskowa pokrywałaby się z obecną decyzją środowiskową która już obejmuje działki znajdujące się w zarządzie PKP. W związku z tym, ta nowa decyzja unieważniłaby obecną decyzję załączoną do materiałów przetargowych. Czy w związku z tym, Inwestor oczekuje, że dla całej inwestycji należy uzyskać nową decyzję środowiskową?

### **Odpowiedź nr 17:**

*Uzyskano dla całości zadania pełnoprawną decyzję środowiskową. Nie zachodzi konieczność uzyskiwania oddzielnych dla poszczególnych etapów.*

### **Pytanie nr 18:**

Zgodnie z SWZ zadanie jest podzielone na 3 części, ale decyzja środowiskowa jest wydana dla całości zadania. Gdyby różne części zadania będą wykonywane przez różnych wykonawców, a jeden z nich musiałby uzyskać nową decyzję środowiskową, spowoduje to, że obecna decyzja staje się nieważna dla całości zadania, zmuszając pozostałych wykonawców do wystąpienia o aktualizację albo wydanie nowych decyzji dla swoich odcinków. Byłby to dodatkowy koszt i czas, którego nie da się przewidzieć, a który w całości jest zależy od zewnętrznych firm. W jaki sposób byłby traktowany taki przypadek? Zarówno pod względem rozszczeń czasowych i finansowych.

### **Odpowiedź nr 18:**

*Jest to pytanie czysto teoretyczne i niemożliwe do rozpatrywania na aktualnym etapie. Jeśli zajdzie taka konieczność w wyniku wprowadzenia albo nowych rozwiązań projektowych albo zastanych utajnionych warunków, konieczne będzie opracowanie nowej decyzji dla ewentualnych zmian i wprowadzenie ich do całego zakresu zlecenia.*

### **Pytanie nr 19:**

Dla obiektu M4 jest duża ilość ścian i konstrukcji niezwiązanych bezpośrednio z konstrukcją mostową, w tym elementy piętrzące wewnątrz cieku. Są to najprawdopodobniej urządzenia wodne związane z kanałem i starorzeczem płynące bezpośrednio pod obiektem. Czy są to elementy pod ochroną zabytków? Oraz proszę o wskazanie których z przedmiotowych murów i konstrukcji należy przebudować/rozebrać/ odbudować. Tylko niektóre z tych elementów jest ujętych na rysunku rozbiórki, a z tych które są na rysunku to niektóre są ucięte granicą rysunku (zatem element nie jest pokazany w całości, np. mur ceglany nr 8). Jest to na tyle ważne, że bez tych danych nie da się szczegółowo określić zakres robót budowlanych przy obiekcie, a co za tym idzie wycenę.

### **Odpowiedź nr 19:**

*Do rozbiórki są jedynie elementy kolidujące z projektowanym obiektem. Rozbiórki ograniczyć należy do minimum, rysunek ogólny przedstawiono w PFU. Przewidziano do demontażu murów (żelbetowych i ceglanych) przy obiekcie około 25 m<sup>3</sup> +/-20 %.*

*Zgodnie z PFU „Dopuszcza się wykonanie innych konstrukcji mostu z zachowaniem warunków określonych przez Wody Polskie dla wszystkich mostów i Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w stosunku do mostów M1 i M2 z zachowaniem szerokości użytkowych zapisanych w PFU, oraz zgodnie z*

zaleceniami z pkt 2.2.4.2 i 2.2.4.4." Wykonawca dla mostów M1 i M2 będzie musiał uzyskać decyzję na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru.

**Pytanie nr 20:**

Dla obiektu M4 jest rozbieżność pomiędzy rzeczywistymi skarpami przy obiekcie (od strony wschodniej) a tym co są na rysunku projektowanego obiektu. Na rysunku ogólnym pokazane są stożki i skarpy biegnąc wzdłuż drogi. W rzeczywistości skarpy będą wzdłuż cieku (a nie drogi), zatem pokazany zakres. Czy skarpy wokół obiektu należy rozebrać i dostosować do proponowanego przebiegu pokazane na rysunku „M4 Rysunek ogólny M 4 1” czy należy je dostosować do skarpy wokół cieku?

**Odpowiedź nr 20:**

Obiekt M4 przewidziano wyniesiony ponad poziom wody  $Q=0,2\%$ . Niweleta będzie wyżej około 1,0 m od istniejącego mostu i w związku z tym należy dostosować również skarpy.

Zgodnie z PFU „Dopuszcza się wykonanie innych konstrukcji mostu z zachowaniem warunków określonych przez Wody Polskie dla wszystkich mostów i Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w stosunku do mostów M1 i M2 z zachowaniem szerokości użytkowych zapisanych w PFU, oraz zgodnie z zaleceniami z pkt 2.2.4.2 i 2.2.4.4." Wykonawca dla mostów M1 i M2 będzie musiał uzyskać decyzję na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru.

**Pytanie nr 21:**

W związku z zapisami SWZ pkt. 5.2. „Zamawiający posiada opracowywane wznowienia granic pasa drogowego dla danego fragmentu, jak i wykonane nowe mapy do celów projektowych w formacie wektorowym (DXF). Wznowiony pas drogowy wykonany będzie bez trwałej stabilizacji poprzez opalikowanie”, oraz pkt. 5.1.2., ppkt. 2 SWZ, zwracamy się o udostępnienie oferentom w dokumentacji przetargowej opracowanych przez Zamawiającego map do celów projektowych w formacie wektorowym (DXF). Materiały te są niezbędne do dokonania rzetelnej wyceny oferty w oparciu o aktualne dane.

**Odpowiedź nr 21:**

Zamawiający zamieszcza w formie załącznika w formacie pdf, spakowane do jednego pliku zip. (w celach poglądowych) mapy do celów projektowych.

**Pytanie nr 22:**

Prosimy o potwierdzenie, że w związku z zapisami PFU, str. 5 „Stan władania” Zamawiający przekaze Wykonawcy aktualną mapę do celów projektowych. Prosimy również o określenie terminu przekazania tej mapy Wykonawcy.

**Odpowiedź nr 22:**

Zamawiający w celu ułatwienia orientacji terenowej przedstawia skan (pdf) mapy do celów projektowych zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 21. Mapy w formacie wektorowym zostaną przekazane Wykonawcy na etapie podpisania umowy.

**Pytanie nr 23:**

Materiały przetargowe nie odnoszą się do problemu zapewnienia ciągłości ruchu samochodowego (w tym ruchu pojazdów wojskowych) i ruchu pieszych w trakcie robót budowlanych. Czy w ramach Kontraktu Zamawiający wymaga zaprojektowania tymczasowych mostów objazdowych i/lub tymczasowych kładek dla pieszych?

**Odpowiedź nr 23:**

W trakcie realizacji zadania Zamawiający nie wymaga budowy tymczasowych obiektów mostowych. W związku z wymogami technologicznymi odcinki z mostami będą zamknięte dla przejazdu i konieczne będzie zastosowanie objazdów po przyległych drogach. W terenach zabudowanych ze względu na wymogi p.poż. oraz dojazdy medyczne konieczne będzie stosowanie ruchu wahadłowego.