

**Szanowni Państwo
Wykonawcy ubiegający się
o udzielenie zamówienia**

O.RZ.D-3.2410.4.2017.młs
Rzeszów, 10 października 2017 r.

dotyczy przetargu nieograniczonego na: „**Kontynuacja budowy przy optymalizacji rozwiązań projektowych zadania pn. Rozbudowa drogi krajowej Nr 4 (E - 40) Jędrzychowice - Korczowa wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi odc. Łańcut - Głuchów km 613+767,30 do 619+589,86**”

WYJAŚNIENIA SIWZ, ZMIANY SIWZ NR 29-30
ZESTAW NR 4

- I.** Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Pzp oraz pkt 13.2. Instrukcji dla Wykonawców (IDW) SIWZ przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 78:

W związku z tym, że z planowaną inwestycją kolidują obiekty i elementy infrastruktury KSPO (viaTOLL) zlokalizowane na całym odcinku objętym rozbudową, prosimy o potwierdzenie, że przebudowa kolidującej infrastruktury KSPO nie stanowi zakresu objętego niniejszym zamówieniem, oraz że będzie realizowana przez odrębny podmiot wskazany przez Operatora KSPO i Zamawiającego. Czy w rozwiązaniach projektowych Wykonawca, ma uwzględnić rezerwę terenową pod nową lokalizację infrastruktury KSPO (bramownice z fundamentami, wyposażenie i zasilanie urządzeń) i czy ewentualna rezerwa ma uwzględniać układ docelowy 2x2?

Wyjaśnienie nr 78:

Zamawiający wyjaśnia, iż wymagania w tym zakresie zostały jednoznacznie sprecyzowane w PFU tj. realizacją budowy, eksploatacją i modyfikacją KSPO na odcinku drogi, będącym przedmiotem danej inwestycji, zajmuje się wskazany przez Zamawiającego wykonawca KSPO. Prawo do wykonywania jakiegokolwiek ingerencji w KSPO posiada wyłącznie Operator KSPO i Zamawiający. Wykonawca zobowiązany będzie do współpracy z Zamawiającym i Operatorem KSPO. Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić rezerwę terenową pod nową lokalizację infrastruktury KSPO. Rezerwa ma uwzględniać projektowany układ 1x2.

Pytanie nr 79:

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca nie będzie ponosił kosztów spowodowanych przerwami w poborze opłat w ramach KSPO w związku z wykonywaniem przebudowy kolidującej infrastruktury KSPO przez niezależny podmiot?

Wyjaśnienie nr 79:

Zamawiający wyjaśnia, iż wymagania w tym zakresie zostały jednoznacznie sprecyzowane w PFU tj. realizacją budowy, eksploatacją i modyfikacją KSPO na odcinku drogi będącym przedmiotem danej inwestycji, zajmuje się wskazany przez Zamawiającego wykonawca KSPO. Wyłącznie Operator KSPO ma prawo dokonywać ingerencji w istniejącą infrastrukturę KSPO. Jakakolwiek samodzielna, tj. bez zgody Zamawiającego i Operatora KSPO, ingerencja ze strony Wykonawcy, która spowoduje zakłócenie funkcjonowania KSPO, w tym przerwę w zasilaniu infrastruktury KSPO lub mającą wpływ na utratę przychodów przez Skarb Państwa z tytułu poboru opłat lub roszczeń Operatora KSPO, będzie

skutkowała obciążeniem Wykonawcy drogi wszelkimi kosztami, wynikającymi z powstałych uszkodzeń infrastruktury KSPO, przerw w naliczaniu opłat i utraty przychodów.

Pytanie nr 80:

Czy w związku z rozbudową układu komunikacyjnego (budowa rond) oraz planowanego połączenia drogi krajowej z łącznikiem drogi wojewódzkiej Zamawiający przewiduje rozbudowę systemu KSPO o nowe punkty? Jeżeli tak to czy Wykonawca w rozwiązaniach ma zapewnić niezbędną rezerwę pod przyszłą infrastrukturę KSPO i czy ewentualna rezerwa ma uwzględniać układ docelowy 2x2?

Wyjaśnienie nr 80:

Zamawiający przewiduje rozbudowę systemu KSPO o nowy punkt - połączenia drogi krajowej z łącznikiem drogi wojewódzkiej. Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić rezerwę terenową pod nowe lokalizacje infrastruktury KSPO (bramownice z fundamentami, wyposażenie i zasilanie urządzeń). Rezerwa ma uwzględniać projektowany układ 1x2.

Pytanie nr 81:

Prosimy o określenie, czy projektowany odcinek drogi jest zlokalizowany na terenie zabudowy czy poza nim? Jest to ważna informacja do przyjęcia parametrów technicznych drogi.

Wyjaśnienie nr 81:

Patrz wyjaśnienie nr 21.

Pytanie nr 82:

Czy dopuszczalne jest zastosowanie jednolitego pomostu (bez dylatacji podłużnej) dla obu pasów ruchu?

Wyjaśnienie nr 82:

Nie dopuszcza się jednolitego pomostu bez dylatacji, ze względu na planowany, docelowy przekrój 2x2.

Pytanie nr 83:

Czy wymagania w stosunku do betonu w standardzie architektonicznym należy rozumieć tylko jako wymagania podane w punkcie 2.16.3.12 PFU?

Wyjaśnienie nr 83:

W PFU określone zostały minimalne wymagania dotyczące kolorystyki i faktury betonu.

Pytanie nr 84:

Co Zamawiający rozumie jako rozwiązanie odporne na wody powodziowe w stosunku do ciągów pieszych umiejscowionych pod obiektem mostowym wzdłuż koryta rzeki?

Wyjaśnienie nr 84:

Poprzez rozwiązanie odporne na wody powodziowe dla ciągów pieszych umiejscowionych pod obiektem mostowym wzdłuż koryta rzeki należy rozumieć takie rozwiązanie konstrukcyjne ciągu, które nie ulegnie zniszczeniu wskutek przepływu wód. Rozwiązania konstrukcyjne w tym zakresie winien opracować projektant. Należy mieć na uwadze potencjalne rozmycie terenu pod mostem, któremu można zapobiec np. poprzez wykonanie fundamentów o odpowiedniej głębokości, wyznaczonej przez projektanta (ściany, obramowania) wokół projektowanego ciągu pieszego. Zamawiający nie uzna jako skuteczne zabezpieczenie wykonania obramowania ciągu z typowych obrzeży betonowych 8x30cm. W przypadku zastosowania prefabrykatów betonowych na nawierzchnię ciągu wymaga się, aby ich minimalna grubość wynosiła 10 cm. Wyklucza się stosowanie prefabrykatów ażurowych. Spoiny między prefabrykatami należy wypełnić zaprawą cementowo – piaskową. Na długości ciągu skarpa rzeki powinna być zabezpieczona przed rozmyciem.

Pytanie nr 85:

Czy przewody kanalizacji deszczowej mogą być brane pod uwagę przy obliczaniu retencji wymaganej do przetrzymania deszczu nawalnego?

Wyjaśnienie nr 85:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z ideą kontraktu „projektuj i buduj”, przyjęte rozwiązania powinny wynikać z wiedzy, doświadczenia i pomysłu profesjonalnego Wykonawcy. Dokumentację należy sporządzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskanymi warunkami do projektowania oraz uzyskać akceptację Zamawiającego.

Pytanie nr 86:

Czy zbiorniki retencyjne należy powiększyć o zlewnie dla ewentualnej przyszłościowej dobudowy dodatkowego pasa?

Wyjaśnienie nr 86:

Wykonawca zobowiązany jest do zaprojektowania rozwiązań przewidujących przyszłą rozbudowę do przekroju 2x2.

Pytanie nr 87:

Czy zamawiający dopuszcza stosowanie zbiorników infiltracyjnych?

Wyjaśnienie nr 87:

Zamawiający nie przewiduje zastosowania zbiorników infiltracyjnych.

Pytanie nr 88:

Czy przebudowy lub/i zabezpieczenie istniejących odcinków sieci infrastruktury technicznej kolidującej z projektowaną drogą muszą uwzględniać przyszłą rozbudowę drogi do przekroju 2x2.

Wyjaśnienie nr 88:

Zamawiający wymaga, aby przebudowa i budowa odcinków sieci infrastruktury technicznej nie związanej z drogą, kolidującej z projektowaną drogą, uwzględniała przyszłą rozbudowę drogi do przekroju 2x2. Zamawiający informuje, że umiejscowienie infrastruktury technicznej związanej z drogą m.in. elementów chroniących przed hałasem, słupów oświetleniowych, bramownic powinno być dostosowane do projektowanego przekroju 1x2.

Pytanie nr 89:

Wzdłuż istniejącej drogi DK4 przebiega wysokoprężny gazociąg DN400. Strefa kontrolowana dla takiego gazociągu wybudowanego przed 12 grudnia 2001r. wynosi 100m. Czy jeżeli nie wystąpi bezpośrednia kolizja projektowanej drogi z gazociągiem wysokoprężnym DN400, a projektowana droga znajduje się w strefie kontrolowanej, czy należy wykonać przebudowę takiej sieci, jeśli zarządca wykaże taką potrzebę w warunkach technicznych?

Wyjaśnienie nr 89:

Zamawiający wymaga, aby w ramach kontraktu Wykonawca obligatoryjnie wykonał przebudowę gazociągu DN400 zgodnie z wytycznymi zawartymi w PFU w sprawie przebudowy gazociągu w lokalizacji wskazanej w DŚU.

Pytanie nr 90:

Czy pas dzielący – część jezdni wyłączona z ruchu, powinna być zastosowana na całej długości projektowanej drogi? Zarówno na odcinkach o przekroju 1x2 oraz na odcinku o przekroju 2+1?

Wyjaśnienie nr 90:

Patrz wyjaśnienie nr 22.

Pytanie nr 91:

Czy konieczne jest, aby projektowany pas dzielący miał nawierzchnię bitumiczną, czy może mieć konstrukcję wybrukowaną ograniczoną krawężnikami, o szerokości 2,5 m wraz z dwoma opaskami o szerokości 0,5m? Jeżeli tak jaką kostkę należy przyjąć w wycenie – kamienną czy betonową? Czy projektowany pas dzielący może być wykonany jako pas zieleni ograniczony krawężnikami wraz z dwoma opaskami o szerokości 0,5m?

Wyjaśnienie nr 91:

Patrz wyjaśnienie nr 23.

Pytanie nr 92:

Prosimy o jednoznaczne określenie czy poza oświetleniem podstawowym drogi głównej należy dodatkowo przewidzieć oświetlenie ciągów pieszych i rowerowych?

Wyjaśnienie nr 92:

Zamawiający wymaga zaprojektowania kompleksowej budowy i przebudowy oświetlenia całego odcinka drogi, w zakresie obejmującym cały ciąg główny, jak również oświetlenie chodników, ciągów pieszo - rowerowych oraz dróg obsługujących przyległy teren. Koszty zaprojektowania i wybudowania oświetlenia Wykonawca zobowiązany jest ująć w Cenie Kontraktowej.

Pytanie nr 93:

Jakie typy opraw oświetleniowych należy przewidzieć - sodowe czy LED?

Wyjaśnienie nr 93:

Zamawiający wymaga, aby na całym odcinku objętym zamówieniem, zastosować oprawy oświetleniowe typu LED. Zamawiający wprowadza zmianę SIWZ nr 29.

Pytanie nr 94:

Jaki typ opraw należy przewidzieć na odcinkach łączących zjazd z projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami - nawiązać do istniejącego oświetlenia czy zaprojektować nowe?

Wyjaśnienie nr 94:

Zamawiający wymaga, aby na całym odcinku objętym zamówieniem, zastosować kompleksowe oświetlenie z zastosowaniem opraw typu LED.

Pytanie nr 95:

Prosimy o uściślenie czy droga krajowa nr 94 należy do sieci dróg międzynarodowych? Jeżeli tak, czy szerokość opaski zewnętrznej powinna wynosić 0,5 m (zgodnie z zapisami w punkcie 1.1.3.1 PFU), czy 0,7 m zgodnie z zapisami rozporządzenia? Czy opaskę zewnętrzną należy zastosować we wszystkich przekrojach drogi 94?

Wyjaśnienie nr 95:

Patrz wyjaśnienie nr 24.

Pytanie nr 96:

WWIORB D.07.08.04, pkt 2.2.1 wskazuje, że beton do wykonania pali ekranów powinien mieć klasę C30/37. Proszę o potwierdzenie że pale (część podziemna), głowice (część nadziemna) mają być rzeczywiście wykonane z betonu klasy C 30/37.

Wyjaśnienie nr 96:

Zamawiający wymaga, aby beton do wykonania pali ekranów, posiadał min. klasę C25/30 z wymaganiami wg PN-EN 1536, natomiast głowice pali powinny być z betonu klasy C30/37. Zamawiający wprowadza zmianę SIWZ nr 30.

Pytanie nr 97:

Wg WWIORB D.07.08.04, pkt 2.2.1 wskazuje że do beton do ekranów powinien mieć klasę C30/37. Jeśli z obliczeń konstrukcyjnych będzie wynikało, że może być zastosowana niższa klasa betonu, czy zamawiający zatwierdzi beton o niższej klasie wytrzymałości?

Wyjaśnienie nr 97:

Patrz wyjaśnienie nr 96.

Pytanie nr 98:

W specyfikacji SP_20.10.10_Materiały_DSU widnieje zapis:

8) Prognozę oddziaływania przedsięwzięcia dla wariantu inwestycyjnego. Przy prognozowaniu emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza i wód należy przyjąć następujący horyzont prognoz:

- rok oddania do użytkowania,
- w perspektywie 5-10 lat po oddaniu do użytkowania.

Wymaganie prognoz dla roku oddania do użytkowania jest konieczne ze względu na wymóg porównania w ramach analizy porealizacyjnej ustaleń raportu i rzeczywistego oddziaływania.

W związku z zapisem Wykonawca prosi o jednoznaczne podanie roku dla którego ma zostać sporządzona prognoza emisji hałasu dla wariantu inwestycyjnego. Czy może Wykonawca ma tym zapisem rozumieć że do prognozowania emisji hałasu może przyjąć dowolny rok z przedziału 5-10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania? Informacje te są niezbędne Wykonawcy do sporządzenia właściwej kalkulacji oferty.

Wyjaśnienie nr 98:

Zamawiający wyjaśnia, że przy prognozowaniu emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza i wód, należy przyjąć następujący horyzont prognoz: rok oddania do użytkowania i w perspektywie 10 lat po oddaniu do użytkowania.

Pytanie nr 99:

Dotyczy punktu 2.1.21. PFU: "Budowa linii kablowych i przepustów kablowych". Czy Zamawiający potwierdza że wszystkie kable służące do zasilania oświetlenia i systemu zarządzania drogą mają mieć żyły miedziane?

Wyjaśnienie nr 99:

Zamawiający potwierdza, że wszystkie kable do zasilania oświetlenia i systemu zarządzania drogą powinny być miedziane.

Pytanie nr 100:

Zamawiający w SIWZ rozdział VII warunki udziału w postępowaniu pkt 7.2. ppkt. 3) b) 1. dot. doświadczenia zawodowego dla Dyrektora Kontraktu - Przedstawiciela Wykonawcy, stawia wykonawcy następujący warunek:

„1. Minimum 24 miesiące doświadczenia przy realizacji 1 lub 2 zadań obejmujących budowę, przebudowę lub remont lub nadzór nad budową, przebudową lub remontem Obiektu Budowlanego (zgodnie z poniższą definicją) o wartości robót co najmniej 37 000 000,00 PLN netto każde na stanowisku/stanowiskach:

Dyrektora Kontraktu lub Przedstawiciela Wykonawcy lub Kierownika Budowy lub Zastępcy Dyrektora Kontraktu lub Inżyniera Kontraktu lub Inżyniera Rezydenta lub Zastępcy Inżyniera Kontraktu/Inżyniera Rezydenta, który był zgłoszony do Zamawiającego oraz posiadał odpowiednie pełnomocnictwa do reprezentowania Inżyniera."

Czy Zamawiający uzna za spełniony warunek udziału w postępowaniu w przypadku, gdy Wykonawca wykaże, że proponowana osoba na w/w stanowisko pełniła funkcję Dyrektora Kontraktu na zadaniu polegającym na rozbudowie drogi wojewódzkiej o wartości ok. 57 000 000,00 PLN netto?

Wyjaśnienie nr 100:

Zamawiający dokona indywidualnej oceny spełniania warunków przez osobę proponowaną do pełnienia funkcji Dyrektora Kontraktu - Przedstawiciela Wykonawcy, Zamawiający dokona oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu zgodnie z opisem warunków udziału w postępowaniu określonym w SIWZ.

Pytanie nr 101:

Prosimy o określenie czy szerokość pobocza gruntowego powinna wynosić 1,25m - zgodnie z projektem budowlanym przekazany jako materiał informacyjny - tom V SIWZ, czy 1,5 m - zgodnie z zapisem w punkcie 1.1.3.1 PFU oraz wymaganiami dla drogi klasy GP określonymi w rozporządzeniu?

Wyjaśnienie nr 101:

Patrz wyjaśnienie nr 25.

Pytanie nr 102:

Zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie konstrukcję nawierzchni dróg przebudowywanych należy projektować indywidualnie. Czy Zamawiający dopuszcza technologię przebudowy nawierzchni DK94 poprzez wykonanie nakładki wzmacniającej na istniejącej nawierzchni oraz wykonanie poszerzeń istniejącej nawierzchni o pełnej konstrukcji o ile spełnione zostaną kryteria wymaganej trwałości zmęczeniowej w całym przewidywanym okresie eksploatacji drogi tj. 20 lat po oddaniu przebudowywanego odcinka drogi do użytku?

Wyjaśnienie nr 102:

Przedmiotem inwestycji jest kontynuacja rozbudowy DK 94, a zgodnie z Warunkami Technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, konstrukcja nawierzchni przebudowywanej drogi powinna być projektowana indywidualnie. Zamawiający wyjaśnia, że warunki i zasady projektowania indywidualnego zostały określone w PFU, pkt. 2.1.1.3 Indywidualne projektowanie konstrukcji nawierzchni.

Pytanie nr 103:

Czy należy przewidzieć całkowite wyniesienie gazociągu wysokiego ciśnienia d400 poza istniejący pas drogowy zgodnie wykonaną przez Transprojekt dokumentacją oraz decyzją środowiskową i zrid?

Wyjaśnienie nr 103:

Zamawiający wymaga całkowitego wyniesienie gazociągu wysokiego ciśnienia DN 400 poza istniejący pas drogowy. W ramach kontraktu, Wykonawca obligatoryjnie przebuduje linię gazową wysokiego ciśnienia zgodnie z zapisami PFU dotyczącymi przebudowy gazociągu DN 400, w lokalizacji określonej w DUŚ.

Pytanie nr 104:

Czy projekt i budowa obiektów inżynierskich ma przewidywać przyszłą rozbudowę DK do przekroju 2x2?

Wyjaśnienie nr 104:

Zamawiający informuje, że należy zaprojektować i wybudować przepust drogowy z uwzględnieniem przyszłej rozbudowy DK do przekroju 2x2. Most należy zaprojektować i wybudować o przekroju określonym w PFU, pkt. 1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich. Nie dopuszcza się jednolitego pomostu bez dylatacji, ze względu na planowany, docelowy przekrój 2x2.

Pytanie nr 105:

Czy przebudowa istniejących sieci uzbrojenia podziemnego ma przewidywać przyszłą rozbudowę DK w łańcucie do przekroju 2x2?

Wyjaśnienie nr 105:

Patrz wyjaśnienie nr 88.

Pytanie nr 106:

W PFU 2.1.22.4. Zamawiający założył, że w miejscach lokalizacji konstrukcji wsporczych oraz słupów oświetleniowych należy zaprojektować drogowe bariery ochronne. Prosimy o potwierdzenie, że bariery należy zaprojektować zawsze, bez względu na fakt, że osłaniają konstrukcje tzw. „bezpieczne”. Czy graniczną odległość konstrukcji wsporczej od jezdni, które nie wymaga osłonięcia barierami ochronnymi należy przyjmować zgodnie z Wytycznymi GDDKiA dotyczącymi stosowania barier, czy też należy stosować bariery bez względu na odległość konstrukcji wsporczej od jezdni?

Wyjaśnienie nr 106:

Zamawiający wyjaśnia, że graniczną odległość, która nie wymaga osłonięcia, przyjmować należy według Wytycznych dot. projektowania drogowych barier ochronnych z 2010r.

Pytanie nr 107:

PFU 2.1.22.1.5. Ostony przeciwoślńieniowe - czy należy stosować ostony w przypadkach gdy na odcinku drogi zaprojektowano oświetlenie?

Wyjaśnienie nr 107:

Zamawiający wyjaśnia, że ostony przeciwoślńieniowe należy stosować w uzasadnionych przypadkach, które zostały określone szczegółowo w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181, z późn.zm.).

Pytanie nr 108:

Prosimy o udostępnienie pełnych materiałów (inventaryzacja, raport oddziaływania na środowisko itd.) jakie służyły uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia dla przedmiotowej inwestycji.

Wyjaśnienie nr 108:

Zamawiający informuje, że materiały będące w jego posiadaniu przekazał jako Materiały informacyjne - Tom V SIWZ, jednakże nie stanowią one opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 109:

Czy zdaniem Zamawiającego rozwiązania przyjęte w PFU - nie wymagają zmiany Decyzji Środowiskowej?

Wyjaśnienie nr 109:

Zamawiający informuje, że dla przedmiotowej inwestycji została uzyskana decyzja środowiskowa. Opracowany został projekt na podstawie, którego uzyskano decyzję ZRID. Przedmiotem zamówienia jest m.in. optymalizacja projektu budowlanego, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego określonymi w PFU. Wykonawca zobligowany jest przedstawić rozwiązania projektowe mieszczące się w granicach pasa drogowego, które nie spowodują zmian uwarunkowań określonych w wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pytanie nr 110:

Dla jakiej prędkości miarodajnej należy zaprojektować drogę krajową, czy jak dla przekroju jednojezdniowego dwupasowego/dwukierunkowego, czy może docelowego dwujezdniowego?

Wyjaśnienie nr 110:

Zamawiający wyjaśnia, że drogę krajową - obwodnicę miasta Łańcuta, należy zaprojektować dla przekroju jednojezdniowego dwupasowego/dwukierunkowego.

Pytanie nr 111:

PFU 1.1.3.1 wskazana jest szerokość opaski 0,5m. Czy dotyczy to opaski zewnętrznej? Zgodnie z przepisami RMTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie opaska zewnętrzna powinna mieć szerokość nie mniej niż 0,7 w wypadku drogi zaliczanej do sieci dróg międzynarodowych. Proszę o jednoznaczne określenie szerokości opaski zewnętrznej.

Wyjaśnienie nr 111:

Zamawiający wyjaśnia, że droga krajowa DK 94 nie zalicza się do sieci dróg międzynarodowych. Szerokość opaski zewnętrznej należy przyjąć zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Pytanie nr 112:

Czy opaski zewnętrzne należy stosować również dla przekroju ulicznego (w krawężnikach)

Wyjaśnienie nr 112:

Zamawiający informuje, że opaski zewnętrzne należy stosować również dla przekroju ulicznego (w krawężnikach).

Pytanie nr 113:

Czy w szerokość pobocza określonego w PFU - 1,5m należy wliczyć opaskę zewnętrzną bitumiczną?

Wyjaśnienie nr 113:

Szerokość pobocza 1,5 m określona w PFU dotyczy pobocza gruntowego, zatem nie należy wliczać opaski zewnętrznej bitumicznej w szerokość pobocza gruntowego.

Pytanie nr 114:

Przewidziana w PFU odległość pomiędzy skrzyżowaniami w ciągu DK jest mniejsza niż dopuszczalna (600m) przepisami RMTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie dla przyjętej klasy technicznej drogi „GP”.

W przypadku nie uzyskania odstępstwa dla budowy skrzyżowań:

- Skrzyżowanie DK 94 z ul. Piłsudskiego 614+100,

- Skrzyżowanie z drogami wojewódzkimi DW 877 i DW 881 614+500,
 - Skrzyżowanie z ul. 10 Pułku Strzelców Konnych 614+850,
 - Skrzyżowanie z ul. Kazimierza Wielkiego 615+000,
- Proszę o określenie których skrzyżowań nie należy realizować.

Wyjaśnienie nr 114:

Zamawiający informuje, że lokalizacja skrzyżowań została ustalona i zaakceptowana w decyzji ZRID. Skrzyżowania, które w projekcie budowlanym, zatwierdzone decyzją ZRID był przewidziane jako węzły (skrzyżowania DK z DW) obligatoryjnie podlegają zaprojektowaniu i realizacji. W przypadku nie uzyskania odstępstw dla budowy pozostałych skrzyżowań, Wykonawca przeprowadzi pomiar natężenia ruchu pojazdów na skrzyżowaniach, zaprojektuje i zrealizuje skrzyżowania o największym natężeniu ruchu pojazdów.

Pytanie nr 115:

Czy w obrębie skrzyżowania ulic Bohaterów Westerplatte oraz Żardeckiego należy wykonać przejście dla pieszych przez drogę obwodową?

Wyjaśnienie nr 115:

Zamawiający wymaga, aby zaprojektować i zrealizować przejście dla pieszych zgodnie z wymogami bezpieczeństwa oraz przepisami prawa, w obrębie skrzyżowania ulic Bohaterów Westerplatte oraz Żardeckiego.

Pytanie nr 116:

Prosimy o dokładne wskazanie lokalizacji przejść dla pieszych przez drogę obwodową. Z uwagi na warunek stosowania w części jezdni wyłączzonej z ruchu bariery ochronnej - jest to istotna informacja mająca wpływ na rozwiązania projektowe.

Wyjaśnienie nr 116:

Zamawiający wymaga, aby zaprojektować i zrealizować przejście dla pieszych zgodnie z wymogami bezpieczeństwa oraz przepisami prawa, w lokalizacji:

- w obrębie każdego skrzyżowania,
- w pobliżu zatok autobusowych,
- w pobliżu budynków użyteczności publicznej m.in. MOSIRu, szpitala, szkół.

Pytanie nr 117:

Czy w miejscu lokalizacji przejść dla pieszych przez drogę obwodową należy przerwać bariery? Prosimy o dokładne wytyczne. Rozwiązania mogą być bardzo różne tym bardziej, że Zamawiający określił docelowy przekrój jako dwujezdniowy.

Wyjaśnienie nr 117:

Przejście dla pieszych ma umożliwić pokonanie przez pieszych i rowerzystów drogi. Zastosowane przez Wykonawcę rozwiązania odnośnie bezpieczeństwa, mają być dopasowane do projektowanego przekroju 1x2.

Pytanie nr 118:

Prosimy o dokładne określenie dla jakich kierunków (relacji) poszczególnych skrzyżowań należy przewidzieć możliwość przejazdu dla „typowego pojazdu ponadnormatywnego”.

Wyjaśnienie nr 118:

Zamawiający wyjaśnia, że należy dla ciągu głównego oraz na skrzyżowaniach ciągu głównego z drogami wojewódzkimi, przewidzieć możliwość przejazdu dla „typowego pojazdu ponadnormatywnego”.

II. Działając w trybie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp, Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia:

Zmiana SIWZ nr 29

dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY, Rozdział I – Część opisowa, punkt 2. Wymagania zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia, podpunkt 2.1.20.4 Oprawy i źródła światła.

Istniejący zapis:

Dla potrzeb opracowania dokumentacji projektowej i wykonania oświetlenia drogowego należy stosować drogowe oprawy oświetleniowe ze źródłami światła typu LED albo z wydawczym wysokoprężnym (sodowym) źródłem światła.

Oświetlenie przejść podziemnych, ciągów pieszo-rowerowych należy zaprojektować i zrealizować wyłącznie z wykorzystaniem drogowych opraw oświetleniowych wykonanych w technologii LED.

Ponadto:

– oświetlenie awaryjne,
należy zaprojektować i wykonać, tylko i wyłącznie z wykorzystaniem opraw/naświetlaczy ze źródłami światła wykonanymi w technologii LED.

Cały osprzęt oświetleniowy [źródło światła, oprawa oświetleniowa, urządzenie kontrolno-sterujące i zasilające] musi spełniać wymogi między innymi Ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 831), Rozporządzenia Komisji (WE) nr 245/2009 z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie wykonania Dyrektywy nr 2005/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla lamp fluorescencyjnych bez wbudowanego statecznika, dla lamp wyładowczych dużej intensywności, a także dla stateczników i opraw oświetleniowych służących do zasilania takich lamp, oraz uchylające Dyrektywę nr 2000/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1194/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania Dyrektywy 2009/125/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla lamp kierunkowych, lamp z diodami elektroluminescencyjnymi i powiązanego wyposażenia oraz Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla sprzętu elektrycznego (Dz. U. z 2016 r., poz. 806) i posiadać ważną deklarację zgodności CE.

Ponadto sprzęt oświetleniowy podlega przepisom Ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o kompatybilności elektromagnetycznej (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1258 ze zmianami) i musi spełniać postanowienia normy nr PN-EN 61000-3-2:2014-10 w zakresie dopuszczalnych poziomów emisji do sieci elektroenergetycznej wyższych harmonicznych.

Nie dopuszcza się stosowania różnych typów opraw (np. wysokoprężnych i LED) na 1 obwodzie oświetleniowym.

W miejscach szczególnie narażonych na dewastacje i kradzieże tj. w miejscach do których będą mieli dostęp przede wszystkim piesi i rowerzyści, czyli na projektowanych ścieżkach pieszo-rowerowych, przejściach podziemnych, kładkach, chodnikach, w przejściach podziemnych, itp., należy zastosować do budowy oświetlenia w/w miejsc wyłącznie oprawy oświetleniowe wyposażone w zabezpieczenia antywandalowe i posiadające odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-10 zgodnie z PN-EN 50102/AC:2011 z uwzględnieniem najnowszych rozwiązań technicznych dostępnych na etapie opracowania rozwiązań w tym zakresie.

Drogowe oprawy oświetleniowe dla wysokoprężnych źródeł światła (oprawy klasyczne).

Oprawy oświetleniowe powinny charakteryzować się między innymi: minimalizacją kosztów w zakresie eksploatacji i utrzymania, trwałością korpusu i układów zasilających przynajmniej na poziomie minimum 10 lat, odpornością na czynniki atmosferyczne, posiadać system wentylacji i być odporne na stłuczenie. Pokrywa oprawy powinna być wykonana z aluminium, korpus oprawy (rama) wykonany z niekorodującego odlew aluminium, a odbłyśnik oprawy musi być w pełni wykonany z aluminium o wysokości czystości albo innego szlachetnego metalu, także o wysokiej czystości. Oprawy powinny być wykonane w II klasie ochronności.

Ze względów eksploatacyjnych stosować należy oprawy :

- o konstrukcji zamkniętej,
- umożliwiające bez narzędziową wymianę źródła światła,
- dwukomorowe o stopniu zabezpieczenia przed wpływami zewnętrznymi komory lampowej co najmniej IP 65 oraz co najmniej IP 54 dla komory osprzętu elektrycznego,
- ograniczające światło rozproszone (ULOR),
- posiadające układ kompensacji mocy biernej,
- posiadające elektroniczne urządzenie kontrolno-sterujące (statecznik),
- z możliwością regulacji strumienia świetlnego (dla opraw klasycznych przynajmniej o 1 klasę).

Cała oprawa łącznie z kloszem ochraniającym komorę optyczną musi być wykonana jako posiadająca odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-08 zgodnie z PN-EN 50102/AC:2011. Klosz ochraniający komorę lampową powinien być wykonany wyłącznie ze szkła hartowanego. Dostęp do układu zapłonowego nie powinien rozszczelniać komory optycznej.

Współczynnik mocy określający kąt (ϕ) pomiędzy wektorem napięcia elektrycznego i natężenia pobieranego prądu elektrycznego nie przekraczała określonej wielkości, aby wartość funkcji $\text{tg}\phi$ nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci do której instalacja oświetleniowa będzie przyłączona. Jednocześnie wartość współczynnika THD nie przekraczała 20 %, dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania (dla opraw klasycznych przynajmniej o 1 klasę, w dół od projektowanej).

Oprawy oświetleniowe muszą spełniać, w szczególności:

- sprawność oprawy > 80%,

- $ULOR < 1\%$
- współczynnik efektywności energetycznej na poziomie nie większym jak dla oprawy klasy D tj. odpowiednio $SL = 0,525 - 0,674$ (klasy ME) i $SE = 0,035 - 0,044$ (klasy CE) zgodnie z Raportem Komisji BRE 2011,

Ponadto jako źródła światła dla tego typu opraw należy stosować wyłącznie wysokowydajne wydładowcze wysokoprężne źródła światła tzw. sodowe o mocach nie wyższych niż 250 W. i o znamionowej skuteczności świetlnej dla układu źródła światła – układ zasilający:

- $EM > 120 \text{ lm/W}$ dla źródła o mocy 250 W,
- $EM > 100 \text{ lm/W}$ dla źródeł o mocy 150W i 100 W,
- $EM > 85 \text{ lm/W}$ dla źródeł o mocy 70W

oraz spadku strumienia maksymalnie 10% w całym okresie eksploatacji.

Trwałość średnia źródła światła dla wysokowydajnego wydładowczego wysokoprężnego źródła światła (lampy sodowe) musi wynosić przynajmniej 32 000 h (dla klasycznych opraw oświetleniowych).

Drogowe oprawy oświetleniowe ze źródłem światła typu LED (oprawy LED).

Oprawy oświetleniowe powinny charakteryzować się między innymi: minimalizacją kosztów w zakresie eksploatacji i utrzymania, trwałością korpusu i układów zasilających przynajmniej na poziomie 10 lat dla opraw LED, odpornością na czynniki atmosferyczne, posiadać system wentylacji i być odporne na stłuczenie, pokrywa oprawy wykonana z aluminium, korpus oprawy (rama) wykonany z niekorodującego odlew aluminium. Oprawy powinny być wykonane w II klasie ochronności. Oprawy muszą być wyposażone w dedykowany do źródła typu LED układ optyczny wykonany z wykorzystaniem technologii soczewkowej lub odbłyśnikowej oraz mieszanej.

W przypadku zastosowania opraw typu LED wykonanych w technologii odbłyśnikowej lub mieszanej tj. soczewkowo-odbłyśnikowej, odbłyśnik oprawy musi być wykonany z aluminium o wysokiej czystości albo innego szlachetnego metalu, także o wysokiej czystości.

Ze względów eksploatacyjnych stosować należy oprawy:

- o konstrukcji zamkniętej,
- o stopniu zabezpieczenia przed wpływami zewnętrznymi komory optycznej i komory osprzętu elektrycznego co najmniej IP 65,
- ograniczające światło rozproszone (ULOR),
- posiadające układ kompensacji mocy biernej,
- posiadające elektroniczne urządzenie kontrolno-sterujące,
- z możliwością regulacji strumienia świetlnego (dla opraw typu LED – przynajmniej 3 klasy).

Cała oprawa łącznie z panelem/panelami LED czy też kloszem ochraniającym komorę optyczną w zależności od technologii wykonania, musi być wykonana jako posiadająca odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-08 zgodnie z PN-EN 50102/AC:2011.

Współczynnik mocy określający kąt (ϕ) pomiędzy wektorem napięcia elektrycznego i natężenia pobieranego prądu elektrycznego nie przekraczała określonej wielkości, aby wartość funkcji $\text{tg}\phi$ nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci do której instalacja oświetleniowa będzie przyłączona. Jednocześnie wartość współczynnika THD nie przekraczała 20 %, dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania (dla opraw typu LED – przynajmniej 3 klasy w dół od projektowanej).

Dla opraw typu LED należy podać szczegółową procedurę wymiany pojedynczego modułu świetlnego LED.

Oprawy oświetleniowe muszą spełniać, w szczególności:

- sprawność oprawy $> 85\%$,
- skuteczność świetlna oprawy $> 110 \text{ lm/W}$ (rozumianej jako iloraz strumienia świetlnego oprawy i mocy czynnej oprawy),
- $ULOR = 0\%$,
- temperatura barwowa światła emitowanego ze źródła LED maksymalnie 4000°K (neutralny biały),
- współczynnik efektywności energetycznej na poziomie nie większym jak dla oprawy klasy D tj. odpowiednio $SL < 0,674$ (klasy ME) i $SE < 0,044$ (klasy CE) zgodnie z Street Lighting and Traffic Lights. Technical Background Report. European Commission– BRE 2011,
- trwałość minimum 50000 h świecenia przy spadku strumienia maksymalnie 10%,
- maksymalny prąd wysterowania oprawy $\leq 500 \text{ mA}$,

Wykonawca zobowiązany jest złożyć do składanej dokumentacji projektowej:

1. Kartę katalogową proponowanych opraw oświetlenia drogowego,
2. Certyfikat potwierdzający przyznanie proponowanym przez wykonawcę oprawom oświetleniowym znaku ENEC przez sygnatariusza porozumienia ENEC,
3. Certyfikat bezpieczeństwa fotobiologicznego wystawiony przez producenta proponowanych opraw oświetleniowych zgodnie z PN-EN 62471 (dotyczy opraw typu LED),

4. Deklaracje zgodności, wystawioną przez producenta proponowanych opraw, stwierdzającą zgodność wyrobu z wymaganiami zasadniczymi, krajową oceną techniczną, europejską oceną techniczną, deklaracją stałości i właściwości technicznych (użytkowych)
5. Oprawy oświetleniowe proponowane przez Wykonawcę, po jednej z każdego przedziału mocy całkowitej:
 - do 100W,
 - od 100 do 200W,
 - powyżej 200W.

Dodatkowo Zamawiający wymaga dostarczenia plików fotometrycznych krzywych rozsyłów światłości opraw oświetleniowych przyjętych jako rozwiązania projektowe (do obliczeń) w formie elektronicznej bazy danych (pliki typu LDT, ILS i ULD), umożliwiającym na ich podstawie dokonanie wyliczeń parametrów oświetleniowych drogi w ogólnodostępnym i darmowym programie komputerowym do wspomagania obliczeń, który uniemożliwia wprowadzenie przez operatora/użytkownika programu zmiany siatki kalkulacyjnej innej niż zgodna z aktualnie obowiązującą normą, o której mowa w ppkt.1 w pkt 2.1.20.3. PFU, typu np. DIALUX oraz plik z obliczeniami fotometrycznymi w jednym z popularnych formatów tzn. darmowego programu np. DIALUX. Przedmiotowe pliki należy dostarczyć na nośniku wraz z dokumentacją projektową zawierającą obliczenia oświetleniowe (fotometryczne) przedkładać Inżynierowi i Zamawiającemu do uzgodnienia i akceptacji. Jednocześnie Zamawiający informuje, że weryfikacja obliczeń fotometrycznych nastąpi wyłącznie w oparciu o ogólnodostępny i darmowy program komputerowy do wspomagania obliczeń DIALUX.

Zastępuje się następującym:

Dla potrzeb opracowania dokumentacji projektowej i wykonania oświetlenia drogowego należy stosować drogowe oprawy oświetleniowe ze źródłami światła typu LED. Oświetlenie drogi głównej, przejść dla pieszych, a także oświetlenie ścieżek i ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych oraz dla pieszych, a także dróg obsługujących przyległy teren należy zaprojektować i zrealizować wyłącznie z wykorzystaniem drogowych opraw oświetleniowych wykonanych w technologii LED.

Cały osprzęt oświetleniowy [źródło światła, oprawa oświetleniowa, urządzenie kontrolno-sterujące i zasilające] musi spełniać wymogi między innymi Ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 831), Rozporządzenia Komisji (WE) nr 245/2009 z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie wykonania Dyrektywy nr 2005/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla lamp fluorescencyjnych bez wbudowanego statecznika, dla lamp wyładowczych dużej intensywności, a także dla stateczników i opraw oświetleniowych służących do zasilania takich lamp, oraz uchylające Dyrektywę nr 2000/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1194/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania Dyrektywy 2009/125/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla lamp kierunkowych, lamp z diodami elektroluminescencyjnymi i powiązanego wyposażenia oraz Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla sprzętu elektrycznego (Dz. U. z 2016 r., poz. 806) i posiadać ważną deklarację zgodności CE.

Ponadto sprzęt oświetleniowy podlega przepisom Ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o kompatybilności elektromagnetycznej (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1258 ze zmianami) i musi spełniać postanowienia normy nr PN-EN 61000-3-2:2014-10 w zakresie dopuszczalnych poziomów emisji do sieci elektroenergetycznej wyższych harmonicznych.

W miejscach szczególnie narażonych na dewastację i kradzieże tj. w miejscach do których będą mieli dostęp przede wszystkim piesi i rowerzyści, czyli na projektowanych ścieżkach pieszo-rowerowych, przejściach podziemnych, kładkach, chodnikach, w przejściach podziemnych, itp., należy zastosować do budowy oświetlenia w/w miejsc wyłącznie oprawy oświetleniowe wyposażone w zabezpieczenia antywandalowe i posiadające odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-10 zgodnie z PN-EN 50102/AC:2011 z uwzględnieniem najnowszych rozwiązań technicznych dostępnych na etapie opracowania rozwiązań w tym zakresie.

Wszystkie oprawy oświetleniowe proponowane przez Wykonawcę do realizacji inwestycji, muszą być wykonane wyłącznie jako typowe rozwiązania katalogowe, tym samym nie będą akceptowane przez Inżyniera kontraktu i Zamawiającego oprawy wykonane jako rozwiązania: specjalne, na zamówienie, itp.

Drogowe oprawy oświetleniowe ze źródłem światła typu LED (oprawy LED).

Oprawy oświetleniowe powinny charakteryzować się między innymi: minimalizacją kosztów w zakresie eksploatacji i utrzymania, trwałością korpusu i układów zasilających przynajmniej na poziomie 10 lat dla opraw LED, odpornością na czynniki atmosferyczne, posiadać system wentylacji i być odporne na stłuczenie, pokrywa oprawy wykonana z aluminium, korpus oprawy (rama) wykonany z niekorodującego odlewu aluminiowego. Oprawy powinny być wykonane w II lub I klasie ochronności.

Oprawy muszą być wyposażone w dedykowany do źródła typu LED układ optyczny wykonany z wykorzystaniem technologii soczewkowej lub odbłyśnikowej oraz mieszanej. W przypadku zastosowania opraw typu LED wykonanych w technologii odbłyśnikowej lub mieszanej tj. soczewkowo-odbłyśnikowej, odbłyśnik oprawy musi być wykonany z aluminium o wysokiej czystości albo innego szlachetnego metalu, także o wysokiej czystości.

Ze względów eksploatacyjnych stosować należy oprawy:

- o konstrukcji zamkniętej,
- o stopniu zabezpieczenia przed wpływami zewnętrznymi komory optycznej (układu optycznego) co najmniej IP 65 oraz co najmniej IP 54 dla komory osprzętu elektrycznego,
- ograniczające światło emitowane ponad horyzont (ULOR),
- posiadające układ kompensacji mocy biernej,
- posiadające elektroniczne urządzenie kontrolno-sterujące,
- z możliwością regulacji strumienia świetlnego (dla opraw typu LED – przynajmniej 3 klasy łącznie z klasą podstawową),
- wykonane wyłącznie jako typowe rozwiązania katalogowe)..

Cała oprawa łącznie z panelem/panelami LED czy też kloszem ochraniającym komorę optyczną w zależności od technologii wykonania, musi być wykonana jako posiadająca odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-08 zgodnie z PN-EN 50102/AC:2011.

Współczynnik mocy określający kąt (φ) pomiędzy wektorem napięcia elektrycznego i natężenia pobieranego prądu elektrycznego nie przekraczała określonej wielkości, aby wartość funkcji tg φ nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci do której instalacja oświetleniowa będzie przyłączona. Jednocześnie wartość współczynnika THD nie przekraczała 20 %, dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania (dla opraw typu LED – przynajmniej 2 klasy w dół od projektowanej).

Dla opraw typu LED należy podać szczegółową procedurę wymiany pojedynczego modułu świetlnego LED.

Oprawy oświetleniowe muszą spełniać, w szczególności:

- skuteczność świetlna oprawy > 120 lm/W (rozumianej jako iloraz strumienia świetlnego oprawy i mocy czynnej oprawy),
- ULOR =0% dla kompletnej oprawy optymalnie zamontowanej na stanowisku słupowym, na poziomie nie większym niż wskazano w „Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 245/2009 z dnia 18 marca 2009 r. ...”,
- temperatura barwowa światła emitowanego ze źródła LED maksymalnie 4000°K (neutralny biały),
- trwałość minimum 80 000 h świecenia przy spadku strumienia maksymalnie 10%,
- maksymalny prąd wysterowania oprawy ≤ 500 mA,
- pisemne zagwarantowanie przez producenta opraw zapewnienia kompletu części zamiennych do oprawy przez minimum 10 lat.

Wykonawca zobowiązany jest złożyć do składanej dokumentacji projektowej:

1. Kartę katalogową proponowanych opraw oświetlenia drogowego,
2. Certyfikat potwierdzający przyznanie proponowanym przez wykonawcę oprawom oświetleniowym znaku ENEC przez sygnatariusza porozumienia ENEC,
3. Certyfikat bezpieczeństwa fotobiologicznego wystawiony przez producenta proponowanych opraw oświetleniowych zgodnie z PN-EN 62471 (dotyczy opraw typu LED),
4. Deklarację zgodności, wystawioną przez producenta proponowanych opraw, stwierdzającą zgodność wyrobu z wymaganiami zasadniczymi, krajową ocenę techniczną, europejską ocenę techniczną, deklarację stałości i właściwości technicznych (użytkowych)
5. Oprawy oświetleniowe proponowane przez Wykonawcę, po jednej z każdego przedziału mocy całkowitej:
 - do 100W,
 - od 100 do 200W,
 - powyżej 200W.

Dodatkowo Zamawiający wymaga dostarczenia plików fotometrycznych krzywych rozsyłów światłości opraw oświetleniowych przyjętych jako rozwiązania projektowe (do obliczeń) w formie elektronicznej bazy danych (pliki typu LDT, ILS i ULD), umożliwiającym na ich podstawie dokonanie wyliczeń parametrów oświetleniowych drogi w ogólnodostępnym i darmowym programie komputerowym do wspomagania obliczeń, który uniemożliwia wprowadzenie przez operatora/użytkownika programu zmiany siatki kalkulacyjnej innej niż zgodna z aktualnie obowiązującą normą, o której mowa w ppkt.1 w pkt 2.1.20.3. PFU, typu np. DIALUX oraz plik z obliczeniami fotometrycznymi w jednym z popularnych formatów tzn. darmowego programu np. DIALUX.

Przedmiotowe pliki należy dostarczyć na nośniku wraz z dokumentacją projektową zawierającą obliczenia oświetleniowe (fotometryczne) przedkładać Inżynierowi i Zamawiającemu do uzgodnienia i akceptacji. Jednocześnie Zamawiający informuje, że weryfikacja obliczeń fotometrycznych nastąpi

wyłącznie w oparciu o ogólnodostępny i darmowy program komputerowy do wspomagania obliczeń DIALUX.

Zmiana SIWZ nr 30

**dotyczy Tom III SIWZ, PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY Z ZAŁĄCZNIKAMI, zał. Nr 2
WWIORB D.07.08.04 Ekrany akustyczne, 2.21. Beton**

Istniejący zapis:

Beton klasy C30/37 wg WWIORB M.13.00.00.

Zastępuje się następującym:

Beton klasy: pale (część podziemna) min. klasa C25/30 z wymaganiami wg PN-EN 1536 oraz głowice (część nadziemna) C30/37 wg WWIORB M.13.00.00.

- II.** Zamawiający informuje o przedłużeniu terminu składania ofert **do dnia 30-11-2017 r.;** godziny oraz miejsca składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.

Z-ca DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Mariusz Byskał

Sprawa prowadzi:

Małgorzata Łakomska-Sarama
tel.: (017) 853 40 71..74 wew. 241
e-mail: mlakomska@gddkia.gov.pl