



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 24 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:

W pkt 2.2.4 PFU widnieje zapis „Ze względu na istniejącą lokalizację dwóch pierwszych obiektów mostowych istnieje możliwość iż Wykonawca w razie konieczności będzie musiał uzyskać odstępstwa od warunków technicznych” Prosimy o sprecyzowanie, o jakie odstępstwa chodzi. Prosimy o wskazanie konkretnego paragrafu danego dziennika ustaw, od którego potencjalnie Wykonawca będzie musiał uzyskać odstępstwa

Odpowiedź nr 1:

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 2:

Wg pkt 2.2.4.2 PFU podstawę opracowania w zakresie mostowym stanowi m.in. „Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów – część I i II”. Prosimy o sprecyzowanie, w jakim zakresie ten katalog jest wiążący dla Wykonawcy. W ww. katalogu znajdują się rozwiązania, które nie są zgodne z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Czy Wykonawca ma występować o odstępstwo w takich przypadkach ?

Odpowiedź nr 2:

Katalogi stanowią jedną z podstaw opracowania, Mosty mają być zgodne z warunkami technicznymi. 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 3:

Zgodnie z pkt. 1.0 „Materiały udostępnione w PFU Wykonawca otrzymuje w celach poglądowych i może je wykorzystać oraz interpretować na własne ryzyko.”

W związku z powyższym prosimy o sprecyzowanie, że wszystkie dane ujęte na przekazanych rysunkach ogólnych obiektów mostowych, a nie ujętych w pkt. 2.2.4 nie stanowią zobowiązania Wykonawcy. Dotyczy to np. przyjętych wysokości desek gzymsowych, wysokości balustrad, rodzaju konstrukcji ustroju nośnego itp.

Odpowiedź nr 3:

Postępować zgodnie z pkt. 1.0 „Materiały udostępnione w PFU Wykonawca otrzymuje w celach poglądowych i może je wykorzystać oraz interpretować na własne ryzyko. Szczegółowe rozwiązania zostaną uzgodnione na etapie projektu.

Pytanie nr 4:

Zgodnie z pkt. 2.2.4.2 wyniesienie mostu M2 należy dostosować do możliwości przepustowych urządzenia piętrzącego zlokalizowanego przy moście, w tym rzędne spodu mostu nie powinny być niższe niż rzędne spodu mostu M1. Prosimy o podanie parametrów przepustowości urządzenia piętrzącego, umożliwiających przyjęcie założeń ofertowych związanych z rzędnymi spodu mostu M2.

Odpowiedź nr 4:

Rzędne spodu konstrukcji zostaną określone na etapie pozwolenia wodnoprawnego. Na rysunku mostu M2 przedstawiono zbliżone rzędne.

Pytanie nr 5:

W pkt. 2.2.4.4 mowa jest o podwieszeniu sieci do konstrukcji za pomocą rur osłonowych SMR lub zgodnie z uzgodnieniami z właścicielem sieci. Prosimy o sprecyzowanie, jakiej sieci dotyczą te wymagania. Czy Zamawiający posiada odstępstwa od warunków technicznych na prowadzenie urządzeń obcych na obiekcie?

Odpowiedź nr 5:

Zamawiający nie posiada odstępstw. Sieci przedstawiono na mapach zasadniczych. Na rysunku zaznaczono sieć oświetleniową oraz kolektor odwadniający. Nie wyklucza się przeprowadzenia przez obiekt jeszcze innych sieci zgodnie z uzgodnieniami z właścicielami sieci załączonymi do PFU.

Pytanie nr 6:

Według załącznika nr 6 w zaleceniach konserwatorskich wskazano na ponowny montaż na nowym obiekcie kamiennej płyty wmurowanej w barierę drogową. Czy Zamawiający potwierdza te wymagania i jednocześnie dopuszcza realizację barier betonowych?

Odpowiedź nr 6:

Zamawiający oczekuje zaprojektowania i wbudowania barier spełniających aktualne warunki techniczne i wymogi bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Pytanie nr 7:

Według załącznika nr 6 zaleca się realizację oświetlenia dopasowując formę do historycznego kontekstu miejsca. Prosimy o wskazanie wymagań w zakresie wymaganych opraw.

Odpowiedź nr 7:

Zgodnie z uzgodnieniami dotyczącymi oświetlenia

Pytanie nr 8:

W pkt. 2.2.4.4. „Opis stanu projektowanego” podano precyzyjny opis rozwiązań projektowych ujętych na rysunkach ogólnych załączonej do PFU koncepcji. Prosimy o wskazanie, w jakim zakresie ten pkt PFU jest wiążący dla Wykonawcy.

Odpowiedź nr 8:

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 9:

Czy rozwiązania projektowe przedstawione w koncepcji załączonej do materiałów przetargowych spełniają wszystkie wymagania określone przez Zamawiającego w PFU?

Odpowiedź nr 9:

Tak. Przedstawione rozwiązania spełniają wszystkie wymagania zamawiającego.

Pytanie nr 10:

Prośba o precyzyjne określenie, w jakim zakresie koncepcja załączona do materiałów przetargowych jest wiążąca?

Odpowiedź nr 10:

Na dzień opracowania PFU w 2019 roku materiały którymi wówczas dysponowało starostwo były dokumentami wiążącymi. W związku z aktualizacją rozporządzeń, warunków technicznych oraz opracowanymi nowymi mapami do celów projektowych Zamawiający oczekuje dostawienia rozwiązań projektowych do wymaganych prawem przepisów.

Pytanie nr 11:

W odniesieniu do parametrów technicznych drogi powiatowej wymienionych punkcie 1.1 PFU – Zamawiający określił szerokość pasów ruchu – 2x3,5m. Co w przypadku, gdy szerokość istniejącej jezdni jest większa? Czy należy zmniejszyć szerokość jezdni poprzez rozbiórkę części nawierzchni?

Odpowiedź nr 11:

W przypadku napotkania na szerszy przekrój należy go zachować o ile nie będzie kolidował z innymi założeniami projektowymi oraz istniejącą infrastrukturą.

Pytanie nr 12:

Prosimy o przekazanie projektowanego przekroju podłużnego drogi powiatowej uwzględniającego zakres robót określony w PFU (w tym wykonanie nakładki, korekty wysokościowe w rejonie kolei, korekty w rejonie występowania ramp przechyłkowych).

Odpowiedź nr 12:

Ze względu na braki map nie wykonywano profilu podłużnego ani tym bardziej przekroji poprzecznych.

Pytanie nr 13:

Zamawiający w PFU podaje, że inwestycja będzie prowadzona na działkach, których Inwestor jest właścicielem lub posiada ograniczone prawo do dysponowania na cele budowlane. Już pobieżna analiza koncepcji projektowej wskazuje na zbyt wąskie działki drogowe w stosunku do obowiązujących przepisów. Przykładowo w km 0+320 brak jest miejsca na normatywną szerokość chodnika po stronie prawej, skrajnię drogową po stronie lewej oraz przełożenie sieci podziemnych, w km 5+700 brak miejsca na urządzenia odwadniające. Sytuacje powyższe będą wymagały uzyskiwania odstępstw od warunków technicznych. Prosimy o informację, jakie działania Zamawiający przewiduje w przypadku braku uzyskania odstępstw lub braku zgody na zrzut wód deszczowych na sąsiednie posesje, jak zaproponowano w km 5+700.

Odpowiedź nr 13:

W przypadku otrzymania braku zgody na odstępstwo konieczne będzie przedstawienie alternatywnych rozwiązań jak i miejsca zrzutu wód deszczowych.

Pytanie nr 14:

Zamawiający przewiduje obniżenie niwelety przy wiadukcie kolejowym PKP w km 1+740 o ok 60 cm w stosunku do stanu istniejącego. Prosimy o przekazanie informacji o istniejących fundamentach obiektu, w szczególności głębokości posadowienia i wymiarów. Powyższe jest niezbędne dla możliwości stwierdzenia stateczności fundamentu po jego odkopaniu, a tym samym prawidłowego określenia zakresu prac do wykonania.

Odpowiedź nr 14:

Zamawiający odkrył fundamenty istniejących wiaduktów kolejowych. Wykonawca sam przeprowadzi prace odkrywkowe oraz ewentualnie uzyska materiały od PKP w celu ich weryfikacji.

Pytanie nr 15:

Zamawiający w pkt 1 (str. 6) podaje, że dla terenu PKP konieczne będzie uzyskanie oddzielnej decyzji środowiskowej. Prosimy o wyjaśnienie tego zapisu, jako że Ustawa nie przewiduje możliwości dzielenia zadania na potrzeby prowadzonego postępowania środowiskowego.

Odpowiedź nr 15:

Inwestor własnym sumptem uzyskał problematyczna decyzje dla całości zadania łącznie z terenami zamkniętymi.

Pytanie nr 16:

Zgodnie z pkt 1.2 i 1.6 PFU Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy pozyskania m. in. decyzji środowiskowej. Prosimy o wyjaśnienie tego zobowiązania w świetle dostarczonej decyzji.

Odpowiedź nr 16:

Zamawiający nie będzie już wymagał uzyskania decyzji gdyż ją posiada.

Pytanie nr 17:

Zamawiający określił klasę MLC dla dwóch kolumn pojazdów kołowych na 100, a gąsienicowych na 80. W związku z powyższym minimalna szerokość pomiędzy krawężnikami powinna wynosić 8,20 m. Natomiast Zamawiający określił szerokość obiektów mostowych na 8,00 m. Prosimy o wyjaśnienie tej sprzeczności.

Odpowiedź nr 17:

Obiekty mają przenosić obciążenia dla klas MLC. 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 18:

Czy Zamawiający posiada mapy do celów projektowych dla Etapów I, II i III?

Odpowiedź nr 18:

Zamawiający posiada mapy do celów projektowych i zamieścił je w formie załącznika w pdf w dniu 22.03.2021 r. W formie wektorowej otrzyma je Wykonawca na etapie podpisywania umowy.

Pytanie nr 19:

W PFU pkt.2.2.4.4 Most M1, Zamawiający opisuje rodzaj nawierzchni na nowym obiekcie, jako „warstwa wiążąca beton lany MA11 oraz warstwa ściernalna z SMA o gr. 5 cm”, natomiast Wojewódzki Konserwator Zabytków w swoim piśmie ZN.5142.55.2019 z dnia 30.03.2020 r. zaleca wykonanie na moście nawierzchni z kostki brukowej. Prosimy o jednoznaczne określenie rodzaju nawierzchni ma moście M1.

Odpowiedź nr 19:

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 ściernalna 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 20:

W piśmie ZN.5142.55.2019 z dnia 30.03.2020, Wojewódzki Konserwator Zabytków zaleca odtworzenie konstrukcji filarów, przyczółków i przęsła mostu M1 z odwzorowaniem ich wyglądu i z uwzględnieniem odcisku drewna szalunkowego. Natomiast w PFU pkt 2.2.4.4, Zamawiający opisuje przęsła mostu M1 jako konstrukcję ciągłą wykonaną z dźwigarów stalowych HL 1100R. Zatem, czy wiążące Wykonawcę są zapisy PFU czy Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ?

Odpowiedź nr 20:

Rysunek ogólny z PFU z wybudowaniem dwóch nowych filarów i wyburzeniem dwóch filarów oraz pozostawieniem pozostałych filarów i wykonaniem przyczółków za istniejącymi murami został wysłany do LWKZ. W odpowiedzi uzyskano wytyczne załączone do PFU. Wykonawca uszczegółowi rozwiązania podczas ubiegania się o decyzję na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru. Wykonawca będzie musiał ubiegać się o decyzję do LWKZ i będzie musiał dostosować obiekty do decyzji LWKZ.

Pytanie nr 21:

Czy gazociąg DN80 przebiegający w obiektach M1 i M2 ma zostać przełożony pod dno rzeki Bóbr i dno kanału łączącego główny nurt rz. Bóbr zgodnie z uzgodnieniami PSG Sp. z o.o. z dnia 17.02.2020 ?

Odpowiedź nr 21:

Podano w PFU warunki techniczne odnośnie sieci gazowych.

Pytanie nr 22:

Wykonawca zwraca się z prośbą o podanie wojskowej klasy obciążenia, na jaką należy zaprojektować obiekty M1, M2, M3, M4.

Odpowiedź nr 22:

Podano w PFU

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 23:

Czy Zamawiający potwierdza iż jest możliwe wprowadzenie wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi powiatowej bezpośrednio do rzeki Bóbr?

Odpowiedź nr 23:

Zamawiający potwierdza iż istnieje taka możliwość np. poprzez separatora lub istniejącej wyloty kanalizacji.

Pytanie nr 24:

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość likwidacji kolizji telekomunikacyjnych za pomocą krótkich wstawek, czy też Wykonawca ma uwzględnić wymianę sieci światłowodowej na długości całej sekcji - ~2,0 km?

Odpowiedź nr 24:

Zamawiający dopuszcza wszelkie zgodę z warunkami technicznymi rozwiązania.

Pytanie nr 25:

Wykonawca zwraca się z prośbą o podanie oczekiwanej trwałości zmęczeniowej dla projektowanej nawierzchni drogowej.

Odpowiedź nr 25:

Projektowana nawierzchni powinna wytrzymać w przypadku całkowitej wymiany 20 lat dla kategorii KR4.

Pytanie nr 26:

Zgodnie z PFU w km 1+735 należy obniżyć drogę pod wiaduktem PKP. Wykonawca zwraca się z prośbą o załączenie inwentaryzacji obiektu kolejowego wraz z zaznaczonym poziomem posadowienia wiaduktu.

Odpowiedź nr 26:

Wykonawca własnym sumptem uzyskuje materiały od PKP.

Pytanie nr 27:

Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie sposobu zabezpieczenia istniejących fundamentów wiaduktu kolejowego w km 1+735 przed utratą stateczności, w przypadku gdy poziom posadowienia będzie niewystarczający.

Odpowiedź nr 27:

Ostateczna metoda zostanie opracowana na etapie projektu branżowego.

Pytanie nr 28:

Wykonawca zwraca się z prośbą informację, po czyjej stronie będą koszty PKP związane z ograniczeniami w ruchu pociągów, wyłączeniami nocnymi trakcji kolejowej, opracowaniem tymczasowego regulaminu ruchu pociągów, dzierżawą terenu kolejowego? Obiekt jest pod linią magistralną z prędkością 160 km/h

Odpowiedź nr 28:

Nie planuje się zamknięcia torowiska.

Pytanie nr 29:

Dla przedmiotowego zadania brak decyzji środowiskowej. Po czyjej stronie są ryzyka związane z warunkami, które mogą zostać narzucone w decyzji środowiskowej (np. w przypadku konieczności wykonania ekranów akustycznych)?

Odpowiedź nr 29:

Do przetargu załączono obowiązująca decyzje środowiskową.

Pytanie nr 30:

Proszę o wyjaśnienie czy kierownik budowy posiadający uprawnienia w specjalności drogowej może równocześnie pełnić funkcję kierownika robót drogowych? Innymi słowy- czy jedna osoba może być kierownikiem budowy i kierownikiem robót drogowych na jednej części zamówienia? Informacja Zamawiającego w specyfikacji w pkt 8.1 nie jest jasna.

Odpowiedź nr 30:

Zamawiający wskazuje, iż w pkt. 8.1.4. lit. b) SWZ na końcu po wyliczeniach wymaganych w ramach warunku udziału w postępowaniu osób w zespole projektowym oraz zespole do kierowania robotami budowlanymi dla każdej z części zamówienia zostało wskazane, iż „Zamawiający nie dopuszcza łączenia funkcji Kierownika Budowy oraz Kierownika Robót specjalności drogowej. Zamawiający dopuszcza wskazanie tej samej osoby w celu wykazania spełnienia warunku w zakresie dysponowania osobą, która będzie pełniła poszczególne funkcje, na więcej niż jednej części zamówienia, z zastrzeżeniem niedopuszczalności łączenia funkcji Kierownika Budowy oraz Kierownika Robót specjalności drogowej w ten sposób, że ta sama osoba zostanie wskazana do pełnienia funkcji Kierownika Budowy w jednej części zamówienia oraz Kierownika Robót specjalności drogowej w innej części.”. Z zapisu tego w sposób precyzyjny wynika, iż nie jest dopuszczalne, aby jedna osoba mogła być kierownikiem budowy i kierownikiem robót drogowych na jednej części zamówienia. Ponadto zgodnie z przytoczonym zapisem nie jest dopuszczalne, aby jedna osoba mogła być kierownikiem budowy na jednej części oraz kierownikiem robót drogowych na innej części. Poza powyższymi włączeniami dopuszczalne jest wskazanie tej samej osoby do pełnienia poszczególnych funkcji na więcej niż jednej części zamówienia.

Pytanie nr 31:

Dopisanie do § 17 projektu umowy ustępu dotyczącego możliwości i warunków odstąpienia od umowy wykonawcy.

Odpowiedź nr 31:

Zamawiający pozostawia bez zmian § 17 projektowanych postanowień umowy. Wykonawcy przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w przypadkach przewidzianych w przepisach ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tekst jednolity Dz. U. z 202 poz. 1740 z późn. zm.).

z up. STAROSTY
Iwona Krymiewiecka
Sekretarz Powiatu

