



GMINA MŁYNARY

ul. Dworcowa 29, 14-420 Młynary
woj. warmińsko-mazurskie

REGON: 170748130 NIP: 578-31-09-418

tel. (55) 248 60 82

fax (55) 248 64 00

sekretariat@mlynary.pl

www.mlynary.pl

Młynary, dnia 13 stycznia 2023 roku

RG.271.23..2022.MS

<http://bip.mlynary.pl>

(strona internetowa prowadzonego
postępowania)

Wyjaśnienie treści SWZ (Nr 3)

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie podstawowym na „**Przebudowę drogi gminnej nr 107006N w m. Karszewo oraz przebudowę drogi gminnej nr 107003N w m. Błudowo wraz z przebudową dróg wewnętrznych w m. Błudowo i Włóczyńska**”

I. WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Działając na podstawie art. 284 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.; zwana dalej: Pzp), Zamawiający przekazuje poniżej treść zapytania, które wpłynęło do Zamawiającego wraz z wyjaśnieniem:

Dotyczy części - Przebudowa drogi gminnej nr 107003N w msc. Błudowo wraz z przebudową drogi wewnętrznej

Pytanie nr 1:

Zapisy zawarte w PFU (pkt. 1.1.1 PFU) zakładają wykonanie, zgodnie z przepisami, drogi publicznej klasy D jednocześnie określając jej szerokość na 3,50m. Zgodnie z aktualnymi przepisami minimalna szerokość drogi klasy D wynosi 4,50m (przyjmując wariant zakładający uspokojenie ruchu poprzez dodatkowe zwężenia o 0,25m każdy z pasów ruchu). I tylko droga o takich parametrach ma szansę uzyskać pozytywną decyzję Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Elblągu. Proszę o jednoznaczne określenie szerokości jezdni jaką należy zaprojektować dla przedmiotowego zadania. Powyższy parametr w sposób bardzo istotny zwiększa powierzchnię projektowanej a co za tym idzie wykonywanej drogi gminnej i w sposób bardzo znaczący podnosi wartość całej inwestycji i wpływa na konieczność wykonania pozostałych prac związanych z wycinką kolidujących ewentualnie drzew czy przebudową rowów odwadniających.

Zamawiający wyjaśnia, że w PF-U określił minimalne parametry jakie należy uzyskać przy realizacji zamierzenia budowlanego. Wykonawca na etapie realizacji inwestycji musi uzyskać pozwolenie na budowę lub dokonać zgłoszenia robót budowlanych. Zamawiający nie widzi przeszkód aby oferent do wyceny przyjął szerokość 4,50 m bo spełnia ona minimalną szerokość jezdni jaką należy uzyskać zgodnie z PF-U. Należy zauważyć, że odcinek drogi publicznej posiada długość ok. 59,60 m i zdaniem Zamawiającego nie wymaga to znaczącej ingerencji w istniejące zagospodarowanie.

Innym rozwiązaniem z którego może skorzystać Wykonawca zamierzenia budowlanego jest zastosowanie art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.) tj. uzyskanie odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

Pytanie nr 2:

Czy Zamawiający wymaga zaprojektowanie oraz wykonanie kanału technologicznego na przebudowywanym odcinku drogi publicznej oraz wewnętrznej. Żadna część PFU nie zawiera zapisów określających warunki na budowę kanału technologicznego. Proszę o jednoznaczne określenie konieczności projektowania i wykonania kanału technologicznego zarówno na odcinku drogi publicznej jak i wewnętrznej.

Zamawiający wyjaśnia, że nie wymaga zaprojektowania i wykonania kanału technologicznego na żadnym odcinku drogi.

Zgodnie z art. 39 ust. 6ba pkt. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. (Dz. U. 2022.1693) nie ma obowiązku budowy kanału technologicznego w przypadku budowy lub przebudowy drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:

- a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,
- b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2.

W przedmiotowej inwestycji zachodzi tak przesłanka.

Pytanie nr 3:

W części 4. PFU pkt. 2.3 Wykonanie 2 szt. przepustów pod koroną drogi... przyjęto łączną długość 9,0m. Przewidziana długość przepustów do przebudowy nie wystarczy dla przewidzianej szerokości przebudowywanej drogi. Proszę o potwierdzenie, że przepusty pod koroną drogi mają zostać przebudowane w całości. 2. Zgodnie z interpretacją Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Elblągu zmiana rodzaju nawierzchni drogi z istniejącej - żwirowej (pkt. 1.2.1 PFU) na bitumiczną nie kwalifikuje się jako przebudowa ale jako budowa nowej drogi. W związku z powyższym do sporządzenia projektu zagospodarowania terenu oraz projektu budowlanego niezbędne jest uzyskanie mapy do celów projektowych oraz wszelkich niezbędnych uzgodnień firm branżowych co w znaczny sposób wydłuża cały proces projektowy. Mając powyższe na względzie, czy Zamawiający przewiduje możliwość wydłużenia terminu określonego w SWZ na sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie pozwolenia na budowę?

Zamawiający wyjaśnia, że punkt 4 PF-U to **szacunkowe** zestawienie prac. Załącznik nr 1 do PF-U tj. wstępna koncepcją zakresu robót wskazuje na remont 1 szt. przepustu pod koroną drogi o długości ok. 9,00 m i taka długość został przyjęta do szacunkowej ilości robót do wykonania.

Pytanie nr 4:

Zgodnie z interpretacją Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Elblągu zmiana rodzaju nawierzchni drogi z istniejącej - żwirowej (pkt. 1.2.1 PFU) na bitumiczną nie kwalifikuje się jako przebudowa ale jako budowa nowej drogi. W związku z powyższym do sporządzenia projektu zagospodarowania terenu oraz projektu budowlanego niezbędne jest uzyskanie mapy do celów projektowych oraz wszelkich niezbędnych uzgodnień firm branżowych co w znaczny sposób wydłuża cały proces projektowy. Mając powyższe na względzie, czy Zamawiający przewiduje możliwość wydłużenia terminu określonego w SWZ na sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie pozwolenia na budowę?

Na wstępie należy wskazać, że przedmiotowe drogi przewidziane do przebudowy posiadają nawierzchnię żwirową, a nie gruntową naturalną co jest istotne z punktu widzenia przepisów ustawy prawo budowlane.

Należy wskazać, że obowiązującym jest stanowisko Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego dostępne na tronie <https://www.gunb.gov.pl/strona/wyjasnienia-przepisow-prawa-budowlanego> w zakładce „1.Przepys ogólne”. Stanowisko to wskazuje, że zgodnie z art. 3 pkt 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.), drogi stanowią obiekt liniowy. Zgodnie z art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2013r., poz. 260 z późn. zm.), drogą jest budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym. Ponadto drogi, tak jak wszystkie obiekty budowlane, powstają w wyniku prowadzenia robót budowlanych **z zastosowaniem wyrobów budowlanych** (zob. art. 3 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane). Budowlą będzie również droga w lesie, jeżeli będzie spełniać powyższe cechy, bowiem z punktu widzenia Prawa budowlanego nie ma znaczenia, czy droga jest budowana w lasach, czy poza ich terenem. Należy przy tym zaznaczyć, że budowa takiej drogi wymaga uzyskania pozwolenia na budowę (zob. art. 28 ustawy – Prawo budowlane), natomiast jej remont dokonania zgłoszenia (zob. art. 29 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane). Inny charakter

ma jednak droga leśna, która powstała jedynie w wyniku poruszania się ludzi lub pojazdów po gruncie. Nie należy jej kwalifikować jako obiekt budowlany i tym samym nie podlega przepisom Prawa budowlanego. Natomiast wykonanie – przy użyciu wyrobów budowlanych – nowej nawierzchni tej drogi o większej twardości, mającej charakter niepodzielny i trwały (np. wylanie warstwy kamienno-żużlowej związanej betonem lub ułożenie kostki brukowej) należy traktować jako budowę nowego obiektu budowlanego (drogi – w rozumieniu Prawa budowlanego) wymagającą pozwolenia na budowę.

Wynika z tego jasno, że tylko drogi powstałe jedynie w wyniku poruszania się ludzi lub pojazdów po gruncie przy wykonaniu nawierzchni wymagają pozwolenia na budowę natomiast drogi, gdzie do wykonania nawierzchni były użyte materiały budowlane jak np. piasek, żwir, itp. Mogą być przebudowywane na zgłoszenie robót.

Zamawiający jednocześnie informuje, że Wykonawca może w ramach realizacji zadania zarówno starać się o zgłoszenie robót jak i pozwolenie na budowę. Jest to wybór Wykonawcy. Zastrzega się jednak, że termin realizacji całego zamierzenia (prac projektowych i wykonania) nie może zostać przekroczony.

Pytanie nr 5:

Proszę o potwierdzenie, że pobocza mają być wykonane z mieszanki CNR jak określa to PFU.

Zamawiający potwierdza wykonanie poboczy z mieszanki niezwiązanej CNR.

Dotyczy części – Przebudowa odcinka drogi gminnej Nr 107006N w msc. Karszewo

Pytanie nr 6:

Zapisy zawarte w PFU (pkt. 1.1.1 PFU) zakładają wykonanie, zgodnie z przepisami, drogi publicznej klasy D jednocześnie określając jej szerokość na 3,50m. Zgodnie z aktualnymi przepisami minimalna szerokość drogi klasy D wynosi 4,50m (przyjmując wariant zakładający uspokojenie ruchu poprzez dodatkowe zwężenia o 0,25m każdy z pasów ruchu). I tylko droga o takich parametrach ma szansę uzyskać pozytywną decyzję Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Elblągu. Proszę o jednoznaczne określenie szerokości jezdni jaką należy zaprojektować dla przedmiotowego zadania. Powyższy parametr w sposób bardzo istotny zwiększa powierzchnię projektowanej a co za tym idzie wykonywanej drogi gminnej i w sposób bardzo znaczący podnosi wartość całej inwestycji i wpływa na konieczność wykonania pozostałych prac związanych z wycinką kolidujących ewentualnie drzew czy przebudową rowów odwadniających.

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 1.

Pytanie nr 7:

Czy Zamawiający wymaga zaprojektowanie oraz wykonanie kanału technologicznego na przebudowywanym odcinku drogi publicznej. Żadna część PFU nie zawiera zapisów określających warunki na budowę kanału technologicznego. Proszę o jednoznaczne określenie konieczności projektowania i wykonania kanału technologicznego na całym odcinku przebudowywanej drogi?

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 2.

Pytanie nr 8:

Na odcinku od ok. 0+450 do km 0+500 plan sytuacyjny drogi będący częścią PFU przebiega po istniejących rowach odwadniających. PFU nie określa zmiany sposobu odwodnienia drogi w tym przypadku. Przebudowa rowu, z uwagi na zbyt wąską działkę drogową jest nie możliwa bez trwałego zajęcia sąsiedniej działki. Proszę o określenie sposobu odwodnienia w wyżej wymienionym przypadku.

Zamawiający wyjaśnia, że w przedmiotowym miejscu należy przewidzieć zakrycie rowu a co za tym idzie należy przewidzieć uzyskanie pozwolenia widno-prawnego.

Pytanie nr 9:

Z uwagi na konieczność wykonania przepustów pod drogą o długości powyżej 10m, niezbędnym jest opracowanie operatu wodnoprawnego oraz uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na ww. przepusty. Procedura opracowania operatu wodnoprawnego oraz uzyskania pozwolenia wodnoprawnego przez Wody Polskie jest procedurą trwająca minimum 2-3 miesiące. Czy w związku

z powyższym Zamawiający przewiduje możliwość wydłużenia terminu określonego w SWZ na sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie pozwolenia na budowę?

Zamawiający wyjaśnia, że przewiduje możliwość wydłużenia terminu na porządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskania pozwolenia na budowę. Zastrzega się jednak, że termin realizacji całego zamierzenia (prac projektowych i wykonania) nie może zostać przekroczony.

Pytanie nr 10:

Zgodnie z interpretacją Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Elblągu zmiana rodzaju nawierzchni drogi z istniejącej - żwirowej (pkt. 1.2.1 PFU) na bitumiczną nie kwalifikuje się jako przebudowa ale jako budowa nowej drogi. W związku z powyższym do sporządzenia projektu zagospodarowania terenu oraz projektu budowlanego niezbędne jest uzyskanie mapy do celów projektowych oraz wszelkich niezbędnych uzgodnień firm branżowych co w znaczny sposób wydłuża cały proces projektowy. Mając powyższe na względzie, czy Zamawiający przewiduje możliwość wydłużenia terminu określonego w SWZ na sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie pozwolenia na budowę?

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 4.

Pytanie nr 11:

Proszę o potwierdzenie, że pobocza mają być wykonane z mieszanki CNR jak określa to PFU.

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 5.

Dotyczy części – Przebudowa odcinka drogi wewnętrznej w msc Włóczyska.

Pytanie nr 12:

Czy Zamawiający wymaga zaprojektowanie oraz wykonanie kanału technologicznego na przebudowywanym odcinku drogi? Objęta zadaniem droga jest drogą wewnętrzną i nie dotyczą jej przepisy jak dla dróg publicznych i nie ma wymogu wykonywania kanału technologicznego.

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 2.

Pytanie nr 13:

Zgodnie z interpretacją Wydziału Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego w Elblągu zmiana rodzaju nawierzchni drogi z istniejącej - żwirowej (pkt. 1.2.1 PFU) na bitumiczną nie kwalifikuje się jako przebudowa ale jako budowa nowej drogi. W związku z powyższym do sporządzenia projektu zagospodarowania terenu oraz projektu budowlanego niezbędne jest uzyskanie mapy do celów projektowych oraz wszelkich niezbędnych uzgodnień firm branżowych co w znaczny sposób wydłuża cały proces projektowy. Mając powyższe na względzie, czy Zamawiający przewiduje możliwość wydłużenia terminu określonego w SWZ na sporządzenie dokumentacji projektowej oraz uzyskanie pozwolenia na budowę?

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 4.

Pytanie nr 14:

Proszę o potwierdzenie, że pobocza mają być wykonane z mieszanki CNR jak określa to PFU.

Jak w odpowiedzi na pytanie Nr 5.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że termin składania i otwarcia ofert nie ulega zmianie.