|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Številka: | 43001-336/2020-06 |  | oznaka naročila: | A-97/20 S  |
| Datum: | 07.09.2020 |  | MFERAC: | 2431-20-001187/0 |

**POJASNILA RAZPISNE DOKUMENTACIJE**

**za oddajo javnega naročila**

|  |
| --- |
| **Izdelava projektne dokumentacije rekonstrukcije državnih cest na območju Škofljice z ureditvijo podvoza G2-106 v km 0,261 pod železniško progo** |

**JN005274/2020-B01 - A-97/20datum objave: 24.08.2020**

**Datum prejema: 07.09.2020   10:40**

**Vprašanje:**

Pozdravljeni,

1. Na strani 7 je navedeno, da je potrebno upoštevati Strokovne podlage in predštudijomaj 2020 in dopolnitve po recenziji. Ker teh rešitev ni predstavljenih v PN, je obseg del postavke 4.2. specifikacije naročila nejasen.
Sicer je glede na vsa določila PN razumeti, da bo v okviru načrta preureditve tirnih naprav potrebno projektirati tire na odseku od km 141+350 do km 141+900 vključno s prvo kretnico v km 141+833,25. Če s tem območjem nismo pravilno definirali obseg predmeta projekta, prosimo za pravilne podatke.

V poglavju 3 Predlog rešitve je pod točko 3.01 navedeno:

2. da se mora ohraniti dostop do objektov ob G2-106/0260. Ali je predvidena dvopasovna oziroma enopasovna cesta in ali je predvideno, da se vozila obračajo na privatnih parcelah oziroma se mora urediti obračališče?

3. da se predvidi nivojsko krožno križišče. Ali je kapacitetna analiza in dimenzioniranje križišča namenjeno samo določitvi dimenzij le tega ali se mora določiti tudi način urejanja prometa. Ali obstaja dokumentacija v kateri je bilo krožno križišče določeno kot optimalna ureditev urejanja prometa tako iz vidika kapacitete kot tudi tehnično in prostorsko izvedljiva varianta?
Prosimo za potrditev izhodišča, da glede na zahteve po projektni nalogi ni potrebno analizirati spremembe prometnih tokov in s tem povezanih vplivov v sosednjih križiščih (Špica K13, krožno križišče pri OŠ)?

4. Da se prestavi kozolec. Na ceno načrta prestavitve kozolca imajo lahko velik vpliv projektni pogoji Zavoda za varstvo kulturne dediščine. Naročnika prosimo za odgovor ali je predvidena prestavitev kozolca bila predstavljena pristojnemu zavodu (so bili pridobljeni projektni pogoji)?

5. da se lahko prečkanje pešcev in kolesarjev uredi izvennivojsko. Prosimo, da se omogoči vpogled v strokovne podlage za OPPN (umestitev prehajanja pešcev in kolesarjev)? Prav tako prosimo za odgovor na kakšen način naj se uredi izvennivojsko prečkanje kolesarjev (dvigalo, stopnišče,..) glede na kratke medsebojne razdalje. Predvidene načrte naj se doda v specifikacijo.

6. da je potrebno umestiti hodnike za pešce in kolesarje. V krožnem križišču Špica , ki ni del tega projekta je mešana površina za pešce in kolesarje. Ali se enaka površina predvidi tudi v podvozu? V obstoječem krožnem križišču so izvedene ločene površine za pešce in kolesarje.

7. da se predvidijo preostale ureditve južno od gostilne pri Špančku, ter tudi prestavitev lokalnih cest. Iz grafike (slika 22) je razdvidno, da bo potrebno podaljšati območje podvoza tudi za povezavo na sliki 22. Ali je bila izdelana višinska preveritev? Glede na predlagano rešitev (podvoz) nas zanima tudi kje je predviden uvoz do gostilne. Ali je predviden polni priključek ali sistem desno-desno?

8. da mora projektant predvideti usklajevanje z izdelovalcem strokovnih podlog. Naročnika prosimo za obrazložitev v kateri postavki naj projektant predvidi usklajevanje z izdelovalcem strokovnih podlag.

9. Naročnika prosimo za odgovor ali je v specifikaciji pod točko 2 potrebno upoštevati tudi višinske in prostorske umestitve vseh navedenih rešitev (umestitev krožnega križišča, izvennivojsko križanje pešcev in kolesarjev, navezave do gostilne in obstoječih objektov, podvoz, ).

V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.1 navedeno:
10. da je potrebno vsa dela, ki niso posebej specificirana morajo biti zajeta v enotnih cenah specifikacije ponudbe. Glede na to, da specifikacija vsebuje 27 točk naročnika prosimo za obrazložitev katera dela niso specificirana in jih moramo upoštevati.

11. V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.2 navedeno, da geodetski načrt ni del projektne naloge. Naročnika prosimo za odgovor, v katerem koordinatnem sistemu se bo izdelal. Skladno s projektno nalogo se je potrebno navezati na predhodno izdelano projektno dokumentacijo. Glede na leto izdelave je velika verjetnost, da je predhodna dokumentacija izdelana v starem koordinatnem sistemu D48, medtem ko bo nov geodetski načrt (predvidevamo) izdelan v novem D96 koordinatnem sistemu. Ker se je potrebno navezati na predhodno dokumentacijo, bo le-to potrebno transformirati v nov koordinatni sistem. Ali bo transformacijo predhodne dokumentacije zagotovil naročnik v sklopu podlog za projektiranje (geodetskega načrta)? Prosimo za informacijo oziroma napotek glede transformacije predhodnih podatkov, saj projektant obravnavanega projekta ne more izvesti transformacije.

12. V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.3 pod točko 4 (stran 24/379) navedeno, da se predvidi kontinuirano vodenje pešcev in kolesarjev. Ali je potrebno zagotoviti ločene površine ali so predvidene mešane površine?

V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.3 pod točko 6.3 (stran 25/37) navedeno, da je potrebno izdelati črpališče meteornih vod v kesonu. V specifikaciji naročila tč. 6.4 je zahteva, da objekt črpališča padavinskih voda projektirajo pooblaščeni inženirji gradbene, strojne in elektro stroke.
Z ozirom na to, da so do sedaj veliko podobnih črpališč sprojektirala le projektanta gradbene in elektro stroke sprašujemo, če je projektant strojnik neobhodno potreben. Elementi za vgradnjo kot npr črpalke, armature, fazonski kosi ipd so standardni kosi, ki se jih skupaj zgolj sestavlja. Podobno velja tudi za vse standardne elemente ki se vgrajujejo kot npr lestve, pohodne mreže, okna, vrata, rešetke ipd
Q/H krivuljo črpanja pri izbiri črpalk prav tako določa pooblaščeni inženir gradbene stroke hidrotehnične smeri.

13. V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.3 pod točko 7 (stran 25/37) navedeno, da je potrebno izdelati načrte opornih in podpornih konstrukcij. Za določitev cene prosimo za dolžine in višine predvidenih podpornih in opornih zidov.

14. V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.3 pod točko 8 (stran 25/37) navedeno, da je predvidena umestitev avtobusnega postajališča. Ali je v predvideni hidrološko hidravlični študiji že upoštevana predvidena rešitev?
Po javno dostopnih podatkih na Atlasu voda je razvidno, da je bila na obravnavanem območju izdelana:
HH analiza in poplavne karte obstoječega stanja za območje Škofeljščice s pritoki nad Šmarsko cesto, Grivke s pritoki ter hudourniških pritokov vzdolž Dolenjske ceste na Lavrici in Škofljici - območje A (št. proj. B45-FR/10, IZVO d.o.o, december 2010).
Območje veljavnosti rezultatov te študije ne obsegajo celotnega območja obdelave, ki je predvideno v skladu s projektno nalogo.
Menimo, da bi bilo za pridobitev pozitivnega mnenja DRSV- ja potrebno novelirati obstoječo študijo tako, da se razširi meja veljavnosti rezultatov na celotno območje predvidenega projekta. Predlagamo, da se dopolni tako projektna naloga kot tudi specifikacija naročila.

15. V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.3 pod točko 10 (stran 27 in 28/37) nejasno določeno območje za katerega je potrebno izdelati Oceno obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite. V poglavju »Predhodna dela in določitev izhodišč za izračun« projektna naloga določa, da je potrebno evidentirati in ovrednotiti vse vire hrupa na območju stanovanjskih stavb Kočevska cesta 9, 11 in 13 ter Šmarska cesta 17, v naslednjem poglavju »Ocena obremenitve s hrupom« pa je zapisno, da je potrebno izračunati karto širjenja vzdolž območja obdelave. Slednje območje je prikazano na sliki 1 znotraj priloge projektne naloge. Prosimo za natančno določitev, katero območje je območje za katerega izdelujemo oceno obremenitve vključno s predlogom aktivne in pasivne protihrupne zaščite.

16. Ocena obremenitve s hrupom mora vključevati vse vire hrupa, ki imajo vpliv na celotno obremenitev s hrupom na stavbe Kočevska cesta 9, 11 in 13 ter Šmarska cesta 17. Posledično pomeni, da je potrebno v Oceno vključiti tudi vir hrupa železniškega prometa regionalne železniška proge R80 d.m.-Metlika-Ljubljana. Za potrebe izdelave akustičnega modela se potrebujejo tudi prometni podatki za ta vir hrupa vključno s podatki za 20 letno plansko obdobje. Projektna naloga govori samo o zagotavljanju prometnih podatkov za vir cestnega hrupa. Prosimo za navedbo vira, kjer bodo dostopni prometni podatki za železniško progo R80 (obstoječe in 20-letno plansko obdobje), oziroma za dopolnitev projektne naloge z dodatno strokovno podlago, ki bo takšne podatke zagotovila.

17. PN določa tudi izdelavo PZI protihrupne zaščite med katero spada tudi PZI za izvedbo pasivne protihrupne zaščite. Obseg preveritve pasivne protihrupne zaščite je odvisen od rezultatov Ocene obremenitve s hrupom s predlogom protihrupne zaščite. Ker trenutno nimamo števila čezmerno obremenjenih stavb (predloga za pasivno), cena izdelave načrta pa je odvisna tudi od slednjega podatka Vas naprošamo za informativno oceno čezmerno obremenjenih stavb na podlagi katere lahko izdelamo predračun za namen ponudbe.

18. Prosimo naročnika, da definira obseg aktivnih protihrupnih ureditev, da ponudnik lahko definira ponudbeno ceno za to postavko.

19. V poglavju 7 tehnični pogoji za projektiranje je pod točko 7.3 pod točko 13 in 14 (stran 28/37) navedeno, da bodo potrebne prestavitve komunalnih vodov (vodovoda in kanalizacije) katerih upravljavec je JP VOKA SNAGA. Pri tako obsežnih prestavitvah komunalnih vodov, ki zajemajo mnogo širše območje, kot je na prvi pogled potrebno zaradi izgradnje podvoza, upravljavec praviloma zahteva izdelavo posebne projektne naloge. To nalogo potem izdela razvojna služba JP VOKA SNAGA.
Iz projektne naloge je razvidno, da bo potrebno izdelati vsaj eno (verjetneje dve) črpališči za odpadno komunalno vodo, prestaviti cca do 1200 m kanala za odpadno komunalno vodo, preurediti hišne priključke za cca do 20 objektov in morda v celoti spremeniti princip priključevanja nekaterih objektov iz gravitacijskega načina v individualna črpališča.
Nadalje bo potrebno povsem na novo zasnovati način odvodnje padavinskih voda (iz okolnih cest, objektov, dvorišč in zaledja) s čiščenjem in odvodnjo, morebiti tudi s posebnim črpališčem.
Iz projektne naloge je nadalje razvidno, da bodo potrebne obsežne prestavitve vodovoda na širšem območju dolžine nad 1000 m, s konceptualnimi spremembami navezav in napajanja. V takem primeru upravljavec vedno zahteva posebno projektno nalogo.
Ali bo naročnik naročil projektno nalogo za vodovod in kanalizacijo pri upravljavcu JP VOKA SNAGA? Naročnika prosim za podrobnejše pogoje upravljavca na podlagi katerih lahko oblikujemo ceno na enoto.

Najlepša hvala za odgovore.

**Odgovore podajamo po posameznih vprašanjih:**

Odgovor št. 1:

Predmet projektiranja železniške infrastrukture po tej projektni nalogi so le tiste ureditve, ki jih zahteva umestitev podvoza in ne umestitev železniške infrastrukture, ki bi jih zahtevala nadgradnja regionalnih železniških prog v RS.

V projektni nalogi (poglavje 3.0.2 točka 7 stran 21 ) je navedeno:

Pri načrtovanju izvennivojskega križanja (podvoza) je treba smiselno upoštevati Strokovne podlage in predštudijo upravičenosti za nadgradnjo regionalnih železniških prog v RS ter železniškega omrežja na področju LUR (naročnik: DRSI, vrsta dokumentacije: IZP, št. projekta: 19\_804/Ivančna, izdelovalec: PNZ d.o.o. in Cestni inženiring d.o.o., maj 2020 in dopolnitve po recenziji).

Širitev oziroma umestitev drugega tira ni predmet te projektne naloge. Projektant naj predvidi podaljšanje podvoza v taki meri, da bo kasneje omogočena izgradnja morebitnega dodatnega tira brez občutnih gradbenih posegov v cestno omrežje – uskladiti s pogoji SŽ.

Naročnik ocenjuje, da bo ponudnik, za katerega se zahtevajo referenčni pogoji s področja projektiranja železniške infrastrukture, na podlagi te projektne naloge in pojasnil na portalu javnih naročil znal oceniti območje obsega predmeta projektiranja tirnih ureditev, ter posledično da bo znal določiti korektno ponudbo za izdelavo omenjenega.

Odgovor št. 2:

Predvidi se izvedba maloprometne ceste za potrebe dostopa, kot je navedeno v projektni nalogi – skladno s pravilnikom o projektiranju cest. Izbor tipa dvo oziroma enopasovnosti predlaga in utemelji projektant načrta ceste.

Izvedba obračališča ni predvidena, saj lastniki danes lahko obračajo na svojih parcelah tako, da ne uporabljajo manevra vzvratne vožnje na glavno cesto.

Odgovor št. 3:

Navodila kaj naročnik želi so jasno navedena v projektni nalogi, poglavje 3.0.1, točka 3, na straneh 8 in 9. Navedeno je tudi, kako naj projektant opredeli spremenjen režim priključevanja na G2 – 106 (zaprt krak) in kako naj se pripravi ustrezna ekspertna utemeljitev prerazporeditve prometa. Naročnik potrjuje, da vpliva v križiščih K13 in krožnega križišča pri OŠ po tej projektni nalogi ni potrebno analizirati.

Odgovor št. 4:

Pristojnemu zavodu za varstvo kulturne dediščine prestavitev ni bila predstavljena. Pridobitev projektnih pogojev je predmet izdelave te projektne dokumentacije. Kozolec je bil prestavljan že v preteklosti zato naročnik ocenjuje, da se ga lahko ponovno prestavi, za kar je naročil izdelavo načrta prestavitve.

Odgovor št. 5:

Kot je navedeno v projektni nalogi (stran 10), projektant v zvezi s tem sodeluje s predstavniki Občine, ki bodo vzporedno pripravljali oz. naročali strokovne podlage za OPPN (OPPN ni del te projektne dokumentacije).

Trenutno OPPN še ni izdelan.

Izdelava načrta izvennivojskega prečkanja kolesarjev trenutno ni predvidena. V primeru da bodo tovrstni načrti zahtevani zaradi uskladitve z OPPN, bo naročnik tovrstne načrte naročeval kasneje.

Odgovor št. 6:

Izbor površine za pešce in kolesarje bo predlagal oziroma določil projektant načrta ceste, glede na veljavne pravilnike in glede pogojev umestitve v prostor.

Odgovor št. 7:

Tovrstne zadeve bo preveril oziroma določil projektant načrta ceste – po PZI dokumentaciji, ki se s tem naročilom naročuje.

Odgovor št. 8:

Usklajevanje naj projektant predvidi v postavki iz ponudbenega predračuna št. 27: Koordinacija (pregled delovne kopije, odškodninske obravnave, usklajevanja)

Odgovor št. 9:

Izvennivojsko križanje pešcev in kolesarjev trenutno ni predvideno, glejte odgovor št. 5 v tem pojasnilu. Upošteva se ostale višinske in prostorske umestite v varovalnem pasu državnih cest.

Odgovor št. 10:

Upošteva se vsa dela, ki so trivialna v sklopu projektiranja.

Npr. izvedba taktilnih označb na prehodih za pešce, izdelava zakoličbenih situacij, izdelava detajlov, uskladitev med posameznimi načrti, pridobitev soglasij vseh mnenjedajalcev... itd...

Tovrstna dela v specifikaciji (pa tudi v projektni nalogi) niso posebej specificirana, a jih mora ponudnik, ki usposobljenost za ta posel izkazuje z referenčnimi pogoji, poznati in upoštevati pri pripravi ponudbe.

Odgovor št. 11:

Izdelava geodetskega načrta ni predmet tega naročila.

Načrt bo izdelan v novem koordinatnem sistemu D96, v elektronski obliki bo predan tako v novem (D96) kot tudi v starem (D48) koordinatnem sistemu, vključno z napotki za pretvorbo.

Odgovor št. 12:

Izbor površine za pešce in kolesarje bo predlagal oziroma določil projektant načrta ceste, glede na veljavne pravilnike in glede pogojev umestitve v prostor.

Naročnik vztraja, da je za izdelavo načrta črpališča prisoten tudi pooblaščeni inženir strojne stroke, ker je tovrstno projektiranje primarno v njihovi domeni. Gre namreč za prometno zelo obremenjeno cesto, naročnik si ne želi morebitnih nevšečnosti zaradi poplavljenega podvoza. Zahteva se sodelovanje inženirjev vseh treh strok.

Odgovor št. 13:

Ocenjeno je, da bo opornih in podpornih zidov cca 50 metrov višine od 4-6m (zunanja vidna višina) ter cca 120 metrov višine od 0-4m.

Odgovor št. 14:

Naročnik ocenjuje, da se bodo lahko uporabile že izdelane HHA, za kar se bo potrebno uskladiti z DRSV. Gre za rekonstrukcijo državne ceste. Novelacija oziroma izdelava študije ni predmet te ponudbe.

Odgovor št. 15:

Kot območje obdelave je mišljeno vplivno območje hrupa cestnega prometa na tri stanovanjske objekte v bližini podvoza (Kočevska cesta 9, 11 in 13), in na objekt pri krožnem križišču (Šmarska cesta 17) in ne celotno preostalo območje (slika 1 v PN).

Naročnik ocenjuje, da bo ponudnik, ki bo zagotavljal izdelovalca iz seznama MOP ARSO-za ocenjevanje hrupa z modelnim izračunom, na podlagi navedb v projektni nalogi znal določiti korektno ponudbo za izdelavo omenjenega.

Odgovor št. 16:

Namen preveritve hrupa je ocena povečanja hrupa zaradi izvedbe podvoza (Kočevska cesta) oz. umestitev krožišča na Šmarski cesti in ne vpliv obstoječega hrupa zaradi železniškega prometa, še manj pa zaradi morebitne nadgradnje regionalnih železniških prog v RS, zato naj se hrup zaradi železniškega prometa pri oceni obremenitve s hrupom ne upošteva.

Odgovor št. 17:

Naročnik ocenjuje, da bo ponudnik, ki bo zagotavljal izdelovalca iz seznama MOP ARSO-za ocenjevanje hrupa z modelnim izračunom, na podlagi navedb v projektni nalogi in na podlagi odgovorov št. 15 in 16 v tem pojasnilu znal določiti korektno ponudbo za izdelavo omenjenega.

Odgovor št. 18:

Naročnik ocenjuje, da bo ponudnik, ki bo zagotavljal izdelovalca iz seznama MOP ARSO-za ocenjevanje hrupa z modelnim izračunom, na podlagi navedb v projektni nalogi in na podlagi odgovorov št. 15 ,16 in 17 v tem pojasnilu znal določiti korektno ponudbo za izdelavo omenjenega.

Odgovor št. 19:

Naročnik ne vidi potrebe, da bi moral naročiti projektno nalogo pri upravljavcu JP VOKA SNAGA, saj njihovi vodi ''gostujejo'' v območju državne ceste. Pridobitev projektnih pogojev upravljavca je predmet izdelave tega naročila. Predmet izdelave tega naročila je zaščita oziroma prestavitev teh vodov in ne morebitna novogradnja.

Projektna naloga je potrjena tudi s stani Občine Škofljica, ki je lastnik teh komunalnih vodov.