



**Wszyscy, którzy pobrali
specyfikację istotnych warunków
zamówienia**

Dotyczy zamówienia publicznego – przetarg nieograniczony p.n.:

Realizacja projektu Trasa Sudecka - budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego) - etap II. CPV 45000000-7, 71320000-7.

Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 r., poz. 1986 z późn. zm.) informuje, że w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły pytania następującej treści:

Pyt. nr 2: Zamawiający podaje, że decyzje środowiskowe z 10.11.2009, 21.07.2011, 04.09.2012 są ważne. Co zatem Zamawiający rozumie pod pojęciem ważności decyzji? Czy Zamawiający posiada postanowienie RDOŚ o etapowaniu inwestycji? Zgodnie z prawem (art. 72 ust 3 Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku) - w przypadku braku takiego postanowienia decyzja nie może być podstawą do wydania zamiennej decyzji ZRID po 6 latach, a zatem wszystkie powyższe decyzje są na chwilę ogłoszenia przetargu całkowicie nieprzydatne dla postępowań administracyjnych.

Odp.: Zamawiający nie posiada postanowienia o etapowaniu inwestycji. W przypadku, gdy Wykonawca uzna konieczność uzyskania zamiennej decyzji ZRID winien uzyskać nową decyzję środowiskową i nowe pozwolenie wodno – prawne.

Pyt. nr 3 : W jaki sposób Zamawiający przewiduje uzyskanie pozwolenia wodno – prawnego, jeśli nie dysponuje czynną decyzją środowiskową?

Odp.: W przypadku, gdy Wykonawca uzna konieczność uzyskania zamiennej decyzji ZRID winien uzyskać nową decyzję środowiskową i nowe pozwolenie wodno – prawne.

Pyt. nr 4 : Ponieważ dla realizacji przedsięwzięcia konieczne jest uzyskanie decyzji pozwolenia wodno – prawnego (stare pozwolenie wygasło po 3 latach – wobec niewykonywania robót) w jaki sposób Zamawiający przewiduje wykorzystanie decyzji ZRID, jeśli uzyskanie nowej decyzji wodno – prawnej powoduje automatycznie istotne odstępianie od wydanej decyzji ZRID?

Odp.: W przypadku, gdy Wykonawca uzna konieczność uzyskania zamiennej decyzji ZRID winien uzyskać nową decyzję środowiskową i nowe pozwolenie wodno – prawne.

Pyt. nr 5 : Zamawiający w koncepcji planuje wykonanie dodatkowych przejazdów kolejowych na drogach serwisowych 12 i 13. Prosimy o określenie kategorii tych przejazdów oraz sposobu zatwierdzenia tych przejazdów w świetle zapisów z §23 ust 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie

Odp.: W odniesieniu do rozwiązania projektowego stanowiącego załącznik do Decyzji ZRID nr 49/12 – należy przyjąć 3 przejazdy kat. B obsługiwane 1 sygnalizacją przejazdową. Zamawiający wystąpił do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w zakresie zapisów §23 ust 2 oraz Załącznika nr 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami oraz ich usytuowanie .

Pyt. nr 6 : Prosimy o informację, w jaki sposób Zamawiający przewiduje możliwość bezpiecznego zjazdu pojazdom oczekującym na wjazd na rondo na DW 384 jadącym od strony Świdnicy w przypadku pojawienia się pociągu na trasie kolejowej. W ocenie Wykonawcy przy większym ruchu na rondzie pojazd oczekujący na wjazd na rondo zostanie zakleszczony pomiędzy rogatekami kolejowymi i pojazd nie ma szans na ewakuację z terenu przejazdu z chwilą uruchomienia samoczynnego zamykania rogatki. Czas od zamknięcia rogatki od strony Świdnicy do czasu zamknięcia rogatki od strony Ząbkowic nie przekracza 10 sekund, co przy większym ruchu na DW 384 nie pozwoli na zjechanie z przejazdu i prowadzić będzie do katastrof drogowych.

Odp.: Zamawiający dopuszcza inne rozwiązania, w tym zastosowanie sygnalizacji świetlnej sprzężonej z przejazdem kolejowym. Zaprojektowane rozwiązania muszą spełniać warunki bezpieczeństwa użytkowania.

Pyt. nr 7 : Czy Zamawiający dopuści zastąpienie ronda skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną sprzężoną z sygnalizacją przejazdu?

Odp.: Zamawiający dopuści rozwiązanie projektowe polegające na zastąpieniu ronda skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną sprzężoną z sygnalizacją przejazdu kolejowego.

Pyt. nr 8 : Zamawiający określił, że drogi serwisowe powinny posiadać klasę techniczną D. Zwracamy uwagę, że przyjęte w koncepcji programowej promienie łuków na drogach serwisowych nie spełniają minimalnych wymagań dla dróg klasy D, a korekta tych promieni będzie powodowała konieczność wyjścia poza linie rozgraniczające ustalone przez decyzję ZRID.

Odp.: Zamawiający dopuszcza promienie zgodnie z § 21 ust. 4 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Powyższe rozwiązania winny mieścić się w zakresie linii rozgraniczających inwestycji.

Pyt. nr 9 : Prosimy o określenie minimalnej odległości pomiędzy mijankami na drogach dojazdowych

Odp.: Zamawiający nie wskazuje minimalnej odległości pomiędzy mijankami. Rozwiązanie projektowe musi być zgodne z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Pyt. nr 10 : Zgodnie z aktualną treścią przepisów drogi określone przez Zamawiającego jako drogi serwisowe w istocie będą dodatkowymi jezdniami drogi wojewódzkiej (§8a ust 1 pkt 2 Rozporządzenia), co powoduje, że połączenia tych dróg z innymi drogami będą skrzyżowaniami, a nie zjazdami. W związku z powyższym zaproponowana koncepcja nie zapewnia usytuowania tych skrzyżowań zgodnie z przepisami (dotyczy to zwłaszcza DW 384, gdzie zarówno nie są zachowane wymagania dotyczące odległości pomiędzy skrzyżowaniami, jak i organizacji skrzyżowań. Prosimy o informację, w jaki sposób Zamawiający przewiduje rozwiązanie tego problemu.

Odp.: W razie potrzeby – do Wykonawcy będzie należało wystąpienie o odstąpienie od warunków technicznych. Realizację zadania można prowadzić w oparciu o Decyzję ZRID nr 49/12.

Pyt. nr 11. W związku z koniecznością uzyskania nowej decyzji środowiskowej wnosimy o wydłużenie okresu projektowania do 18 miesięcy.

Odp.: Zamawiający wydłuża okres projektowania do 16 miesięcy i jednocześnie zwraca uwagę na możliwość prowadzenia robót na podstawie Decyzji ZRID nr 49/12.

Pyt. nr 12. Prosimy o informację, czy teren kolejowy jest terenem otwartym, czy zamkniętym

Odp.: Teren kolejowy jest terenem zamkniętym, w zarządzie DSDiK.

Pyt. nr 13. Prosimy o określenie maksymalnej prędkości pociągów na przejeździe kolejowym

Odp.: Maksymalna prędkość pociągów na przejeździe kolejowym - 80 km/h

Pyt. nr 14 : Prosimy o podanie przewidywanego ruchu kolejowego na trasie kolejowej

Odp.: Przewidywany ruch kolejowy na trasie kolejowej nr 341 : 18-20 przejazdów pociągów/dobę (9-10 par).

Pyt. nr 15 : Prosimy o udostępnienie mapy do celów projektowych. Zgodnie z Rozporządzeniem Zamawiający jest obowiązany udostępnić mapę do celów projektowych

Odp.: Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego Zamawiający nie jest obowiązany udostępnić mapę do celów projektowych. Zamawiający udostępnił kopię mapy zasadniczej.

Pyt. nr 16 : Prosimy o udostępnienie pozwolenia wodno – prawnego

Odp.: Informacja jest dostępna w zamieszczonych uprzednio materiałach przetargowych, patrz : 76_2019 załącznik 09_07_2019 → RAPORT OŚU → 04 UZUPEŁNIENIE → 20120402 → 03 POZWOLENIE WODNO-PRAWNE

W przypadku zmian projektowych skutkujących koniecznością uzyskania nowego pozwolenia wodno – prawnego - Wykonawca wystąpi o uzyskanie nowego pozwolenia wodno – prawnego. Wszelkie koszty związane z wystąpieniem i pozyskaniem nowego pozwolenia wodno – prawnego zawarte jest w Cenie Kontraktowej.

Pyt. nr 17 : Zgodnie z pkt 1.1 Zamawiający żąda wykonania jezdni 2x3,50 m wraz z opaskami 0,5 m. Natomiast w dalszej części PFU nie występują już opaski 0,5 m. Prosimy zatem o wyjaśnienie, czy należy projektować opaski 0,5 m, czy też nie.

Odp.: Jezdnia winna posiadać opaski 2x0,5 m

Pyt. nr 18 : Zamawiający w pkt 2.1.4.1 żąda, by dla nasypów o wysokości powyżej 2 m należy zastosować ścieki przy krawędzi jezdni. Prosimy o podanie w jaki sposób należy mierzyć tę wysokość, czy zgodnie z PN, czy też należy przyjąć wysokość do dna rowu?

Odp.: Wysokość nasypów należy mierzyć zgodnie z Polską Normą

Pyt. nr 19 : W pkt 1 PFU Zamawiający podaje, że nie dopuszcza zmiany zakresu zajęć stałych w stosunku do wydanej decyzji ZRID. Jak pogodzić powyższe wymagania z faktem, że Zamawiający żąda wykonania znacznego zakresu prac poza granicami wydanej decyzji ZRID – co związane jest z wykonaniem przejazdu kolejowego, czego nie przewidywała wydana decyzja ZRID

Odp.: Decyzja ZRID nr 49/12 została wydana w oparciu m.in. o Decyzję środowiskową znak RDOŚ-02-WOOŚ-6613-1/24/09/ama z dn. 10.11.2009 r. str. 10-11, uwzględniającą rewitalizację linii kolejowej nr 341. Zajęcia terenu dla wykonania przejazdu kolejowego należy wykonać w ramach tzw. zajęć czasowych – ograniczonego prawa użytkowania.

Pyt. nr 20 : Zamawiający żąda przyjęcia jako niezmiennie parametrów geometrycznych dróg powiatowych, gminnych i obiektów zgodnie z wcześniejszymi uzgodnieniami. Prosimy o określenie sposobu postępowania, gdy zarządcy dróg i obiektów wydadzą inne warunki i uzgodnienia niż załączone do materiałów przetargowych

Odp.: Zmiany będą procedowane zgodnie z postanowieniami Kontraktu.

Pyt. nr 21 : Prosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod zakresem „wykonać niezbędne uzbrojenie terenu związane z przejazdem kolejowym”

Odp.: Pod tym pojęciem należy rozumieć komplet urządzeń służących dla wykonania przejazdu kolejowego kategorii B. Wykaz urządzeń zawarto w pkt 1.3.4.5 PFU

Odcinek A

Pyt. nr 22. W przedmiarze kanalizacji deszczowej dla zadania 1 nie uwzględniono w rejonie projektowanego ronda demontażu istniejących rurociągów DN 600, DN 500, DN 400 i DN 200.

Czy powyższe rurociągi należy zdemontować, czy zamulić?

Odp.: Projekt kanalizacji deszczowej jest elementem zadania do Wykonania przez Wykonawcę. Przedmiar robót nie jest elementem wiążącym. Zatem rozwiązania techniczne opracuje Wykonawca na etapie projektu. Rozwiązania te są zawarte w cenie kontraktowej.

Pyt. nr 23. W związku z rewitalizacją linii kolejowej, czy należy wykonać drenaże wzdłuż torowiska?

Odp.: Tak, należy przewidzieć drenaże w obrębie przejazdu kolejowego.

Odcinek A+B

Pyt. nr 24. Prosimy o załączenie "Planu nasadzeń".

Odp.: Zamawiający załącza plik „PLAN NASADZEŃ” . Jednocześnie, zwraca uwagę na zapisy zamiennej decyzji środowiskowej, znak WOOŚ.4200.4.2011.AMA.26 z dn. 04.09.2012 r. – pkt. 1.

Pyt. nr 25. Prosimy o załączenie "Inwentaryzacji Zadrzewień i Planu Wyrębu"

Odp.: Zamawiający załącza plik „INWENTARYZACJA ZIELENI” .

Pyt. nr 26 : Dokumentacja przetargowa przewiduje wykonanie warstwy wiążącej z AC WMS 16 W oraz warstwy podbudowy z AC WMS 22 P z asfaltem typu 20/30, jednak zgodnie z zapisami WT-2 2014 - cz.I - asfalt typu 20/30 do mieszanek o wysokim module sztywności dopuszcza się do stosowania w I i II strefie klimatycznej Polski, a lokalizacyjnie obwodnica Dzierżoniowa znajduje się w III strefie. W związku z tym proszę o podanie jakiego rodzaju asfalt ma być zastosowany do mieszanek typu WMS.

Odp.: Należy użyć polimeroasfaltu PMB 25/55-60

Pyt. nr 27 : Dokumentacja Przetargowa przewiduje wykonanie warstwy ścieralnej z mieszanki SMA 8 grubości 4 cm, w naszej opinii mieszankę SMA o uziarnieniu do 8mm powinno się stosować do warstwy grubości 3 cm, gdyż zastosowanie jej do warstwy grubości 4 cm może spowodować utratę stabilności i spadek odporności na deformacje trwałe (koleinowanie). Zwracamy się z prośbą o zmianę grubości warstwy ścieralnej na grubość 3 cm dla SMA 8.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę grubości warstwy ścieralnej. Należy zastosować mieszankę SMA 11 PMB 45/80-65.

Pyt. nr 28 : Zgodnie z punktem 1.12 SIWZ opis przedmiotu zamówienia Program Funkcjonalno - Użytkowy wraz z załącznikami zawiera oddzielny plik zamieszczony na stronie internetowej Zamawiającego. Oprócz PFU stanowiącego opis przedmiotu zamówienia Zamawiający zamieścił w dokumentacji przetargowej plik Word o nazwie „2019 07 09 Dzierż. Zadanie 2 - OPZ.docx”. Prosimy o informację, czy ten plik Word jest wiążący dla Wykonawcy, gdyż nie jest on dokumentem stanowiącym integralną część umowy zgodnie z jej §2 art.2.

Odp.: Plik OPZ.docx nie jest wiążący dla Wykonawcy. Stanowi on ogólny opis przedmiotu zamówienia. Materiałem wiążącym jest PFU.

Zamawiający na podstawie art. 38 ust 4a ustawy Pzp przedłuża termin składania i otwarcia ofert:

- składanie ofert na dzień 10.09.2019 r. godz. 10:00,
- otwarcie ofert na dzień 10.09.2019 r. godz. 11:00.

Otrzymują:
a/a

Sprawę prowadzi:
Ireneusz Grędziaś,
pokój 218
tel. 71 39-17-248, fax. 71 39-17-110