

**Wg rozdzielnika**

**ODPOWIEDZI NA PYTANIA DO TREŚCI SWZ**

*Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie podstawowym z możliwością negocjacji, na podstawie art. 275 pkt 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) na „Przebudowa drogi powiatowej nr 1200Z na odcinku Borzysław - Podborsko”*

**Numer sprawy: DzT.271.5.2024**

Powiat Białogardzki – Zarząd Dróg Powiatowych w Białogardzie ul. Szosa Połczyńska 57, 78-200 Białogard na podstawie art. 284 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) udziela wyjaśnień do zadanych pytań dotyczących treści SWZ:

**Pytanie nr 1**

Jaka jest kategoria ruchu drogi?

**Odpowiedź:**

Kategoria ruchu KR2

**Pytanie nr 2**

Czy Zamawiający posiada wyniki generalnego pomiaru ruchu drogowego? (z podziałem na strukturę rodzajową pojazdów);

**Odpowiedź:**

SDRR poj. silnik. ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych						
	Motocykle	Sam. osob. mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
				bez przycz.	z przycz.		
poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę
7	8	9	10	11	12	13	14
1891	17	1410	220	32	204	7	1

**Pytanie nr 3**

Jaki jest zakres przebudowy istniejącego przejazdu kolejowego? (czy ma być zachowany stan istniejący, czy Zamawiający poczynił jakieś rozmowy z PKP?)

**Odpowiedź:**

Sam przejazd kolejowy (szyny, podkłady, płyty kolejowe, przejazdowe itp.) będzie przebudowany przez PKP PLK S.A. Projekt zagospodarowania terenu przebudowy przejazdu kolejowego został uzgodniony z Zarządcą kolei w dniu 22.11.2024 r.. Uzgodnienie z zarządcą kolei stanowi Załącznik Nr 1 do niniejszego

2 pisma. Natomiast w obrębie pasa kolejowego będą prowadzone roboty związane z przebudową jezdni (jej poszerzeniem i wykonaniem nakładek asfaltowych), które należy uzgodnić z PKP PLK S.A.

**Pytanie nr 4**

Czy Zamawiający dopuszcza rozbicie zadania na 2 postępowania administracyjne – jedno zgłoszenia na działkach będących własnością Inwestora, drugie pozwolenie na budowę na działce PKP?

**Odpowiedź:**

Tak, dopuszcza.

**Pytanie nr 5**

Proszę o potwierdzenie iż Wykonawca ma wykonać przebudowę drogi powiatowej w postaci nakładki składającej się z 2 warstw bitumicznych (5+3 cm) na siatce z włókien szklanych po uprzednim sfrezowaniu części warstw asfaltowych i tym samym Zamawiający zwalnia Wykonawcę z obowiązku wykonania badań ugięć nawierzchni i wykonania projektu nakładki na istniejącej konstrukcji nawierzchni zgodnie z katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych? (badania ugięć są niezbędne aby projekt nakładki wykonać zgodnie z katalogiem a że teraz jest już okres zimowy wyniki tych badań byłyby niemiarodajne)

**Odpowiedź:**

Tak. Wykonawca ma wykonać przebudowę wg PFU

**Pytanie nr 6**

Proszę o podanie numerów oraz klas technicznych dróg, z którymi krzyżuje się droga powiatowa na przedmiotowym odcinku.

**Odpowiedź:**

Droga powiatowa nr 1200Z na odcinku objętym opracowaniem kżyżuje się z drogami :

- a) drogą powiatową nr1 180Z Borzysław -Sadkowo- klasa drogi L
- b) drogą powiatową nr1 176Z Dobrowo Modrolas- klasa drogi L

**Pytanie nr 7**

Jaki pojazd miarodajny należy przyjąć przy sprawdzaniu przejezdności skrzyżowań? (określa Zarządca Drogi)?

**Odpowiedź:**

Skrzyżowania należy przebudować wg parametrów podanych w PFU (plan sytuacyjny)

**Pytanie nr 8**

Czy na przedmiotowym odcinku drogi są jakieś obiekty/przepusty?

**Odpowiedź:**

Na przedmiotowym odcinku nie występują obiekty/przepusty.

**Pytanie nr 9**

Czy na przedmiotowym odcinku są jakieś linie napowietrzne przecinające drogę? (jeśli tak to trzeba sprawdzić wysokość zwisu linii nad drogą i zweryfikować czy po wykonaniu nakładki zostaną zachowane normatywne odległości)

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wymaga sprawdzenia wysokości zwisu linii napowietrznych nad drogą po przebudowie

**Pytanie nr 10**

W zakresie zadania jest wykonanie przebudowy wszystkich zjazdów. Co z przepustami pod zjazdami? Czy mają zostać istniejące przepusty czy mają być wykonane nowe? (jeśli nowe to mamy operat wodnoprawny i pozwolenie wodnoprawne oraz regulację rowów na krótkich odcinkach przed i za wlotem przepustów)

**Odpowiedź:**

Zjazdy na przebudowanym odcinku nie posiadają przepustów.

**Pytanie nr 11**

Proszę o potwierdzenie iż w zakresie Wykonawcy nie będzie regulacji, odmulania, pogłębiania etc. istniejących rowów przydrożnych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie będzie wymagał w ramach tej przebudowy regulacji, odmulania, pogłębiania etc. istniejących rowów przydrożnych.

**Pytanie nr 12**

Czy W zakresie Wykonawcy będzie wykonanie dodatkowych badań geologicznych? (Istniejące odwierty były robione co 500 m, nie ma odwiertów w miejscach poszerzeń);

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie będzie wymagał dodatkowych badań. Konstrukcję nawierzchni w miejscach poszerzenia należy wykonać zgodnie z przedmiarem robót zawartym w PFU.

**Pytanie nr 13**

W pkt 3 PFU „Stan Istniejący” jest napisane, iż „na terenie planowanej inwestycji znajdują się sieci uzbrojenia terenu nie kolidujące z zamierzeniem budowlanym” natomiast w pkt 7.1 „Wymagania techniczne” jest napisane tak: „Na istniejące przewody teletechniczne, energetyczne i inne kolidujące z przebiegiem koryta pod warstwy konstrukcyjne należy zaprojektować i zainstalować osłony. Ewentualne uzbrojenie kolidujące z przebudowywaną drogą Wykonawca przebuduje na własny koszt (w tym wykona wszelką niezbędną dokumentację techniczną i uzyska wymagane prawem pozwolenia, decyzje na własny koszt”). Zapisy są niespójne – to znajdzie konieczność przebudowy sieci czy nie? Jeśli trzeba będzie przebudować sieć to czy Zamawiający wydłuży kontrakt? (o czas potrzebny na pozyskanie warunków technicznych od gestora sieci i wykonanie projektu usunięcia kolizji).

**Odpowiedź:**

Z posiadanych podkładów mapowych pobranych z zasobów geodezyjnych wynika, że w obrębie planowanej inwestycji znajdują się jedynie sieci uzbrojenia terenu nie kolidujące z planowanym zamierzeniem budowlanym. Ostateczny kształt zamierzenia budowlanego jednak będzie dopiero widoczny po wykonaniu projektów technicznych. Dodatkowo z doświadczeń uzyskanych podczas realizacji poprzednich inwestycji wynika, że nie wszystkie sieci uzbrojenia terenu są zainwentaryzowane. W związku z powyższym ewentualne uzbrojenie kolidujące z przebudowywaną drogą, Wykonawca przebuduje we własnym zakresie (w tym wykona wszelką niezbędną dokumentację techniczną i uzyska wymagane prawem pozwolenia, decyzje na własny koszt). Jeżeli znajdzie konieczność to Zamawiający przewiduje wydłużenie kontraktu o czas potrzebny na pozyskanie warunków technicznych od gestora sieci i wykonanie projektu usunięcia kolizji.

**Pytanie nr 14**

Zgodnie z przedstawionym PFU, zakres robót zakłada wykonanie nowej nawierzchni jezdni wraz z poszerzeniami na istniejącym przejeździe kolejowym.

**Odpowiedź:**

Sam przejazd kolejowy (szyny, podkłady, płyty kolejowe, przejazdowe itp.) będzie przebudowany przez PKP PLK S.A. Projekt zagospodarowania terenu przebudowy przejazdu kolejowego został uzgodniony z Zarządcą kolei w dniu 22.11.2024 r.. Uzgodnienie z zarządcą kolei stanowi [Załącznik Nr 1](#) do niniejszego 2 pisma. Natomiast w obrębie pasa kolejowego będą prowadzone roboty związane z przebudową jezdni (jej poszerzeniem i wykonaniem nakładek asfaltowych), które należy uzgodnić z PKP PLK S.A.

**Pytanie nr 15**

Czy w ramach prac należy dokonać przebudowy istniejącego przejazdu kolejowego ?

**Odpowiedź:**

Sam przejazd kolejowy (szyny, podkłady, płyty kolejowe, przejazdowe itp.) będzie przebudowany przez PKP PLK S.A. Projekt zagospodarowania terenu przebudowy przejazdu kolejowego został uzgodniony z Zarządcą kolei w dniu 22.11.2024 r.. Uzgodnienie z zarządcą kolei stanowi [Załącznik Nr 1](#) do niniejszego 2 pisma. Natomiast w obrębie pasa kolejowego będą prowadzone roboty związane z przebudową jezdni (jej poszerzeniem i wykonaniem nakładek asfaltowych), które należy uzgodnić z PKP PLK S.A.

**Pytanie nr 16**

Czy Zamawiający posiada prawo do dysponowania dla działki 530/8, obręb ewidencyjny 0039 Podborsko (własność PKP PLK S.A.) lub warunki techniczne na przebudowę skrzyżowania linii kolejowej z drogą powiatową?

**Odpowiedź:**

Wszelkie uzgodnienia, warunki techniczne a także prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane należy uzyskać na etapie sporządzania dokumentacji projektowej.

**Pytanie nr 17**

Czy w przypadku braku zgody na wykonanie przebudowy skrzyżowania przez PKP PLK S.A. zakres prac w obrębie przejazdu zostanie wyłączony z opracowania lub w przypadku wydłużonego czasu uzgodnienia, termin prac zostanie przedłużony ?

**Odpowiedź:**

W przypadku braku zgody na wykonanie robót w obrębie pasa kolejowego przez PKP PLK S.A., Zamawiający dopuszcza możliwość wyłączenia z opracowania przedmiotowego odcinka. W przypadku wydłużonego czasu uzgodnienia dokumentacji technicznej w obrębie pasa kolejowego, Zamawiający dopuszcza możliwość wydłużenia czasu realizacji inwestycji.

**Pytanie nr 18**

Zgodnie z opisem technicznym założono wykonanie nowych konstrukcji nawierzchni skrzyżowań i zjazdów na podłożu piaszczystym G1. Na podstawie udostępnionej dokumentacji geologicznej dla odcinka od ok. km 3+100 do km 4+615 występują przewarstwienia gruntów spoistych w podłożu co kwalifikuje podłoże do kategorii nośności G4. Czy Wykonawca w ramach złożonej oferty ma wliczyć dodatkowe koszty wzmocnienia podłoża na zjazdach i skrzyżowaniu dla powyższego odcinka?

**Odpowiedź:**

Konstrukcje nawierzchni należy wykonać zgodnie z PFU. Należy zaznaczyć, że na nowoprojektowanych skrzyżowaniach założono wzmocnienie podłoża warstwą gruntu stabilizowanego mechanicznie  $R_m=5,0$  MPa.

**Pytanie nr 19**

W materiałach przetargowych nie określono kategorii obciążenia ruchem przedmiotowego odcinka drogi powiatowej. Powyższa informacja jest niezbędna do wyceny mieszanek mineralno-asfaltowych i stanowi istotny element opisu przedmiotu zamówienia. Prosimy o podanie kategorii obciążenia ruchem przedmiotowego odcinka drogi powiatowej.

**Odpowiedź:**

Kategoria ruchu KR2

**Pytanie nr 20**

Zgodnie z SWZ oraz opisem rozwiązań projektowych przewidziano wykonanie części zjazdów z kostki betonowej, a części z mieszanki mineralno-asfaltowej. Czy Wykonawca może wprowadzić ujednoczenie rodzaju nawierzchni na zjazdach i wykonać wszystkie zjazdy w jednej technologii – albo z kostki betonowej albo z mieszanki mineralno-asfaltowej?

**Odpowiedź:**

Nie. Konstrukcję nawierzchni na zjazdach należy wykonać zgodnie z PFU.

**Pytanie nr 21**

Zgodnie z SWZ oraz opisem rozwiązań projektowych przewidziano wykonanie drogi dla pieszych z kostki betonowej. Czy Wykonawca może zastosować na drodze dla pieszych nawierzchnię asfaltową o konstrukcji dostosowanej do przewidywanego obciążenia ruchem pieszym?

**Odpowiedź:**

Nie. Konstrukcję nawierzchni na drodze dla pieszych należy wykonać zgodnie z PFU.

**Pytanie nr 22**

Zgodnie z SWZ oraz opisem rozwiązań projektowych przewidziano wykonanie zatoki autobusowej z kostki betonowej. Czy Wykonawca może zastosować na zatoce autobusowej nawierzchnię asfaltową o konstrukcji dostosowanej do przewidywanego obciążenia ruchem autobusów?

**Odpowiedź:**

Nie. Konstrukcję nawierzchni na zatoce autobusowej należy wykonać zgodnie z PFU.

**Pytanie nr 23**

Zgodnie z opisem technicznym oraz rysunkami przewidziano wykonanie części zjazdów z mieszanki mineralno-asfaltowej typu SMA8S jak dla nawierzchni drogi powiatowej. Czy Wykonawca może zastosować do nawierzchni zjazdów tańszą mieszankę asfaltową typu beton asfaltowy AC8S?

**Odpowiedź:**

Nie. Konstrukcję nawierzchni zjazdów należy wykonać zgodnie z PFU.

**Pytanie nr 24**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami na istniejącej nawierzchni przewidziano wykonanie lokalnych wzmocnień przy pomocy siatki z włókien szklanych w najbardziej skoleinowanych miejscach o powierzchni 9000m<sup>2</sup> ( wskazane w opisie robót ). Czy w ramach opisu przedmiotu zamówienia Zamawiający może wskazać konkretne odcinki gdzie przewiduje wykonanie wzmocnienia nawierzchni z siatki szklanej?

Ilość miejsc, ich lokalizacja oraz szerokość potrzebnego wzmocnienia siatką szklaną wpływają na koszty jej ułożenia i przygotowanie kompleksowej oferty.

**Odpowiedź**

Konkretne odcinki gdzie przewiduje się wykonanie wzmocnienia nawierzchni z siatki z włókien szklanych muszą być wskazane przez projektanta w projekcie wykonawczym uzgodnionym z Inwestorem. Na chwilę obecną Zamawiający może zapewnić, że w celu zminimalizowania strat w materiale, szerokość wzmocnianych odcinków będzie wynosiła 1,50 m lub 1,95 m (standardowe szerokości rolki siatki z włókien szklanych).

**Pytanie nr 25**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami na istniejącej nawierzchni przewidziano wykonanie lokalnych wzmocnień przy pomocy siatki z włókien szklanych w najbardziej skoleinowanych miejscach. Czy zamiast siatki wzmacniającej Zamawiający dopuszcza głębsze frezowanie nawierzchni i dodatkowe wzmocnienie z mieszanki mineralno-asfaltowej AC16W?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza przedstawionego w pytaniu rozwiązania.

**Pytanie nr 26**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami na istniejącej nawierzchni przewidziano wzmocnienie w formie tzw. nakładki asfaltowej z dwóch warstw – śr. 5cm warstwy AC16W + 3cm warstwy SMA8S.

Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie nakładki o grubości min. 8cm, ale z innym podziałem na warstwy asfaltowe?

**Odpowiedź:**

Nie. Tzw. Nakładki należy wykonać zgodnie z PFU.

**Pytanie nr 27**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami na istniejącej nawierzchni przewidziano wzmocnienie w formie tzw. nakładki asfaltowej z dwóch warstw – śr. 5cm warstwy AC16W + 3cm warstwy SMA8S.

Czy Zamawiający dysponuje badaniami nośności istniejącej nawierzchni?

**Odpowiedź:**

Nie. Z doświadczeń z poprzednich inwestycji na tym odcinku wynika, że zakładane wzmocnienie spełni swoje zadanie i zapewni odpowiednią nośność poprawiając przy tym komfort oraz bezpieczeństwo użytkownika.

**Pytanie nr 28**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami przewidziano wykonanie warstwy ścieralnej o grubości 3,0cm z mieszanki mineralno-asfaltowej typu SMA8S. Czy Wykonawca może zastosować tańszą mieszankę asfaltową typu beton asfaltowy AC8S?

**Odpowiedź:**

Nie. Warstwę ścieralną należy wykonać z SMA 8 S zgodnie z PFU

**Pytanie nr 29**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami przewidziano wykonanie warstwy ścieralnej o grubości 3,0cm z mieszanki mineralno-asfaltowej typu SMA8S. Czy Wykonawca może zastosować inny typ mieszanki SMA o grubszym uziarnieniu w przypadku zwiększenia grubości warstwy ścieralnej, dostosowanej do uziarnienia mieszanki SMA?

**Odpowiedź:**

Nie. Warstwę ścieralną należy wykonać z SMA 8 S zgodnie z PFU

**Pytanie nr 30**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami przewidziano wykonanie warstwy ścieralnej o grubości 3,0cm z mieszanki mineralno-asfaltowej typu SMA8S. Mieszanka typu SMA8S wg normy PN-EN 13108-5 posiada nieciągle uziarnienie o wyraźnej grysowej teksturze. Ten sam rodzaj tekstury i uziarnienia z przewagą kruszywa 5/8mm można osiągnąć w mieszance typu BBTM8 (beton asfaltowy do cienkich warstw) wg normy PN-EN 13108-2.

Czy Wykonawca może zastosować do warstwy ścieralnej mieszankę typu BBTM8 wg PN-EN 13108-2?

**Odpowiedź:**

Nie. Warstwę ścieralną należy wykonać z SMA 8 S zgodnie z PFU

**Pytanie nr 31**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami na istniejącej nawierzchni przewidziano wykonanie lokalnych wzmocnień przy pomocy siatki z włókien szklanych w najbardziej skoleinowanych miejscach o powierzchni 9000m<sup>2</sup> ( wskazane w opisie robót ). W czasie przygotowania dokumentacji projektowej przypadającego na kolejny sezon zimowy nawierzchnia będzie użytkowana i poddana kolejnym obciążeniom oraz negatywnym oddziaływaniom wody i mrozu co prowadzić będzie do zwiększenia powierzchni uszkodzeń. Czy w przypadku konieczności zwiększenia powierzchni wzmocnienia siatką szklaną z uwagi na stan nawierzchni po okresie zimowym Wykonawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyklucza możliwości zwiększenia powierzchni lokalnych wzmocnień przy pomocy siatki z włókien szklanych pod warunkiem, że będzie to niezbędne do prawidłowego wykonania zamówienia oraz zatwierdzone przez Inspektora Nadzoru i Zamawiającego. W przypadku o którym mowa powyżej zwiększeniu ulegnie również wynagrodzenie przysługujące Wykonawcy.

**Pytanie nr 32**

Zgodnie z SWZ, opisem technicznym oraz rysunkami na istniejącej nawierzchni przewidziano wykonanie lokalnych wzmocnień przy pomocy siatki z włókien szklanych w najbardziej skoleinowanych miejscach o powierzchni 9000m<sup>2</sup> ( wskazane w opisie robót ). W czasie przygotowania dokumentacji projektowej przypadającego na kolejny sezon zimowy nawierzchnia będzie użytkowana i poddana kolejnym obciążeniom oraz negatywnym oddziaływaniom wody i mrozu co prowadzić będzie do pogorszenia stanu nawierzchni szczególnie w najsłabszych miejscach. Czy w przypadku konieczności wykonania głębszych napraw konstrukcji nawierzchni w miejscach występowania spękań siatkowych uniemożliwiających instalację siatki Wykonawcy przysługiwać będzie dodatkowe wynagrodzenie za przygotowanie podłoża pod siatkę szklaną?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyklucza możliwości wykonania głębszych napraw konstrukcji nawierzchni, pod warunkiem, że będzie to niezbędne do prawidłowego wykonania zamówienia oraz zatwierdzone przez Inspektora Nadzoru i Zamawiającego. W przypadku o którym mowa powyżej zwiększeniu ulegnie również wynagrodzenie przysługujące Wykonawcy.

**Pytanie nr 33**

Proszę o udostępnienie projektu w wersji edytowalnej (wraz z mapą zasadniczą);

**Odpowiedź:**

PFU (mapa) w wersji edytowalnej stanowi Załącznik nr 2 do niniejszego pisma

**Pytanie nr 34**

Proszę o informację – czy granice pasa drogi powiatowej na odcinku objętym przebudową znajdujące się na mapie są granicami prawnie ustalonymi? Jeśli nie to czy w zakresie Wykonawcy Robót będzie wykonanie procedury ustalenia granic?

**Odpowiedź:**

Wykonawca nie będzie zobowiązany do przeprowadzenia procedury ustalenia granic.

**Pytanie nr 35**

Załączone do odpowiedzi z dnia 28.11.2024 pismo dotyczące przebudowy nawierzchni drogowej w rejonie przejazdu kolejowego (pismo z dnia 22.11.2024) zostało wydane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Białogardzie. Czy jest pismo uzgadniające z PKP?

**Odpowiedź:**

Załączone do odpowiedzi z dnia 28.11.2024 pismo dotyczy uzgodnienia z PKP przebudowy przejazdu kolejowego, natomiast w obrębie pasa kolejowego będą prowadzone roboty związane z przebudową jezdni (jej poszerzeniem i wykonaniem nakładek asfaltowych), które należy uzgodnić z PKP PLK S.A.

#### **Pytanie nr 36**

Zamawiający w odpowiedzi nr 10 z dnia 28.11.2024 r napisał, iż zjazdy nie posiadają przepustów podczas gdy na mapie widać, iż pod zjazdami w km 0+318,50, 0+343 znajdują się przepusty (zjazdy przecinają istniejący rów przydrożny). Proszę o potwierdzenie czy te przepusty mają zostać przebudowane? (wymienione na nowe);

#### **Odpowiedź:**

Podczas wizji w terenie nie stwierdzono występowania przepustów pod zjazdami w przedmiotowych lokalizacjach. (Należy pamiętać, że w porównaniu do mapy do celów projektowych, mapa zasadnicza nie jest jeszcze zaktualizowana). Niezależnie od powyższego przebudowa istniejących przepustów w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji nie jest wymagana.

#### **Pytanie nr 37**

W zakresie zadania jest wykonanie zatoki autobusowej i chodnika w km ok 0+750, które to zostały zaprojektowane na istniejącym rowie (zgodnie z mapą) – proszę o informację czy zamawiający dysponuje zgodą/decyzją na zasypianie (częściową likwidację) rowu?. Jeśli nie to Wykonawca zwraca uwagę, iż na tego typu prace wymagana jest decyzja pozwolenia wodnoprawnego

#### **Odpowiedź:**

Podczas wizji w terenie nie stwierdzono występowania rowu przydrożnego w przedmiotowej lokalizacji. Należy pamiętać, że w porównaniu do mapy do celów projektowych, mapa zasadnicza nie jest jeszcze zaktualizowana.

#### **Pytanie nr 38**

Projektowany chodnik za zatoką autobusowej w km ok. 0+750 biegnie po granicy pasa drogowego drogi powiatowej. Nie ma miejsca na uformowanie skarpy za chodnikiem. Wykonawca zwraca uwagę na konieczność wykonania muru oporowego za chodnikiem na tym odcinku (brak pozycji w przedmiarze robót). Podobna sytuacja jest z chodnikiem po drugiej stronie drogi na odcinku od km ok. 0+750 do zjazdu w km 0+861,30 – brak miejsca na skarpy za chodnikiem z uwagi na płot i granicę posesji.

#### **Odpowiedź:**

Należy pamiętać, że w porównaniu do mapy do celów projektowych, mapa zasadnicza nie jest jeszcze zaktualizowana. Podczas wizji w terenie nie stwierdzono opisywanych w pytaniu problemów. (Po pierwsze przy zaprojektowaniu odpowiednich spadków poprzecznych drogi dla pieszych i zatoki autobusowej nasypy a co za tym idzie skarpy nie będą konieczne. Po drugie droga dla pieszych od km 0+767,70 do km 0+851,70 strona prawa jest odsunięta przynajmniej 1,20 od granicy pasa drogowego, co pozwala ze względu na niewielką różnicę wysokości wykonania skarpy. Ogrodzenie na tym odcinku nie występuje.) Nie zależnie od powyższego, jeżeli z dokumentacji technicznej sporządzonej przez Wykonawcę robót będzie wynikało, że zachodzi potrzeba wykonania dodatkowych elementów takich jak mur oporowy to koszty związane z ich wykonaniem poniesie Wykonawca robót. Załączony przedmiar jest materiałem pomocniczym na Wykonawcy spoczywa obowiązek zaprojektowania i wykonania robót.

#### **Pytanie nr 39**

Na całym odcinku drogi nie ma przewidzianych poboczy gruntowych. Ponieważ odcinek drogi objętym opracowaniem posiada status drogi publicznej (droga klasy L) to zgodnie z § 23. Pkt 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych powinno być wykonane pobocze gruntowe o szerokości 0,75 m (w trudnych warunkach 0,5 m) i dopiero skarpy nasypu/wykopu powinna się zaczynać od krawędzi pobocza. Tymczasem na projekcie skarpy nasypów/rowów zaczynają się od razu od krawędzi jezdni co jest niezgodne z przepisami. Wykonanie obustronnego pobocza gruntowego zwiększa szerokość korony drogi i powoduje, iż zajdzie konieczność profilowania skarpy nasypów/ rowów przydrożnych. Proszę o Potwierdzenie, iż w ramach zadania należy wykonać obustronne pobocza gruntowe i co za tym idzie profilowanie skarpy nasypów/rowów przydrożnych (brak tych pozycji w przedmiarze robót).

#### **Odpowiedź:**

Należy pamiętać, że w porównaniu do mapy do celów projektowych, mapa zasadnicza nie jest jeszcze zaktualizowana. Podczas wizji w terenie stwierdzono występowanie poboczy gruntowych szerokości ok.

1,0 m na odcinku drogi powiatowej będącym przedmiotem inwestycji. Pobocza te należy uzupełnić zgodnie z przedmiarem robót zawartym w PFU.

**Pytanie nr 40**

Nawierzchnia części zjazdów przewidzianych do przebudowy nie kończy się na granicy pasa drogi powiatowej tylko „urywa” się w połowie (np. zjazdy w km 3+148 urwane w połowie istniejącej skarpy – załączony rysunek). Nie da się tak wykonać robót – jezdnia drogi powiatowej zostanie wyniesiona do góry poprzez nakładkę i zajdzie konieczność dowiązania się wysokościowego do przyległych posesji (z profilowanie skarp). Proszę o potwierdzenie, iż wszystkie zjazdy należy przebudować do granicy pasa drogi powiatowej.

**Odpowiedź:**

Należy pamiętać, że w porównaniu do mapy do celów projektowych, mapa zasadnicza nie jest jeszcze zaktualizowana. Podczas wizji w terenie stwierdzono w przedmiotowych lokalizacjach zjazdy gruntowe sporadycznie/okresowo wykorzystywane przy prowadzonych pracach polowych / leśnych na przyległych nieruchomościach gruntowych. W związku z czym, aby nie doprowadzić do uszkodzenia krawędzi nowo wykonanej nawierzchni jezdni należy wykonać, na krótkim odcinku wskazanym na planie sytuacyjnym będącym załącznikiem do PFU, zjazdy asfaltowe, których pochylenie podłużne powinno być dostosowane do niwelety istniejących zjazdów gruntowych. Wszystkie zjazdy należy wykonać w zakresie i zgodnie z przedmiarem robót zawartym w PFU.

**Pytanie nr 41**

Prosimy o potwierdzenie, czy wszystkie (dotychczasowe i przyszłe) odpowiedzi Zamawiającego na pytania dotyczące niniejszego postępowania stanowią integralną część SWZ i należy je wykorzystać podczas sporządzania ofert, w tym także podczas wypełniania załączników i druków oraz kosztorysów ofertowych (w przypadku, gdy są wymagane)?

**Odpowiedź:**

Tak odpowiedzi Zamawiającego na pytania dotyczące niniejszego postępowania stanowią integralną część SWZ.

**Pytanie nr 43**

Czy Zamawiający przewiduje roboty związane ze sterowaniem ruchem kolejowym (SRK) w zakresie przejazdu kolejowego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje robót związanych ze sterowaniem ruchem kolejowym (SRK) podczas robót prowadzonych w obrębie pasa kolejowego, jednak zastrzega, że roboty muszą być prowadzone zgodnie z warunkami wydanymi na etapie sporządzania dokumentacji technicznej przez PKP PLK S.A.

**Pytanie nr 44**

Proszę o udostępnienie aktualnej metryki przejazdu kolejowo-drogowego.

**Odpowiedź:**

Zgodnie z §15 ust.1 Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1744 z późn zm.) metrykę przejazdu kolejowego sporządza, prowadzi i przechowuje zarządca kolei.

Dyrektor  
Zarządu Dróg Powiatowych  
w Białogardzie  
*mgr Michał Mazurkiewicz*

**Załączniki:**

1. Uzgodnienie projektu przebudowy przejazdu kolejowego z dnia 22.11.2024 roku.,
2. PFU (mapa) w wersji edytowalnej.

**Otrzymują:**

1. Oferenci biorący udział w postępowaniu
2. Strona internetowa
3. a/a

Sporządził: A. Świątkowski