

**Szanowni Państwo
Wykonawcy ubiegający się
o udzielenie zamówienia**

O.RZ.D-3.2410.4.2017.młs
Rzeszów, 22 września 2017 r.

dotyczy przetargu nieograniczonego na: „**Kontynuacja budowy przy optymalizacji rozwiązań projektowych zadania pn. Rozbudowa drogi krajowej Nr 4 (E - 40) Jędrzychowice - Korczowa wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi odc. Łańcut - Głuchów km 613+767,30 do 619+589,86**”

WYJAŚNIENIA SIWZ, ZMIANY SIWZ NR 4-28
ZESTAW NR 3

- I.** Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Pzp oraz pkt 13.2. Instrukcji dla Wykonawców (IDW) SIWZ przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 33:

Prosimy o podanie parametrów charakterystycznych „typowego pojazdu ponadnormatywnego” dla którego Zamawiający wymaga przejezdności przez skrzyżowania objęte projektem.

Wyjaśnienie nr 33:

Jako typowy pojazd ponadnormatywny, należy przyjąć pojazdy, które mogą poruszać się na podstawie zezwolenia do kategorii VI, zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym.

Pytanie nr 34:

Prosimy o sprecyzowanie jaki sposób rozdzielania pasów ruchu dla przeciwnych kierunków ruchu trasy głównej oczekuje Zamawiający? W charakterystycznych parametrach Zamawiający wymaga zastosowanie części jezdni wyłączonej z ruchu opaskami z barierą energochłonną o łącznej szerokości min. 3,5m. Czy część wyłączona wraz z opaskami ma być w formie powierzchni wyłączonej za pomocą oznakowania poziomego i nawierzchni jak pasy główne czy może rozdzielenie pasów ruchu ma być w formie wyspy dzielącej z betonowej kostki brukowej w krawężnikach o szer. 2,5 m oraz dwoma opaskami o szer. 0,5 m każda, zamiast rozdzielenia w formie powierzchni wyłączonej z ruchu? Czy w przypadku 2 wariantu Zamawiający dopuszcza powierzchnię brukowaną bez krawężników?

Wyjaśnienie nr 34:

Zamawiający wyjaśnia, że projektowana część jezdni wyłączona z ruchu, ma mieć nawierzchnię bitumiczną. Wyłączenie tej części jezdni ma być w formie powierzchni, wyłączonej za pomocą oznakowania poziomego.

Pytanie nr 35:

Czy Zamawiający wymaga rozdzielania pasów ruchu barierą również na odcinku przebiegającym w terenie zabudowanym?

Wyjaśnienie nr 35:

Zamawiający wymaga rozdzielania pasów ruchu barierą, również na odcinku przebiegającym w terenie zabudowanym.

Pytanie nr 36:

Czy Zamawiający na odcinku silnie zurbanizowanym i o miejskiej zabudowie dopuści stosowanie przekroju 1x2 z pasem wielofunkcyjnym w miejsce części jezdni wyłączonej z ruchu z barierą?

Wyjaśnienie nr 36:

Zamawiający nie przewiduje zastąpienia części jezdni wyłączonej z ruchu z barierą, pasem wielofunkcyjnym. Jednakże w wyjątkowej i uzasadnionej sytuacji (brak możliwości zmieszczenia się w granicach pasa drogowego), jedynie za każdorazową zgodą Zamawiającego, istnieje możliwość zastosowania przekroju 1x2 z pasem wielofunkcyjnym. Uzyskanie odstępstw w tym zakresie, stanowi ryzyko Wykonawcy i nie będzie stanowiło podstawy dla wydłużenia Czasu na Ukończenie, ani też nie będzie powodowało zwiększenia Ceny Kontraktowej.

Pytanie nr 37:

Czy pełny przekrój 1x2 z częścią wyłączoną szer. min. 3,5m oraz przekrój 2+1 trasy głównej ma obowiązywać na całym wskazanym odcinku w podanym kilometrażu rozbudowy drogi krajowej, a odcinki dowiązania do przekroju istniejącego należy wykonać od wskazanych kilometraży początkowego i końcowego?

Wyjaśnienie nr 37:

Nie, pełny przekrój 1x2 z częścią wyłączoną szer. min. 3,5m oraz przekrój 2+1 trasy głównej nie ma obowiązywać na całym wskazanym odcinku w podanym kilometrażu rozbudowy drogi krajowej, w podanych kilometrażach należy uwzględnić odcinki dowiązania.

Pytanie nr 38:

Czy na odcinku 2+1 też należy stosować powierzchnię wyłączoną z ruchu o szerokości min. 3,5 m?

Wyjaśnienie nr 38:

Część jezdni wyłączona z ruchu o szerokości 3,5 m, powinna być zastosowana na całej długości projektowanej drogi. W szczególnych przypadkach (brak możliwości zmieszczenia się w granicach pasa drogowego) jedynie za każdorazową zgodą Zamawiającego, istnieje możliwość zmniejszenia szerokości części jezdni wyłączonej z ruchu.

Pytanie nr 39:

Czy Zamawiający wymaga zastosowania opasek bitumicznych zewnętrznych o szerokości min. 0,5m na całym projektowanym odcinku drogi krajowej?

Wyjaśnienie nr 39:

Zamawiający wyjaśnia, że zewnętrzne opaski bitumiczne, należy zastosować na całym projektowanym odcinku drogi, o szerokości zgodnej z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. (Dz.U. 2016 poz.124).

Pytanie nr 40:

Jaki przekrój docelowy drogi krajowej przewiduje Zamawiający, tj. dołożenie na zewnątrz dodatkowych pełnych pasów ruchu o szer. 3,5 m czy zawężenie projektowanej powierzchni wyłączonej z ruchu do min. 2,0 m i poszerzenie na zewnątrz o niezbędną szerokość?

Wyjaśnienie nr 40:

Zamawiający przewiduje docelowy przekrój jako 2x2 z zastosowaniem powierzchni wyłączonej z ruchu o szer. 3,5m, planuje to uzyskać przez dołożenie na zewnątrz dodatkowych pełnych pasów ruchu o szer. 3,5 m.

Pytanie nr 41:

Czy w związku z wymogiem zastosowania bariery w pasie dzielącym Zamawiający zakłada, że zjazdy będą zaprojektowane i wykonane tylko z dopuszczeniem skrętu w prawo?

Wyjaśnienie nr 41:

Zamawiający wyjaśnia, że zastosowanie bariery w pasie wyłączonym z ruchu, uniemożliwi wykonanie manewru lewoskrętu.

Pytanie nr 42:

Czy w przypadku ważnych obiektów użyteczności publicznej i miejskich ośrodków oraz stacji paliw Wykonawca ma uwzględnić dodatkowe lewoskręty do tych obiektów w miejsce części wyłączonej z ruchu poza lokalizacją wskazaną w PFU?

Wyjaśnienie nr 42:

Zamawiający nie przewiduje innych/dodatkowych lewoskrętów niż wskazane w PFU.

Pytanie nr 43:

Czy Wykonawca ma uwzględnić przebudowę i budowę wszystkich zjazdów o min. parametrach od krawędzi jezdni do granicy linii rozgraniczających określonych decyzją ZRID?

Wyjaśnienie nr 43:

Zamawiający wyjaśnia, że przebudowę i budowę zjazdów w dostosowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu, należy wykonać do granicy pasa drogowego, określonego decyzją ZRID z 27.09.2010 r.

Pytanie nr 44:

Prosimy o doprecyzowanie wymogu wykonania w obrębie skrzyżowań dróg obsługujących przyległe nieruchomości (punkt 1.1.3.2 PFU). Co Zamawiający rozumie pod pojęciem „w obrębie skrzyżowania”?

Wyjaśnienie nr 44:

Zamawiający wyjaśnia, że określenie "w obrębie skrzyżowania" dotyczy terenu mieszczącego się w granicach pasa drogowego określonego decyzją ZRID z 27.09.2010 r. Drogi obsługujące przyległy teren należy zaprojektować i wykonać w zakresie i o parametrach wskazanych w PFU, w szczególności zgodnie z pkt 1.1.3.2 III.

Pytanie nr 45:

Czy w związku z ograniczeniami w zakresie dostępności pasa drogowego objętego decyzją ZRID Zamawiający dopuści inny sposób powiązania ul. Traugutta z drogą krajową, zachowującego wymagany poziom BRD?

Wyjaśnienie nr 45:

Zamawiający dopuszcza inny sposób powiązania ul. Traugutta z drogą krajową, jednakże Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i wybudować obwodnicę miasta Łańcuta zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wprowadzenie innych rozwiązań niż wskazano w pkt. 1.1.3.2 I PFU w zakresie ul. Traugutta oraz uzyskanie przez Wykonawcę niezbędnych uzgodnień i odstępstw w tym zakresie, nie będzie stanowiło podstawy do wydłużenia Czasu na Ukończenie, ani nie będzie powodowało zwiększenia Zaakceptowanej Ceny Kontraktowej.

Pytanie nr 46:

Czy przebudowa dróg poprzecznych mieszczących się w granicach pasa drogowego określonego decyzją ZRID w miejscach projektowanych skrzyżowań ma być uwzględniona na całej długości drogi znajdującej się w pasie drogowym wyznaczonym decyzją ZRID, tj. nawet na odcinku, gdzie przebiega po istniejącym śladzie i nie wymaga żadnej „korekty”?

Wyjaśnienie nr 46:

Zamawiający wymaga, aby rozwiązania projektowe przebudowy dróg poprzecznych, wynikały z uzgodnień z właściwymi zarządcami tych dróg, w obszarze niewykraczającym poza granice pasa drogowego określonego w decyzji ZRID.

Pytanie nr 47:

W punktach 1.1.3.2 a), d) i f) PFU zawarto zapis: „Zamawiający w tym przypadku preferuje zastosowanie skrzyżowania typu rondo”. Prosimy o jednoznaczne określenie przedmiotu zamówienia w zakresie typów skrzyżowań. Czy dla ww. punktów Zamawiający dopuszcza inny typ skrzyżowania zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz o geometrii odpowiedniej dla prognozowanych warunków ruchowych?

Wyjaśnienie nr 47:

Zamawiający oczekuje w lokalizacjach wskazanych w pkt. 1.1.3.2 a), d) i f) PFU, zaprojektowania i wykonania skrzyżowań typu rondo. W przypadku niemieszczenia się ronda w granicach pasa drogowego, każdorazowo za zgodą Zamawiającego, może być dopuszczony inny typ skrzyżowania, zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz o geometrii odpowiedniej dla prognozowanych warunków ruchowych.

Pytanie nr 48:

W punktach 1.1.3.2 a), d) i f) PFU zawarto zapis: „Zamawiający w tym przypadku preferuje zastosowanie skrzyżowania typu rondo”. Prosimy o jednoznaczne określenie przedmiotu zamówienia w zakresie typów skrzyżowań. Czy dla ww. punktów Zamawiający dopuszcza inny typ skrzyżowania zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz o geometrii odpowiedniej dla prognozowanych warunków ruchowych?

Wyjaśnienie nr 48:

Patrz wyjaśnienie nr 47.

Pytanie nr 49:

Punkt 1.1.3.2 I i III oraz punkt 2.1.7 PFU - dotyczy zakresu obsługi przyległego terenu. Zgodnie z zapisami PFU drogi dojazdowe i drogi obsługujące przyległy teren, należy zaprojektować tylko tam, gdzie nieruchomości utracą komunikację z drogą krajową w wyniku jej rozbudowy (zostały pozbawione dostępu do drogi publicznej). W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zapewnienie obsługi komunikacyjnej nieruchomości przyległych do pasa drogowego poprzez zjazdy indywidualne i publiczne zgodnie z pkt. 2.1.7 PFU. Czy na odcinku o przekroju 2+1 obsługa komunikacyjna przyległego terenu ma być realizowana poprzez zjazdy czy jezdnie dodatkowe przebiegające wzdłuż drogi krajowej po obu stronach?

Wyjaśnienie nr 49:

Zamawiający wymaga zapewnienia obsługi komunikacyjnej nieruchomości przyległych do pasa drogowego poprzez drogi obsługujące przyległy teren. W tym celu, Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i wybudować drogi obsługujące po obu stronach ciągu głównego. W przypadku, gdy droga dojazdowa nie mieści się w granicach pasa drogowego, określonego w decyzji ZRID, albo w przypadku, gdy nie ma innej możliwości zapewnienia dojazdu do danej nieruchomości, jedynie za każdorazową zgodą Zamawiającego, istnieje możliwość skomunikowania przyległych nieruchomości poprzez zjazd.

Pytanie nr 50:

Str. 22 PFU „Podstawowe parametry techniczne oraz zakresy przebudów lub budów nowych fragmentów wyżej wymienionych dróg poprzecznych, określone zostały na minimalnym poziomie, jakim muszą one odpowiadać. Ewentualne zmiany w tym zakresie, na etapie realizacji, spowodowane nowymi warunkami przebudowy, wydanymi przez zarządców poszczególnych dróg, stanowią ryzyko Wykonawcy i nie mogą być podstawą do zmiany Zaakceptowanej Ceny Kontraktowej oraz przedłużenia Czasu na Ukończenie.” W związku z tym, że Zamawiający jest zobowiązany do jednoznacznego opisanie przedmiotu zamówienia w oparciu o który Wykonawca ma dokonać kalkulacji ceny kontraktowej, prosimy o uzupełnienie PFU:

- o niezbędne warunki techniczne przebudowy dróg będących w zarządach poszczególnych administracji drogowych,

- określenie zakresu przebudowy tych dróg, gdyż w PFU Zamawiający określił jedynie minimalne parametry techniczne oraz sposób powiązania tych dróg z drogą krajową.

Na etapie składania oferty Wykonawca nie jest bowiem w stanie przewidzieć wymagań poszczególnych zarządców dróg oraz określić wielkości ryzyka spowodowanego możliwością znacznej zmiany minimalnego zakresu przebudowy określonego w PFU. W związku z tym przy znacznej zmianie zakresu przebudowy dróg innych niż krajowa wynikającej z pozyskanych w ramach opracowywania dokumentacji projektowej warunków technicznych koszty związane z wykonaniem zakresu robót wykraczającego poza min. parametry określone w PFU powinien ponieść Zamawiający. Prosimy zatem o korektę zapisu PFU w tym zakresie lub załączenie warunków technicznych od zarządców poszczególnych dróg, na podstawie których wykonawca będzie mógł dokonać właściwej kalkulacji cenowej robót.

Wyjaśnienie nr 50:

Przedmiotowa inwestycja realizowana jest w systemie projektuj i buduj, co oznacza, że Wykonawca na etapie opracowania projektu budowlanego i otrzymania decyzji ZRID dla przedmiotowej inwestycji, będzie zobowiązany do uzyskania wszystkich niezbędnych prawem decyzji i uzgodnień. Ponadto Zamawiający, w celu ułatwienia właściwego skalkulowania oferty przez Wykonawcę, określił zakres prac, podając minimalne wymagania techniczne jak i długość odcinków wymagających przebudowy lub budowy nowych fragmentów dróg.

Pytanie nr 51:

Str. 20 PFU: „Projektowana obwodnica miasta Łańcuta krzyżuje się z drogami wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, w ramach zadania należy zaprojektować i przebudować odcinki dróg publicznych w zakresie mieszczącym się w granicach pasa drogowego określonego w decyzji ZRID”. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na połączenie ww. dróg z DK94 w formie skrzyżowań zwykłych? (czy połączenie mogą mieć tylko drogi wymienione w punkcie 1.1.3.2 I?).

Wyjaśnienie nr 51:

Zamawiający wymaga połączenia DK94 z wymienionymi w PFU drogami za pomocą skrzyżowań określonych w pkt. 1.1.3.2 I PFU. Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i wybudować obwodnicę miasta Łańcuta zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wykonanie skrzyżowań z innymi drogami niż wskazano w pkt. 1.1.3.2 I PFU, wymagać będzie od Wykonawcy uzyskania niezbędnych uzgodnień i odstępstw w tym zakresie i nie będzie stanowiło podstawy do wydłużenia Czasu na Ukończenie, ani nie będzie powodowało zwiększenia Zaakceptowanej Ceny Kontraktowej.

Pytanie nr 52:

Czy umiejscowienie elementów chroniących przed hałasem powinno uwzględniać docelową rozbudowę drogi krajowej do przekroju 2x2 czy być dostosowane do planowanego obecnie przekroju?

Wyjaśnienie nr 52:

Zamawiający informuje, że umiejscowienie elementów chroniących przed hałasem powinno być dostosowane do projektowanego przekroju 1x2.

Pytanie nr 53:

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie innego rodzaju typu konstrukcji nawierzchni jezdni głównej zgodnej z typowym katalogiem dla określonej kategorii ruchowej?

Wyjaśnienie nr 53:

Zamawiający nie dopuści innego rodzaju typu konstrukcji nawierzchni jezdni głównej, niż wymienionej w pkt 2.1.1.1 PFU.

Pytanie nr 54:

Czy Zamawiający dopuści projektowanie indywidualne na odcinku dłuższym niż 1 km, jeżeli zastosowana technologia nie jest stosowana po raz pierwszy?

Wyjaśnienie nr 54:

Zamawiający dopuszcza projektowanie indywidualne na odcinku dłuższym niż 1 km, jeżeli technologia nie jest stosowana po raz pierwszy.

Pytanie nr 55:

Czy przy projektowaniu indywidualnym konstrukcji nawierzchni wszystkich dróg Wykonawca może zastosować konstrukcje nawierzchni dla niższych kategorii ruchu, odpowiadającej obliczonemu ruchowi projektowemu aniżeli wskazana w PFU kategoria KR5 i KR3 jeśli wykaże to prognoza ruchu? Czy może podane kategorie ruchu KR5 i KR3 należy traktować jako minimalne niezależnie od danych prognozy ruchu? Zgodnie z PFU, Zamawiający wymaga zoptymalizowania zakresu robót, a rozwiązania powinny uwzględniać ekonomikę realizacji i eksploatacji drogi.

Wyjaśnienie nr 55:

Zamawiający podane w PFU kategorie ruchu, traktuje jako minimalne i obowiązujące Wykonawcę, bez względu na prognozę ruchu.

Pytanie nr 56:

Czy w związku z zapisem PFU str. 36-37 pkt. 1.2.3 ppkt.8) Zamawiający, w przypadku potwierdzenia przez Wykonawcę obliczeniami konstrukcji nawierzchni o niższych kategoriach ruchu niż wynika to z zapisów PFU, dopuści zmianę zaproponowanych w PFU kategorii ruchu dla tych dróg?

Wyjaśnienie nr 56:

Zamawiający podane w PFU kategorie ruchu, traktuje jako minimalne i obowiązujące Wykonawcę, bez względu na prognozę ruchu.

Pytanie nr 57:

Czy Zamawiający dopuści do wykonania warstwy ścieralnej nawierzchni trasy głównej z mieszanki BBTM?

Wyjaśnienie nr 57:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania mieszanki BBTM do wykonania warstwy ścieralnej trasy głównej.

Pytanie nr 58:

Co zamawiający rozumie przez zapis PFU: „Projektowanie indywidualne konstrukcji Nawierzchni dopuszcza się pod warunkiem zachowania grubości pakietu warstw konstrukcyjnych, określonych w w/w Katalogach?

Wyjaśnienie nr 58:

Zamawiający wyjaśnia: Grubości pakietów warstw konstrukcyjnych nawierzchni muszą być zgodne z określonymi w KTKNPiP.

Pytanie nr 59:

Prosimy o uzupełnienie PFU o wskazanie dróg, na których należy wykonać nawierzchnię o konstrukcji sztywnej zgodnie z pkt. 2.1.5.2 PFU str. 49.

Wyjaśnienie nr 59:

Zamawiający nie dopuszcza wykonania nawierzchni sztywnej na drogach. Zamawiający informuje, że wprowadza w tym zakresie zmianę SIWZ Nr 4.

Pytanie nr 60:

Pkt. 2.1.7. PFU str. 49 „Należy dokonać budowy lub przebudowy zjazdów z dróg w celu obsługi komunikacyjnej nieruchomości zlokalizowanych wzdłuż drogi. Konstrukcję zjazdów należy uzależnić w każdym indywidualnym przypadku od struktury rodzajowej ruchu...” Prosimy o określenie struktury rodzajowej dla każdego zjazdu.

Wyjaśnienie nr 60:

Wykonawca na etapie opracowania projektu, zobowiązany jest ustalić rzeczywistą strukturę rodzajową ruchu dla każdego zjazdu i na tej podstawie zaprojektuje i wykona konstrukcję zjazdu.

Pytanie nr 61:

Prosimy o uzupełnienie PFU o wymagania co do rodzaju nawierzchni i technologii nawierzchni dla budowy i przebudowy zjazdów.

Wyjaśnienie nr 61:

Zamawiający wyjaśnia, że dokumentację należy sporządzić z uwzględnieniem uzyskanych warunków do projektowania, po ich akceptacji przez Zamawiającego oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Pytanie nr 62:

Prosimy o uzupełnienie wymagań PFU o rodzaj i konstrukcje nawierzchni dla chodników, ciągów pieszo-rowerowych i pieszo-jezdných.

Wyjaśnienie nr 62:

Zamawiający wyjaśnia, że dokumentację należy sporządzić z uwzględnieniem uzyskanych warunków do projektowania, po ich akceptacji przez Zamawiającego oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Pytanie nr 63:

Czy w ramach kontraktu w nawierzchni chodników i ciągów pieszo-rowerowych należy stosować rozwiązania usprawniające ruch osobom z dysfunkcją wzroku?

Wyjaśnienie nr 63:

Zamawiający wymaga, aby w ramach kontraktu, Wykonawca zastosował w nawierzchni chodników i ciągów pieszo – rowerowych, rozwiązania usprawniające ruch osobom z dysfunkcją wzroku.

Pytanie nr 64:

Czy przebudowę zjazdów z drogi wraz z dojazdem do nieruchomości, w technologii nawierzchni określonej przez Zamawiającego, należy wykonać do granicy pasa drogowego stanowiącego linie rozgraniczające decyzji ZRID?

Wyjaśnienie nr 64:

Zamawiający wymaga, aby przebudowę zjazdów wykonać do granicy pasa drogowego, określonego decyzją ZRID z 27.09.2010 r.

Pytanie nr 65:

Prosimy o potwierdzenie Zamawiającego, że zgodnie pkt. 2.1.8 zatoki autobusowe należy wykonać w ilości wynikającej z istniejących przystanków autobusowych.

Wyjaśnienie nr 65:

Zamawiający wymaga, aby w rozwiązaniach projektowych, uwzględnione zostały istniejące zatoki autobusowe oraz dodatkowo należy wykonać zatoki autobusowe w rejonie MOSiRu, skrzyżowania z ul. Żardeckiego i Bohaterów Westerplatte, włączenia łącznika autostradowego (ul. Zielona) oraz na końcowym odcinku przedmiotowej inwestycji w lokalizacjach uzgodnionych z Zamawiającym. Wykonawca zobowiązany jest przewidzieć wykonanie 15 szt. zatok autobusowych.

Pytanie nr 66:

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie konstrukcji sztywnych w nawierzchni zatok?

Wyjaśnienie nr 66:

Zamawiający wymaga, aby nawierzchnie zatok autobusowych, zostały zaprojektowane zgodnie z KTKNPIP oraz PFU.

Pytanie nr 67:

Czy Zamawiający dopuści stosowanie w warstwie ścieralnej nawierzchni zatok rozwiązań innych niż określone w KTKNPIP z wyłączeniem nawierzchni z kostki betonowej?

Wyjaśnienie nr 67:

Zamawiający wymaga, aby nawierzchnie zatok autobusowych, zostały zaprojektowane zgodnie z KTKNPIP oraz PFU.

Pytanie nr 68:

Prosimy o potwierdzenie Zamawiającego, że wszystkie tablice drogowskazowe i przeddrogowskazowe E1 i E2 mają być umieszczane nad jezdnią na konstrukcjach wsporczych „bramowych”? Prosimy zwrócić uwagę na typy i lokalizację skrzyżowań (typu rondo). Czy w przypadku bramownic rozpiętość konstrukcji ma uwzględniać docelowy przekrój drogi 2x2?

Wyjaśnienie nr 68:

Zamawiający wyjaśnia, że tablice drogowskazowe i przeddrogowskazowe E1 i E2 nie muszą być umieszczane nad jezdnią. Lokalizacja tablic powinna wynikać z ogólnie stosowanych na drogach zasad. Rozpiętość konstrukcji bramownic powinna być dostosowana do projektowanego przekroju 1x2.

Pytanie nr 69:

Czy Zamawiający wymaga, aby usytuowanie elementów projektowanej infrastruktury technicznej związanej z drogą w pasie drogowym takie jak zabezpieczenia akustyczne, słupy oświetleniowe, były dostosowane do układu docelowego 2x2 i uwzględniały dodatkowe pasy ruchu, czy może Zamawiający dopuszcza lokalizację słupów i ekranów dla projektowanego układu 1x2?

Wyjaśnienie nr 69:

Zamawiający informuje, że umiejscowienie elementów chroniących przed hałasem i słupów oświetleniowych, powinno być dostosowane do projektowanego przekroju 1x2.

Pytanie nr 70:

Str. 78 pkt. 2.1.20.1 „Wykonawca uzgodni z jednostkami samorządów terytorialnych warunki dotyczące zaprojektowania i wykonania oświetlenia chodników, ciągów pieszo- rowerowych, ciągów rowerowych i dróg obsługujących przyległy teren. Jako rozwiązanie podstawowe należy zaprojektować i wykonać oświetlenie po zewnętrznej stronie każdej z jezdni.” Zamawiający jest zobowiązany do jednoznacznego opisania przedmiotu zamówienia. Wykonawca na etapie kalkulacji oferty przetargowej nie jest w stanie przewidzieć zakresu jak i wymagań poszczególnych jednostek samorządowych dotyczących ewentualnego doświetlenia ciągów komunikacji pieszo-rowerowej i dróg obsługujących. W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że w przypadku wystąpienia konieczności budowy dodatkowego oświetlenia dla tych ciągów poza zakresem podstawowym, koszty jego zaprojektowania i wykonania pokryje Zamawiający.

Wyjaśnienie nr 70:

Zamawiający wymaga zaprojektowania kompleksowej budowy i przebudowy oświetlenia całego odcinka drogi, w zakresie obejmującym również oświetlenie ciągów pieszo - rowerowych oraz dróg obsługujących przyległy teren. Koszty zaprojektowania i wybudowania oświetlenia Wykonawca zobowiązany jest ująć w Cenie Kontraktowej.

Pytanie nr 71:

Str. 13 PFU, pkt. 10e „Kompleksowego rozwiązania w zakresie oświetlenia drogi, w szczególności sterowania i opomiarowania tego oświetlenia ...” Czy Zamawiający w ramach zamówienia wymaga zaprojektowania i wykonania przebudowy i budowy nowego oświetlenia drogi (nowe latarnie wraz z oprawami oraz linie kablowe) na całym projektowanym odcinku obwodnicy czy tylko na odcinkach, na których zlokalizowane jest istniejące oświetlenie drogi?

Wyjaśnienie nr 71:

Zamawiający wymaga zaprojektowania kompleksowej budowy i przebudowy oświetlenia całego odcinka drogi, w zakresie obejmującym również oświetlenie ciągów pieszo - rowerowych oraz dróg obsługujących przyległy teren. Koszty zaprojektowania i wybudowania oświetlenia Wykonawca zobowiązany jest ująć w Cenie Kontraktowej.

Pytanie nr 72:

Czy Zamawiający dopuści włączenie ul. Kopernika bezpośrednio do DK94 z zachowaniem wymagań BRD z uwagi na ograniczenia w formie nieprzekraczania linii rozgraniczających jak wymaga tego PFU?

Wyjaśnienie nr 72:

Zamawiający dopuszcza inny sposób powiązania ul. Kopernika z drogą krajową, jednakże Wykonawca zobowiązany jest zaprojektować i wybudować obwodnicę miasta Łańcuta zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wprowadzenie innych rozwiązań niż wskazano w pkt. 1.1.3.2 I PFU , wymagać będzie od Wykonawcy uzyskania niezbędnych uzgodnień i odstępstw w tym zakresie i nie będzie stanowiło podstawy do wydłużenia Czasu na Ukończenie, ani nie będzie powodowało zwiększenia Zaakceptowanej Ceny Kontraktowej.

Pytanie nr 73:

Zgodnie z pkt. 1.1.1 str. 8 Zamawiający poinformował, że dokonał rozbiórki ostatniego budynku przewidzianego do rozbiórki decyzją ZRID. Prosimy zatem o wyjaśnienie jakich obiektów budowlanych dotyczy zakres zamówienia określony na str. 9 PFU w pkt. 11) wyburzenia obiektów budowlanych? Na załączonej do PFU aktualnej mapie zasadniczej widnieje wiele budynków i obiektów zlokalizowanych w liniach rozgraniczających objętych decyzją ZRID (mieszkalnych, gospodarczych i technicznych). Zamawiający oświadczył, że dokonał rozbiórki wszystkich budynków określonych decyzją ZRID. W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie przez Zamawiającego, że wszystkie obiekty budowlane kolidujące z inwestycją zlokalizowane w pasie drogowym objętym liniami rozgraniczającymi widoczne na mapach zasadniczych zostały przez Zamawiającego rozebrane. Czy może Zamawiający oczekuje rozbiórki tych obiektów w ramach niniejszego Zamówienia (m.in. budynek 77, dz. nr 4508/1)?

Wyjaśnienie nr 73:

Zamawiający wyjaśnia, że w pasie projektowanej obwodnicy Łańcuta, dokonano rozbiórek wszystkich budynków mieszkalnych również budynek 77 i gospodarczych. Rozbiórki wymagają m.in. ogrodzenia, studnie, stacja transformatorowa, utwardzone place.

Pytanie nr 74:

Czy Zamawiający przewiduje pozostawienie w liniach rozgraniczających budynków i obiektów nie kolidujących z planowaną rozbudową DK94 objętą niniejszym zamówieniem, a ich wyburzenia przewidzi w ramach realizacji docelowego układu?

Wyjaśnienie nr 74:

Wszystkie budynki w granicach linii rozgraniczających przewidziane decyzją ZRID do rozbiórki, zostały usunięte. Do usunięcia pozostały min. ogrodzenia, utwardzone place, stacja transformatorowa oraz studnie.

Pytanie nr 75:

Czy w ramach zamówienia należy przewidzieć rozbiórkę istniejącego obiektu mostowego w m. Głuchów zlokalizowanego w ciągu starej trasy DK94?

Wyjaśnienie nr 75:

Zamawiający nie przewiduje rozbiórki istniejącego mostu w m. Głuchów w ciągu DK94. Istniejący obiekt należy zagospodarować pod drogę obsługującą przyległy teren.

Pytanie nr 76:

Czy w ramach zamówienia Wykonawca ma przewidzieć rozbiórkę pełnej infrastruktury zagospodarowania terenu położonej w liniach rozgraniczających objętych decyzją ZRID, tzn. ogrodzeń posesji, obiektów małej architektury, utwardzeń placów itp.? Czy może zakres tych rozbiórek należy dostosować do planowanego w ramach niniejszego zamówienia zakresu robót?

Wyjaśnienie nr 76:

Zamawiający wymaga, aby w miejscach kolizji z infrastrukturą zagospodarowania terenu znajdującą się w liniach rozgraniczających, przewidzieć rozbiórki w ramach niniejszego zamówienia.

Pytanie nr 77:

Czy w przypadku lokalizacji w liniach rozgraniczających budynków mieszkalnych pozostawionych lub nie przewidzianych w ramach niniejszego zamówienia do rozbiórki należy przewidzieć ich ochronę akustyczną, w przypadku ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na te obiekty?

Wyjaśnienie nr 77:

Zamawiający wyjaśnia, że dokonał wszystkich rozbiórek budynków mieszkalnych położonych w liniach rozgraniczających terenu inwestycji.

- II.** Działając w trybie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia:

Zmiana SIWZ nr 4

Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.5.2. Konstrukcja nawierzchni sztywnych

Usuwa się następujący zapis:**2.1.5.2. Konstrukcja nawierzchni sztywnych**

Konstrukcje nawierzchni sztywnych pozostałych dróg z wyłączeniem Trasy Głównej należy wykonać zgodnie z rozwiązaniami przedstawionymi w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych dla określonej kategorii ruchu stanowiącym załącznik do zarządzenia nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014r. W zależności od kategorii poszczególnych dróg podanych w pkt. 1.1.3 PFU.

Warstwy podbudowy pomocniczej i zasadniczej należy wykonać o takiej szerokości, aby zapewniać stabilne poruszanie się zestawu rozkładającego warstwę ścieralną nawierzchni.

Odcinki przejściowe wynikające z różnych grubości konstrukcji jezdni należy ustalić na etapie opracowania Projektu Budowlanego oraz uzgodnić ich lokalizację z Zamawiającym.

Szczeliny dylatacyjne powinny być zbrojone dyblami i kotwami. Szczeliny dylatacyjne należy wypełnić elementem uszczelniającym (zalewą, uszczelką) zapobiegającym przenikaniu wody i środków odladzających w niższe warstwy konstrukcji nawierzchni zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych.

Warstwę nawierzchniową z betonu cementowego należy wykonać dwuwarstwowo, przy jednym przejściu zestawu maszyn układających w tym samym czasie.

Zmiana SIWZ nr 5

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich, Tab. 1.1.

Istniejący zapis:

Oznaczenie obiektu

Zastępuje sie następującym:

Oznaczenie obiektu (sposób pokonania przeszkody)

Zmiana SIWZ nr 6

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich

Istniejący zapis:

MD-most drogowy

Zastępuje sie następującym:

MD-most w ciągu drogi publicznej

Zmiana SIWZ nr 7

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.4 Przepusty dla celów ekologicznych, Tab. 1.2.

Istniejący zapis:

Oznaczenie obiektu

Zastępuje sie następującym:

Oznaczenie obiektu (sposób pokonania przeszkody)

Zmiana SIWZ nr 8

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.22.1.2 Znaki pionowe

Istniejący zapis:

Parametry lic znaków:

- 1) lica znaków drogowych usytuowanych obok jezdni należy wykonać z folii odblaskowej typu 2;
- 2) lica znaków drogowych usytuowanych nad jezdnią na konstrukcjach wsporczych należy wykonać z folii odblaskowej przyrmatycznej o minimalnych parametrach jak dla folii typu 2;
- 3) na jednojezdniowych drogach krajowych - grupa średnia (S) - należy wykonać z folii odblaskowej typu 2;
- 4) wojewódzkich i powiatowych: znaki - grupa średnia (S) - należy wykonać z folii odblaskowej uzgodnionej z właściwym zarządcą drogi;
- 5) na drogach gminnych: znaki - grupa mała (M) - należy wykonać z folii odblaskowej typu 1, znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż grupa wielkości znaków średnic.

Tarcze znaków pionowych wzdłuż trasy głównej oraz oznakowanie węzłów należy:

Zastępuje sie następującym:

Parametry lic znaków:

- 1) lica znaków drogowych usytuowanych na autostradzie/drodze ekspresowej obok jezdni należy wykonać z folii odblaskowej typu 2;
- 2) lica znaków drogowych usytuowanych na autostradzie/drodze ekspresowej nad jezdnią na konstrukcjach wsporczych należy wykonać z folii odblaskowej przyrmatycznej o minimalnych parametrach jak dla folii typu 2;
- 3) znaki pionowe jezdni głównej - znaki wielkie (W); pozostałe oznakowanie zgodnie z ww. Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- 4) na jednojezdniowych drogach krajowych - grupa średnia (S) - należy wykonać z folii odblaskowej typu 2;
- 5) wojewódzkich i powiatowych: znaki - grupa średnia (S) - należy wykonać z folii odblaskowej uzgodnionej z właściwym zarządcą drogi;

6) na drogach gminnych: znaki - grupa mała (M) - należy wykonać z folii odblaskowej typu 1, znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż grupa wielkości znaków średnic.
Tarcze znaków pionowych wzdłuż trasy głównej należy:

Zmiana SIWZ nr 9

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.16 Rozwiązania innowacyjne

Istniejący zapis:

Poprzez innowacyjne rozwiązania i materiały należy rozumieć:

- zastosowanie rozwiązań i materiałów ujętych w Katalogach typowych konstrukcji nawierzchni, (mieszanek kruszyw, mieszanek mineralno-asfaltowych, mieszanek betonowych), których właściwości zostały zmodyfikowane poprzez zastosowanie dodatków dotychczas niestosowanych na drogach krajowych (np. włókna aramidowe, zbrojenie rozproszone, środki zwiększające odporność na absorpcję kapilarną wody itp.),
 - zastosowanie rozwiązań i materiałów nie ujętych w Katalogach typowych konstrukcji nawierzchni (np. różnego rodzaju spoiw/lepiszczy stosowanych w górnych warstwach konstrukcyjnych oraz innych materiałów), w przypadku których brak jest wystarczającej ilości danych potwierdzających ich trwałość oraz zachowanie wymaganych cech funkcjonalnych i parametrów przez cały okres projektowy.
- W przypadku zastosowania rozwiązań innowacyjnych, przed zatwierdzeniem Projektu Budowlanego, należy przedstawić instrukcję utrzymania i przewidywane koszty eksploatacji danego elementu. Rozwiązania innowacyjne będą wprowadzane na zasadach określonych w Subklauzuli 13.2 Warunków Kontraktu.

Zastępuje się następującym:

Poprzez innowacyjne rozwiązania należy rozumieć zastosowanie:

- rozwiązań i materiałów ujętych w Katalogach typowych konstrukcji nawierzchni, (mieszanek kruszyw, mieszanek mineralno-asfaltowych, mieszanek betonowych), których właściwości zostały zmodyfikowane poprzez zastosowanie dodatków dotychczas niestosowanych na drogach krajowych (np. włókna aramidowe, zbrojenie rozproszone, środki zwiększające odporność na absorpcję kapilarną wody itp.),
- rozwiązań i materiałów nie ujętych w Katalogach typowych konstrukcji nawierzchni (np. różnego rodzaju spoiw/lepiszczy stosowanych w górnych warstwach konstrukcyjnych oraz innych materiałów), w przypadku których brak jest wystarczającej ilości danych potwierdzających ich trwałość oraz zachowanie wymaganych cech funkcjonalnych i parametrów przez cały okres projektowy,
- rozwiązań technicznych i materiałowych, w zakresach innych niż dotyczących konstrukcji nawierzchni, wpływających na przyspieszenie czasu realizacji kontraktu, zwiększenie jego trwałości lub zmniejszających koszty budowy i eksploatacji Inwestycji.

W przypadku zastosowania rozwiązań innowacyjnych, przed zatwierdzeniem Projektu Budowlanego, należy przedstawić instrukcję utrzymania i przewidywane koszty eksploatacji danego elementu. Rozwiązania innowacyjne będą wprowadzane na zasadach określonych w Subklauzuli 13.2 Warunków Kontraktu.

Zmiana SIWZ nr 10

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.1 Konstrukcje nawierzchni

Istniejący zapis:

Klasyfikacja ruchu projektowego została przyjęta zgodnie z Katalogami Typowych Konstrukcji Nawierzchni (załącznik do Zarządzenia nr 30 i 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014r.) na podstawie sumarycznej liczby równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy) wynikającej z zakładanego natężenia ruchu wykonanej przez Zamawiającego.

Zastępuje się następującym:

Klasyfikacja ruchu projektowego została przyjęta zgodnie z Katalogami Typowych Konstrukcji Nawierzchni (załącznik do Zarządzenia nr 30 i 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014r.) na podstawie sumarycznej liczby równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy) wynikającej z zakładanego natężenia ruchu przekazanego przez Zamawiającego.

Zmiana SIWZ nr 11

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.16.2.4 Posadowienie. Wymagania ogólne.

Istniejący zapis:

Wybór sposobu posadowienia obiektu powinien wynikać z geotechnicznych warunków posadowienia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1997 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 r., poz. 463 z późn. zm.);

Zastępuje się następującym:

Wybór sposobu posadowienia obiektu powinien wynikać z geotechnicznych warunków posadowienia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (zmieniony w tekst jedn. Dz. U. 2016 poz. 290 z późn. zm) oraz rozporządzenia z dnia 25 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 r., poz. 463 z późn. zm.);

Zmiana SIWZ nr 12

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.2. Skrzyżowania, przejazdu i drogi obsługujące przyległy teren

Istniejący zapis:

Ciągi pieszo rowerowe, chodniki, ścieżki/drogi rowerowe, należy zaprojektować i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi oraz załącznikiem „Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej”, w miejscach, które wynikają z zapisów niniejszego PFU.

Zastępuje się następującym:

Ciągi pieszo rowerowe, chodniki, ścieżki/drogi rowerowe, należy zaprojektować i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi oraz załącznikiem nr 11- „Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej”, w miejscach, które wynikają z zapisów niniejszego PFU.

Zmiana SIWZ nr 13

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

Dodaje się Załącznik nr 11 „Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej”.

Zmiana SIWZ nr 14

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.22.3. System Zarządzania Ruchem

Istniejący zapis:

Należy wykonać Koncepcję Systemu Zarządzania Ruchem na podstawie załączników „Wymagania dla wykonawców do koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem” i „Instrukcja rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym” (...).

Zastępuje się następującym:

Należy wykonać Koncepcję Systemu Zarządzania Ruchem na podstawie załączników nr 8 i 9: „Wymagania dla wykonawców do koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem” i „Instrukcja rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym” (...).

Zmiana SIWZ nr 15

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.16.3.8 Bariery i balustrady.

Istniejący zapis:

(...)

e) bariery i bariery uzupełnione poręczą należy stosować zgodnie z zarządzeniem Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych,

f) elementy i konstrukcje stalowe i aluminiowe powinny być trwale oznaczone logotypem GDDKiA;

g) wszystkie stalowe elementy barier ochronnych należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe;

h) balustrady stalowe należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe i dodatkowo pokryć powłokami malarskimi;

i) w obiektach inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej (z wyjątkiem przepustów) nie dopuszcza się wykonywania barier ochronnych ze słupkami wbijanymi w grunt mogącymi uszkodzić/przebić powłokę izolacji poziomej lub konstrukcję obiektu;

(...);

Zastępuje się następującym:

(...)

e) bariery i bariery uzupełnione poręczą należy stosować zgodnie z zarządzeniem Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych,

f) wszystkie stalowe elementy barier ochronnych należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe;

g) balustrady stalowe należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe i dodatkowo pokryć powłokami malarskimi;

h) w obiektach inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej (z wyjątkiem przepustów) nie dopuszcza się wykonywania barier ochronnych ze słupkami wbijanymi w grunt mogącymi uszkodzić/przebić powłokę izolacji poziomej lub konstrukcję obiektu;

(...);

Zmiana SIWZ nr 16

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.2.1 Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Istniejący zapis:

Analiza ta musi zostać szczegółowo opisana w Raporcie.

Lokalizację i parametry zabezpieczeń akustycznych należy ustalić na podstawie obliczeń uwzględniających: ukształtowanie niwelety dróg (...)

Zastępuje się następującym:

Analiza ta musi zostać szczegółowo opisana w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Lokalizację i parametry zabezpieczeń akustycznych należy ustalić na podstawie obliczeń uwzględniających: aktualny stan faktycznego zagospodarowania terenów wymagających ochrony akustycznej, ukształtowanie niwelety dróg (...)

Zmiana SIWZ nr 17

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.4 Zabezpieczenia przeciwhałasowe.

Istniejący zapis:

(...)co najmniej 2,4 m,

4) Szczegóły dotyczące kolorystyki (...)

Zastępuje się następującym:

(...)co najmniej 2,4 m,

4) Posadowienie oraz konstrukcja wsporcza ekranów powinna umożliwić ich ewentualne przyszłe podwyższenie o 1 m bez konieczności rozbiórki ekranów oraz ingerencji w fundamenty,

5) Zabezpieczenia przeciwhałasowe powinny zapewniać wymaganą skuteczność akustyczną oraz charakteryzować się estetyką i wkomponowaniem w krajobraz. Szczegóły dotyczące kolorystyki (...)

Zmiana SIWZ nr 18

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.4 Zabezpieczenia przeciwhałasowe.

Istniejący zapis:

Zamawiający nie dopuszcza ekranów wyższych niż 8 m (łącznie z dyfraktorem).
Należy zaprojektować ...

Zastępuje się następującym:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania belki podwalinowej ekranu wyższej niż 0,5 m oraz ekranów wyższych niż 8 m (łącznie z dyfraktorem). Przy obliczaniu skuteczności zabezpieczeń akustycznych oraz doborze ich parametrów i właściwości należy uwzględnić podwalinę ekranu.
Należy zaprojektować (...)

Zmiana SIWZ nr 19

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.8 Zatoki autobusowe

Istniejący zapis:

Należy zaprojektować zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia 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 r. poz. 124).

Zastępuje się następującym:

Należy zaprojektować zgodnie z przepisami prawa.

Zmiana SIWZ nr 20

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.4 Zabezpieczenia przeciwhałasowe.

Istniejący zapis:

Należy ustalić lokalizację zabezpieczeń przeciwhałasowych na podstawie obliczeń uwzględniających odpowiednie natężenie i strukturę ruchu oraz ukształtowanie niwelety dróg i innych elementów zagospodarowania terenu przyjętych w toku projektowania.

Zastępuje się następującym:

Należy ustalić lokalizację zabezpieczeń przeciwhałasowych na podstawie obliczeń uwzględniających aktualny stan faktycznego zagospodarowania terenów wymagających ochrony akustycznej, odpowiednie natężenie i strukturę ruchu oraz ukształtowanie niwelety dróg i innych elementów zagospodarowania terenu przyjętych w toku projektowania.

Zmiana SIWZ nr 21

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKcjONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.9 Ogrodzenia i bramy wjazdowe

Istniejący zapis:

Należy zakopać ich dolne krawędzie pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 10 cm.

Zastępuje się następującym:

Należy zakopać ich dolne krawędzie pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 10 cm, o ile decyzja środowiskowa nie wymaga głębszego zakopania ogrodzenia.

Zmiana SIWZ nr 22

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.9 Ogrodzenia i bramy wjazdowe

Istniejący zapis:

Ogrodzenia przy przepustach dla płazów mogą być wykonane z pełnych płyt lub siatki o średnicy oczek <0,5 cm o wysokości min. 50 cm nad powierzchnią gruntu, (...).

Zastępuje się następującym:

Ogrodzenia przy przepustach dla płazów mogą być wykonane z pełnych płyt lub siatki o średnicy oczek ≤ 0,5 cm o wysokości min. 50 cm nad powierzchnią gruntu, (...).

Zmiana SIWZ nr 23

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.4 Przepusty dla celów ekologicznych.

Usunięto istniejący zapis:

W przypadku przepustów ekologicznych, w celu uzyskania drożności szlaku migracji zwierząt w pasie objętym realizacją inwestycji, należy uwzględnić konieczność budowy obiektów wyszczególnionych w decyzji środowiskowej. W uzasadnionych przypadkach należy uwzględnić konieczność budowy również dodatkowych obiektów na szlaku migracji (o parametrach określonych w decyzji dla przejścia głównego) w celu bezpiecznego wyprowadzenia zwierząt poza pas drogowy. Za uzasadniony przypadek uważa się sytuację, w której zwierzęta bezpośrednio z przejścia dla zwierząt zlokalizowanego w ciągu szlaku migracji wyprowadzane są na przeszkody uniemożliwiające dalsze kontynuowanie migracji (np. inna droga komunikacyjna o zaporowym, natężeniu ruchu dla możliwości bezpiecznego jej pokonania, wysoki i stromy nasyp itp.).

Zmiana SIWZ nr 24

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.9 Odwodnienie obwodnicy Łańcuta.

Istniejący zapis:

Do oczyszczania powinny być wykorzystywane naturalne procesy. Ze względu na ochronę środowiska hydrogeologicznego, w przypadkach określonych w decyzji środowiskowej, część rowów drogowych powinna zostać dodatkowo uszczelniona.

Zastępuje się następującym:

Do oczyszczania ścieków opadowych i roztopowych powinny być wykorzystywane naturalne procesy. Ze względu na ochronę środowiska hydrogeologicznego, w przypadkach określonych w decyzji środowiskowej, należy zastosować wymagane uszczelnienia systemu odwodnienia.

Zmiana SIWZ nr 25

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.16.3.9 Urządzenia ochrony przed hałasem i ekrany przeciwoślńieniowe.

Dodaje się zapis:

Ekrany przeciwoślńieniowe dla zwierząt powinny mieć wysokość 2,40 m i być wykonane co najmniej 50 m, od początku i końca obiektu w każdym kierunku.

Zmiana SIWZ nr 26

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 1. Opis przedmiotu zamówienia, podpunkt 1.1.3.6 Zabezpieczenia akustyczne

Istniejący zapis:

Zabezpieczenia akustyczne powinny zapewnić skuteczną ochronę przed hałasem i wynikać z opracowanej przez Wykonawcę prognozy ruchu, przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań, Raportu wykonanego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz obowiązujących przepisów i wiedzy technicznej.

Zamawiający uzna zaprojektowane i wybudowane przez Wykonawcę zabezpieczenia akustyczne za skuteczne w przypadku, (...).

Zastępuje się następującym:

Każdorazowo Wykonawca zobowiązany jest do weryfikacji/aktualizacji faktycznego stanu zagospodarowania terenów podlegających ochronie akustycznej, a następnie wykonania obliczeń akustycznych w celu zaprojektowania i wykonania zabezpieczeń akustycznych skutecznie chroniących przed ponadnormatywnym hałasem. Wykonawca zaktualizuje zabudowę podlegającą ochronie akustycznej na dzień złożenia wniosku o ZRID.

W wykonanej analizie akustycznej należy uwzględnić: opracowanej przez Wykonawcę prognozę ruchu, przyjęte przez Wykonawcę rozwiązania projektowe, elementy zagospodarowania istotne dla propagacji hałasu oraz obowiązujące przepisy i najnowszą wiedzę techniczną.

Zamawiający uzna zaprojektowane i wybudowane przez Wykonawcę zabezpieczenia akustyczne za skuteczne jedynie w przypadku, (...).

Zmiana SIWZ nr 27

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.15 Przepusty.

Istniejący zapis:

Pod drogą krajową należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP).

Zastępuje się następującym:

Pod drogą krajową należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmacnianych włóknem szklanym (GRP) oraz z rur stalowych spiralnie karbowanych.

Zmiana SIWZ nr 28

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.14 Zbiorniki retencyjne.

Na końcu punktu dodaje się zapis:

Należy wykonać szczegółowe obliczenia hydrologiczne dla każdego zbiornika (z uwzględnieniem naturalnych, istniejących zlewni terenu) i zawrzeć je w treści projektu budowlanego i wykonawczego.

W przypadku braku technicznych możliwości spełnienia wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w raporcie wykonywanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, należy szczegółowo opisać przyjęte rozwiązania oraz uzasadnić dokonane zmiany. Zbiorniki retencyjne należy ogrodzić wygradzeniem o wysokości min. 2,2 m (o ile decyzja środowiskowa nie wymaga ogrodzenia o wyższej wysokości).

- III.** Zamawiający informuje o przedłużeniu terminu składania ofert **do dnia 30-10-2017 r.**; godziny oraz miejsca składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.

DYREKTOR ODDZIAŁU

mgr inż. Bogdan Tarnawski

Załączniki:

1. „Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej”.

Sprawę prowadzi:

Małgorzata Łakomska-Sarama
tel.: (017) 853 40 71..74 wew. 241
e-mail: mlakomska@gddkia.gov.pl

mls *W*