

Władysław Rawski
Zastępca Dyrektora Oddziału

GDDKiA-O/LU-R2mk/418/PM74-Rogalin/03/12

**Wszyscy Wykonawcy
biorący udział w postępowaniu**

Dotyczy: *postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na zadanie p.n. „Przebudowa mostu przez rów bez nazwy w km 336+706 drogi krajowej nr 74 w m. Rogalin”.*

ZESTAW NR 2 PYTAŃ WRAZ Z WYJAŚNIENIAMI ORAZ ZMIANA NR 3 TREŚCI SIWZ

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2010 r., Nr 113, poz. 759 ze zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp”, Zamawiający przekazuje treść zapytań, które wpłynęły w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia, wraz z udzielonymi wyjaśnieniami:

Pytanie nr 3:

W Projekcie Wykonawczym pkt. 2.7.5 Konstrukcja przęsła „do produkcji konstrukcji obudowy należy wykorzystać stal gatunku S315MC. Konstrukcja stalowa obudowy powinna być wykonana z blachy o grubości min. 5,5 mm i wysokości fali min. 140 mm. Szerokości światła przekroju obudowy stalowej powinna wynosić w najszerszym miejscu 3 170 mm, a wysokość 1 180 mm” zaś w SST dotyczącej tej pozycji odnajdujemy „do produkcji obudowy należy wykorzystać stal S250GD. Konstrukcja stalowa obudowy powinna być wykonana z blach o grubości min. 3,5 mm i wysokości fali min. 125 mm. Szerokości światła przekroju obudowy powinna wynosić w najszerszym miejscu 4890 mm, a wysokość 1610 mm”. Proszę o wyjaśnienie tych sprzeczności.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że konstrukcję stalową należy wykonać ze stali S315MC, min. grubość blachy 5,5 mm, min. wysokość fali 140 mm.

Pytanie nr 4:

W kosztorysie ofertowym pozycja „wykonanie wypełnienia przestrzeni betonem samozagęszczalnym” podano klasę betonu C25/30. Ta sama klasa występuje w zapisach SST do tej pozycji; w projekcie wykonawczym zaś w pkt. 2.7.5 podano klasę betonu C16/20. Proszę o wyjaśnienie tych sprzeczności.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że prawidłowa klasa betonu samozagęszczalnego to C25/30.

Pytanie nr 5:

Proszę o informację, czy inwestor dopuści zastosowanie konstrukcji spełniającej wymagania nośności o wymiarach w świetle: wysokość 1200 mm, rozpiętość 3140 mm. Konstrukcja byłaby wyprodukowana z blachy o grubości 5,5 mm i gwarantowanej granicy plastyczności 355 MPa. Wysokość fali konstrukcji stalowej wynosi 55 mm.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zmiany wymiarów przekroju poprzecznego konstrukcji.

ZMIANA TREŚCI SIWZ NR 3

W związku z udzielonymi wyjaśnieniami oraz działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, Zamawiający dokonuje następujących zmian treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia:

I. Zmiana treści Tomu III „PROJEKT WYKONAWCZY, SPECYFIKACJE TECHNICZNE WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH (STWiORB)”:**1. Projekt Wykonawczy Tom 1. Branża drogowa i mostowa, str. 13, pkt 2.7.1.:**

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„b) beton wypełniający: beton C16/20 – beton samozagęszczalny;”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„b) beton wypełniający: beton C25/30 – beton samozagęszczalny;”.

2. Projekt Wykonawczy Tom 1. Branża drogowa i mostowa, str. 15, pkt 2.7.5.:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Projektowana konstrukcja nośna (wzmacniająca) w postaci stalowej konstrukcji powłokowej z blachy fałdowej zostanie umieszczona pod istniejącym przęsłem z wypełnieniem przestrzeni między istniejącą płytą a konstrukcją stalową betonem samozagęszczalnym C16/20.”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Projektowana konstrukcja nośna (wzmacniająca) w postaci stalowej konstrukcji powłokowej z blachy fałdowej zostanie umieszczona pod istniejącym przęsłem z wypełnieniem przestrzeni między istniejącą płytą a konstrukcją stalową betonem samozagęszczalnym C25/30.”

3. Projekt Wykonawczy Tom 1. Branża drogowa i mostowa, str. 17, pkt 2.7.6.4:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Na moście i na dojazdach od strony dolnej wody zastosowano bariery N2 W4 o rozstawie słupków 1m. Od strony górnej wody zastosowano barierę poręcz N1 W1. Przewidziano oddzielenie ruchu pieszych na chodniku od ruchu samochodowego na jezdni przy pomocy bariery typu N2 W4 o rozstawie słupków co 1,00m. Po stronie zewnętrznej chodnika zaprojektowano balustradę skrajną stalową typu P1. Po lewej stronie jezdni na krawędzi pomostu zaprojektowano barieroporęcz stalową N2 W1 o wysokości 110cm i rozstawie słupków co 1,00m zabezpieczającą ruch samochodowy. Na dojazdach bariera od strony górnej wody powinna zostać wykonana jako bariera typu N2 W4 z odpowiednimi odcinkami najazdowymi i końcowymi. Bariera na dojazdach powinna zostać wykonana jako wbijana w nasyp drogowy.”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Na moście od strony dolnej wody zastosowano bariery N2 W1 o rozstawie słupków 1m. Odcinki przejściowe oraz początkowe i końcowe należy wykonać z barier N2 W2. Od strony górnej wody zastosowano barierę poręcz N1 W1. Przewidziano oddzielenie

ruchu pieszych na chodniku od ruchu samochodowego na jezdni przy pomocy bariery typu N2 W1 o rozstawie słupków co 1,00m. Po stronie zewnętrznej chodnika zaprojektowano balustradę skrajną stalową typu P1. Po lewej stronie jezdni na krawędzi pomostu zaprojektowano barieroporęcz stalową N1 W1 o wysokości 110cm i rozstawie słupków co 1,00m zabezpieczającą ruch samochodowy. Na dojazdach bariera od strony górnej wody powinna zostać wykonana jako bariera typu N2 W2 z odpowiednimi odcinkami najazdowymi i końcowymi. Bariera na dojazdach powinna zostać wykonana jako wbijana w nasyp drogowy."

4. Projekt Wykonawczy Tom 1. Branża drogowa i mostowa: wprowadzono zmiany na rys. nr 4 Przekroje typowe dojazdów (zmieniony rysunek znajduje się na stronie www.gddkia.gov.pl w pliku t1_rys4.pdf).

5. Projekt Wykonawczy Tom 1. Branża drogowa i mostowa: wprowadzono zmiany na rys. nr 6 Rysunek ogólny mostu (zmieniony rysunek znajduje się na stronie www.gddkia.gov.pl w pliku t1_rys6.pdf).

6. Projekt Wykonawczy Tom 3. Projekt organizacji ruchu A. Projekt stałej organizacji ruchu, w pkt 3.3 Drogowe bariery ochronne:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę mostu wraz z adaptacją dojazdów na odcinku dowiązania. W związku z tym ze względu na bezpieczeństwo użytkowników zaprojektowano:

- zlokalizowaną na obiekcie mostowym wzdłuż jego zewnętrznej prawej krawędzi balustradę U-11a chroniącą pieszych przed upadkiem z wysokości,
- zlokalizowaną na obiekcie mostowym po prawej stronie jezdni barierę mostową U-14a o parametrach N2, W4,
- zlokalizowaną na obiekcie mostowym wzdłuż jego zewnętrznej lewej krawędzi barieroporęcz U-11b o parametrach N1, W1,
- zlokalizowaną obustronnie na dojazdach do mostu barierę drogową U-14a o parametrach N2, W2.

Szczegółową lokalizację bariery, barieroporęczy oraz balustrady przedstawiono na planie sytuacyjnym."

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę mostu wraz z adaptacją dojazdów na odcinku dowiązania. W związku z tym ze względu na bezpieczeństwa użytkowników zaprojektowano:

- zlokalizowaną na obiekcie mostowym wzdłuż jego zewnętrznej prawej krawędzi balustradę U-11a chroniącą pieszych przed upadkiem z wysokości,
- zlokalizowaną na obiekcie mostowym po prawej stronie jezdni barierę mostową U-14a o parametrach N2, W1,
- zlokalizowaną na obiekcie mostowym wzdłuż jego zewnętrznej lewej krawędzi barieroporęcz U-11b o parametrach N1, W1,
- zlokalizowaną obustronnie na dojazdach do mostu barierę drogową U-14a o parametrach N2, W2 wraz z odcinkami początkowymi i końcowymi.

Szczegółową lokalizację bariery, barieroporęczy oraz balustrady przedstawiono na planie sytuacyjnym oraz w zestawieniu projektowanych elementów organizacji ruchu."

7. Projekt Wykonawczy Tom 3. Projekt organizacji ruchu A. Projekt stałej organizacji ruchu, pkt 6 „Zestawienie projektowanych elementów organizacji ruchu”:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

Oznakowanie pionowe				
Lp	Oznaczenie	KM	Ilość	Uwagi
1	A-6b	356+728	1szt.	odtworzenie istniejącego znaku po wykonaniu robót
Oznakowanie poziome				
Lp	Oznaczenie	KM	Ilość	Uwagi
1	P-7b	336+666÷336+750	62mb	strona lewa
2	P-1b	336+675÷336+737	62mb	odtworzenie istniejącego ozn. na odcinku robót nawierzchniowych
3	P-7b	336+666÷336+690	24mb	strona prawa
4	P-7a	336+690÷336+693	3mb	strona prawa
5	P-7b	336+693÷336+750	44mb	strona prawa
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego				
Lp	Oznaczenie	KM	Ilość	Uwagi
1	U-11a	336+695÷336+742	47mb	strona prawa
2	U-11b, (N1,W1)	336+700÷336+712	12mb	strona lewa
3	U-14a (N2, W4)	336+675÷336+700	25mb	strona lewa
4	U-14a (N2, W4)	336+712÷336+737	25mb	strona lewa
5	U-14a (N2, W4)	336+695÷336+737	42mb	strona prawa
6	U-1b	336+700	2szt.	obustronnie, odtworzenie istn. po zakończeniu robót

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

Oznakowanie pionowe				
Lp	Oznaczenie	KM	Ilość	Uwagi
1	A-6b	356+728	1szt.	odtworzenie istniejącego znaku po wykonaniu robót
Oznakowanie poziome				
Lp	Oznaczenie	KM	Ilość	Uwagi
1	P-7b	336+666÷336+750	84mb	strona lewa
2	P-1b	336+662÷336+749	86mb	odtworzenie istniejącego ozn. na odcinku robót nawierzchniowych
3	P-7b	336+666÷336+690	24mb	strona prawa
4	P-7a	336+690÷336+693	3mb	strona prawa
5	P-7b	336+693÷336+750	57mb	strona prawa
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego				
Lp	Oznaczenie	KM	Ilość	Uwagi
1	U-11a	336+695÷336+742	47mb	strona prawa
2	U-11b, (N1,W1)	336+700÷336+712	12mb	strona lewa
3	U-14a (odcinek końcowy dla N2, W2)	336+675÷336+683	8mb	strona lewa
4	U-14a (N2, W2)	336+683÷336+700	17mb	strona lewa
5	U-14a (N2, W2)	336+712÷336+725	13mb	strona lewa

6	U-14a (odcinek początkowy dla N2, W2)	336+725÷336+737	12mb	strona lewa
7	U-14a (odcinek początkowy dla N2, W2)	336+696÷336+700	4mb	strona prawa
8	U-14a (N2, W2)	336+700÷336+704	4mb	strona prawa
9	U-14a (N2, W1)	336+704÷336+708	4mb	strona prawa
10	U-14a (N2, W2)	336+708÷336+729	21mb	strona prawa
11	U-14a (odcinek końcowy dla N2, W2)	336+729÷336+737	8mb	strona prawa
12	U-1b	336+700	2szt.	obustronnie, odtworzenie istn. po zakończeniu robót

8. Projekt Wykonawczy Tom 3. Projekt organizacji ruchu A. Projekt stałej organizacji ruchu – wprowadzono zmiany na rys. 2.2 Plan sytuacyjny – oznakowanie projektowane (zmieniony rysunek znajduje się na stronie www.gddkia.gov.pl w pliku t2_rys2_2.pdf).

9. Projekt Wykonawczy Tom 3. Projekt organizacji ruchu A. Projekt stałej organizacji ruchu – wprowadzono zmiany na rys. 4 Przekroje normalne dojazdów (zmieniony rysunek znajduje się na stronie www.gddkia.gov.pl w pliku t3_rys4.pdf).

10. Projekt Wykonawczy Tom 3. Projekt organizacji ruchu A. Projekt stałej organizacji ruchu – wprowadzono zmiany na rys. 5 Rysunek ogólny mostu (zmieniony rysunek znajduje się na stronie www.gddkia.gov.pl w pliku t3_rys5.pdf).

11. Projekt Wykonawczy Tom 3. Projekt organizacji ruchu A. Projekt stałej organizacji ruchu – wprowadzono zmiany polegające na aktualizacji numeracji stron.

12. Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych – na stronach nr 3-6 zaktualizowano spis treści.

13. Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych, na stronie 185, w pkt 1.3:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonywaniem i odbiorem:

- oznakowania jezdni materiałami grubowarstwowymi – linie ciągłe;
- oznakowania jezdni materiałami grubowarstwowymi – linie przerywane.”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z wykonywaniem i odbiorem:

- oznakowania jezdni materiałami grubowarstwowymi – linie ciągłe;
- oznakowania jezdni materiałami grubowarstwowymi – linie przerywane;
- oznakowania jezdni materiałami cienkowarstwowymi – linie przerywane – oznakowanie tymczasowe.”

14. Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych, na stronie nr 201, w pkt 1.3:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z (wykonywaniem i odbiorem):

- ustawieniem słupków z rur stalowych śr. 70mm dla znaków drogowych,
- przymocowaniem tarcz znaków drogowych odblaskowych (grupy średniej pokrytych folią II generacji) do gotowych słupków.

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

- „Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z (wykonywaniem i odbiorem):
- ustawieniem słupków z rur stalowych śr. 70mm dla znaków drogowych,
- przymocowaniem tarcz znaków drogowych odblaskowych (grupy średniej pokrytych folią I generacji) do gotowych słupków zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu,
- przymocowaniem tarcz znaków drogowych odblaskowych (grupy dużej pokrytych folią II generacji) do gotowych słupków zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu,
- przymocowaniem tablic wcześniej ostrzegających, tablic ostrzegawczych, tablic zamykających, tablic kierujących, zapór drogowych pokrytych folią II generacji do gotowych słupków zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu,
- ustawieniem pachołków drogowych U-23a zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu,
- montażem lamp błyskowych zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu,
- usypaniem pryzm z piasku zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu.”

15. Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych, w pkt 9.2:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Cena wykonania jednostki obmiarowej oznakowania pionowego obejmuje:

- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
- oznakowanie robót,
- zakup, dostarczenie i składowanie materiałów,
- wykonanie fundamentów,
- ustawienie konstrukcji wsporczych/słupków,
- zamocowanie tarcz znaków drogowych,
- przeprowadzenie pomiarów i badań wymaganych w STWiORB,
- uporządkowanie terenu,
- wszystkie inne czynności nieujęte a konieczne do wykonania w ramach niniejszej specyfikacji.”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Cena wykonania jednostki obmiarowej oznakowania pionowego obejmuje:

- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
- oznakowanie robót,
- zakup, dostarczenie i składowanie wszystkich niezbędnych materiałów,
- ewentualne wykonanie fundamentów,
- ustawienie konstrukcji wsporczych/słupków,
- zamocowanie tarcz znaków drogowych, tablic i zapór,
- montaż lamp błyskowych,
- wykonanie pryzm z piasku,
- przeprowadzenie pomiarów i badań wymaganych w STWiORB,

- uporządkowanie terenu,
- wszystkie inne czynności nieujęte a konieczne do wykonania w ramach niniejszej specyfikacji."

16. Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych, na stronie nr 217, w pkt 1.3:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z:

- montażem barieroporęczy N1W1 na moście,
- montażem barier N2W4 na moście
- montażem barier N2W4 na dojazdach do mostu.

Wymieniony zakres robót obejmuje:

- zapewnienie niezbędnych materiałów i sprzętu montażowego;
- zakup i dostarczenie na budowę segmentów bariery;
- przygotowanie do montażu bariery do uprzednio wykonanego zakotwienia;
- montaż słupków barier stalowych na moście do osadzonych kotew na moście i skrzydełkach przyczółków,
- wbicie słupków barier na dojazdach,
- wykonanie systemowych odcinków zejściowych,
- wykonanie ewentualnych połączeń barier mostowych z barierą drogową na rampach zejściowych,
- montaż pasów profilowych i innych elementów barier wraz z regulacją;
- oczyszczenie terenu robót.

Wykonawca na własny koszt opracuje i uzgodni z Inżynierem Kontraktu projekt technologiczny:

- barieroporęczy N1W1 na moście,
- barier N2W4 na moście,
- barier N2W4 na dojazdach

odpowiadającym wymaganiom wg [6] i [7] w którym określi m.in.:

- system barier,
- rodzaj kotwienia,
- rozstaw słupków barier,
- typ, długość, rodzaj odcinków zejściowych/przejściowych."

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z:

- montażem barieroporęczy N1W1 na moście,
- montażem barier N2W1 na moście
- montażem barier N2W2 na dojazdach do mostu.

Wymieniony zakres robót obejmuje:

- zapewnienie niezbędnych materiałów i sprzętu montażowego;
- zakup i dostarczenie na budowę segmentów bariery;
- przygotowanie do montażu bariery do uprzednio wykonanego zakotwienia;
- montaż słupków barier stalowych na moście do osadzonych kotew na moście i skrzydełkach przyczółków,
- wbicie słupków barier na dojazdach,
- wykonanie systemowych odcinków zejściowych,
- wykonanie ewentualnych połączeń barier mostowych z barierą drogową na rampach zejściowych,
- montaż pasów profilowych i innych elementów barier wraz z regulacją;

- oczyszczenie terenu robót.

Wykonawca na własny koszt opracuje i uzgodni z Inżynierem Kontraktu projekt technologiczny:

- barieroporęczy N1W1 na moście,
- barier N2W1 na moście,
- barier N2W2 na dojazdach

odpowiadającym wymaganiom wg [6] i [7] w którym określi m.in.:

- system barier,
- rodzaj kotwienia,
- rozstaw słupków barier,
- typ, długość, rodzaj odcinków zejściowych/przejściowych."

17. Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych, na stronie nr 301, w pkt 2.3.1:

ISTNIEJĄCY ZAPIS:

„Do produkcji konstrukcji obudowy należy wykorzystać stal gatunku S250GD. Konstrukcja stalowa obudowy powinna być wykonana z blach o grubości min. 3,5mm i wysokości fali min. 125mm. Szerokość światła przekroju obudowy stalowej powinna wynosić w najszerszym miejscu 4890mm, a wysokość 1610mm. Zastosowana obudowa powinna umożliwić przeniesienie obciążeń odpowiadającym klasie „A” wg PN-85/S-10030. Sposób wbudowania konstrukcji powinien być zgodny z Zaleceniami projektowymi i technologicznymi dla podatnych konstrukcji inżynierskich z blach falistych (GDDKiA 2004r.). Elementy konstrukcyjne obudowy powinny zostać zmontowane za pomocą śrub. Moment dokręcenia elementów konstrukcyjnych powinien wynosić od 300-360 Nm. Przy skręcaniu konstrukcji należy dokonać sprawdzenia momentów skręcenia kluczem dynamometrycznym (kontrola podlega 5% całkowitej ilości śrub, 95% z nich powinno posiadać określone minimum). Po skręceniu konstrukcji do wymaganych momentów należy dokonać pomiaru kształtu konstrukcji. Dopuszczalne tolerancje wymiarów (rozpiętości i wysokości) konstrukcji po jej zmontowaniu wynoszą 2% w stosunku do założeń projektowych. Podczas wykonywania zasyпки należy na bieżąco kontrolować wymiary konstrukcji. Dopuszczalne tolerancje wymiarów (rozpiętości i wysokości) konstrukcji po jej zasypaniu wynoszą 2% rozpiętości konstrukcji po skręceniu. Dopuszczalna tolerancja długości konstrukcji wynosi $\pm 0,5\%$ długości projektowej. Na budowie powinny podlegać kontroli, na każdym etapie realizacji przepustu, wymogi dotyczące zabezpieczenia antykorozyjnego, kruszywa, jego wbudowania i montażu. Wloty i wyloty przepustów (skarpy drogowe) zostaną wykonane w postaci ścian czołowych zgodnie ze specyfikacją o numerze 22.01.01.12.”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM:

„Do produkcji konstrukcji obudowy należy wykorzystać stal gatunku S315MC. Konstrukcja stalowa obudowy powinna być wykonana z blach o grubości min. 5,5mm i wysokości fali min. 140mm. Szerokość światła przekroju obudowy stalowej powinna wynosić w najszerszym miejscu 3 170mm, a wysokość 1 180mm. Zastosowana obudowa powinna umożliwić przeniesienie obciążeń odpowiadającym klasie „A” wg PN-85/S-10030. Sposób wbudowania konstrukcji powinien być zgodny z Zaleceniami projektowymi i technologicznymi dla podatnych konstrukcji inżynierskich z blach falistych (GDDKiA 2004r.). Elementy konstrukcyjne obudowy powinny zostać zmontowane za pomocą śrub. Moment dokręcenia elementów konstrukcyjnych powinien wynosić od 300-360 Nm. Przy skręcaniu konstrukcji należy dokonać sprawdzenia momentów skręcenia kluczem dynamometrycznym (kontrola podlega 5% całkowitej ilości śrub, 95% z nich powinno posiadać określone minimum). Po skręceniu konstrukcji do wymaganych momentów należy dokonać

minimum). Po skróceniu konstrukcji do wymaganych momentów należy dokonać pomiaru kształtu konstrukcji. Dopuszczalne tolerancje wymiarów (rozpiętości i wysokości) konstrukcji po jej zmontowaniu wynoszą 2% w stosunku do założeń projektowych. Podczas wykonywania zasyпки należy na bieżąco kontrolować wymiary konstrukcji. Dopuszczalne tolerancje wymiarów (rozpiętości i wysokości) konstrukcji po jej zasypaniu wynoszą 2% rozpiętości konstrukcji po skróceniu. Dopuszczalna tolerancja długości konstrukcji wynosi $\pm 0,5\%$ długości projektowej. Na budowie powinny podlegać kontroli, na każdym etapie realizacji przepustu, wymogi dotyczące zabezpieczenia antykorozyjnego, kruszywa, jego wbudowania i montażu. Na elementach obudowy należy osadzić sworznie 16x150mm w rozstawach co 15 cm w dwóch rzędach do zespolenia ze ścianą czołową zgodnie z rysunkiem konstrukcyjnym ściany czołowej. Elementy stalowe arkuszy blachy falistej powinny być zabezpieczone przed korozją powłoką cynkową grubości min. 60 μ m. Wloty i wyloty przepustów (skarpy drogowe) zostaną wykonane w postaci ścian czołowych zgodnie ze specyfikacją o numerze 22.01.01.12."

18. **Projekt Wykonawczy Tom 4. Szczegółowe specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych** – uzupełniono dokumentację o str. 403 – 406 STWiORB 07.03.01.21 Ustawienie sygnalizatorów ulicznych.

II. Zmiana treści Tomu IV „KOSZTORYSY OFERTOWE I PRZEDMIARY”:

1. W kosztorysie ofertowym

- a. dodano poz. 6.1.3. Oznakowanie jezdni materiałami cienkowarstwowymi - linie przerywane;
- b. w poz. 6.2.1 w kolumnie [5] Ilość

ISTNIEJĄCY ZAPIS: „33”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM: „35”;

Stosowne zmiany zostały uwzględnione w pliku „kosztorys_ofertowy_popr.xls”, zamieszczonym na stronie www.gddkia.gov.pl

2. W przedmiarze robót:

- a. dodano poz. 6.1.3. Oznakowanie jezdni materiałami cienkowarstwowymi - linie przerywane;
- b. w poz. 6.2.1 w kolumnie [5] Ilość

ISTNIEJĄCY ZAPIS: „33”

ZASTĘPUJE SIĘ NASTĘPUJĄCYM: „35”;

Stosowne zmiany zostały uwzględnione w pliku „przedmiar_popr.xls”, zamieszczonym na stronie www.gddkia.gov.pl

Pozostałe zapisy SIWZ nie ulegają zmianie. Powyższe zmiany treści SIWZ nie prowadzą do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu.

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU

Inż. Władysław Rawski

Sprawę prowadzi:

Marcin Kempka

Wydział Zamówień Publicznych, pok. nr 55

tel. 81 534 92 44, fax 81 534 92 39

e-mail: mkempka@gddkia.gov.pl

R-2
2009