



Projekt współfinansowany z EFRR w ramach RPO Województwa Kujawsko – Pomorskiego
na lata 2014-2020, oś priorytetowa V – Spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu, działanie 5.1 –
Infrastruktura Drogowa

ZDW.N4.363.20.2019

Bydgoszcz, dnia 30.10.2019 r.

Odpowiedzi na pytania 2

Dotyczy postępowania pn.:

PRZEBUDOWĘ I ROZBUDOWĘ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 559 NA ODCINKU LIPNO - KAMIEŃ KOTOWY – GRANICA WOJEWÓDZTWA z podziałem na dwie części:

część 1 - Etap I od km 1+500 do km 12+500,

część 2 - Etap II od km 12+500 do km 18+740 (skrzyżowanie w m. Jasień).

W związku z pytaniem do zamówienia publicznego na w/w zadanie złożonym przez Wykonawców do dnia **29.10.2019** r., na podstawie art. **38 ust. 2 oraz 4 ustawy z 29 stycznia 2004** r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. poz. 1986 z późn. zm.), Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy (zwany dalej: „Zamawiającym”),

- zamieszcza odpowiedzi na pytania,
- dokonuje modyfikacji SIWZ – zamieszczone załączniki

Odpowiedzi na pytania

Pytanie 10: ZMIANA ODPOWIEDZI ZAMIESZCZONEJ DNIA 23.10.2019:

Prosimy o wskazanie kolejności ważności dokumentów przetargowych w zakresie dokumentacji projektowej, który z dokumentów jest ważniejszy SST, opis techniczny, rysunki?

Odpowiedź 10: NIEAKTUALNA

1.1.Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (zwana dalej „SIWZ”) wraz z wyjaśnieniami do treści SIWZ udzielonymi przez Zamawiającego wraz z Jednolitym Europejskim Dokumentem Zamówień (zwanym w skrócie JEDZ),

1.2.Oferta złożona w dniu

1.3.Kosztorys ofertowy załącznik nr 1 do niniejszej umowy,

1.4.Harmonogram rzeczowo - finansowy sporządzony przez Wykonawcę i zatwierdzony przez Zamawiającego stanowiący załącznik nr 2 do niniejszej umowy,

1.5.Dokumentacja projektowa wraz z SST,

Odpowiedź 10: AKTUALNA

Projekt budowlany (w tym przypadku projekt wykonawczy zaktualizowany część opisowa – jako dokument najważniejszy, następnie projekt wykonawczy zaktualizowany – część rysunkowa i następnie SST).

Pytanie 11:

Zamawiający zamieścił SST 10.03.01. REGULACJA WYSOKOŚCIOWA POKRYW STUDNI I SKRZYNEK, brak takiego zakresu prac wyszczególnionego w kosztorysie ofertowym. Wobec powyższego prosimy o potwierdzenie, iż roboty nie wchodzą w zakres zamówienia. W przeciwnym wypadku prosimy o uzupełnienie przedmiaru robót i kosztorysu.

Odpowiedź 11:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 15:

Prosimy o wyjaśnienie w jakiej pozycji kosztorysowej należy wycenić wykonanie obrukowania skarp przy przepustach PD-05A i PD 05-B.

Odpowiedź 15:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 16:

Prosimy o wskazanie w sposób jednoznaczny ile należy wykonać w „sztukach“ stabilizacji granic pasa drogowego znakami granicznymi. Należy podkreślić, iż zgodnie z art 29 ust 1 PZP Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

Odpowiedź 16:

Stabilizację punktów granicznych pasa drogowego należy wykonać w ilości zgodnej z zapisami SST D – 01.01.01a WYNIESIENIE I STABILIZACJA GRANIC PASA DROGOWEGO.

Ilość w „sztukach” stabilizacji granic pasa drogowego znakami granicznymi należy oszacować na podstawie zapisów w SST oraz planu sytuacyjnego.

Pytanie 17:

Prosimy o wyjaśnienie pozycji kosztorysowej nr 109 d.9 cz.I oraz 90 d.9 cz.II. Wykonawca na tym etapie postępowanie nie jest w stanie przewidzieć zakresu prac dodatkowych i uzupełniających.

Należy podkreślić, iż zgodnie z art 29 ust 1 PZP Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty Prosimy o wykreślenie w/w pozycji.

Odpowiedź 17:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 25:

Prosimy o potwierdzenie, że w pobocze należy wbudować niesort kamienny 0/31,5.

Odpowiedź 25:

Pobocze należy wykonać z kruszywa kamiennego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5 mm.

Pytanie 26:

Zamawiający zamieścił D - 02.01.01a_WZMOCNIENIE SKARPY LUB ZBOCZA KONSTRUKCJĄ OPOROWĄ Z GRUNTU GWOŹDZIOWANEGO; D - 02.01.01j_WZMOCNIENIE GEOKRATA PRZESTRZENNA SLABEGO PODŁOŻA; D - 04.06.01 POBUDOWA Z CHUDEGO BETONU; D - 05.01.04a_NAWIERZCHNIE Z MIESZANKI KRUSZYWA NIEZWIĄZANEGO – POBOCZA; D - 05.02.01_NAWIERZCHNIA TŁUCZNIOWA; D - 05.03.04A_WYPELNIENIE SZCZELIN W NAWIERZCHNI Z BETONU CEMENTOWEGO D - 05.03.26_ZABEZPIECZENIE NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ PRZED SPEKANIEM; D - 07.06.01a_OGRODZENIA PRZY POSESJACH PRZYDROŻNYCH; D - 07.06.02_URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE RUCH PIESZYCH; D - 08.05.01_ŚCIEKI Z PREFABRYKOWANYCH ELEMENTÓW BETONOWYCH, brak odwołania w kosztorysie ofertowym. Prosimy o wyjaśnienie.

Odpowiedź 26:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 30:

W załączonej SST D - 09.01.01_ZIELEŃ DROGOWA brakuje informacji w zakresie wykonania zaprojektowanych nasadzeń. Prosimy o uzupełnienie,

Odpowiedź 30:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 31:

SST D - 05.03.23_NAWIERZCHNIA Z KOSTKI BETONOWEJ nie obejmuje prac związanych z wykonaniem nawierzchni z płyt betonowych ażurowych EKO. Prosimy o uzupełnienie.

Odpowiedź 31:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 33:

Zgodnie z opisem technicznym nawierzchnie zatok należy wykonać z betonu C30/37 zbrojonego włóknem szklanym, zaś SST D - 05.03.04_NAWIERZCHNIA BETONOWA nie potwierdza takiego materiału. Prosimy o wyjaśnienie i korektę.

Odpowiedź 33:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 34:

Opis techniczny dla branży mostowej opisuje wykonanie płyt przejściowych z betonu B35, zaś kosztorys ofertowy mówi o betonie B-30. Prosimy o wyjaśnienie i korektę.

Odpowiedź 34:

Płyty przejściowe należy wykonać z betonu B35 (C30/37).

Pytanie 35:

Dotyczy rysunku ogólnego przepustów drogowych, na przekroju podłużnym są palisady z kołków faszynowych brak takiej pozycji w kosztorysie ofertowym. Prosimy o wyjaśnienie i korektę.

Odpowiedź 35:

Wykonanie palisady z kołków faszynowych należy uwzględnić w cenie jednostkowej pozycji M-20.15.02 "Wykonanie przepustu z blachy falistej".

Pytanie 40:

Prosimy o wyjaśnienie z czego należy wykonać nawierzchnie dróg objazdowych/ dróg technologicznych, o których mowa w czasowej organizacji ruchu

Odpowiedź 40:

Zamawiający wyjaśnia, że nawierzchnię dróg objazdowych/ dróg technologicznych, o których mowa w czasowej organizacji ruchu należy wykonać w konstrukcji adekwatnej do panujących natężeń ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej nr 559.

Nawierzchnia dróg objazdowych/ dróg technologicznych, o których mowa w czasowej organizacji ruchu musi być wykończona warstwą z betonu asfaltowego grubości 4 cm.

Pytanie 43: ZMIANA ODPOWIEDZI ZAMIESZCZONEJ DNIA 23.10.2019:

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z pkt.9.17 opisu technicznego dla branży drogowej nawierzchnię chodnika należy wykonać z kostki betonowej typu Holland, a nawierzchnię ciągu pieszo-rowerowego do posesji z kostki betonowej bezfazowej typu Behaton.

Odpowiedź 43: NIEAKTUALNA

~~Zamawiający potwierdza wykonanie nawierzchni chodnika i ciągu pieszo-rowerowego zgodnie z pkt 9.18 opisu technicznego projektu wykonawczego zamiennego branży drogowej~~

Odpowiedź 43: AKTUALNA

Zamawiający potwierdza wykonanie nawierzchni chodnika i ciągu pieszo-rowerowego zgodnie z pkt 9.17 opisu technicznego projektu wykonawczego zamiennego branży drogowej.

Pytanie 52:

SST D 04.04.00 odnosi się do PN-S 06102 – kopalnie nie produkują materiałów w oparciu o te normy, a na podstawie norm europejskich. Prosimy o aktualizację zapisów tak jak jest to w D 04.04.02.

Odpowiedź 52:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 53:

SST D 04.04.00 nie dopuszcza skał wapiennych. Prosimy o wykreślenie tego zapisu z uwagi na to, że celem powszechnie stosowanych norm jest spełnienie wymagań, a nie opieranie się na pochodzeniu skały. Tym bardziej, że większość wapieni jest stosowana z dużym powodzeniem zarówno na autostradach jak i

drogach ekspresowych. Prosimy o dopuszczenie materiałów spełniających wymagania SST tj. parametry fizykomechaniczne, niezależnie od ich pochodzenia.

Ponadto należy podkreślić, że wykonawca wykonujący dotychczas przedmiotowe zadanie wykonał podbudowę z kruszywa wapiennego.

Odpowiedź 53:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 54:

SST D 04.04.04 odnosi się do wycofanych norm m.in. PN-B 11112. Prosimy o aktualizację zapisów tak jak jest to w D 04.04.02.

Odpowiedź 54:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 55:

Dotyczy D.05.03.24 W SST w pkt. 5.2 tablica 4 wskazano uziarnienie i ilość lepiszcza do mieszanki BBTM8, KR3 niezgodne z przywołanym w pkt. 10.2 dokumentem technicznym WT-2 2014. W tablicy 6 przedstawiono niewłaściwe metody i warunki badań dla projektowanej mieszanki. Wnosimy o poprawienie treści SST lub potwierdzenie, że mieszankę należy zaprojektować w oparciu o obowiązujące wymagania WT-1, WT-2 2014 oraz stosowania metod, właściwości, warunków badań wymaganych dla BBTM8, KR 3 (załącznik nr 1).

Odpowiedź 55:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 56:

Dotyczy D.05.03.24 Wnosimy o rezygnację z obowiązku przedstawienia referencji zmniejszenia hałasu dla mieszanki BBTM8, co jest spowodowane, tym że mieszanki BBTM 8 nie występują w przetargach na realizację warstw ścieralnych. Nawierzchnie warstw ścieralnych wykonuje się głównie z betonu asfaltowego lub mieszanki SMA. Mieszanki BBTM8 wykazują zróżnicowanie poziomu dźwięku w zależności od badanego odcinka, przez co należy rozumieć, że zastosowanie tej samej mieszanki na innym zadaniu może dać zupełnie inny wynik pomiaru. Ocenę skuteczności obniżenia hałasu można dokonać dopiero po wykonaniu nawierzchni z BBTM8.

Odpowiedź 56:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 58:

W dokumentacji przetargowej wskazano do zaprojektowania na części zadania mieszankę z BBTM8. Wnosimy o wskazanie projektowanej prędkości na odcinkach drogi, gdzie zostanie wbudowana mieszanka BBTM8. W przypadku prędkości do 50 km/h hałas pracy silnika samochodu poruszającego się po drodze będzie większy od hałasu styku koła z nawierzchnią. W takim przypadku nie uzyska się zamierzonego celu jakim jest obniżenie hałasu. Jeśli na projektowanym odcinku drogi z BBTM8 będą występowały skrzyżowania mieszanka nie będzie spełniać swoich właściwości i zostanie zniszczona. Wnosimy o możliwość wykonania w całości warstwy ścieralnej z mieszanki SMA 8 wskazanej na przedmiotowym zadaniu. Mieszanka SMA8 zgodnie z WT-2 2014 zalecana jest, jeżeli wymaga się zmniejszenia hałasu.

Odpowiedź 58:

Zamawiający wyjaśnia, że prędkość projektowa dla poszczególnych odcinków drogi została określona w dokumentacji projektowej Projektu wykonawczego zamiennego oraz w zatwierdzonym Projekcie Organizacji Ruchu.

Pytanie 59:

Dotyczy D.05.03.05A W pkt 1.3 wskazano do zaprojektowania mieszankę AC 8 S 50/70, KR 1-2. W SST w pkt. 2.4 zostały wykreślone wymagania dla kruszywa drobnego niełamane. Wnosimy o możliwość stosowania kruszywa niełamane do projektowanej mieszanki na warstwę ścieralną AC 8S, KR 1-2. Zgodnie z przytoczonym dokumentem technicznym w pkt. 10.3, materiał ten należy stosować do warstwy ścieralnej dla kategorii ruchu KR 1-2.

Odpowiedź 59:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 60:

W dokumentacji przetargowej występuje niespójność dotycząca zastosowania mieszanki AC 8S, KR 1-2 koloru czarnego. Wnosimy o doprecyzowanie gdzie wyżej przywołana mieszanka ma zostać wbudowana na przedmiotowym zadaniu.

Odpowiedź 60:

Zamawiający wyjaśnia, że warstwę ścieralną zarówno na pola jak i na ścieżkę rowerową (ciąg pieszo-rowerowy) poza terenami zabudowy należy wykonać z zastosowaniem mieszanki AC5S.

Pytanie 61:

Dotyczy D.05.03.24 Wnosimy o podanie ile razy należy wykonać pomiary hałasu nawierzchni BBTM8, KR 3 i mieszanki nawierzchni tradycyjnej oraz wskazanie kto poniesie koszty wykonania badań.

Odpowiedź 61:

SST D.05.03.24 nie wskazuje o konieczności pomiaru hałasu nawierzchni, a jedynie o wymaganiach stawianych materiałom do wykonania mieszanki BBTM. Pomiar hałasu powinien zostać wykonany zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach i obejmować okres przed i po realizacyjnym. Koszt wykonania pomiaru hałasu i opracowania analizy poniesie Wykonawca robót.

Pytanie 62:

W związku z niespójnością dokumentacji przetargowej wnosimy o potwierdzenie konstrukcji dla jezdni, ciągu pieszo-rowerowego i zjazdów:

- jezdnia warstwa ścieralna SMA 8 PMB 45/80-65, KR 3 / (częściowo na odcinkach) BBTM8 PMB 45/80-65, KR3
- jezdnia warstwa wiążąca AC 16 W 35/50, KR 3
- jezdnia warstwa podbudowy AC 22 P 35/50, KR 3
- ciąg pieszo-rowerowy (poza obszarem zabudowanym) – warstwa ścieralna AC 5 S 50/70, KR1-2 koloru czarnego,
- zjazdy – warstwa ścieralna AC 5 S 50/70, KR 1-2 – koloru czarnego.

Odpowiedź 62:

Zamawiający potwierdza, że konstrukcje nawierzchni jezdni należy wykonać zgodnie z zamieszczonym projektem wykonawczym zamiennym.

Konstrukcję ciągu pieszo-rowerowego poza terenem zabudowy oraz zjazdów należy wykonać z zastosowaniem warstwy ścieralnej z AC5S 50/70 KR 1-2 w kolorze czarnym.

Pytanie 63:

Prosimy o poprawienie opisu pozycji w pozycji kosztorysowej 63 d.5 cz.I oraz 54 d.5 cz.II, gdyż wg wykonawcy dotyczą one wykonania warstwy wiążącej, a nie ścieralnej.

Odpowiedź 63:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 64:

Prosimy o wskazanie czy wykonawca w zakresie robót ma wykonanie zjazdów z mma AC5S gr.5cm, gdyż w kosztorysach ofertowych brak w/w zakresu. Prosimy o ewentualne dodanie pozycji kosztorysowej.

Odpowiedź 64:

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca w zakresie robót ma wykonać zjazdy na pola z zastosowaniem na warstwę ścieralną mieszanki mineralno-asfaltowej AC5S gr 5 cm.

Pytanie 65:

Dotyczy SST D - 04.07.01a_PODBUDOWA Z BETONU ASFALTOWEGO AC22P_KR3 WG WT1 I WT2 pkt. 5.8. Wbudowanie mieszanki mineralno-asfaltowej „Przy doborze rodzaju mieszanki mineralno-asfaltowej do układu warstw konstrukcyjnych należy zachować zasadę mówiącą, że grubość warstwy musi być co najmniej dwuipółkrotnie większa od wymiaru D kruszywa danej mieszanki ($h \geq 2,5xD$)”. Dokumentacja narzuca wykonanie AC 22P o grubości 5cm, informujemy że jest to niezgodne z wyżej wymienionym zapisem SST oraz z tablicą 59 z WT 2 2008. Według której mieszanki mineralno asfaltowe AC 22P stosuje się do warstw o grubości od 7 do 14cm. W związku z rozbieżnościami zapisów prosimy o wyjaśnienia.

Odpowiedź 65:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 66:

Dotyczy SST D - 04.07.01a_PODBUDOWA Z BETONU ASFALTOWEGO AC22P_KR3 WG WT1 I WT2 pkt. 5.8. Wbudowanie mieszanki mineralno-asfaltowej „Przy doborze rodzaju mieszanki mineralno-asfaltowej do układu warstw konstrukcyjnych należy zachować zasadę mówiącą, że grubość warstwy musi być co najmniej dwuipółkrotnie większa od wymiaru D kruszywa danej mieszanki ($h \geq 2,5xD$)”. Dokumentacja narzuca wykonanie AC 22P o grubości 5cm, informujemy że jest to niezgodne z wyżej wymienionym zapisem oraz z tablicą 59 z WT 2 2008. Według której mieszanki mineralno asfaltowe AC 22P stosuje się do warstw o grubości od 7 do 14cm. Czy zamawiający dopuszcza alternatywnie zastosowanie mieszanki AC 16P która według tablicy 59 WT 2 2008 przeznaczona jest do warstw o grubości od 5 do 14cm.

Odpowiedź 66:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 67:

Dotyczy warstwy ścieralnej na ciągu pieszo-rowerowym z betonu asfaltowego AC8S gr. 3cm, czy Zamawiający dopuszcza wykonanie ścieżki rowerowej z zastosowaniem warstwy wiążącej i ścieralnej zgodnie z obowiązującym KATALOGIEM TYPOWYCH KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH dla kategorii KR1, w celu zapewnienia lepszej równości dla warstwy ścieralnej oraz przedłużenia żywotności całej konstrukcji. Aktualnie nie mam możliwości spełnienia warunku grubości warstwy zgodnie z tablicą 30, D - 05.03.05a_NAWIERZCHNIA Z BETONU ASFALTOWEGO WARSTWA SCIERALNA AC8S SCIEZKI ROWEROWE.

Odpowiedź 67:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 68:

Dotyczy warstwy ścieralnej na zjazdach z betonu asfaltowego AC5S gr. 5cm, czy Zamawiający dopuszcza wykonanie zjazdu z zastosowaniem warstwy wiążącej i ścieralnej zgodnie z obowiązującym KATALOGIEM TYPOWYCH KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI PODATNYCH I PÓLSZTYWNYCH dla kategorii KR1, w celu zapewnienia lepszej równości dla warstwy ścieralnej oraz przedłużenia żywotności całej konstrukcji. Aktualnie nie mam możliwości spełnienia warunku grubości warstwy zgodnie z tablicą 30, D - 05.03.05a_WARSTWA SCIERALNA - ZJAZDY NA POLA WG WT1 I WT2.

Odpowiedź 68:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 69:

Prosimy o wskazanie wymaganych parametrów dotyczących wykonania robót w pozycjach kosztorysowych dla części I 32d.2, 33d.2, 49d.4, 50d.4, 101d.8 i załączenie stosownych SST.

Odpowiedź 69:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 70:

Prosimy o załączenie brakujących SST 04.02.01, 06.01.01, 03.02.01, 06.01.01.

Odpowiedź 70:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 71:

Prosimy o wyjaśnienie czy wszystkie słupki z rur stalowych do oznakowania pionowego mają być osadzone w gniazdach. Należy nadmienić, że nie ma zasadności stosowania gniazd w poboczu drogi, a ponadto stanowczo przedrażają koszt inwestycji. Prosimy o wyjaśnienie i korektę.

Odpowiedź 71:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 73:

Prosimy o potwierdzenie, że to Wykonawca składając ofertę przetargową dokona kwalifikacji materiałów rozbiórkowych pod kątem możliwości ich ponownego wbudowania.

Odpowiedź 73:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie.

Pytanie 75:

Proszę o jednoznaczne wskazanie jakiej klasy betonu należy używać do przepustów żelbetowych, na części rysunków jest wskazany beton B35, na niektórych B30. W Projekcie Wykonawczym wskazany jest beton B35, w kosztorysie natomiast B30. Proszę również o wskazanie jaką przyjąć klasę ekspozycji dla betonów.

Odpowiedź 75:

Przepusty żelbetowe (ustrój niosący) zaprojektowane zostały na klasę betonu C30/37 (B35).

Klasy ekspozycji dla poszczególnych elementów konstrukcji należy przyjąć następujące:

- ustrój niosący (konstrukcja przepustu): XC4+XD1+XF2;
 - ściany boczne wlot/wylot: XC4+XD1+XF2
 - płyty przejściowe: XA1+XC2
 - beton ochronny izolacji: X0
 - beton wyrównawczy: X0
-

Pytanie 78:

Prosimy o potwierdzenie, iż rozbiórcze podlegają tylko przepusty w km 1+554 – 1+540 oraz wiadukt w km 2+386?

Odpowiedź 78:

Zamawiający wyjaśnia, że rozbiórce podlegają wszystkie obiekty inżynierskie (przepusty i wiadukt) zgodnie z załączoną dokumentacją projektową.

Pytanie 79:

Zgodnie z zapisem SIWZ pkt. 3.4 lit. b przepusty drogowe PD-05A i PD-05B zostały już wykonane przez poprzedniego Wykonawcę i należy wykonać tylko obmurowanie skarp. Przedmiar natomiast obejmuje wykonanie w/w przepustów w całości. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź 79:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 81:

Według zapisu SIWZ pkt 3.4 lit. c odcinki kanalizacji deszczowej: Sp6.1 – Sp.6.3; Sp7.1- Sp7.2; Sp8.1- Sp8.3; Sp9,6 – Sp.9.12 zostały już wykonane, w związku z powyższym prosimy o usunięcie w opisach przedmiaru robót w/w studni.

Odpowiedź 81:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 82:

Z uwagi na obmiar 0 w pozycji nr 11 sieci wodociągowej, prosimy o usunięcie jej z przedmiaru.

Odpowiedź 82:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 83

Zgodnie z projektem należy wykonać warstwę podbudowy z betonu asfaltowego o grubości 5,0cm przy użyciu mieszanki typu AC22P (uziarnienie 0/22mm) dla ruchu KR3. Również SST D-04.07.01A wskazuje na konieczność zastosowania mieszanki gruboziarnistej o uziarnieniu 0/22mm. W ocenie Wykonawcy zastosowanie powyższej mieszanki o uziarnieniu 0/22mm przy grubości projektowej 5,0cm grozi wadliwym wykonaniem przedmiotu zamówienia z uwagi na problemy z segregacją mieszanki i jej zagęszczeniem. SST D-04.07.01A w pkt. 5.8. wskazuje na konieczność doboru rodzaju mieszanki do grubości układanej warstwy zgodnie z zasadą 2,5xD (wielkość największego ziarna w mieszance). Przy zastosowaniu mieszanki AC22P minimalna grubość warstwy wg powyższych zapisów SST to 5,6cm. Wykonanie warstwy o grubości 5,0cm jest więc niezgodne z zapisami SST. W związku z powyższym mając na uwadze zapisy SST (pkt. 5.8) oraz możliwe problemy na etapie wbudowania mieszanki Wykonawca wnosi o zmianę rodzaju mieszanki AC22P na warstwę podbudowy, na mieszankę typu AC16P dla grubości projektowej 5,0cm. Powyższą zmianę prosimy wprowadzić w przedmiarze dla wszystkich oferentów.

Odpowiedź 83:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 84:

Zgodnie z dokumentacją projektową i SST D-05.03.13A do mieszanki SMA8S na warstwę ścieralną należy stosować asfalt modyfikowany PMB 45/80-65 o zwiększonej ilości polimerów. Jest to rozwiązanie droższe w stosunku do powszechnie stosowanych asfaltów modyfikowanych PMB 45/80-55, które zostały dopuszczone do mieszanki typu BBTM 8A ma tym samym kontrakcie. Czy w związku z ujednoczeniem rodzaju asfaltu w warstwie ścieralnej Zamawiający dopuszcza wykonanie mieszanki SMA8S z typowym asfaltem modyfikowanym PMB 45/80-55?

Odpowiedź 84:

Zamawiający informuje, że warstwę ścieralną z BBTM 8A należy wykonać również z zastosowaniem asfaltu modyfikowanego PMB 45/80-65.

Pytanie 85:

Zgodnie z dokumentacją projektową do warstwy ścieralnej należy zastosować mieszankę SMA8S i BBTM 8A. SST D-05.03.13A wskazuje na zastosowanie mieszanki SMA8S z uwagi na zmniejszenie hałasu drogowego co pokrywa się z zastosowaniem mieszanki typu BBTM 8A na wybranych odcinkach. Czy w związku z koniecznością zastosowania mieszanki BBTM 8A na wybranych odcinkach w celu obniżenia hałasu o 2dB, na pozostałych odcinkach DW559 Wykonawca może zastosować typową mieszankę SMA11S dla ruchu KR3?

Odpowiedź 85:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 86:

Zgodnie z opisem technicznym pkt. 8.5 w istniejącej nawierzchni DW559 występują warstwy asfaltowe zawierające lepiszczce smołowe. Jest to odpad szkodliwy podlegający specjalnej utylizacji. SIWZ w pkt. 3.7 wskazuje na konieczność potwierdzenia sposobu utylizacji odpadów szkodliwych i wliczenia powyższych kosztów do oferty przetargowej. Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza utylizację destruktu bitumicznego zawierającego smołę poprzez użycie powyższego materiału do mieszanki typu MCE (mieszanka mineralnocementowo-emulsyjna)?

Odpowiedź 86:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 87:

Zgodnie z opisem technicznym pkt. 8.5 w istniejącej nawierzchni DW559 występują warstwy asfaltowe zawierające lepiszczce smołowe. Jest to odpad szkodliwy podlegający specjalnej utylizacji. SIWZ w pkt. 3.7 wskazuje na konieczność potwierdzenia sposobu utylizacji odpadów szkodliwych i wliczenia powyższych kosztów do oferty przetargowej. Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza utylizację destruktu bitumicznego zawierającego smołę poprzez użycie powyższego materiału do mieszanki typu CBGM (mieszanka mineralna związana cementem)?

Odpowiedź 87:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 88:

Zgodnie z SST D-04.10.01 warstwę podbudowy można wykonać z mieszanki typu MCE wykorzystując materiały z rozbiórki nawierzchni, np. destruktu asfaltowy zawierający smołę. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rodzaju podbudowy z mieszanki kruszywa niezwiązanego na podbudowę z mieszanki typu MCE w celu utylizacji destruktu zawierającego smołę?

Odpowiedź 88:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 89:

Zgodnie z SST D-04.10.01 warstwę podbudowy można wykonać z mieszanki typu MCE wykorzystując materiały z rozbiórki nawierzchni, np. destruktu asfaltowy zawierający smołę. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę rodzaju w podbudowy pomocniczej z kruszywa lub gruntu związanego cementem na podbudowę z mieszanki typu MCE w celu utylizacji destruktu zawierającego smołę?

Odpowiedź 89:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 90:

Zgodnie z przedstawionym Wzorem Umowy (§9) Zamawiający zastrzega sobie prawo do wykonania niezależnych badań dodatkowych materiałów podczas trwania kontraktu na koszt Wykonawcy. Prosimy o określenie przybliżonego zakresu i rodzaju niezależnych badań dodatkowych w celu oszacowania możliwych kosztów dodatkowych. Czy Zamawiający dokonał już wyboru niezależnego laboratorium czy będzie to kwestia umowna podczas realizacji kontraktu – ceny usług laboratoryjnych są zróżnicowane na rynku i będą wpływać na ostateczne koszty realizacji projektu przez Wykonawcę.

Odpowiedź 90:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 91:

Zgodnie ze Szczegółowymi Warunkami Realizacji Przedmiotu Zamówienia pkt. 7.9 Zamawiający dopuszcza zastosowanie materiałów równoważnych, ale nie dopuszcza zmiany konstrukcji jezdni, chodników i ciągów pieszo-rowerowych. Prosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza zmiany materiałów w powyższych konstrukcjach przy zachowaniu grubości projektowych warstw nawierzchni jezdni, chodników i ciągów pieszo-rowerowych.

Odpowiedź 91:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 98:

Wykonawca wnosi o wyszczególnienie, które materiały pochodzące z rozbiórek należy przewieźć na składowisko Zamawiającego.

Odpowiedź 98:

Na składowisko Zamawiającego należy przewieźć wszystkie materiały pochodzące z rozbiórek nadające się do ponownego wykorzystania, a są to w szczególności:

- znaki drogowe (tarcze i słupki),
- słupki hektometrowe i kilometrowe,
- bariery drogowe,
- krawężniki, oporniki, obrzeża, kostka betonowa,
- destrukta pochodzący z frezowania nawierzchni,
- itd.

Decyzje o dopuszczeniu do wbudowania materiałów pochodzących z rozbiórki powinien każdorazowo podejmować Inżynier Kontraktu po przedstawieniu mu stosownych dokumentów potwierdzających spełnienie wymaganych parametrów.

Jeżeli materiał rozbiórkowy zostanie dopuszczony przez Inżyniera Kontraktu, może zostać ponownie użyty na przebudowywanej drodze.

Zamawiający informuje, że materiały z rozbiórek nie nadające się do ponownego wykorzystania są własnością Wykonawcy.

Pozostałe materiały rozbiórkowe zakwalifikowane przez Zamawiającego jako nadające się do powtórnego wbudowania, a niewykorzystane w ramach realizacji zadania są własnością Zamawiającego i po oczyszczeniu należy je odwieźć za pokwitowaniem ilości i asortymentu do Rejonu Dróg Wojewódzkich we Włocławku - baza Rumiankowo. Adres: Rumiankowo 21, 87-600 Lipno.

Pytanie 102:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, czy w ramach inwestycji Zamawiający będzie wymagał wykonania regulacji urządzeń uzbrojenia technicznego (włazów, wpustów, zaworów itd.).

Odpowiedź 102:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 103:

Jeśli w ramach inwestycji Zamawiający będzie wymagał wykonania regulacji urządzeń uzbrojenia technicznego (włazów, wpustów, zaworów itd.), Wykonawca wnosi o zamieszczenie planu obrazującego rozmieszczenie poszczególnych sieci.

Odpowiedź 103:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 105:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż Zamawiający dysponuje aktualnymi uzgodnieniami i warunkami wydanymi przez instytucje będące stronami w procesie inwestycyjnym, a ewentualne braki zostaną uzupełnione przez Zamawiającego.

Odpowiedź 105:

Zamawiający udzieli odpowiedzi w późniejszym terminie

Pytanie 108:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, które informacje przyjąć jako determinujące w przypadku rozbieżności między Specyfikacją Techniczną, a projektem lub między projektem, a przedmiarem.

Odpowiedź 108:

W przypadku rozbieżności między SST, a projektem należy za wiążące przyjąć rozwiązania przedstawione w projekcie.

W przypadku rozbieżności między Przedmiarem, a projektem należy za wiążące przyjąć rozwiązania przedstawione w projekcie.

Pytania wniesione po terminie na zadawanie pytań

Pytanie 109:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający wskazując w pkt. 6.5.2 a) SIWZ, aby wykazać brak podstaw do wykluczenia Wykonawca powinien przedstawić informację z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt. 13,14 i 21 Ustawy Pzp oraz odnośnie skazania na karę aresztu. Czy Wykonawca ma rozumieć przez sformułowanie „odnośnie skazania na karę aresztu” zakres zgodny z § 5. Pkt. 1) ROZPORZĄDZENIA MINISTRA ROZWOJU z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia tj. art. 24 ust. 1 pkt 13, 14 i 21 ustawy oraz, odnośnie

skazania za wykroczenie na karę aresztu, w zakresie określonym przez zamawiającego na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy,? W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, iż zakres wskazany w informacji z KRK dla osób spełni warunek, gdy będzie obejmował art. 24 ust. 1 pkt 13, 14 i 21 ustawy oraz art. 24 ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy Pzp

Pytanie 110:

Etap 1 KM 1+500 - KM 12+500:

- Opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm w konstrukcji wysepek z kostki kamiennej, na przekroju brak ww. warstwy, czy należy uwzględnić konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;
- Kosztorys branża drogowa 63 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek mineralnorbitymicznych asfaltowych o grubości 4 cm (warstwa ścieralna) GRUBOŚĆ WARSTWY 5 CM) Nr spec. techn. D-05.03.05b Krotność = 1.25 – pozycja ta dotyczy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 5 cm, wnosimy o zmianę opisu ww. pozycji.
- Kosztorys branża drogowa 64 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek grysowomastyksowych SMA o grubości 5 cm (warstwa ścieralna) z transportem materiału na odległość 5km - JEZDNIĄ GŁÓWNA Nr. spec. techn. D-05.03.13 Krotność = 1.25 – przekrój konstrukcyjny oraz opis techniczny wskazują warstwę ścieralną z SMA 8 45/80-65 o grubości 4 cm, wnosimy o weryfikację grubości warstwy ścieralnej;
- w kosztorysie brak następujących pozycji: o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4) o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)
- wnosimy o wyjaśnienie konstrukcji jakiej nawierzchni dotyczą niżej wymienione pozycje kosztorysowe: o 44 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa GRUBOŚĆ 15 cm (po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.05.01 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych; o 45 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa Nr spec. techn. D-04.05.01 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych; o 58 d.4 Warstwa podbudowy z kruszyw łamanych gr. 20 cm (grubość warstwy 30 cm po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.04.02 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;
- W opisie technicznym w konstrukcji zatok autobusowych uwzględniono warstwę odsączającą z piasku o współczynniku filtracji $k > 8$ m/d gr. 15 cm, brak warstwy na przekroju, czy należy uwzględnić konieczność wykonania ww. warstwy, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;
- Kosztorys branża drogowa 52 d.4 oraz 53 d.4 - dotyczą konstrukcji wzmocnionego podłoża dla jezdni, wysp z kostki kamiennej oraz zatok autobusowych przy nośności gruntu G4 – w etapie I grunt o nośności G4 występuje tylko na długości 3700 m, powierzchnia pozycji w kosztorysie wynosi 53 462 m², uwzględniając fakt że wzmocnienie gruntu G4 dotyczy tylko ww. odcinka powierzchnia wskazana w obydwu pozycjach kosztorysowych jest zbyt duża, wnosimy o weryfikację ww. pozycji kosztorysowej;
- Kosztorys branża drogowa 73 d.6 - Chodniki z kostki brukowej betonowej grubości 6 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem Nr. spec. techn. D-05.03.23 w ilości 2297 m² – z obmiaru wg planu sytuacyjnego do projektu budowlanego wynika ilość ok. 3400 m², wnosimy o weryfikację ilości;
- Kosztorys branża drogowa 74 d.6 - Nawierzchnia z kostki brukowej betonowej grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin piaskiem Nr. spec. techn. D-05.03.23 w ilości 4590 m² – z obmiaru wg planu sytuacyjnego do projektu budowlanego wynika ilość ok. 3000 m², wnosimy o weryfikację ilości;
- Według przekroju konstrukcyjnego zjazdu o nawierzchni bitumicznej winny posiadać warstwę ścieralną gr. 4 cm, opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5 cm, wnosimy o określenie poprawnej grubości warstwy oraz dodanie stosownej pozycji w kosztorysie;

Pytanie 111:

Etap 2 KM 12+500-18+740:

- Opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm w konstrukcji wysepek z kostki kamiennej, na przekroju brak ww. warstwy,

czy należy uwzględnić konieczność wykonania warstwy z gruntu stabilizowanego, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;

- wnosimy o wyjaśnienie konstrukcji jakiej nawierzchni dotyczą niżej wymienione pozycje kosztorysowe: o 39 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa GRUBOŚĆ 15 cm (po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.05.01 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych; o 40 d.4 Podbudowy betonowe gr.10 cm pielęgnowane piaskiem i wodą GRUNT STABILIZOWANY CEMENTEM W BETONIARNI Rm=1,5 MPa Nr spec. techn. D-04.05.01 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych; o 49 d.4 Warstwa podbudowy z kruszyw łamanych gr. 20 cm (grubość warstwy 30 cm po uwzględnieniu krotności) Nr spec. techn. D-04.04.02 Krotność = 1.5 – brak ww. warstwy na przekrojach konstrukcyjnych;

- W opisie technicznym w konstrukcji zatok autobusowych uwzględniono warstwę odsączającą z piasku o współczynniku filtracji $k > 8$ m/d gr. 15 cm, brak warstwy na przekroju, czy należy uwzględnić konieczność wykonania ww.warstwy, jeśli tak wnosimy o dodanie stosownej pozycji do kosztorysu;

- w kosztorysie brak następujących pozycji: o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 15 cm pod konstrukcję zjazdów (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4) o Warstwa podbudowy pomocniczej, mieszanka kruszywa lub gruntu związanego spoiwem hydraulicznym C1,5/2 gr. 10 cm pod konstrukcję ciągu pieszo – rowerowego, chodnika oraz wysepek z kostki kamiennej (konstrukcja wzmocnionego podłoża G4)

- Kosztorys branża drogowa 54 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek mineralnobitumicznych asfaltowych o grubości 4 cm (warstwa ścieralna) GRUBOŚĆ WARSTWY 5 CM) Nr spec. techn. D-05.03.05b Krotność = 1.25 – pozycja ta dotyczy warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 5 cm, wnosimy o zmianę opisu ww. pozycji.

- Kosztorys branża drogowa 55 d.5 - Nawierzchnie z mieszanek grysowomastyksowych SMA o grubości 5 cm (warstwa ścieralna) z transportem materiału na odległość 5km - JEZDNIĄ GŁÓWNA Nr. spec. techn. D-05.03.13 Krotność = 1.25 – przekrój konstrukcyjny oraz opis techniczny wskazują warstwę ścieralną z SMA 8 45/80-65 o grubości 4 cm, wnosimy o weryfikację grubości warstwy ścieralnej;

- Kosztorys branża drogowa 44 d.4 oraz 45 d.4 - dotyczą konstrukcji wzmocnionego podłoża dla jezdni, wysp z kostki kamiennej oraz zatok autobusowych przy nośności gruntu G4 – w etapie II grunt o nośności G4 występuje tylko na długości 3400 m, powierzchnia pozycji w kosztorysie wynosi 43 070 m², uwzględniając fakt że wzmocnienie gruntu G4 dotyczy tylko ww. odcinka powierzchnia wskazana w obydwu pozycjach kosztorysowych jest zbyt duża, wnosimy o weryfikację ww. pozycji kosztorysowej; • Według przekroju konstrukcyjnego zjazdu o nawierzchni bitumicznej winny posiadać warstwę ścieralną gr. 4 cm, opis techniczny wskazuje na konieczność wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego gr. 5 cm, wnosimy o określenie poprawnej grubości warstwy oraz dodanie stosownej pozycji w kosztorysie;

Pytanie 114:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający na etapie realizacji będzie wymagał punktów odblaskowych PEO osadzonych w gniazdach z trzpieniem.

Odpowiedź 114:

Pytanie 115:

Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności, gdyż kosztorys ofertowy pozycja nr 64 d.5 cz.1 oraz 55 d.5 cz.2 podaje grubość warstwy SMA 5cm, zaś przekroje konstrukcyjne i opis techniczny mówi o grubości 4cm.

Odpowiedź 115:

Pytanie 116:

Prosimy o podanie zakresu prac oraz rodzajów materiałów w tym średnice jakie należy użyć przy remoncie sieci drenarskiej (dotyczy pozycji kosztorysowej 103 d.9 część 1).

Odpowiedź 116:

Pytanie 117:

Par. 12 – Wykonawca prosi o dodanie zapisu: Łączna wartość kar umownych nie może przekroczyć 30 % wynagrodzenia umownego Wykonawcy. Łączna odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu realizacji Umowy zostaje ograniczona do wysokości wynagrodzenia umownego i nie obejmuje traconych korzyści oraz szkód pośrednich.”

Odpowiedź 117:

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe ograniczenie kar umownych.

MODYFIKACJA SIWZ

1. Zamawiający załącza 3 załączniki:
 - a. zatwierdzenie SOR
 - b. zatwierdzenie TOR
 - c. projekt wykonawczy branża drogowa

Niniejsze pismo stanowi integralną część:

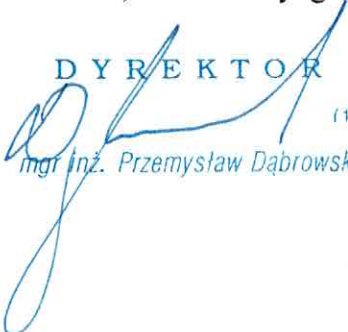
- 1) Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia dot. powyższego zamówieniu
- 2) Ogłoszenia o zamówieniu nr **2019/S 186-451621** z dnia 26.09.2019 r.
- 3) Odpowiedzi na pytania z dnia 23.10.2019 r. wraz z modyfikacją SIWZ oraz sprostowaniem ogłoszenia (sprostowanie nr **2019/S 208-506642** opublikowane dnia 28.10.2019 r.)

Termin składania i otwarcia ofert tj. **08.11.2019 r. nie ulega zmianie.**

godz. 09:45 – składanie ofert

godz. 10:00 – otwarcie ofert.

Miejsce: **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy** ul. Dworcowa 80, 85 – 010 Bydgoszcz.

DYREKTOR

Inż. Przemysław Dąbrowski (1)

Sporządziła:

Sylwia Pietrzak – Specjalista Wydziału Zamówień Publicznych

tel.: 52 37 05 717

email: s.pietrzak@zdw-bydgoszcz.pl