

Kraków, 24.08.2018r.
ZDW/PW/2018/7523/DN4 BJ
Znak sprawy: ZDW-DN-4-271-17/18

Wg rozdzielnika

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia p.n. **Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierchosławicach ze SAG w Tarnowie** (nr ZDW-DN-4-271-17/18).

- I. W odpowiedzi na złożone przez Wykonawców wnioski o wyjaśnienie treści SIWZ w niniejszym postępowaniu, Zamawiający - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie niniejszym informuje, iż na podstawie art. 38 ust 1, 1a, 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 295

Zwracamy się o przekazanie informacji na temat grubości poszczególnych warstw konstrukcji jezdni i chodników niezbędnych do oszacowania wartości robót rozbiórkowych. W szczególności : jezdni w km 2+207 - 3+100, droga dojazdowa (przy rondzie) km 4+800, „Czarna Droga” oraz chodnik bitumiczny i z kostki brukowej zlokalizowany wzdłuż jezdni w km 2+207 – 3+100.

Odpowiedź

Grubości warstw konstrukcyjnych jezdni przedstawiają się następująco:

km ok. 2+460:

- do głębokości 14 cm: nawierzchnia bitumiczna,
- do głębokości 42 cm: warstwa z betonu cementowego, (płyta betonowa dylatowana), na całej szerokości jezdni,
- do głębokości 72 cm: pospółka 0-65mm.

km ok. 3+000:

- do głębokości 18 cm: nawierzchnia bitumiczna,
- do głębokości 43 cm: warstwa z betonu cementowego, (płyta betonowa dylatowana), na całej szerokości jezdni,
- do głębokości 76 cm: pospółka 0-65mm,
- do głębokości 90 cm: żużel wielkopiecowy 0-40mm.

km ok. 3+260:

- do głębokości 14 cm: nawierzchnia bitumiczna,
- do głębokości 42 cm: warstwa z betonu cementowego, (płyta betonowa dylatowana), na całej szerokości jezdni,
- do głębokości 72 cm: pospółka 0-65mm,
- do głębokości 90 cm: żużel wielkopiecowy 0-40mm.

Zamawiający wymaga usunięcia z konstrukcji jezdni drogi powiatowej istniejących płyt betonowych na całym zakresie drogi powiatowej objętej zakresem zadania.

Grubości warstw konstrukcyjnych ścieżki rowerowej i chodnika przedstawiają się następująco:

km ok. 2+460 chodnik:

- płyta betonowa gr 8-10 cm – warstwa z betonu cementowego, (płyta betonowa dylatowana), na całej szerokości chodnika,
- pospółka gr 40 cm.

km ok. 2+460 ścieżka rowerowa:

- nawierzchnia bitumiczna 6 cm,
- pospółka gr ok. 40 cm.

km ok. 3+000 chodnik:

- kostka betonowa gr 6 cm,
- podsypka piaskowa gr. 3 cm
- pospółka + żużel wielkopieczowy gr 20 cm.

km ok. 3+000 ścieżka rowerowa:

- kostka betonowa gr 6 cm
- podsypka piaskowa gr. 3 cm
- pospółka + żużel wielkopieczowy gr 20 cm.

Pytanie nr 336

W nawiązaniu do odpowiedzi nr 17 z 13.08.2018 dotyczącej korespondencji z Zarządcą rzeki Dunajec prosimy o udostępnienie brakujących pism, na które powołują się zarówno ZDW Kraków, SWECO jak i PGGWP w swojej korespondencji, w tym m.in. pism:

L.dz. 420/AD/16068/316/2018 z dnia 07.02.2018

L.dz 420/BK/16068/1078/18 z dnia 18.06.2018

ZDW/PW/2018/6235/DI-2/MM ZDW/DI-2/531/973/45/18 z dnia 18.07.2018

ZK/BK/16068/1173/17 z dnia 20.04.2017.

Odpowiedź

Zamawiający w **załączniku nr 19** udostępnia przedmiotowe pisma.

Zamawiający udostępnia załącznik nr 19, w ramach folderu o nazwie „**załącznik nr 19**” – pod adresem ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp3/17_18 w folderze Zmiany_24_08_2018.

Pytanie nr 337

Prosimy o udostępnienie notatek/protokołów ze spotkań:

Z dnia 22.06.2018 w RZGW w Krakowie przedstawiciele ZDW Kraków i PGWWP

Z 30.05.2018 i 05.06.2018 w Tarnowie przedstawiciele PGWWP i SWECO – dotyczące umocnienia lewego brzegu rzeki

Odpowiedź

Zamawiający nie dysponuje notatkami/protokołami z przedmiotowych spotkań, ponieważ nie były one sporządzane.

Pytanie nr 338

Z uwagi na zmianę lokalizacji podpory nurtowej od strony Wierzchosławic (podpory H) zwracamy się z wnioskiem o udostępnienie danych geologicznych dla nowej lokalizacji tej podpory.

Odpowiedź

Zamawiający w **załączniku nr 20** udostępnia dane geologiczne dla nowej lokalizacji podpory (H)

Zamawiający udostępnia załącznik nr 20, w ramach folderu o nazwie „**załącznik nr 20**” – pod adresem ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp3/17_18 w folderze Zmiany_24_08_2018.

Pytanie nr 339

Z uwagi na zmianę lokalizacji podpory nurtowej od strony Wierzchosławic (podpory H) i związaną z tym zmianę długości przęsła do ponad 300m, zwracamy się z wnioskiem o udostępnienie danych ze stacji meteorologicznych zlokalizowanych w pobliżu projektowanego obiektu dotyczących charakterystycznych kierunków i prędkości wiatru. Dane te są niezbędne do przeprowadzenia rzetelnej analizy stateczności pomostu i pylonów pod wpływem wzbudzenia wiatrem. Zwracamy uwagę, że normy obciążeń PN-85-S-10030 oraz EN-1991-4 swoim zakresem nie obejmują obciążenia wiatrem dla mostów podwieszonych o tak dużej rozpiętości przęsła.

Odpowiedź

W mostowej praktyce inżynierskiej w Polsce korzysta się z normy PN-B-02011:1977 Obciążenia w obliczeniach statycznych - Obciążenie wiatrem. Obciążenia mostów (poza wiatrem) określono w polskiej normie PN-85-S-10030.

Natomiast w przypadku zaistnienia takiej konieczności zakres potrzebnych danych ze stacji meteorologicznej określi projektant na etapie sporządzania dokumentacji projektowej.

Pytanie nr 340

Z uwagi na zmianę lokalizacji podpory nurtowej od strony Wierzchosławic (podpory H) i związaną z tym zmianę długości przęsła do ponad 300m, zwracamy się z wnioskiem o potwierdzenie, że projektowany obiekt ma zostać zaprojektowany na klasę A wg PN-85-S-10030. Zwracamy uwagę, że ww. norma ma ponad 30 lat i na etapie jej opracowywania praktycznie nie budowano w Polsce obiektów o przęsłach większych niż 100m a maksymalne ciężary pojazdów dopuszczonych na drogach w Polsce były zdecydowanie niższe niż obecnie. Wydaje się, że bardziej zasadne byłoby zaprojektowanie obiektu na obciążenia z normy EN-1991-2, która jest dużo bardziej aktualna i uwzględnia aktualne maksymalne ciężary pojazdów dopuszczonych do poruszania się po drogach publicznych. Dla przęsła o długości 300m PN-85-S-10030 daje obciążenie około 25% mniejsze niż EN-1991-2.

Odpowiedź

Zgodnie z zapisami PFU: Obiekt mostowy należy zaprojektować na **klasę obciążenia A** (500 kN) wg *PN-85-S-10030*. Dodatkowo powinny zostać zaprojektowane na obciążenie pojazdem specjalnym STANAG 2012 klasy 150 zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63, poz. 735, z późn. zm.).

Pytanie nr 341

Z uwagi na specyfikę i koszty planowanej inwestycji zwracamy się z wnioskiem o Określenie wymaganej trwałości projektowanego obiektu. Zwracamy uwagę, że dla konstrukcji tego typu wymagana trwałość jest zwykle określana na 100-120 lat (czasami nawet na 150 lat) podczas gdy w obiektach standardowych jest to 60-80 lat (czasami 100 lat).

Odpowiedź

Trwałość projektowanego obiektu inżynierskiego (mostu na Dunajcu) należy określić zgodnie z zapisami § 153 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku 9z późniejszymi zmianami) w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, w dziale „Trwałość obiektów inżynierskich”.

Pytanie nr 342

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o zdefiniowanie wymagań projektowych co do przypadków szczególnych obciążenia związanych z wymianą kabli podwieszenia/want, zerwaniem wanty czy pożarem powodującym uplastycznienie się want.

Odpowiedź

Zamawiający wymaga sprawdzenia obciążenia wyjątkowego przy ewentualnej wymianie 1 wanty.

Pytanie nr 343

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymaganej trwałości antykorozyjnej i zmęczeniowej systemu podwieszenia oraz określenie, które elementy podwieszenia mogą podlegać wymianie w czasie eksploatacji obiektu. Zwracamy uwagę, że trwałość systemów podwieszenia jest mniejsza niż oczekiwana trwałość konstrukcji tego typu i konieczne jest ich wymiana w czasie „cyklu życia” konstrukcji.

Odpowiedź

Zamawiający wymaga, by na etapie projektowania trwałość zmęczeniowa systemu podwieszenia była równa trwałości obiektu mostowego.

Wymagana trwałość antykorozyjna systemu podwieszenia winna wynosić min 25 lat (przy zastosowaniu farb etylokrzemianowych, farba nawierzchniowa polisiloksanowa).

W czasie eksploatacji obiektu wymianie mogą podlegać wanty.

Pytanie nr 344

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymaganej trwałości antykorozyjnej systemu sprężenia oraz określenie, które elementy sprężenia mogą podlegać wymianie w czasie eksploatacji obiektu. Zwracamy uwagę, że trwałość systemów sprężenia zewnętrznego jest mniejsza niż oczekiwana trwałość konstrukcji tego typu i konieczne jest ich wymiana w czasie „cyklu życia” konstrukcji.

Odpowiedź

Zamawiający wymaga, by na etapie projektowania trwałość wszystkich elementów sprężania była równa trwałości globalnej obiektu mostowego.

Wymagana trwałość antykorozyjna systemu sprężania winna wynosić 25 lat (przy zastosowaniu farb etylokrzemianowych, farba nawierzchniowa polisiloksanowa).

Pytanie nr 345

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie czy pylony mają być wyposażone w windy do obsługi, schody czy drabiny (pylony będą miały wysokość ok 70m co odpowiada budynkowi o 25 piętrach)?

Odpowiedź

Zamawiający wymaga wyposażenia projektowanego pylonu w drabiny do jego obsługi.

Pytanie nr 346

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymagań dla oświetlenia obrysowego pylonów i want mających na celu zapobiec uderzeniom samolotów, helikopterów czy dronów w te elementy konstrukcji mostu.

Odpowiedź

Wykonawca na etapie sporządzania dokumentacji projektowej obiektu mostowego na rzece Dunajec ma obowiązek zwrócić się do organu zarządzającego ruchem lotniczym o przedstawienie stanowiska, czy rzędne zaprojektowanych elementów obiektu wymagają wbudowania oświetlenia przeciw uderzeniom samolotów, helikopterów czy gronów.

Pytanie nr 347

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymagań dla instalacji odgromowej pylonów.

Odpowiedź

Wykonawca ma obowiązek zaprojektowania instalacji odgromowej pylonu. Szczegółowe wymagania w tym zakresie określają przepisy w zakresie branży elektrycznej.

Pytanie nr 348

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymagań dla instalacji elektrycznej i oświetlenia wewnątrz pylonów i pomostu (w przypadku zastosowania pomostu skrzynkowego)?

Odpowiedź

W przypadku zastosowania pomostu skrzynkowego Wykonawca ma obowiązek zaprojektowania oświetlenia wewnątrz pylonów i pomostu. Szczegółowe wymagania w tym zakresie określają przepisy w zakresie branży elektrycznej.

Pytanie nr 349

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie czy projektowany obiekt ma posiadać system iluminacji a jeżeli tak to wnioskujemy o określenie wymagań dla takiego systemu.

Odpowiedź

Zakres realizacji przedmiotowego zadania nie obejmuje wykonania systemu iluminacji obiektu mostowego na Dunajcu.

Pytanie nr 350

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie czy projektowany obiekt ma posiadać system monitoringu, a jeżeli tak to wnioskujemy o określenie wymagań dla takiego systemu.

Odpowiedź

Zakres realizacji przedmiotowego zadania nie obejmuje wykonania systemu monitoringu obiektu mostowego na Dunajcu.

Pytanie nr 351

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymagań co do trwałości łożysk i dylatacji oraz określenie szczegółowych wymagań dla ich wymiany (np. czy na czas wymiany łożysk lub dylatacji będzie możliwe będzie całkowite zamknięcie ruchu lub przynajmniej jego częściowe ograniczenie). Zwracamy uwagę, że trwałość łożysk i dylatacji jest dużo mniejsza niż trwałość projektowanego obiektu i w czasie „cyklu życia” obiektu elementy te będą musiały być wymieniane kilkakrotnie. W związku z tym na etapie projektowania konstrukcji konieczne jest zdefiniowanie szczegółowych wymagań dotyczących wymiany tych elementów (np. zapewnienie odpowiedniego dostępu do łożysk oraz miejsc na zamontowanie siłowników, etc.).

Odpowiedź

Trwałość podanych elementów projektowanego obiektu inżynierskiego (mostu na Dunajcu) należy określić zgodnie z zapisami § 153 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku z późniejszymi zamianami) w sprawie warunków technicznych, jakimi

powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, w dziale „Trwałość obiektów inżynierskich”.

Zamawiający wymaga, by dostęp do wszystkich elementów podlegających rutynowym przeglądom (m.in. łożysk, dylatacji) był zapewniony zgodnie z Katalogiem detali mostowych GDDKiA.

Zamawiający wymaga zapewnienia przestrzeni min. 80 cm między tylną ścianą przyczółku a czołem konstrukcji.

Zamawiający dopuszcza częściowe ograniczenie ruchu na czas wymiany łożysk lub dylatacji.

Pytanie nr 352

Z uwagi na specyfikę projektowanego obiektu zwracamy się z wnioskiem o określenie wymagań co do dostępu do wszystkich elementów podlegających rutynowym przeglądom (czy powinny być zapewnione stałe platformy do wszystkich łożysk, dylatacji, zakotwień want, kabli sprężenia, etc., czy możliwe jest zastosowanie platform samojezdnych/zamontowanych na pojazdach?).

Odpowiedź

Zamawiający wymaga, by dostęp do wszystkich elementów podlegających rutynowym przeglądom (m.in. łożysk, dylatacji, zakotwień want, kabli sprężających) był zapewniony zgodnie z Katalogiem detali mostowych GDDKiA.

Zamawiający wymaga zapewnienia przestrzeni min. 80 cm między tylną ścianą przyczółku a czołem konstrukcji.

Pytanie nr 353

W opisie do dokumentacji koncepcyjnej - PROJEKT KONCEPCYJNY TOM 1 – CZĘŚĆ OGÓLNA str. 5 napisane jest: „Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt koncepcyjny budowy połączenia drogowego węzła autostradowego Tarnów Zachód (Wierzchosławice) ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie w ramach „Aktualizacji opracowania p.n. Dokumentacja studyjno-koncepcyjna wraz z pozyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach” dla budowy połączenia drogowego węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie.” Z uwagi na to, że wyżej wspomniana dokumentacja studyjno-koncepcyjna w ramach zadania inwestycyjnego pn. Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie, opracowana w grudniu 2015r., która została zaktualizowana przez SWECO ENGINEERING Sp. z o.o. w ramach umowy 147/2016/ZDW z dnia 05.08.2016r, może zawierać istotne informacje dotyczące planowanej inwestycji, zwracamy się z wnioskiem o jej udostępnienie zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198).

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 124.

Pytanie nr 354

W opisie do dokumentacji koncepcyjnej - PROJEKT KONCEPCYJNY TOM 1 – CZĘŚĆ OGÓLNA str. 6 wskazano jako jeden z materiałów wyjściowych do opracowania projektu koncepcyjnego „Opinię geotechniczną wraz z Dokumentacją badań podłoża gruntowego dla zadania p.n.: „Budowa połączenia węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach ze Strefą Aktywności Gospodarczej w Tarnowie.”, opracowana w październiku 2014r. Z uwagi na to, że wyżej wspomniana opinia może zawierać istotne informacje dotyczące planowanej inwestycji zwracamy się z wnioskiem o jej udostępnienie zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198).

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 125.

Pytanie nr 355

W opisie do dokumentacji koncepcyjnej - PROJEKT KONCEPCYJNY TOM 1 – CZĘŚĆ OGÓLNA str. 20-10 napisane jest: „Dodatkowo projektowana trasa (w wszystkich wariantach) przebiega częściowo w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Dunajec i jej realizacja będzie wymagać uzyskania decyzji Dyrektora RZGW zwalniającej z zakazów określonych ustawie Prawo wodne. (szczegóły w piśmie RZGW z dnia 05.06.2013r.)” Z uwagi na to, że wyżej wymienione pismo RZGW nie zostało udostępnione w materiałach przetargowych a może zawierać istotne informacje dotyczące planowanej inwestycji, zwracamy się z wnioskiem o jego udostępnienie zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1198)

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 127.

Pytanie nr 356

W opisie do dokumentacji koncepcyjnej - PROJEKT KONCEPCYJNY TOM 1 – CZĘŚĆ MOSTOWA str. 6 napisane jest: „Istniejący most nad rzeką Dunajec. ... Jest to konstrukcja powłokowa, o układzie statycznym w postaci belki ciągłej pięcioprzęsłowej o długościach teoretycznych przęseł $L = 48m + 60m + 72m + 60m + 48m = 288m$. Podpory stanowią dwa przyczółki pełnościenne posadowione bezpośrednio i cztery filary złożone z dwóch słupów o średnicy 1,2m każdy, posadowione za pośrednictwem oczepu na trzech palach o średnicy 1,2m.” Biorąc pod uwagę, że światło poziome istniejącego mostu drogowego położonego w odległości 200m na północ od planowane nowego obiektu, wynosi jedynie 288m, czym zostało uwarunkowane światło poziome obiektu w wybranym do realizacji wariantcie 4 przebiegu trasy łącznika (PFU str. 3 pkt 1.1) wynoszące ok 600m? Czy Zamawiający dopuszcza skrócenie planowanego obiektu poprzez zastosowanie nasypów w międzywałach rzeki Dunajec (podobnie jak to ma miejsce w istniejącym moście drogowym i kolejowym), przy jednoczesnym zachowaniu wymaganego światła mostu?

Ponadto, biorąc pod uwagę, że maksymalne przęsło istniejącego mostu wynosi 72m dzięki lokalizacji podpór w korycie rzeki Dynajec, czym zostało uwarunkowane maksymalne przęsło obiektu w wybranym do realizacji wariantcie 4 przebiegu trasy łącznika (PFU str. 3 pkt 1.1) wynoszące ok 220m?

Czy zamawiający dopuszcza lokalizację podpór stałych lub przynajmniej tymczasowych w korycie rzeki Dunajec (podobnie jak to ma miejsce w istniejącym moście drogowym i kolejowym)?

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 128.

Pytanie nr 357

W opisie do dokumentacji koncepcyjnej - PROJEKT KONCEPCYJNY TOM 1 – CZĘŚĆ MOSTOWA str. 14 napisane jest: „Do utrzymania zimowego nawierzchni na obiekcie należy używać jedynie środków obojętnych dla środowiska (np. piasku). Konieczne jest częste zmywanie jezdni, szczególnie w okresach o małej ilości opadów atmosferycznych.

Należy dokonywać częstych kontroli stanu (w tym szczelności) całego systemu odwodnienia jezdni i chodników na obiekcie.”

Czy w związku w powyższym na obiekcie należy zaprojektować?

- a. Wpusty odwodnienia o konstrukcji pozwalającej na ich łatwe czyszczenie z piasku stosowanego do zimowego utrzymania nawierzchni?*
- b. Hydrantów pozwalających na zmywanie jezdni w okresach małej ilości opadów?*

- c. *Specjalnych chodników roboczych pod konstrukcją pozwalających na częste kontrole szczelności systemu odwodnienia jezdni i prowadzenie prac utrzymaniowych systemu odwodnienia?*
- d. *Czy wymagane jest zastosowanie specjalnych dylatacji mostowych zapobiegających przedostawaniu się wody z powierzchni obiektu do gruntu pod obiektem?*

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 130.

Pytanie nr 358

W Programie Funkcjonalno-Użytkowym na stronie 23 napisane jest, że w przypadku zaprojektowania konstrukcji stalowej lub zespolonej konstrukcję stalową należy zabezpieczyć systemem powłokowym o trwałości min 15 lat. Czy z uwagi na lokalizację obiektu na terenach chronionych ujęć wód podziemnych Kępa Bogumiłowicka oraz. Zbylitowska Góra możliwe będzie wykonanie powłok malarskich na miejscu budowy po zakończeniu montażu konstrukcji stalowej?

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 133.

Pytanie nr 359

Dotyczy odpowiedzi na pytanie 219:

Zamawiający wymaga usunięcia z konstrukcji jezdni drogi powiatowej istniejących płyt betonowych.

Prosimy o podanie lokalizacji nawierzchni z płyt, rodzaju płyt (wymiary) z jakich nawierzchnia została wykonana, oraz powierzchni płyt do rozebrania. Brak danych na ten temat uniemożliwia rzetelną wycenę.

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie numer 295.

- II. Ponadto Zamawiający - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie informuje, iż na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy PZP wprowadza zmianę w zakresie § 13 załącznika nr 7 SIWZ Wzoru umowy, w związku z czym wprowadza się zamienny załącznik nr 7 SIWZ wzór umowy z dnia 24.08.2018 r.
- III. Mając na uwadze fakt wprowadzenia w treści SIWZ zmian, o których mowa wyżej (pkt I i pkt II), 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 – 25.09.2018r. godzina 09:30

Termin wniesienia wadium – 25.09.2018r. godzina 09:30

Termin otwarcia ofert – 25.09.2018r. godzina 10:00

Mając powyższe na uwadze zmianie ulegają zapisy cz. IV pkt 1.9, pkt 3 i pkt 4 oraz cz. VI pkt 5 SIWZ – cz. opisowa.

Przedmiotowe zmiany terminów zostają jednocześnie wprowadzone do treści ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 28.02.2018 r. pod nr 2018/S 041-088858 – zmiany dotyczą sekcji IV.2.2. i IV.2.7.

IV. W związku z dokonanymi zmianami SIWZ, o których mowa wyżej, w załączeniu udostępnia się na stronie internetowej Zamawiającego www.zdw.krakow.pl:

- 1) następujące dokumenty oznaczone datą 24.08.2018 r:
 - zamienne strony nr 27,28 i 33 SIWZ – część opisowa oznaczone datą 24.08.2018r.,
 - zamienny załącznik nr 7 SIWZ wzór umowy oznaczony datą 24.08.2018 r.
- 2) dokumenty zamieszczone w linku ftp://ftp.zdw.home.pl/wzp3/17_18 w folderze *Zmiany 24_08_2018*:
 - *pisma - załącznik nr 19 PFU - (folder)*
 - *dane geologiczne - załącznik nr 20 PFU - (plik)*
- 3) Sprostowanie Ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji do ogłoszenia o zamówieniu (24.08.2018r.)

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


DYREKTOR
mgr inż. Marta Maj

Rozdzielnik:
www.zdw.krakow.pl
1 x DN-4 a/a

Noi