



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
W OPOLU



JEDNOSTKA SAMORZĄDU
Województwa Opolskiego

ul. Oleska 127
45-231 Opole
tel. 77 459 18 00
przetargi@zdw.opole.pl

WP.3211.60.2020

Opole, 19.01.2021 r.

DO WSZYSTKICH WYKONAWCÓW POBIERAJĄCYCH SPECYFIKACJĘ ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu, w odpowiedzi na pytania zadane przez wykonawców do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „**Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 462 na odcinku Stobrawa–Kopanie–Łosiów–Pogorzela–Krzyżowice – zaprojektuj i wybuduj**”, wyjaśnia poniżej.

1. Pytanie.

Prosimy o dołączenie do materiałów przetargowych mapy do celów projektowych lub co najmniej mapy do celów opiniodawczych. Bez powyższych materiałów Wykonawca nie jest w stanie skalkulować ilości podziałów do wykonania, ilości punktów granicznych do wyniesienia, oszacować konieczność wystąpień o odstępstwa od warunków technicznych, a także sporządzić przedmiaru robót.

Odpowiedź.

Zamawiający nie dysponuje mapą do celów projektowych ani mapą do celów opiniodawczych. Zgodnie z programem funkcjonalno-użytkowym wykonawca jest zobowiązany do sporządzenia mapy do celów projektowych.

Granice istniejącego pasa drogowego możliwe są do rozpoznania na ogólnodostępnych portalach mapowych zawierających szczegółowe bazy danych. W portalach dostępne są m.in. granice administracyjne, ortofotomapa, mapa ewidencyjna. Rzeczywista liczba działek podlegających podziałom będzie wynikiem koniecznych zajęć gruntów, wynikających z rozwiązań przyjętych w dokumentacji projektowej opracowanej na podstawie opisu planowanych do wykonania robót budowlanych.

Wykonawca w ramach przygotowania materiałów ofertowych powinien oszacować przewidywaną ilość działek do podziału wg opisu zamówienia i zakresu prac.

2. Pytanie.

Prosimy o informację, czy Zamawiający zakłada doprowadzenie wszystkich łuków poziomych i pionowych do zgodności z przepisami techniczno budowlanymi, czy zakłada powielenie istniejącej trasy.

Odpowiedź.

Zamawiający zakłada doprowadzenie wszystkich łuków poziomych i pionowych do zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi.

3. Pytanie.

Prosimy o informację, czy Zamawiający przewiduje pozostawienie istniejących zjazdów z drogi, czy też przewiduje obsługę działek sąsiednich za pomocą dodatkowych jezdni drogi wojewódzkiej.

Odpowiedź.

Zamawiający nie przewiduje dodatkowych jezdni drogi wojewódzkiej służących do obsługi działek sąsiednich. Tereny sąsiednie będą obsługiwane bezpośrednio z drogi wojewódzkiej jak ma to miejsce obecnie.

4. Pytanie.

Prosimy o wskazanie, które obszary znajdują się w obszarze ochrony konserwatorskiej oraz czy Zamawiający ma informację o zakresie ewentualnych stanowiskach archeologicznych.

Odpowiedź.

Zamawiający nie dysponuje wiedzą na temat ewentualnych stanowisk archeologicznych. Zgodnie z zapisami PFU (punkt 3.7) zakres projektowy zadania obejmuje całość tematu, począwszy od zabezpieczenia przez wykonawcę materiałów geodezyjnych, rozpoznania aktualnego stanu obiektu i uzbrojenia terenu. Tym samym to wykonawca zobowiązany jest do ustalenia czy w zakresie inwestycji znajdują się w obszary ochrony konserwatorskiej oraz ewentualne stanowiska archeologiczne.

5. Pytanie.

Prosimy o informację jaką ilość działek do podziału należy przyjąć do oferty. Wykonawca nie posiadając map ze wskazanymi granicami działek nie jest w stanie w sposób właściwy skalkulować tej ilości, co prowadzi do nieporównywalności ofert, a zatem naruszenia Ustawy PZP.

Odpowiedź.

Odpowiedź jak w pytaniu 1.

6. Pytanie.

Prosimy o informację jaką ilość punktów granicznych do stabilizacji należy przyjąć do oferty. Wykonawca nie posiadając map ze wskazanymi granicami działek nie jest w stanie w sposób właściwy skalkulować tej ilości, co prowadzi do nieporównywalności ofert, a zatem naruszenia Ustawy PZP.

Odpowiedź.

Odpowiedź jak w pytaniu 1.

7. Pytanie.

Prosimy o informację jaką ilość punktów stabilizacji pasa drogowego należy przyjąć do oferty. Z materiałów przetargowych wynika gęstość ustawienia tych punktów co 200 m. Jednakże częstsze mogą być punkty załamania granic działek, co spowoduje konieczność zagęszczenia tych punktów.

Odpowiedź.

Ilość punktów wyniknie z ilości załamań granic pasa drogowego jaki zostanie ostatecznie ustalony przez projektanta na etapie projektowania linii rozgraniczających teren inwestycji oraz dodatkowo punkty na odcinkach prostych nie rzadziej niż co 200 m w terenie niezabudowanym. Skorygowano punkt PFU 3.13 oraz punkt 9 załącznika nr 2 pas graniczny.

8. Pytanie.

Zamawiający w PFU wymaga przeprowadzenia badań nawierzchni metodą ugięć. Prosimy o wyjaśnienie celowości wykonania tych badań, jeśli zamówienie zgodnie z opisem obejmuje pełną wymianę konstrukcji.

Odpowiedź.

Zamawiający nie wymaga przeprowadzenia badań nawierzchni metoda ugięć. Skorygowano PFU i formularz cenowy.

9. Pytanie.

Zamawiający W PFU zapisał, że należy wykonać kanał technologiczny lub w uzgodnieniu z Zamawiającym może uzyskać odstępstwo, a zatem kanału nie wykonywać. Należy wskazać, że Zamawiający winien opisać przedmiot zamówienia w sposób jednoznaczny, nie powodujący wątpliwości, w ten sposób, by złożone oferty obejmowały taki sam zakres wyceny. Zapis PFU prowadzi w sposób oczywisty do nieporównywalności ofert, gdyż część Wykonawców wyceni wykonanie kanału, a część nie. Prosimy o jednoznaczne określenie zakresu zamówienia w stosunku do kanału technologicznego.

Odpowiedź.

W ofercie należy wycenić wykonanie kanału technologicznego na całym odcinku drogi przewidzianej do rozbudowy. Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.), zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie budowy, przebudowy dróg publicznych.

W przypadkach określonych w ust. 6c wyżej wymienionej ustawy zamawiający dopuszcza możliwość uzyskania zwolnienia zarządcy od obowiązku budowy kanału technologicznego.

10. Pytanie.

Prosimy o wskazanie zakresu przebudowy (długości drogi podporządkowanej) dróg podporządkowanych w obrębie skrzyżowań.

Odpowiedź.

Długość odcinków dróg podporządkowanych w obrębie skrzyżowań przewidzianych do przebudowy będzie wynikała z pomiarów geodezyjnych oraz rozwiązań projektowych ujętych w dokumentacji.

11. Pytanie.

W pkt 2 PFU Zamawiający wskazuje minimalną szerokość chodnika wraz z krawężnikiem na 1,5 m. Powyższe jest niezgodne z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Czy zatem Zamawiający przewiduje w tym zakresie konieczność wystąpienia o odstępstwo od przepisów? Prosimy także o określenie postępowania w przypadku odmowy udzielenia odstępstwa w zakresie szerokości chodników. Prosimy także o wyjaśnienie sprzeczności w tym zakresie pomiędzy pkt 2 i 3.8 PFU, który podaje minimalną szerokość chodnika na 2,0 m.

Odpowiedź.

Zamawiający zwraca uwagę, iż w punkcie 5.3 PFU zostało wskazane, że w miejscowościach należy zaprojektować i wykonać chodnik jednostronny o szerokości minimum 2,00 m z możliwością przewężenia zgodnie z warunkami technicznymi zawartymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Tak więc przy zastosowaniu przewężeń, o których mowa powyżej zamawiający określił minimalną szerokość chodnika wynoszącą 1,5 m wraz z krawężnikiem (punkt 2 PFU). Minimalna szerokość chodnika 1,5 m (z krawężnikiem) odnosi się do przypadku lokalnego przewężenia w miejscu występowania przeszkody lub odcinka na którym zostanie uzyskane odstępstwo od warunków technicznych jak wyżej (o którym mowa w pkt 2 PFU).

12. Pytanie.

Prosimy o określenie zakresu przebudowy kolizji obcych w ramach zadania. Zamawiający nie dołączył do materiałów przetargowych informacji o zakresie kolizji, warunków usunięcia kolizji, a nawet map, co nie pozwala Wykonawcy na skalkulowanie zakresu tych prac. Prosimy zatem o informację, jaki zakres przebudowy kolizji należy przyjąć do wyceny.

Odpowiedź.

W programie funkcjonalno-użytkowym wskazano, iż w zakres rozbudowy drogi wchodzi ewentualna przebudowa i/lub zabezpieczenie kolidujących z inwestycją urządzeń

infrastruktury technicznej: sieci elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, wodociągowej, gazowej i kanalizacyjnej. W dokumentacji i ofercie należy przewidzieć i uwzględnić ewentualne kolizje nie wymienione powyżej a możliwe do uwzględnienia na podstawie analizy dokumentów geodezyjnych lub wizji lokalnej w terenie.

Ponadto zgodnie z zapisami PFU (punkt 3.7) zakres projektowy zadania obejmuje całość tematu, począwszy od zabezpieczenia przez wykonawcę materiałów geodezyjnych, rozpoznania aktualnego stanu obiektu i uzbrojenia terenu. Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania wszystkich niezbędnych opinii, uzgodnień, zatwierdzeń, pozwoleń i sprawdzeń rozwiązań projektowych wynikających z obowiązujących przepisów w tym również oświadczenia właściwych jednostek o zapewnieniu dostaw energii (...). Tym samym wykonawca zobowiązany jest do określenia zakresu kolizji stosownie do zakresu rozbudowy drogi wojewódzkiej.

13. Pytanie.

Zamawiający żąda szerokości pobocza 1,25 m. Szerokość ta jest niewystarczająca w przypadku konieczności stosowania barier ochronnych. Prosimy o wyjaśnienie w tej sprawie.

Odpowiedź.

Zamawiający w PFU określił minimalną szerokość pobocza zgodnie rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 – tekst jednolity z późn. zm.). W przypadku konieczności zastosowania barier ochronnych szerokość ta powinna być odpowiednio zwiększona stosownie do typu i rodzaju zaprojektowanych barier ochronnych.

14. Pytanie.

Prosimy o dołączenie inwentaryzacji zieleni, bądź określenie zakresu drzew przewidzianych do wycinki.

Odpowiedź.

Zgodnie programem funkcjonalno-użytkowym wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia opracowań w zakresie urządzania zieleni (punkt 3.9.3 PFU).

15. Pytanie.

Prosimy o informację na jakiej podstawie lub według jakich zasad należy przyjąć ilości nasadzeń kompensacyjnych, jeśli dla zadania nie została uzyskana decyzja środowiskowa?

Odpowiedź.

Zamawiający nie przewiduje nasadzeń kompensacyjnych w ramach zamówienia, a jedynie sporządzenie projektu wykonawczego zagospodarowania i nasadzenia zieleni. Projekt wykonawczy zostanie opracowany po wydaniu decyzji środowiskowej.

16. Pytanie.

Prosimy o wskazanie miejsc zasilania (podania zasilania przez dostawcę energii) dla oświetlenia dedykowanego przejść dla pieszych.

Odpowiedź.

Miejsce zasilania dla oświetlenia dedykowanego przejść dla pieszych zostanie określone przez wykonawcę w dokumentacji projektowej. Zgodnie z zapisami PFU (punkt 3.7) do zadań wykonawcy należy uzyskanie wszystkich niezbędnych opinii, uzgodnień, zatwierdzeń, pozwoleń i sprawdzeń rozwiązań projektowych wynikających z obowiązujących przepisów w tym również oświadczenia właściwych jednostek o zapewnieniu dostaw energii (...). Tym samym wykonawca zobowiązany jest m.in.: do uzyskania warunków technicznych przyłączenia projektowanych punktów oświetleniowych od dostawcy energii, w których to wskazane zostaną miejsca zasilania.

17. Pytanie.

Prosimy o podanie wymiarów peronów przystankowych. Prosimy też o informację, czy na zatokach należy stosować krawężniki peronowe, czy zwykłe.

Odpowiedź.

Zgodnie z zapisami PFU (punkt 5.8) należy zaprojektować i wykonać perony przystankowe o parametrach zgodnych z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 – tekst jednolity z późn. zm.). Zamawiający przewiduje zastosowanie na przystankach autobusowych krawężników peronowych, o czym świadczy zapis PFU „*Przed wszystkim należy dostosować krawędź peronu tak, aby pojazdy mogły bezproblemowo podjeżdżać jak najbliżej krawędzi. Wówczas możliwe jest aby wsiadające osoby miały peron przystanku i podłogę autobusu na jednym poziomie*”.

18. Pytanie.

Prosimy o podanie średnic rond.

Odpowiedź.

Zamawiający w PFU określił wielkość rond jako małe przejezdne (punkt 2) zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 – tekst jednolity z późn. zm.). Natomiast w punkcie 5.5 zamawiający wskazał, iż ronda należy zaprojektować i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi jak wyżej oraz wytycznymi projektowania skrzyżowań z uwzględnieniem ich maksymalnej funkcjonalności. Dla każdego ronda należy przeprowadzić analizę przepustowości, przejezdności oraz widoczności. Poruszające się w sposób prawidłowy pojazdy ciężarowe nie mogą powodować uszkodzeń elementów ronda. Tym samym średnicę rond określi Wykonawca w trakcie prac projektowych na podstawie wyżej wymienionych analiz, wytycznych i warunków.

19. Pytanie.

Prosimy o wyjaśnienie wymagań Zamawiającego w stosunku do projektu konstrukcji nawierzchni. Z jednej strony bowiem Zamawiający żąda sporządzenia projektu, a z drugiej narzuca w PFU wszystkie rozwiązania konstrukcyjne, zarówno dla warstw dolnych, jak i górnych. Co zatem ma obejmować projekt konstrukcji nawierzchni poza przepisaniem wymagań Zamawiającego?

Odpowiedź.

Zamawiający wskazał w PFU rozwiązania konstrukcyjne wraz z określeniem w konkretnych miejscach wymogu zastosowania wskazanych materiałów tj.: na terenach zalewowych należy wykonać podbudowę pomocniczą za pomocą materacy wzmocnionych georusztem trójosiowym, a na pozostałych terenach warstwę ulepszonego podłoża z kruszywa stabilizowanego cementem przy spełnieniu warunku mrozoodporności. Jednakże to do projektanta wykonawcy należy kompleksowe określenie konstrukcji drogi wraz określeniem wszystkich materiałów i grubości poszczególnych warstw stosownie do warunków terenowych i gruntowo-wodnych stwierdzonych na podstawie badań terenowych i geotechnicznych (o czym mowa w punkt 3.9.6 PFU).

20. Pytanie.

Zamawiający z jednej strony żąda zaprojektowania górnych warstw nawierzchni zgodnie z tablicą 9.1 Typ A1 Katalogu GDDKiA, a z drugiej narzuca rozwiązania niezgodne z tym katalogiem (w zakresie asfaltu). Prosimy o wyjaśnienie w tej sprawie, który zapis PFU jest właściwy.

Odpowiedź.

Należy wykonać górne warstwy nawierzchni bitumicznych zgodnie z PFU z użyciem asfaltów wysokomodyfikowanych.

21. Pytanie.

Zamawiający żąda wykonania projektu technicznego oraz projektu wykonawczego. Prosimy o określenie, co Zamawiający rozumie jako projekt wykonawczy. Wskazać należy, że zapisany w PFU cel „możliwości jednoznacznej oceny i wyceny przedmiotu zamówienia przez oferentów ubiegających się o zamówienia na wykonanie robót budowlanych” jest zupełnie nieadekwatny do zamówienia, gdyż projekt wykonawczy będzie wykonywany dopiero po wyborze Wykonawcy, a zatem nie może służyć celowi opisanemu w PFU. Natomiast celowi wykonania robót budowlanych zgodnie z Ustawą Prawo Budowlane służy projekt techniczny.

Odpowiedź.

Poprzez projekt wykonawczy należy rozumieć 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 (Dz.U.2013.0.1129) projekt stanowiący uzupełnienie i uszczegółowienie projektu budowlanego w zakresie i stopniu dokładności niezbędnym do sporządzenia przedmiaru robót, kosztorysu inwestorskiego, przygotowania oferty przez wykonawcę i realizacji robót budowlanych (§ 5 ust. 1 wyżej wymienionego rozporządzenia).

22. Pytanie.

Prosimy o informację, czy dokumentacja geotechniczna winna być wykonana zgodnie z Polską Normą (jak zapisano w PFU), czy Eurokodem (jak wymagają przepisy).

Odpowiedź.

Dokumentacja geotechniczna wykonana ma być zgodnie zapisami z programem funkcjonalno-użytkowym.

23. Pytanie.

Prosimy o dostarczenie WWIORB dla zadania, a w szczególności podanie wymagań dla wszystkich robót w zakresie tolerancji, wymagań odbiorowych i materiałowych.

Odpowiedź.

Zgodnie z programem funkcjonalno-użytkowym wykonawca w ramach dokumentacji projektowej opracuje „Szczegółowe Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych” zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym 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 (Dz.U.2013.0.1129), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 – tekst jednolity z późn. zm. oraz zgodnie z załączonym do PFU załącznikiem STWIORB 00.00.00.

24. Pytanie.

Prosimy o wyjaśnienie pkt 3.13 PFU. Wskazać należy, że punkty graniczne nie są tożsame (jak wynika z PFU) z punktami granicznymi. Inna jest procedura ustawiania tych punktów (procedura wg Prawa Geodezyjnego dla punktów granicznych i bez procedur dla punktów pasa drogowego). Punkty graniczne nie będą się też znajdować co 200 m, jak wynika w PFU, tylko na granicach działek (nawet co kilka metrów).

Odpowiedź.

Punkty stabilizacji pasa drogowego (Pas Drogowy) mają być zastabilizowane na każdym punkcie załamania granic pasa drogowego poza terenem zabudowy oraz dodatkowo na odcinkach prostych co 200 m. Uszczegółowiono zapis w PFU (patrz pytanie 7).

25. Pytanie.

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza całkowite zamknięcie ruchu na drodze podczas prac.

Odpowiedź.

Zamawiający dopuszcza zamknięcie ruchu jeśli wykonawca uzyska wszelkie uzgodnienia zezwalające na to zamknięcie między innymi Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Urzędzie Marszałkowskim w Opolu. Jednocześnie należy zapewnić utrzymać ruch dla transportu zewnętrznego typu sprzętu rolniczego oraz sprzętu do obsługi jazu Zwanowice na rzece Odra poprzez wykonanie obiektów objazdowych.

26. Pytanie.

Prosimy o wyjaśnienie celowości prowadzenia obmiarów robót, jeśli kontrakt ma charakter ryczałtowy, a ilości robót nie są znane w chwili podpisania umowy.

Odpowiedź.

Zamawiający zgodnie z PFU żąda prowadzenia obmiarów charakterystycznych danych takich jak długość, szerokość i powierzchnia dla chodników, nawierzchni bitumicznej, peronów i rond, długość wykonanych/przebudowanych sieci. Wykonawca nie musi prowadzić obmiarów np. robót ziemnych, barier, oznakowania pionowego i poziomego.

27. Pytanie.

Prosimy o wyjaśnienie zapisu pkt 5.8 PFU „Krawężniki na przystankach autobusowych w miejscach winny być obniżone zgodnie z wymogami i standardami technicznymi”. Zgodnie z obecnymi standardami technicznymi na przystankach podnosi się (a nie obniża) krawężniki na 24 cm (za pomocą specjalnych krawężników peronowych), aby umożliwić wsiadanie do autobusów osobom niepełnosprawnym. Prosimy o wyjaśnienie zamierzeń Zamawiającego.

Odpowiedź.

Zapisy PFU (pkt 5.8) zostały skorygowane i uszczegółowione w następujący sposób: „Krawężniki na przystankach autobusowych należy zastosować typu peronowego, których górna płaszczyzna posiada fakturę płyty integracyjnej. Na długości peronu wyniesienie krawężnika powinno wynosić 18 cm. Na obu końcach peronu należy zastosować krawężniki przejściowe umożliwiające płynne połączenie krawężnika peronowego z krawężnikiem zwykłym typu ciężkiego.”.

28. Pytanie.

Prosimy o wyjaśnienie sprzeczności pomiędzy pkt 5.6 i 5.9 PFU. Zgodnie z pkt 5.6 wyloty przepustów należy umocnić elementami betonowymi. Zgodnie z pkt 5.9 wlot i wylot należy obudować kostką kamienną.

Odpowiedź.

Zamawiający skorygował i uszczegółowił zapisy PFU w tym zakresie w następujący sposób:

1) punkt 5.6:

„Zamawiający wymaga bezwzględnego umocnienia skarpi cieków i rowów w obrębie wlotów i wylotów przepustów oraz odpływów kanalizacyjnych elementami betonowymi bądź kostką kamienną lub kamieniem brukarskim (zgodnie z zapisami pkt 5.9 i 5.10).”,

2) punkt 5.9:

„(...) z zalaniem zaprawą cementową. Głowicę przepustu należy ukształtować w taki sposób aby uzyskać pochylenie 1:1,5. Umocnienie skarpi należy zakończyć poniżej górnej krawędzi

skarpy. Wloty i wyloty kanalizacji deszczowej w ciągu rowu kształtować w sposób analogiczny jak głowice przepustów pod zjazdami. Spadki rowów należy zaprojektować (...)”,
3) punkt 5.10:

„(...) do prawidłowego funkcjonowania odwodnienia. Głowicę przepustu wraz umocnienie skarp i dna cieków lub rowu należy wykonać z elementów betonowych.”.

29. Pytanie.

Zgodnie z pkt 6.2.5 PFU Zamawiający podaje, że przewiduje wbudowanie frezowiny, kruszonego betonu i kruszywa w obrębie budowy. W pkt 6.7 ppkt 1 wręcz nakazuje wykorzystanie całości destruktu i kruszywa na budowie. Prosimy zatem o wyjaśnienie gdzie Zamawiający widzi możliwość wbudowania frezowiny, jeśli nie dopuszcza użycia frezowiny do mas i poboczy oraz pozostałych warstw konstrukcyjnych (PFU szczegółowo opisuje wymagania materiałowe dla warstw, nie dopuszczając użycia frezu), gdzie widzi możliwość wbudowania gruzu betonowego i kruszywa, jeśli w PFU w zakresie poszczególnych elementów wykluczył stawiając określone wymagania kruszywom stosowanie tych materiałów.

Odpowiedź.

Kruszywo oraz frez z rozbiórek należy wbudować w dolne warstwy konstrukcji drogi oraz w dolne warstwy pobocza.

30. Pytanie.

W pkt 6.2.5 Zamawiający podaje, że ze względu na szerokość pasa drogowego nie przewiduje się nowych nasadzeń. Konieczność nasadzeń lub jej brak będzie wynikać z decyzji środowiskowej. Prosimy o informację jaką procedurę zarówno co do kosztów nasadzeń jak i lokalizacji nasadzeń przewiduje Zamawiający w przypadku narzucenia nasadzeń kompensacyjnych przez organ wydający decyzję środowiskową.

Odpowiedź.

Odpowiedzi udzielono dla pytania nr 15.

31. Pytanie.

Prosimy o informację, czy ilość egzemplarzy projektu budowlanego dostarczanego Zamawiającemu obejmuje egzemplarze składane do zatwierdzenia w Urzędzie, czy też jest to ilość przekazana Zamawiającemu, a egzemplarze dla Urzędu należy dodrukować osobno?

Odpowiedź.

Ilość egzemplarzy projektu budowlanego dostarczonego zamawiającemu (siedem egzemplarzy) obejmuje egzemplarze składane do zatwierdzenia przez właściwy organ architektoniczno-budowlany.

32. Pytanie.

Prosimy o wyjaśnienie dlaczego Zamawiający określił ilość egzemplarzy projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno budowlanego przekazywanego do Urzędu Wojewódzkiego na 4 egzemplarze, jeśli z przepisów wynikają 3 egzemplarze.

Odpowiedź.

Ilość egzemplarzy projektu zagospodarowania terenu i projektu architektoniczno-budowlanego przekazywanego do Urzędu Wojewódzkiego zamawiający przyjmie ostatecznie na etapie składania wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej.

33. Pytanie.

Prosimy o określenie, czy granice działek w obrębie inwestycji mają charakter prawny, czy też konieczne będzie okazanie wszystkich granic w obrębie inwestycji.

Odpowiedź.

Zamawiający nie posiada wiedzy o stanie prawnym działek ewidencyjnych oraz dokładnościach pomiarowych punktów granicznych.

34. Pytanie.

Prosimy o uszczegółowienie zapisu pkt. 4.3.1 ppkt. a) SIWZ, a mianowicie czy Zamawiający w celu spełnienia udziału w postępowaniu wymaga wykonania jednego zadania o wartości 35 mln zł brutto w trybie „wybuduj” czy w trybie „zaprojektuj i wybuduj”? W związku z wątpliwościami prosimy o uszczegółowienie zapisu.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, że uzna za spełnienie warunków wykazaniem się przez wykonawcę realizacją minimum jednego zadania w zakresie robót drogowych o wartości co najmniej 35.000.000,00 PLN brutto na drodze o parametrach co najmniej klasy G albo realizacją jednego zadania w postępowaniu „zaprojektuj i wybuduj” na drodze o parametrach co najmniej klasy G o wartości co najmniej 35.000.000,00 PLN brutto.

35. Pytanie.

Czy podczas prac rozbiórkowych i budowy mostów w km 1+233 oraz 2+249 należy utrzymać ruch dla transportu zewnętrznego, a tym samym czy należy wybudować most objazdowy?

Odpowiedź.

Tak podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowy mostów należy utrzymać ruch dla transportu zewnętrznego typu sprzętu rolniczego oraz sprzętu do obsługi jazu Zwanowice na rzece Odra. W związku z powyższym należy wykonać mosty objazdowe.

36. Pytanie.

Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga wykonania na obiektach inżynierskich kapy chodnikowej umożliwiającej prowadzenie ruchu pieszego. Jeśli tak to o jakiej szerokości?

Odpowiedź.

Tak. Zamawiający wymaga na obiektach inżynierskich – mostach wykonania kapy chodnikowej umożliwiającej prowadzenie ruchu pieszego – rowerowego o szerokości 3 m.

37. Pytanie.

Zgodnie z zapisami PFU pkt.2 – do wykonania podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego nie dopuszcza się stosowania kruszyw ze skał osadowych i przeobrażonych. Wykonawca wnosi o wyjaśnienie tego ograniczenia, gdyż zgodnie z zapisami WT-4 Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych, dopuszcza się wykonanie podbudowy zasadniczej z kruszywa skał osadowych i przeobrażonych pod warunkiem spełnienia wymaganych parametrów. Wprowadzenie takiego wymogu w znacznym stopniu ogranicza ilość dostępnych kopalni, co będzie miało wpływ na koszty realizacji.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż podbudowę zasadniczą należy wykonać zgodnie z PFU.

38. Pytanie.

Zgodnie z zapisami PFU pkt.2 – do wykonania wszystkich mieszanek mineralno-asfaltowych należy zastosować asfalt wysoko modyfikowany PMB 44/80-80. Wykonawca wnosi o wyjaśnienie wprowadzenia tego zapisu, gdyż zgodnie z zapisami WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2014, ten rodzaj asfaltu nie jest wymieniony jako dedykowany do wykonania mieszanki mineralno-asfaltowej dla podbudowy i warstwy wiążącej dla kategorii ruchu KR4. Asfalty wysoko modyfikowane są przeznaczone do wykonania mieszanek mineralno-asfaltowych pod ruch ciężki KR6-KR7 oraz dla „nawierzchni długowiecznych”. Wprowadzenie takiego wymogu co będzie miało duży wpływ na koszty realizacji zadania.

Odpowiedź.

Zamawiający informuje, iż mieszanki mineralno – asfaltowe należy wykonać zgodnie z PFU.

39. Pytanie.

W związku z faktem, że rzeka Odra jest żeglowna, Wykonawca zwraca się o sprecyzowanie jaka powinna być zapewniona skrajnia pionowa pod mostem dla jednostek pływających, w celu odpowiednich założeń parametrów obiektu i drogi dojazdowej do obiektu.

Odpowiedź.

Zamawiający informuję, że w zakresie zadania nie jest zaprojektowanie i wybudowanie obiektu mostowego nad rzeką Odrą.

40. Pytanie.

Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie jakiej średnicy należy zaprojektować ronda. W PFU są opisane jako „małe” przejezdne, jednak powyższe nie precyzuje średnicy, która waha się między 24-40 m.

Odpowiedź.

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 18.

Zamawiający informuje ponownie iż w PFU określił wielkość rond jako małe przejezdne (pkt 2) zgodnie Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 poz. 124 – tekst jednolity z późn. zm.). Natomiast w punkcie 5.5 Zamawiający wskazał, iż ronda należy zaprojektować i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi jw. oraz wytycznymi projektowania skrzyżowań z uwzględnieniem ich maksymalnej funkcjonalności. Dla każdego ronda należy przeprowadzić analizę przepustowości, przejezdności oraz widoczności. Poruszające się w sposób prawidłowy pojazdy ciężarowe nie mogą powodować uszkodzeń elementów ronda. Tym samym średnicę rond określi Wykonawca w trakcie prac projektowych na podstawie wyżej wymienionych analiz, wytycznych i warunków.

41. Pytanie.

Zgodnie z zapisami PFU pkt 5.14 Wykonawca na etapie sporządzania oferty jest zobowiązany do przeprowadzania szczegółowej wizji w terenie z własną inwentaryzacją, pomiarami i badaniami. Z uwagi na duży zakres prac przygotowawczych koniecznych do przeprowadzenia w terenie oraz panujące warunki zimowe utrudniające wizję lokalną wnioskujemy o przesunięciu terminu składania oferty na 22.02.2021.

Odpowiedź.

Zamawiający Jednocześnie informuje, że zmieniono błędny zapis w pkt. 5.14 PFU, który w chwili obecnej brzmi „Zamawiający zaleca wizję w terenie przed terminem składania ofert.”.

42. Pytanie.

Prosimy o jasny i jednoznaczny opis zakresu prac koniecznych do wykonania w rejonie rzeki Odry (na obu jej brzegach). Granice opracowania projektowego, wysokość rzędnych nasypów drogowych, zakres prac drogowych i hydrotechnicznych.

Odpowiedź.

Zamawiający informuję, iż rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 462 nie będzie ingerowała w rzekę Odrę. Granica rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 462 w m. Kopanie kończy się na granicy z działką 199 z działką nr 225. Drogi na działkę nr 199 (właściciel Województwo Opolskie w trwałym zarządzie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Opolu), należy rozbudować zgodnie z PFU (czyli np. szerokość drogi 7 m, itp.). Natomiast od strony m Stobrowa pracę projektowe i budowlane należy zakończyć na granicy działek stanowiącej pas drogi wojewódzkiej tj. 449/4 i 461/2 z działkami nr 640/6 i 640/7. Działki 640/6 i 640/7 nie są

objęte zakresem rozbudowy. Prace należy zaprojektować i wykonać zgodnie z PFU (np. szerokość drogi 7 m, itp.).

Granice istniejącego pasa drogowego możliwe są do rozpoznania na ogólnodostępnych portalach mapowych zawierających szczegółowe bazy danych. W portalach dostępne są m.in. granice administracyjne, ortofotomapa, mapa ewidencyjna.

43. Pytanie.

Prosimy o udostępnienie dokumentacji projektowej istniejących obiektów w km 1+233 oraz km 2+249.

Odpowiedź.

Zamawiający nie posiada dokumentacji projektowej istniejących obiektów w km 1+233 oraz w km 2+249. W PFU są podane podstawowe parametry i dane istniejących obiektów.

44. Pytanie.

Czy w ramach inwestycji należy zaprojektować, a następnie wykonać tymczasowe obiekty mostowe przy obiektach przewidzianych do rozbiórki dla prowadzenia ruchu tymczasowego? Zgodnie z PFU należy przewidzieć rozwiązania najmniej uciążliwe więc wydawać by się mogło, że przy mostach powinny być objazdy, lecz w terenie brakuje alternatywnej drogi dla objazdu drogi wojewódzkiej nr 462.

Odpowiedź.

Podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowy mostów należy utrzymać ruch dla transportu zewnętrznego typu sprzętu rolniczego oraz sprzętu do obsługi jazu Zwanowice na rzece Odra. W związku z powyższym należy przy obiektach przewidzianych do rozbiórki wykonać obiekty objazdowe -tymczasowe dla prowadzenia ruchu tymczasowego.

Ponadto zamawiający informuje, że wprowadził dodatkowy zapis w programie funkcjonalno-użytkowym:

1) „*ETAP II. W zakres przebudowy drogi wchodzi: ...*”, akapit 4 (str. 12):

„W przypadku projektowania odwodnienia drogi należy uwzględnić zastaną sytuację w terenie dotyczącą istniejących urządzeń melioracyjnych z koniecznością zaprojektowania i wykonania dodatkowych elementów np. zbiorników zbierających wody opadowe itp. Szczególna zwrócić uwagę na tereny przyległe przy rzece Odra.”.

Mając na uwadze powyższą odpowiedź zamawiający przedłuża termin składania ofert na dzień **08.02.2021 r.** na godz. **10:00**. Otwarcie ofert odbędzie się dnia **08.02.2021 r.** o godz. **10:15**.

W związku z przedłużeniem terminu składania ofert zamawiający zmienia zapisy:

1) w specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

a) w punkcie 18.1 z:

„18.1. Ofertę należy składać za pośrednictwem Platformy zakupowej: <https://platformazakupowa.pl> lub poprzez profil nabywcy: https://platformazakupowa.pl/pn/zdw_opole w terminie do dnia 01.02.2021 r. do godz. 10:00.”,

na:

„18.1. Ofertę należy składać za pośrednictwem Platformy zakupowej: <https://platformazakupowa.pl> lub poprzez profil nabywcy: https://platformazakupowa.pl/pn/zdw_opole w terminie do dnia 08.02.2021 r. do godz. 10:00.”,

b) w punkcie 19.1 z:

„19.1. Otwarcie ofert jest jawne i nastąpi w dniu 01.02.2021 r. o godz. 10:15 w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127 w pokoju nr 211 (II piętro) za

pośrednictwem Platformy zakupowej: <https://platformazakupowa.pl> poprzez odszyfrowanie i otwarcie ofert.”,

na:

„19.1. Otwarcie ofert jest jawne i nastąpi w dniu 08.02.2021 r. o godz. 10:15 w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127 w pokoju nr 211 (II piętro) za pośrednictwem Platformy zakupowej: <https://platformazakupowa.pl> poprzez odszyfrowanie i otwarcie ofert.”,

2) w ogłoszeniu o zamówieniu w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej:

a) w sekcji IV.2.2) „Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału” z:

„Data: 01/02/2021

Czas lokalny: 10:00”

na:

„Data: 08/02/2021

Czas lokalny: 10:00”,

b) w sekcji IV.2.7) „Warunki otwarcia ofert” z:

„Data: 01/02/2021

Czas lokalny: 10:15”

na:

„Data: 08/02/2021

Czas lokalny: 10:15”,

3) w ogłoszeniu o zamówieniu w Biuletynie Zamówień Publicznych:

a) w sekcji IV.6.2) „Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu” z:

„Data: 01.02.2021, godzina: 10:00”,

na:

„Data: 08.02.2021, godzina: 10:00”,

b) w sekcji IV.6.5) „Informacje dodatkowe” punkt I z:

„I. Otwarcie ofert nastąpi w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127, 45-231 Opole, pokój nr 211 (II piętro) w dniu 01.02.2021 r. o godz. 10:15 za pośrednictwem Platformy zakupowej: <https://platformazakupowa.pl> poprzez odszyfrowanie i otwarcie ofert.”,

na:

„I. Otwarcie ofert nastąpi w Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Opolu, ul. Oleska 127, 45-231 Opole, pokój nr 211 (II piętro) w dniu 08.02.2021 r. o godz. 10:15 za pośrednictwem Platformy zakupowej: <https://platformazakupowa.pl> poprzez odszyfrowanie i otwarcie ofert.”.

W związku z powyższym zamawiający zamieścił na stronie internetowej:

- 1) nowy formularz cenowy (załącznik nr 2),
- 2) nowy program funkcjonalno-użytkowy (załącznik nr 11),
- 3) nowy załącznik do programu funkcjonalno-użytkowego – pas graniczny (załącznik nr 2),
- 4) nową stronę 30 specyfikacji istotnych warunków zamówienia,
- 5) sprostowanie.

Powyższe odpowiedzi i zmiany stanowią integralną część specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

DYREKTOR
Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Opolu
Barbara Harańczuk