

Kraków, 10.04.2026 r.
RKW/5373/2026/EG
zn. sprawy: ZDW-DN-4-26-124/25

Wg rozdzielnika

dotyczy: postępowania w sprawie zamówienia pn. Budowa połączenia drogowego węzła autostradowego A4 Bochnia z DW 94 – etap II (zn. ZDW-DN-4-26-124/25)

Zamawiający – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie prowadzący postępowanie jw., niniejszym na podstawie art. 135 ust. 1, 5 i 6 ustawy z dnia 11.09.2019 r. – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, ze zm., zwanej dalej ustawą PZP) udziela poniżej odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w przedmiotowym postępowaniu, które wpłynęły do Zamawiającego (numeracja pytań oraz kolejność udzielania odpowiedzi jest ustalona przez Zamawiającego):

Pytanie nr 335:

W nawiązaniu do odpowiedzi na pytanie nr 48, prosimy o wskazanie w jaki sposób należy przewidzieć w ofercie prowadzenie ruchu po istniejącej DK w km 33+920 do ronda. Zwracamy uwagę, iż linie terenu inwestycji nie są wystarczające, aby poprowadzić drogę tymczasową w tym obszarze. Dodatkowo nowo budowana droga prowadzona jest w obszarze ronda w wysokim nasypie, co dodatkowo uniemożliwia prowadzenie drogi tymczasowej.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż ustalenie technicznego sposobu prowadzenia ruchu tymczasowego w czasie wykonywania robót należy do obowiązków Wykonawcy w ramach realizacji niniejszego zamówienia – podkreśla się, iż niniejsze powinno zostać ujęte w opracowanym, uzgodnionym i zatwierdzonym projekcie tymczasowej organizacji ruchu. Nadmienia się, iż projekt obejmuje również odcinek DK 94 od km 33+920 w kierunku ronda, a przyjęte rozwiązania projektowe muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami oraz uzgodnione z właściwymi zarządcami dróg. Jednocześnie wskazuje się, iż według Projektanta (autora dokumentacji projektowej) przyjęte linie terenu inwestycji umożliwiają realizację przedmiotowej drogi tymczasowej przy zachowaniu odpowiedniego etapowania prac. Nadmienić również należy o konieczności uwzględnienia informacji wskazanych w ramach odpowiedzi na pytanie nr 48 (zawartej w piśmie z dnia 05.03.2026 r. (zn. RKW/2997/2026/EG) zamieszczonym w ramach strony prowadzonego postępowania).

Pytanie nr 336:

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na czasowe prowadzenie ruchu ulicą Brzeską, na czas wykonywania prac na DK w km 33+920 do ronda?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż opracowanie, uzgodnienie i zatwierdzenie projektu tymczasowej organizacji ruchu należy do obowiązków Wykonawcy w ramach realizacji niniejszego zamówienia. Jednocześnie podkreśla się, iż ul. Brzeska nie stanowi drogi zarządzanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Pytanie nr 337:

Jaką minimalną skrajnię poziomą dla ruchu tymczasowego należy przyjąć na czas realizacji?

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż minimalna skrajnia pozioma drogi tymczasowej na czas realizacji robót będzie wynikać z rozwiązań technicznych przyjętych przez Wykonawcę. Jednocześnie podkreśla się, iż skrajnia pozioma drogi tymczasowej musi być zgodna z obowiązującymi przepisami oraz zostać zaopiniowana i zatwierdzona w ramach projektu tymczasowej organizacji ruchu opracowanego przez Wykonawcę. Nadmienić również należy o konieczności uwzględnienia informacji wskazanych w ramach odpowiedzi na pytanie nr 48 (zawartej w piśmie z dnia 05.03.2026 r. (zn. RKW/2997/2026/EG) zamieszczonym w ramach strony prowadzonego postępowania).

Pytanie nr 338:

W Opisie Technicznym Projektu Wykonawczego V_1.5 Wzmocnienie podłoża i nasypu oraz zabezpieczenie skarp w punkcie 5. Metody wzmocnienia podłoża zaprojektowano warstwę ulepszanego podłoża (ujednoczenie iniekcją parametrów gruntu rodzimego na głębokość 1,0m od spodu DWKN) o wtórnym module odkształcenia $E2 \geq 50\text{MPa}$. W związku z charakterystyką technologii jet grouting polegającą na wprowadzaniu w podłoże gruntowe iniektu pod bardzo wysokim ciśnieniem (nawet do 600 bar) wykonanie zaprojektowanej warstwy ulepszanego podłoża o grubości 1,0m licząc od powierzchni terenu, jest technicznie niemożliwe, gdyż skutkowałoby zniszczeniem struktury gruntu. Prosimy o dopuszczenie opcji zmiany opisanego wyżej rozwiązania na inne, zapewniające uzyskanie wtórnego modułu odkształcenia $E2 \geq 50\text{MPa}$.

Odpowiedź

Zamawiający informuje, iż przyjęte rozwiązanie projektowe przywołane w pytaniu jest poprawne techniczne i możliwe do wykonania. Jednocześnie podkreśla się, iż niezbędny wydatek iniektu oraz rozstaw otworów iniekcyjnych w celu uzyskania niezbędnych minimalnych parametrów wzmocnianych warstw zostanie określony przez Wykonawcę w przedprodukcyjnych testach iniekcyjnych. Jednocześnie nadmienia się, iż we wskazanym zakresie dopuszczalne jest zastosowanie rozwiązań optymalizacyjnych – zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 87 (zawartą w piśmie z dnia 05.03.2026 r. (zn. RKW/2997/2026/EG) zamieszczonym w ramach strony prowadzonego postępowania).

Niniejsze pismo staje się częścią Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Z up. Dyrektora
Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie
Inga Gęsiarz-Nowak
Naczelnik Wydziału Zamówień Publicznych