

Kraków, 31.10.2017r.  
ZDW/PW/2017/ 7396 /DN-4/ AN  
Znak sprawy: ZDW-DN-4-271-63/17

## Wg rozdzielnika

**dotyczy: postępowania przetargowego w sprawie zamówienia „Budowa mostu na Wiśle w m. Borusowa wraz z dojazdami”**  
**(ZDW-DN-4-271-63/17)**

- I. W odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści SIWZ w niniejszym postępowaniu, Zamawiający – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie wyznaczony do przeprowadzenia postępowania jw. w imieniu i na rzecz następujących Zamawiających: Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie i Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach, niniejszym informuje, iż na podstawie art. 38 ust 1, 2 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych* (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1579, zwanej dalej ustawą PZP) udziela odpowiedzi na następujące pytania (numeracja pytań oraz kolejność udzielania odpowiedzi jest ustalona przez Zamawiającego):

**Pytanie nr 1:** Zgodnie z zapisem 1.2.1 warunków PFU dokumentację projektową należy opracować w oparciu o m.in. Decyzję o Środowiskowych Uwarunkowaniach nr RŚ/7624/4/09/10 z dnia 20.06.2011r wydana przez Wójta Gminy Gręboszów w której Wójt Gminy Gręboszów zawarł informacje o konieczności dołączenia w/w decyzji do wniosku o wydanie decyzji budowlanej lecz ograniczył czas na złożenie wniosku do czterech lat od dnia w którym decyzja stała się ostateczna.

Proszę o wyjaśnienie czy w/w decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach w świetle obowiązującego porządku prawnego nadal obowiązuje i może być dołączona do wniosku o wydanie decyzji ZRiD ?

**Odpowiedź:** W odpowiedzi na pytanie Zamawiający załącza postanowienie wójta Gminy Gręboszów z dnia 10.08.2017 znak: RŚ.6220.1.2017.

W załączeniu udostępnia się pismo nr RŚ.6220.1.2017 dnia 10.08.2017 (zamieszczone pod adresem [ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/63\\_17](ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/63_17) w katalogu: „zał. do pisma z dnia 31.10.2017r”).

**Pytanie nr 2:** W dniu 11.03.2016r. została wydana Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach nr ZITŚ.6220.06.2014.2015.2016 przez wójta Gminy Nowy Korczyn dla zadania :”Obwodnica miejscowości Nowy-Korczyn-Borusowa w ramach zadania rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 973 na odcinku Busko-Zdrój – Nowy Korczyn – Borusowa wraz z budowa przeprawy mostowej na rzece Nidzie oraz rzece Wiśle” – w wariantcie 3 preferowanym

Z uwagi na zapisy zawarte w/w decyzji dotyczące technicznych uwarunkowań dla projektowanego mostu przez rz. Wisłę, proszę o wyjaśnienie czy w/w decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach w świetle obowiązującego porządku prawnego nadal obowiązuje i może być dołączona do wniosku o wydanie decyzji ZRiD ?

**Odpowiedź:** Przywołana w pytaniu decyzja wójta Gminy Korczyn znak: ZITŚ.6220.06.2014.2015.2016 nie dotyczy zamówienia będącego przedmiotem niniejszego postępowania przetargowego.

**Pytanie nr 3:** Odnosnie pytania 1 i pytanie 2 proszę o wyjaśnienie która z decyzji obowiązuje dla postępowania przetargowego dla zadania j/w a która z decyzji nie obowiązuje ?

**Odpowiedź:** Dla zamówienia będącego przedmiotem niniejszego postępowania przetargowego obowiązuje decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 20.06.2011 r. znak: RŚ/7624/4/09/10.

**Pytanie nr 4:** Zgodnie zapisem 1.3. litera l) Realizacja robót w oparciu o zatwierdzony projekt budowlany oraz zatwierdzone projekty wykonawcze.....

Proszę o wskazanie kto będzie zatwierdzał projekty wykonawcze?

**Odpowiedź:** W celu przyspieszenia procedury związanej z uzgadnianiem projektów, dokumentację należy przekazać obu Zamawiającym: Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Krakowie, 30-085 Kraków ul. Głowackiego 56 oraz Świętokrzyskiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Kielcach, 25-602 Kielce, ul. Jagiellońska 72. Projekty zatwierdzać będzie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie po uzgodnieniu z SZDW Kielce i sprawdzeniu przez zespół weryfikujący Inżyniera Kontraktu.

**Pytanie nr 5:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > Most należy zaprojektować jako obiekt wieloprzęsłowy z wolną przestrzenią pod konstrukcją (nie dopuszcza się nasypów z gruntów zbrojonych oraz ziemnych).

Proszę o wyjaśnienie czy ten zakaz obowiązuje też dla przyczółków obiektu mostowego?

**Odpowiedź:** Tak, nie dopuszcza się przyczółków z gruntów zbrojonych.

**Pytanie nr 6:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Długość mostu należy dostosować do wymogu lokalizacji przyczółków względem wałów przeciwpowodziowych. Zgodnie z opracowaną koncepcją wyniesie ona ok. 660m. Po wstępnych uzgodnieniach z RZGW w Krakowie ustalono, że rozpiętość przęsła nurtowego nie może być mniejsza niż 130m.”

Proszę o udostępnienie uzgodnienia z RZGW w Krakowie dotyczącego ustalenia rozpiętości przęsła nurtowego min.130m.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza lokalizację podpory pośredniej w nurcie?

**Odpowiedź:** Zamawiający załącza wstępne uzgodnienie z RZGW. Zamawiający nie dopuszcza posadowienia podpory pośredniej w nurcie.

W załączeniu udostępnia się uzgodnienie z RZGW (zamieszczone jest pod adresem [ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/63\\_17](ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/63_17) w katalogu: „zał. do pisma z dnia 31.10.2017r.”).

**Pytanie nr 7:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Długość mostu należy dostosować do wymogu lokalizacji przyczółków względem wałów przeciwpowodziowych. Zgodnie z opracowaną koncepcją wyniesie ona ok. 660m. Po wstępnych uzgodnieniach z RZGW w Krakowie ustalono, że rozpiętość przęsła nurtowego nie może być mniejsza niż 130m.”

Proszę o udostępnienie uzgodnienia z RZGW w Krakowie dotyczącego ustalenia rozpiętości przęsła nurtowego min.130m.

Czy wstępne uzgodnienie z RZGW w Krakowie zakładało min. rozpiętość przęsła nurtowego na 130m przy założeniu lokalizacji podpory pośredniej w nurcie?

Jaką minimalną długość mostu dopuszcza Zamawiający?

**Odpowiedź:** Zamawiający załącza wstępne uzgodnienie z RZGW. Zgodnie z nim przęsło nurtowe nie może być krótsze niż 130 m, planowane wyniesienie zmodernizowanej korony obwałowań w miejscu projektowanego mostu kształtować się będzie na poziomie ok. 177,75 m. n.p.m., w związku z tym rzędna spodu konstrukcji mostu nie powinna być niższa niż 178,40 m. n.p.m. Projektowany most będzie przebiegał nad ścieżką rowerową zlokalizowaną na wale Wisły. Obecnie rzędna ścieżki pod planowanym przebiegiem konstrukcji mostu wynosi 176,52 m. n.p.m. Wymagana skrajnia pomiędzy nawierzchnią na ścieżce, a spodem konstrukcji wynosi minimum 2,5 m. Zamawiający nie dopuszcza posadowienia podpory pośredniej w nurcie.

Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie mostu spełniającego przekazane wymagania, a także wszystkie inne warunki, które pojawią się na etapie uzyskiwania niezbędnych uzgodnień.

**Pytanie nr 8:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Posadowienia na palach wierconych wielkośrednicowych z zabezpieczeniem wykopu ścianką szczelną kotwioną”

Czy Zamawiający dopuszcza inny rodzaj/typ wykonania fundamentów pośrednich?

**Odpowiedź:** Zamawiający dopuszcza inny rodzaj/typ wykonania fundamentów pośrednich pod warunkiem opracowania szczegółowego rozwiązania i uzyskania akceptacji Zamawiającego.

**Pytanie nr 9:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Posadowienia na palach wierconych wielkośrednicowych z zabezpieczeniem wykopu ścianką szczelną kotwioną”

Co Zamawiający rozumie przez określenie: „...ścianka szczelna kotwiona...”?

Czy należy przyjąć ściankę szczelną kotwioną kotwami gruntowymi?

Czy w razie konieczności zastosowania rozparć stalowych wewnątrz wykopu?

**Odpowiedź:** Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie posadowienia mostu i uzyskanie akceptacji Zamawiającego oraz innych niezbędnych uzgodnień.

**Pytanie nr 10:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Posadowienia na palach wierconych wielkośrednicowych z zabezpieczeniem wykopu ścianką szczelną kotwioną”

Czy ścianka szczelna ma być ścianką stałą? czy ścianką tymczasową?

**Odpowiedź:** Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie posadowienia mostu, uzyskanie akceptacji Zamawiającego oraz innych niezbędnych uzgodnień. W celu zabezpieczenia przed rozmyciem na podporach zlokalizowanych pomiędzy wałami ścianki szczelne winny być pozostawione.

**Pytanie nr 11:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Posadowienia na palach wierconych wielkośrednicowych z zabezpieczeniem wykopu ścianką szczelną kotwioną”

Czy dla ścianki tymczasowej Zamawiający dopuszcza ściankę wykonaną z grodzic używanych?

**Odpowiedź:** Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie posadowienia mostu, uzyskanie akceptacji Zamawiającego oraz innych niezbędnych uzgodnień. Do wykonania tymczasowych ścianek szczelnych stalowych Zamawiający dopuszcza grodzice używane.

**Pytanie nr 12:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Posadowienia na palach wierconych wielkośrednicowych z zabezpieczeniem wykopu ścianką szczelną kotwioną”  
Czy ścianki mają być wykonane dla wszystkich podpór?

**Odpowiedź:** Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie posadowienia mostu, uzyskanie akceptacji Zamawiającego oraz innych niezbędnych uzgodnień.

**Pytanie nr 13:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.2. warunków PFU p-kt > „Posadowienia na palach wierconych wielkośrednicowych z zabezpieczeniem wykopu ścianką szczelną kotwioną”  
Czy jest możliwość wykonania części podpór bez ścianek szczelnych ?

**Odpowiedź:** Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie posadowienia mostu, uzyskanie akceptacji Zamawiającego oraz innych niezbędnych uzgodnień.

**Pytanie nr 14:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.1. warunków PFU litera d) „....do betonów konstrukcyjnych należy stosować cement portlandzki czysty CEM I niskoalkaliczny oraz kruszywo bazaltowe lub granitowe (nie dopuszcza się innych kruszyw).”

Proszę o wyjaśnienie czy wymóg stosowania kruszyw bazaltowych lub granitowych dotyczy także mieszanek betonowych dla potrzeb wykonawstwa pali fundamentowych?

**Odpowiedź:** W przypadku pali fundamentowych Zamawiający dopuszcza stosowanie żwirów oraz cementu CEM II 42,5.

**Pytanie nr 15:** Proszę o wskazania parametru mostu na Wiśle jaki powinien zagwarantować swobodne przeprowadzenie wód powodziowych .

Czy jest to parametr Q0,3% wskazany w Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach nr ZITŚ.6220.06.2014.2015.2016 z dnia W dniu 11.03.2016r. przez wójta Gminy Nowy Korczyn ?

Czy jest to parametr Q0,5% tak jak dla drogi klasy G ?

**Odpowiedź:** Należy zastosować parametr Q0,3%

**Pytanie nr 16:** Zgodnie z zapisem 1.5.3.1. warunków PFU litera h) „....RZGW przekazał rzędna wyniesienia zmodernizowanej korony obwałowań, która kształtować się będzie na poziomie ok. 177,75 m.n.p.m.”

Litera i) „....Rzędna ścieżki pod planowanym przebiegiem konstrukcji mostu wynosi 176,52 m.n.p.m.”

Proszę o wyjaśnienie która rzędna jest rzędna obowiązującą 177,75 m.n.p.m. czy 176.52 m.n.p.m.?

**Odpowiedź:** Obecnie rzędna ścieżki pod planowanym przebiegiem konstrukcji mostu wynosi 176,52 m n.p.m. natomiast planowana rzędna wyniesienia zmodernizowanej korony obwałowań kształtować się będzie na poziomie ok. 177,75 m n.p.m. Wymagana skrajnia pomiędzy nawierzchnią na ścieżce, a spodem konstrukcji wynosi minimum 2,5 m.

Do obowiązków Wykonawcy należy zaprojektowanie mostu w sposób uwzględniający wszystkie wymagania Zamawiającego oraz inne warunki otrzymane na etapie pozyskiwania niezbędnych uzgodnień.

**Pytanie nr 17:** Czy Zamawiający zakłada oświetlenie ciągu dla ruchu samochodowego oraz ciągu pieszego obiektu mostowego?

Czy Zamawiający zakłada podświetlenie obiektu mostowego?

**Odpowiedź:** Tak, należy zaprojektować i wykonać oświetlenie i podświetlenie mostu typu LED.

**Pytanie nr 18:** Jako załącznik do Programu Funkcjonalno - Użytkowego Zamawiający wskazuje na załącznik nr 2 – „Wstępne studium geologiczno – inżynierskie dla zadania „Budowa przeprawy mostowej (z dojazdami) przez Wisłę w ciągu DW 973 łączącej miejscowości Borusowa i Nowy Korczyn”. Czy Zamawiający ma na myśli zamieszczony w dokumentacji PLIK pn. „zal\_1\_geologia.pdf” ? W przypadku dysponowania przez Zamawiającego bardziej szczegółową dokumentacją przedstawiającą geologię prosimy o uzupełnienie brakującej dokumentacji i jej zamieszczenie.

**Odpowiedź:** Zamawiający nie posiada bardziej szczegółowej dokumentacji geologicznej. Wszystkie posiadane informacje zostały przekazane w zał. nr 2 do PFU. Natomiast przywołany przez Państwa zał. 1-geologia pdf jest fragmentem Wstępnego Studium Wykonalności Budowy z 2011r. przekazanego w Załączniku nr 1 do PFU.

**Pytanie nr 19:** Zamawiający w wstępnym studium wykonalności budowy z 2011 roku Opinia Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie (pismo z dnia 08.11.2011 r.) w punkcie 3 wskazuje, iż załączone do przetargu opracowania min. obliczenia przepływów będą wymagały uaktualnienia z uwagi na powódź, która wystąpiła w 2010 roku. Prosimy o informację, czy dysponują Państwo np. aktualnymi przekrojami

poprzecznymi Wisły wykonanymi po powodzi w 2010 roku? Jeżeli tak prosimy o ich udostępnienie i zamieszczenie do dokumentacji przetargowej.

**Odpowiedź:** Zamawiający nie dysponuje przekrojami poprzecznymi Wisły wykonanymi po powodzi w 2010 roku.

**Pytanie nr 20:** Czy Zamawiający potwierdza, iż dysponuje zabezpieczonymi środkami finansowymi na realizację przedmiotu zamówienia. Jeżeli nie to prosimy o informację, czy i kiedy Zamawiający będzie dysponował takową wiedzą i kiedy będzie w stanie potwierdzić zabezpieczenie źródeł finansowania inwestycji.

**Odpowiedź:** Zamawiający potwierdza, że dysponuje zabezpieczonymi środkami finansowymi na realizację przedmiotu zamówienia.

**Pytanie nr 21:** Z uwagi na dużo większy zakres DoŚU niż zakres objęty niniejszym przedmiotem zamówienia prosimy o jednoznaczną informację czy w zakresie przedmiotowej inwestycji leżą tereny objęte ochroną przed hałasem? Jeśli tak to proszę o precyzyjne ich wskazanie.

**Odpowiedź:** Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr RŚ/7624/4/09/10 z dnia 20.06.2011 r. oraz materiały, na podstawie których została wydana, pochodzą z 2009,2010 oraz 2011 r. Zgodnie z art. 113 i 115 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2001 Nr 62 poz. 627) ustalenie czy w zakresie objętym niniejszym zamówieniem znajdują się obszary objęte ochroną akustyczną należy do Wykonawcy.

**Pytanie nr 22:** Jakie materiały pochodzące z rozbiórek poza barierami i znakami drogowymi są własnością Zamawiającego?

**Odpowiedź:** Bariery, znaki drogowe oraz destrukty pochodzący z frezowania nawierzchni stanowią własność Zamawiającego. Materiały te należy odwieźć do obwodu drogowego ZDW- Kraków w Sieradzy. Bariery, znaki drogowe oraz destrukty pochodzący z frezowania nawierzchni stanowią własność Zamawiającego. Materiały te należy odwieźć – po stronie małopolskiej do obwodu drogowego ZDW - Kraków w Sieradzy, a po stronie świętokrzyskiej do Obwodu Drogowego w Tempoczowie.

**Pytanie nr 23:** Ze względu na rozbieżności w dokumentacji prosimy o sprecyzowanie przekroju poprzecznego na moście – koncepcje przewidują obustronny chodnik o szerokości 2m, a w PFU jest mowa o ciągu pieszo – rowerowym szerokości 3m.

**Odpowiedź:** Obowiązujący jest Przekrój poprzeczny mostu podany w PFU:

- szerokość jezdni: min. 8,0 m (2 pasy ruchu po 3,5 m + 2 opaski szer. 0,5 m)
- jednostronny chodnik dla pieszych ze ścieżką rowerową o szerokości użytkowej min. 3,0 m
- jednostronny chodnik dla pieszych o szerokości użytkowej min. 2,0 m

**Pytanie nr 24:** Czy można zastosować cement CEMIII dla elementów wielkogabarytowych tj. fundamenty, korpusy przyczółków?

**Odpowiedź:** Tak, zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie cementu CEM III dla elementów wielkogabarytowych tj. fundamentów i korpusów przyczółków.

**Pytanie nr 25:** Czy Zamawiający dopuszcza możliwość na etapie robót budowlanych związanych z budową mostu umieszczenie podpór tymczasowe w nurcie rzeki Wisła?

**Odpowiedź:** Tak, pod warunkiem uzyskania wszystkich niezbędnych decyzji i uzgodnień m.in. pozwolenia wodno-prawnego.

**Pytanie nr 26:** Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie nawierzchni chodnika na moście jako bitumiczną?

**Odpowiedź:** Nie, zgodnie z zapisem w PFU - nawierzchnia na chodnikach dla pieszych i dla obsługi powinna być wykonana jako chemoutwardzalna o grubości 5 mm.

**Pytanie nr 27:** Prosimy o udostępnienie wyników badań geotechnicznych. Udostępnione przez Zamawiającego „Wstępne studium geologiczno – inżynierskie” wykonane przez PGG „Geoprojekt” Sp. z o.o. w Krakowie jest opracowaniem wykorzystującym materiały archiwalne, bez potwierdzenia w terenie i w żaden sposób nie może służyć do jednoznacznego określenia warunków gruntowych podłoża. Brak potwierdzonych informacji w tym zakresie uniemożliwia Wykonawcom złożenie porównywalnych ofert.

**Odpowiedź:** Zamawiający nie dysponuje materiałami innymi niż przekazane w zał. nr 2.

**Pytanie nr 28:** Zgodnie z zapisami Dokumentacji Przetargowej Inwestorami przedmiotowej inwestycji jest ZDW w Krakowie i ZDW w Kielcach. Bardzo prosimy o informację która z w/w Stron będzie ostatecznie uzgadniać i zatwierdzać rozwiązania projektowe zawarte w Dokumentacji Projektowej.

**Odpowiedź:** W celu przyspieszenia procedury związanej z uzgadnianiem projektów, dokumentację należy przekazać obu Zamawiającym: Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Krakowie, 30-085 Kraków, ul.

Głowackiego 56 oraz Świętokrzyskiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Kielcach, 25-602 Kielce, ul. Jagiellońska 72. Projekty zatwierdzać będzie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie po uzgodnieniu z ŚZDW Kielce i sprawdzeniu przez zespół weryfikujący Inżyniera Kontraktu.

**Pytanie nr 29:** Zgodnie z zapisami Dokumentacji Przetargowej Inwestorami przedmiotowej inwestycji jest ZDW w Krakowie i ZDW w Kielcach. Bardzo prosimy o informację która z w/w Stron będzie Adresatem korespondencji prowadzonej na etapie prac projektowych

**Odpowiedź:** Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, 30-085 Kraków, ul. Głowackiego 56 - adresat, oraz Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach – do wiadomości.

**Pytanie nr 30:** Zgodnie z zapisami Dokumentacji Przetargowej Inwestorami przedmiotowej inwestycji jest ZDW w Krakowie i ZDW w Kielcach. Bardzo prosimy o informację która z w/w Stron będzie podejmować wiążącą i ostateczną decyzję dotyczącą rozwiązań projektowych w przypadku rozbieżnych stanowisk i opinii obu Zamawiających.

**Odpowiedź:** Projekty zatwierdzać będzie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie po uzgodnieniu z ŚZDW Kielce i sprawdzeniu przez zespół weryfikujący Inżyniera Kontraktu.

**Pytanie nr 31:** Zgodnie z zapisami Dokumentacji Przetargowej Inwestorami przedmiotowej inwestycji jest ZDW w Krakowie i ZDW w Kielcach. Bardzo prosimy o informację w siedzibie której ze Stron odbywać się będą Rady Techniczne na etapie prac projektowych.

**Odpowiedź:** W Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Krakowie, 30-085 Kraków, ul. Głowackiego 56

**Pytanie nr 32:** Istniejący odcinek DK 79 w obrębie projektowanego ronda wraz z mostem na rz. Nidzie jest oświetlony. Biorąc pod uwagę konieczność oświetlenia projektowanego ronda wraz z dojazdami, gdzie jeden z nich stanowi równocześnie dojazd do obiektu mostowego zachodzi konieczność oświetlenia całego obiektu mostowego. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przewidział wykonanie oświetlenia na całym obiekcie mostowym wraz z dojazdami.

**Odpowiedź:** Tak, należy zaprojektować i wykonać oświetlenie na całym obiekcie mostowym wraz z dojazdami oraz podświetlenie mostu. Projekt oświetlenia i podświetlenia oraz wizualizację iluminacji należy przedstawić do zatwierdzenia Zamawiającym.

**Pytanie nr 33:** Prosimy o podanie klasy technicznej DK 79 oraz kategorii ruchu (KR), gdzie planowane jest skrzyżowanie typu rondo z nowym przebiegiem DW 973.

**Odpowiedź:** Klasa GP, kategoria ruchu KR 6.

**Pytanie nr 34:** Prosimy o podanie wymaganych parametrów (przekrój typowy wraz z jego elementami) na dojazdach do projektowanego ronda w ciągu DK 79. Brak informacji w tym zakresie uniemożliwia Wykonawcom złożenie porównywalnych ofert.

**Odpowiedź:** Wynikać to będzie z autorskich rozwiązań Wykonawcy, z warunków technicznych oraz uzgodnień z zarządcą drogi.

**Pytanie nr 35:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 4 skrzyżowanie DW 973 z DK 79 należy zaprojektować jako rondo. Prosimy o potwierdzenie, że taki wariant skrzyżowania został wstępnie uzgodniony min. z GDDKiA w Kielcach na etapie Koncepcji – prosimy o udostępnienie korespondencji w tym zakresie.

**Odpowiedź:** Potwierdzamy, że skrzyżowania na połączeniu DK 79 z DW 973 należy zaprojektować w formie ronda o średnicy min. 50 m. ŚZDW nie posiada uzgodnienia dot. w/w typu skrzyżowania z GDDKiA oddział w Kielcach.

**Pytanie nr 36:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 4 skrzyżowanie DW 973 z DK 79 należy zaprojektować jako rondo. Prosimy o potwierdzenie, że taki typ skrzyżowania zapewnia odpowiednie parametry ruchu uwzględniając zakładane jego prognozy, w tym także wzrost ruchu na DW 973 z uwagi na budowę obiektu mostowego.

**Odpowiedź:** Obowiązującym rozwiązaniem skrzyżowania na połączeniu DK 79 z DW 973 jest rondo o średnicy min. 50 m. Zadaniem Wykonawcy jest zaprojektowanie takiego skrzyżowania, które zapewni odpowiednie parametry ruchu uwzględniające zakładane prognozy, w tym także wzrost ruchu na DW 973 z uwagi na budowę obiektu mostowego.

**Pytanie nr 37:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 4 skrzyżowanie DW 973 z DK 79 należy zaprojektować jako rondo. Prosimy o informację, czy dla projektowanej geometrii skrzyżowania należy przewidzieć przejezdność dla pojazdów ponadnormatywnych. Jeśli tak prosimy o jednoznaczne wskazanie dla których kierunków.

**Odpowiedź:** Przejezdność dla pojazdów ponadnormatywnych należy sprawdzić dla wszystkich kierunków. Rondo ma być wyposażone w przejazd pojazdów ponadnormatywnych w ciągu DK79.

**Pytanie nr 38:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 8 na etapie Projektu Budowlanego należy wykonać audyt BRD. Prosimy o udostępnienie wniosków z takiego audytu wykonanego na etapie Koncepcji, gdyż takie opracowanie winno być wykonywane na każdym z etapów Dokumentacji Projektowej i tylko wówczas ma wpływ na promowanie rozwiązań bezpiecznych.

**Odpowiedź:** Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na etapie koncepcji nie był wykonywany.

**Pytanie nr 39:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 8 na etapie Projektu Budowlanego należy wykonać audyt BRD. Prosimy o potwierdzenie, że rozwiązania przedstawione w Koncepcji Projektowej zostały sprawdzone i posiadają akceptację Zamawiającego także pod kątem BRD – prosimy o udostępnienie korespondencji w tym zakresie.

**Odpowiedź:** Rozwiązania zawarte w koncepcji są rozwiązaniami wstępnymi, wymagającymi od Wykonawcy szczegółowej analizy i uszczegółowienia na etapie projektu budowlanego oraz wykonawczego.

**Pytanie nr 40:** Prosimy o informację jaki status po wybudowaniu nowego odcinka drogi posiadać będzie istniejąca DW 973 na terenie województwa świętokrzyskiego w obrębie skrzyżowania z DK 79, bowiem rozwiązania koncepcyjne zakładają budowę nowego skrzyżowania w odległości ok. 230m od istniejącego skrzyżowania, co jest sprzeczne z obowiązującym przepisami i wymaga odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

**Odpowiedź:** Jeśli z rozwiązań autorskich Wykonawcy wynikać będzie konieczność uzyskania odstępstwa od warunków technicznych, to należą one do obowiązków Wykonawcy.

**Pytanie nr 41:** Ponieważ lokalizacja projektowanego skrzyżowania DW 973 z DK 79 nie spełnia wymagań przepisów techniczno-budowlanych w zakresie minimalnej odległości między skrzyżowaniami proszę o informacje, czy Zamawiający uzyskał stosowne odstępstwo od tych przepisów – prosimy o jego udostępnienie.

**Odpowiedź:** Zamawiający nie uzyskał takowego odstępstwa, jeśli zajdzie taka konieczność, należeć to będzie do obowiązków wykonawcy.

**Pytanie nr 42:** Ponieważ lokalizacja projektowanego skrzyżowania DW 973 z DK 79 nie spełnia wymagań przepisów techniczno-budowlanych w zakresie minimalnej odległości między skrzyżowaniami proszę o informacje jakie będzie stanowisko Zamawiającego jeśli z przyczyn niezależnych od Wykonawcy właściwy Organ nie wyrazi zgodny na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w tym zakresie.

**Odpowiedź:** Jeśli Wykonawca nie uzyska odstępstwa od warunków technicznych to w jego zakresie będzie przedstawienie takiego rozwiązania, które odpowiadać będzie obowiązującym warunkom technicznym.

**Pytanie nr 43:** Na obiekcie mostowym nad rz. Nida w ciągu DK 79 zlokalizowane są obustronne chodniki. Prosimy o jednoznaczne określenie zakresu budowy chodników i dróg rowerowych w ciągu nowego odcinka DW 973, w szczególności czy elementy te należy ze sobą połączyć obustronnie z istniejącymi zlokalizowanymi w ciągu DK 79.

**Odpowiedź:** Tak należy poprowadzić ruch pieszy w sposób zapewniający bezpieczeństwo użytkowników drogi. Szczegółowe rozwiązania techniczne wynikać będą z autorskich rozwiązań projektanta.

**Pytanie nr 44:** Prosimy o informację jaki status po wybudowaniu nowego odcinka drogi posiadać będzie istniejąca DW 973 na terenie województwa świętokrzyskiego w obrębie skrzyżowania z DK 79, bowiem rozwiązania koncepcyjne zakładają budowę nowego skrzyżowania w odległości ok. 230m od istniejącego skrzyżowania, co jest sprzeczne z obowiązującym przepisami i wymaga odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych.

**Odpowiedź:** Zgodnie z ustawą starodroże przechodzi na własność powiatu. Jeśli z rozwiązań autorskich Wykonawcy wynikać będzie konieczność uzyskania odstępstwa od warunków technicznych, to należą one do obowiązków Wykonawcy.

**Pytanie nr 45:** Zgodnie z zapisami OFU, str. 33 przyczółki obiektu mostowego wraz ze stożkami powinny zostać zlokalizowane poza terenem zalewowym i poza obrysem wałów przeciwpowodziowych. Zgodnie z założeniami Koncepcji Projektowej (widok z boku obiektu mostowego) lokalizacja jednego z przyczółków ingeruje w istniejący wał przeciwpowodziowy. Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że Zamawiający bezwzględnie wymagać będzie, aby przyczółki wraz ze stożkami zlokalizowane zostały poza obrysem wałów przeciwpowodziowych po stronie odpowietrznej.

**Odpowiedź:** Zamawiający bezwzględnie wymagać będzie, aby przyczółki wraz ze stożkami zlokalizowane zostały poza obrysem wałów przeciwpowodziowych po stronie zewnętrznej (tzw. odpowietrznej).

**Pytanie nr 46:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 13 w trakcie budowy obiektu mostowego należy prowadzić prace w taki sposób, aby nie zakłócały funkcjonowania istniejącej przeprawy promowej przez rz. Wisła. Prosimy o szczegółowe wyjaśnienia w tym zakresie, ponieważ rozwiązania przedstawione w Koncepcji Projektowej (w tym przede wszystkim lokalizacja obiektu wraz z dojazdami) kolidują z istniejącą infrastrukturą związaną z funkcjonowaniem przeprawy promowej, która bez względu na przyjętą technologię budowy mostu musi zostać uprzednio zlikwidowana/przebudowana.

**Odpowiedź:** Sprawa przeprawy przez Wisłę podczas budowy nowego mostu powinna zostać rozwiązana w projekcie tymczasowej organizacji ruchu.

**Pytanie nr 47:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 13 w trakcie budowy obiektu mostowego należy prowadzić prace w taki sposób, aby nie zakłócały funkcjonowania istniejącej przeprawy promowej przez rz. Wisła. Prosimy o jednoznaczną odpowiedź po czyjej stronie będzie przebudowa istniejącej infrastruktury związanej z funkcjonowaniem przeprawy promowej, która koliduje z lokalizacją nowego obiektu mostowego.

**Odpowiedź:** Jeżeli w projekcie tymczasowej organizacji ruchu zostanie przewidziana przebudowa istniejącej infrastruktury związanej z funkcjonowaniem przeprawy promowej to koszty tego przedsięwzięcia obciążają Wykonawcę.

**Pytanie nr 48:** Prosimy o jednoznaczną informację po czyjej stronie jest likwidacja istniejącej przeprawy promowej po wybudowaniu nowego obiektu mostowego.

**Odpowiedź:** Po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 49:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 23 w przekroju poprzecznym DW 973 należy uwzględnić obustronne opaski o szerokości 0,5m – prosimy o potwierdzenie, że w/w elementy należy wykonać na całym odcinku objętym zakresem opracowania (obiekt mostowy wraz z dojazdami).

**Odpowiedź:** Należy wykonać zgodnie z zapisami PFU 1.5.2.1. Charakterystyczne parametry przekroju poprzecznego: przekrój poprzeczny jezdni głównej: szerokość jezdni: min. 8,0 m (2 pasy ruchu po 3,5 m + 2 opaski szer. 0,5 m) na całym zadaniu.

**Pytanie nr 50:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 24 Projekt Konstrukcji Nawierzchni należy uzgodnić z ZDW Kraków oraz z ZDW Kielce. Prosimy o wyjaśnienie, która z w/w Stron będzie ostatecznie decydować o wyborze projektowanego rozwiązania w przypadku rozbieżnych opinii.

**Odpowiedź:** Projekty zatwierdzać będzie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie po uzgodnieniu z SZDW Kielce i sprawdzeniu przez zespół weryfikujący Inżyniera Kontraktu.

**Pytanie nr 51:** Prosimy o informację który z Zamawiających (ZDW Kraków, ZDW Kielce) będzie Organem zatwierdzającym Projekt Stałej i Czasowej Organizacji Ruchu.

**Odpowiedź:** W celu przyspieszenia procedury związanej z uzgadnianiem projektów, dokumentację należy przekazać obu stronom: Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Krakowie, 30-085 Kraków ul. Głowackiego 56 oraz Świętokrzyskiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Kielcach, 25-602 Kielce, ul. Jagiellońska 72. Organem zatwierdzającym projekt stałej organizacji ruchu będą marszałkowie zakresów na których przebiega dany fragment inwestycji tj. dla odcinka świętokrzyskiego Marszałek województwa świętokrzyskiego natomiast dla odcinka małopolskiego Marszałek województwa małopolskiego. ZDW Kraków oraz ZDW Kielce będą organami opiniującymi.

**Pytanie nr 52:** Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z zapisami PFU, str. 28 Zamawiający będzie oczekiwał wykonania powierzchniowego utwardzenia poboczy na całym zakresie opracowania.

**Odpowiedź:** Tak, Zamawiający będzie wymagał wykonania powierzchniowego utwardzenia poboczy na całym zakresie opracowania.

**Pytanie nr 53:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 29 Zamawiający oczekuje wykonania bitumicznej warstwy ściernalnej na projektowanych chodnikach. Prosimy o potwierdzenie tej informacji lub wyjaśnienie, czy Zamawiający wyrazi zgodę na wykonanie tej warstwy z betonowej kostki brukowej, tym bardziej, że w ciągu DK 79, gdzie następuje dowiązanie tych elementów nawierzchnia chodników wykonana jest z betonowej kostki brukowej.

**Odpowiedź:** Na ciągu pieszo – rowerowym należy wykonać nawierzchnię bitumiczną (poza mostem gdzie należy wykonać nawierzchnię chemoutwardzalną o grubości 5 mm.). Natomiast na pozostałych ciągach (chodnikach) Zamawiający dopuszcza nawierzchnię z betonowej kostki brukowej.

**Pytanie nr 54:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 31 Zamawiający informuje o planowanej rozbudowie wałów przeciwpowodziowych. Prosimy o jednoznaczne określenie jaki wpływ ta inwestycja będzie miała na planowaną budowę obiektu mostowego. Brak informacji w tym zakresie uniemożliwia Wykonawcom złożenie porównywalnych ofert.

**Odpowiedź:** W informacjach przekazanych przez RZGW w Krakowie nie sprecyzowano daty rozbudowy wałów i budowy polderów. Uwzględniając planowaną rozbudowę wałów i budowę polderów, RZGW w Krakowie przekazał jedynie rzędną wyniesienia zmodernizowanej korony obwałowań, która kształtować się będzie na poziomie ok. 177,75 m.n.p.m.

**Pytanie nr 55:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 32 rozwiązania w zakresie obiektu mostowego na terenie woj. świętokrzyskiego powinny uwzględniać możliwość wykonania przejazdu gospodarczego u podstawy wału od strony odpowietrznej. Prosimy o określenie parametrów technicznych tego przejazdu, w szczególności jego skrajni pionowej i poziomej.

**Odpowiedź:** Wynikać to będzie z rozwiązań autorskich projektanta przy zachowaniu obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych w szczególności skrajni.

**Pytanie nr 56:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 32 oraz rozwiązaniami Koncepcji Projektowej orientacyjna długość obiektu mostowego wynosi ok. 660m. Z kolei na stronie 2 załącznika nr 1 do DŚ preferowany wariant wskazuje na wykonanie obiektu mostowego o długości ok. 800m. Prosimy o wyjaśnienie w/w rozbieżności i jednoznaczne określenie wymagań Zamawiającego w tym zakresie.

**Odpowiedź:** Zgodnie z zapisami PFU długość mostu należy dostosować do wymogu lokalizacji przyczółków względem wałów przeciwpowodziowych. Po wstępnych uzgodnieniach z RZGW w Krakowie ustalono, że rozpiętość przęsła nurtowego nie może być mniejsza niż 130 m, a co za tym idzie długość obiektu mostowego dla tego wariantu wyniesie ok. 660 m.

**Pytanie nr 57:** Prosimy o jednoznaczne określenie zakresu robót na wyspie środkowej projektowanego ronda – zgodnie z PFU, str. 43 w jednym punkcie określono konieczność wykonania niską roślinnością, natomiast w drugim wskazano na konieczność obsadzenia iglakami lub innymi krzewami ozdobnymi.

**Odpowiedź:** Wyspę środkową projektowanego ronda należy obsadzić niską roślinnością, W tym zakresie zmianie ulegają zapisy str. 43 PFU.

W załączeniu udostępnia się zamienną str. nr 43 PFU oznaczoną datą 31.10.2017r (zamienna strona dostępna jest pod adresem [ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/63\\_17](ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp1/63_17) w katalogu: „zał. do pisma z dnia 31.10.2017r”).

**Pytanie nr 58:** Zgodnie z zapisami DŚ (załącznik nr 1, str. 2) została określona średnica ronda 40m. Prosimy o jednoznaczny informację, czy parametr ten należy traktować jako wiążący.

**Odpowiedź:** Nie, należy zaprojektować rondo o średnicy 50m. Włączenie w drogę krajową wymagać będzie odrębnych uzgodnień z GDDKiA o/Kielce. Rondo winno mieć zapewniony przejazd dla pojazdów ponadnormatywnych w ciągu DK79. Zgodnie z PFU rondo należy zaprojektować zgodnie z „Wytocznymi projektowania skrzyżowań drogowych. Część II Ronda” wyd. przez GDDP w Warszawie, Wa-wa 2001 oraz z innymi aktualnie obowiązującymi przepisami.

**Pytanie nr 59:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 45 po stronie województwa świętokrzyskiego należy zaprojektować stację pogodową – prosimy o informację, czy wraz z tą stacją Zamawiający wymaga wykonania tablicy zmiennej treści. Jeśli tak prosimy o podanie jej parametrów.

**Odpowiedź:**

Tablica zmiennej treści winna spełniać parametry określone w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

1. Konstrukcja tablicy zmiennej treści winna wyświetlać informacje tekstowe zmiennej treści w czasie rzeczywistym, ze zautomatyzowanym systemem zmiany wyświetlanej informacji w zależności od występujących warunków atmosferycznych;
2. Informacje wyświetlane na tablicy zmiennej treści winny być przekazywane ze stacji meteo usytuowanej przy drodze.
3. Tablica zmiennej treści winna posiadać możliwość wyświetlania tekstu oraz znaków świetlnych nieciągłych.
4. Tablica ustawiona przy drodze wojewódzkiej, winna wyświetlać znaki nieciągłe wielkości jak dla grupy znaków C – Średnich



Tabela 1.14. Podstawowe wymiary znaków okrągłych (wymiały podano w mm)

Grupa wielkości	Minimalna średnica okręgu a	Średnica pola symbolu e	Minimalny odstęp d	Szerokość obrzeża b	Minimalna wysokość liter	
					wewnątrz pola symbolu	symbol wtórny poniżej okręgu
A	1250	660 + 60	180	90 + 10	400	220
B	1050	550 ± 50	150	75 ± 10	300	185
C	850	450 ± 40	123	60 ± 10	200	150
D	650	350 ± 30	96	50 ± 10	100	75

Uwagi: 1. Średnica pola symbolu  $e = 7 a/13,2$ .  
2. Odstęp  $d = 0,3 e$ .

Tabela 1.15. Podstawowe wymiary znaków trójkątnych (wymiały podano w mm)

Grupa wielkości	Minimalna długość boku a	Wysokość pola symbolu e	Minimalny odstęp d	Szerokość obrzeża b	Minimalna wysokość liter	
					wewnątrz pola symbolu	symbol wtórny poniżej okręgu
A	1500	640 + 60	175	90 + 10	400	220
B	1250	520 ± 50	145	75 ± 10	300	185
C	1000	415 ± 40	115	60 ± 10	200	150
D	700	290 ± 30	80	45 ± 10	100	75

Uwaga: Odstęp  $d = 2,329/(0,3 a)$ .

Tablica zmiennej treści winna być wykonana z wykorzystaniem źródła światła opartego o diody elektroluminescencyjne należy zapewnić możliwość automatycznego dostrajania jaskrawości (luminescencji) do warunków otoczenia w sposób umożliwiający utrzymania odpowiedniego współczynnika luminescencji. Urządzenie dostrajające poziom luminescencji winny być zamontowane wewnątrz tablicy zmiennej treści lub w zewnętrznym urządzeniu sterującym (systemie) tablicą zmiennej treści. Zarządca drogi winien posiadać możliwość w razie konieczności ręcznego ustawiania jaka informacja winna zostać podana na tablicy zmiennej treści – dotyczy możliwości wyświetlania znaków świetlnych, nieciągłych). Konstrukcja tablicy zmiennej treści powinna zapewniać jej łatwość obsługi oraz być zabezpieczona przed dostępem osób niepowołanych. Tablice zmiennej treści powinny być zabezpieczone pod względem ewentualnych awarii układu elektrycznego zasilania oraz działać w zakresie temperatur od -40oC do + 40oC, mieć odporność na penetrację płynów i pyłów IP 54. Konstrukcja tablicy oraz elementy zawiesia winny być odporne na pływ warunków atmosferycznych w tym silnego wiatru jak również obudowa tablicy winna być wykonana z elementów nie powodujących powstawania refleksów świetlnych mogących powodować efektu oślepienia dla kierujących pojazdami. Żywotność tablicy winna wynosić co najmniej 10 lat.

Wielkość liter wyświetlanych na tablicy zmiennej treści winna wynosić wymiary nie mniejsze niż jak dla kategorii wielkości typu „C”

Tabela 1.16. Wymiary (mm) znaków alfanumerycznych na tablicach tekstowych o zmiennej treści dla poszczególnych grup wielkości

Grupa wielkości	Minimalna wysokość znaku a	Minimalna szerokość znaku e	Odstęp minimalny b	Minimalny odstęp między wyrazami c	Minimalna interlinia d	Minimalna szerokość marginesu f
A	400	57	114	285	228	400
B	320	46	92	230	184	320
C	240	34	68	170	136	240
D	160	23	46	115	92	160

Niedopuszczalne jest aby tablica zmiennej treści mogła wyświetlać informacje inne niż tylko te, związane z potrzebami ruchu drogowego tj. dane meteorologiczne oraz znaki nieciągłe.

Dla zapewnienia prawidłowego odczytu znaku, kontrast wyświetlanego znaku względem kontrastu otoczenia nie może być niższy niż 5:1.

**Pytanie nr 60:** Zgodnie z zapisami PFU, str. 46 Zamawiający wskazał na konieczność wykonania PEO typu ciężkiego. Prosimy o jednoznaczne, że elementy te należy zaprojektować na całej długości projektowanego odcinka DW 973.

**Odpowiedź:** Tak, elementy te należy zaprojektować na całej długości projektowanego odcinka DW 973 oraz wlotu DK 79.

**Pytanie nr 61:** Prosimy o informację, czy Wykonawca w swojej ofercie powinien uwzględnić wykonanie rozpoznania saperskiego dla terenu objętego przedmiotową inwestycją.

**Odpowiedź:** Tak, Wykonawca w swojej ofercie powinien uwzględnić wszystkie działania niezbędne do realizacji przedmiotowej inwestycji w tym konieczność wykonania rozpoznania saperskiego.

- II. W związku z wyjaśnieniami zamieszczonymi w pkt I w załączeniu udostępnia się na stronie internetowej Zamawiającego [www.zdw.krakow.pl](http://www.zdw.krakow.pl):
- zamienną str. nr 43 PFU (oznaczoną datą 31.10.2017r.)
  - pismo nr RŚ.6220.1.2017 dnia 10.08.2017r
  - uzgodnienie z RZGW

- III. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż oprócz wniosków o wyjaśnienie treści SIWZ zamieszczonych w ramach pkt I, wpłynęły również inne pytania, na które Zamawiający niezwłocznie udzieli odpowiedzi.

- IV. Mając powyższe na uwadze Zamawiający informuje, iż niniejszym zmienia określony w SIWZ oraz ogłoszeniu o zamówieniu termin składania ofert, termin wniesienia wadium oraz termin otwarcia ofert w niniejszym postępowaniu zgodnie z poniższym:

**Termin składania ofert – 21.11.2017 r. godzina 09:30**

**Termin wniesienia wadium – 21.11.2017 r. godzina 09:30**

**Termin otwarcia ofert – 21.11.2017 r. godzina 10:00.**

Mając powyższe na uwadze zmianie ulegają zapisy cz. IV pkt 1.9., pkt 3 i 4 oraz cz. VI pkt 6 SIWZ – cz. opisowa. W załączeniu udostępnia się na stronie internetowej Zamawiającego [www.zdw.krakow.pl](http://www.zdw.krakow.pl) zamienne str. nr 24 i 29 SIWZ – cz. opisowa (oznaczone datą 31.10.2017r.).

Przedmiotowe zmiany terminów zostają jednocześnie wprowadzone do treści ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 8 września 2017 r. nr 2017/S 172-351660 – zmiany dotyczą zapisów sekcji IV.2.2. i IV.2.7.

Niniejsze pismo wraz z załącznikami staje się częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Rozdzielnik:  
1 x DN-4 a/a  
[www.zdw.krakow.pl](http://www.zdw.krakow.pl)

DYREKTOR

mgr inż. Maria Maj

