

# Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

## Wydział Zamówień Publicznych

ul. Krochmalna 13j, 20-401 Lublin, tel.: 81 466 57 10, fax: 81 466 5701  
e-mail: [zamowienia@zdm.lublin.eu](mailto:zamowienia@zdm.lublin.eu), [www.zdm.bip.lublin.eu](http://www.zdm.bip.lublin.eu)

ZP-PS.221.1.102.2013

Lublin, dnia 26.11.2013 r.

### << DO ZAINTERESOWANYCH >>

**DOTYCZY:** postępowania o zamówienie publiczne prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na **budowę planowanej drogi gminnej oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem KDL-G (na odcinku od ul. Witolda Chodźki do ul. Tadeusza Szeligowskiego w Lublinie łącznie ze skrzyżowaniem) wraz z oświetleniem drogowym, odwodnieniem do sieci kanalizacji deszczowej, kanałem technologicznym i przebudową sieci elektroenergetycznych wraz z budową przyłącza wodociągowego i kanalizacji sanitarnej do kontenera socjalnego MPK oraz budowa odcinka planowanej drogi gminnej oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego symbolem KDD-G (na odcinku od ul. Tadeusza Szeligowskiego w Lublinie do istniejącej drogi wewnętrznej w km 0+032,17).**

Uprzejmie informuję, iż w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły następujące zapytania:

**1. Proszę o zmianę wymogu gwarancji wykonawcy na gwarancję producenta – w zakresie gwarancji dotyczącej słupów oświetleniowych, co w należyty sposób zabezpieczy interesy Zamawiającego, a tym samym pozwoli na bezpieczną eksploatację zgodną z zaleceniami producentów słupów oświetleniowych.**

Zamawiający wymaga od Wykonawcy udzielenia 36 miesięcznej gwarancji, rękojmi na wykonane prace oraz materiały budowlane. W bardzo wielu przypadkach słupy inne niż kompozytowe standardowo posiadają 24 miesięczną gwarancję, która jest dodatkowo ograniczana przez klauzulę producenta – dlaczego Zamawiający nie może wprowadzić wymogu gwarancji producenta dotyczącej słupów oświetleniowych aby uzyskać pełną ochronę?

Każdy Zamawiający – może zawierać takie postanowienia, które odzwierciedlają jego obiektywne potrzeby. Jednym z wymogów, które Zamawiający powinien postawić, aby zabezpieczyć jakość a nawet możliwość świadczenia gwarancji w przypadku słupów oświetleniowych – jest wymaganie gwarancji producenta a nie wykonawcy. Dotyczy to zwłaszcza gwarancji obejmującej korozję słupów. Wymaganie gwarancji producenta jest zasadne z następujących powodów:

1. po pierwsze – producent ma większe szanse świadczenia i zapewnienia usług gwarancyjnych, gdyż dysponuje odpowiednim parkiem maszynowym oraz kadra,
2. po drugie – producenci to podmioty duże, bardziej stabilne niż mniejsze firmy wykonawcze, a dochodzenie od nich roszczeń jest dużo prostsze dla Zamawiających, gdyż muszą oni dbać o swoją markę, więc nie mogą sobie pozwolić na negatywną opinię Zamawiających a ponadto – nawet w przypadku postępowania sądowego, Zamawiający mogą być niemalże pewni skuteczności inwestycji z majątku dużej firmy produkującej słupy, w przeciwieństwie do niewielkich firm wykonawczych, występują w formie jednoosobowych działalności gospodarczych,
3. po trzecie – producent zaoferuje tzw. realną gwarancję (popartą wewnętrznymi

## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

badaniami jakościowymi, które będą odzwierciedlały prawdziwy okres gwarantowany bez usterek), natomiast – wykonawca zadeklaruje zawsze taką gwarancję, żeby odpowiadała wymogom Zamawiającego.

Istotne jest również, aby gwarancja obejmowała wszelkie wady i usterki słupów jakie mogą pojawić się w trakcie ich eksploatacji i nie zawierała warunków ograniczających uprawnienia Zamawiającego.

Przykładowo – szkodliwe dla Zamawiających są wyłączenia producentów dotyczące braku odporności powłoki cynkowej na urynek zwierząt, kwasy o silnym stężeniu oraz niektóre środki chemiczne. Ponadto producenci wyłączają odpowiedzialność w sytuacji braku czynności konserwacyjnych - jeżeli konieczność konserwacji wyrobu wynika z jego właściwości. Ograniczenia wynikają również z „nietypowych czynników zewnętrznych występujących na obszarze lokalizacji konstrukcji (środowiskowych, atmosferycznych np. zawilgocenie i mgła solna występująca do kilkunastu metrów od krawędzi jezdni), które nie zostały określone przez Nabywcę w warunkach zamówienia”.

Reasumując – Zamawiający może w pełni zabezpieczyć się przed problemami w realizacji uprawnień wynikających z gwarancji żądając jako elementu dodatkowego 3 letniej bezwarunkowej gwarancji producenta dotyczącej słupów oświetleniowych. Zamawiający nie powinien liczyć na to, że wykonawca dwa lata dłużej będzie podjeżdżał, naprawiał i malował słupy albo je wymieniał – powinien zagwarantować to sobie w pełny sposób – poprzez gwarancję producenta.

### Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody, na zmianę rodzaju gwarancji w przypadku dotyczącym słupów oświetleniowych.

2. Czy zamawiający dopuści zastosowanie słupa oświetleniowego z kompozytu produkowanego i dopuszczonego do stosowania zgodnie z normą PN-EN 40-7 o unikalnych cechach i właściwościach oraz 10-cio letnim okresem gwarancji dla słupów wkopywanych w grunt?

Zalet słupów kompozytowych jest wiele, warto przytoczyć kilka z nich:

- o **kompozytowe słupy wkopywane posiadają 10-cio letnią gwarancję.** Tak długa gwarancja jest możliwa, ponieważ słupy kompozytowe wkopywane nie zawierają elementów metalowych, dzięki temu są odporne na: korozję, sól drogową i inne środki używane do odśnieżania i czyszczenia ulic, zanieczyszczenia powstałe w ruchu ulicznym, zanieczyszczenia pochodzące od zwierząt. Wysokiej jakości słupy kompozytowe są odporne na promienie UV i nie ulegają przebarwieniom.

W przypadku zastosowania słupów stalowych istnieje konieczność pokrywania ich specjalnymi farbami i powłokami antykorozyjnymi. Koszt takich prac konserwacyjnych w ciągu 10 lat wynosi 900 zł.

- o **brak kosztów eksploatacji** – zaletą słupów kompozytowych jest to, że nie korodują, nie zmieniają koloru, nie trzeba ich konserwować farbą oraz nie trzeba wykonywać okresowych badań na izolacyjność słupów.

Aby zabezpieczyć słupy stalowe i aluminiowe przed korozją producenci zalecają ich malowanie specjalnymi farbami do pewnej ich wysokości. Słupy stalowe i aluminiowe wymagają stałej konserwacji i dodatkowych zabezpieczeń, co ma wpływ na cenę tych produktów (koszt jednorazowego przeglądu słupa stalowego i wystawienie świadectwa potwierdzającego właściwe działanie i odpowiedni stan powierzchni oraz wnętrza słupa wynosi ok. 50 zł). Częstym zjawiskiem jest także zjawisko „punktu rosy”, które powoduje „psucie się” materiału od środka.

- o **kompozyt poliestrowo – szklany jest materiałem izolacyjnym.** Słup kompozytowy wkopywany nie zawiera elementów metalowych, które wymagałyby

uziemia (co daje kolejną korzyść finansową w kwocie ok. 80 zł rocznie). Nie ma możliwości wykonania połączenia galwanicznego pomiędzy słupem kompozytowym wkopywanym a przewodami czynnymi instalacji, elementami ochrony przepięciowej lub ochrony przeciwpożarowej. Nawet podczas uszkodzenia izolacji przewodów, zawilgocenia lub dewastacji na powierzchni słupa kompozytowego wkopywanego nie pojawi się napięcie niebezpieczne

- słup kompozytowy poddaje się 100% przetworzeniu
- **słupy kompozytowe wykazują się dużym współczynnikiem bezpieczeństwa biernego** w sytuacji kolizji samochodu ze słupem (w przypadku wystąpienia kolizji zdecydowanie zmniejszają jej skutki). Słupy kompozytowe nie wymagają osłony drogowymi barierami ochronnymi, które powodują wydłużenie odcinka ryzyka ewentualnego zderzenia się z barierą do ponad 70 metrów. Istotne są także aspekty ekonomiczne, które przemawiają za stosowaniem urządzeń drogowych zmniejszających ryzyko i skutki wypadków drogowych. Koszty wypadków drogowych są ogromne i przekładają się na konkretne kwoty (w UE życie ludzkie szacowane jest na ok. 1 mln euro, w Polsce koszt śmierci w wypadku poza obszarem zabudowanym został wyceniony na ok. 1 mln 224 tys. zł). Można także przytoczyć konkretne wyliczenia ekonomiczne, z których wynikać będzie zasadność stosowania konstrukcji bezpiecznych, np. koszt zakupu słupa stalowego to ok. 800 zł. Do tego trzeba dodać koszt wykonania fundamentu, uziemia, montażu słupa oraz zakupu i montażu ok. 80m barier ochronnych. Łączna wartość takiej lokalizacji to ok. 15 tys. zł. Jeśli zastosowano by słup kompozytowy z częścią wkopywaną w grunt to jedynym kosztem byłby koszt zakupu i montażu tego słupa, więc łączny koszt takiej inwestycji to ok. 2500zł. W tym przypadku oszczędność wynosi ok. 12 500 zł. Do tego dochodzi około dwukrotnie mniejsze ryzyko w przypadku ewentualnego najechania, niż z zastosowania barier do ochrony konstrukcji, lub trzykrotnie większy wskaźnik niebezpieczeństwa wyliczony przez Instytut Ekspertyz Sądowych, gdyby te konstrukcje stały nieosłonięte. Oszczędności ze stosowania bezpiecznych konstrukcji wsporczych zostały udowodnione w wielu krajach europejskich i obecnie jest to standardem podczas projektowania i w wykonawstwie
  - **kompozytowe drzwiczki rewizyjne nie mają wartości w skupie złomu**, co eliminuje w znacznym stopniu możliwość kradzieży oraz znacznie ogranicza ilość dewastacji, dekompletacji i związanych z tym napraw. Kompletny słup kompozytowy ogranicza dostęp do złącza osobom niepowołanym, ponieważ jest on zamykany za pomocą dwóch zamków patentowych
  - **łatwy montaż** - uniwersalna tuleja aluminiowa fi 60, montowana w górnej części słupa, pozwala na montaż typowych opraw ulicznych z uchwytem do montażu pionowego. Zastosowanie wsięgnika lub uchwyty regulowanego pozwala na montaż typowych opraw ulicznych z uchwytem do montażu bocznego. Dzięki większej średnicy wewnętrznej prace instalacyjne wewnątrz słupów kompozytowych można wykonać szybciej i dokładniej. Pozwala to na późniejszą bezproblemową eksploatację. Zastosowanie lekkiego słupa kompozytowego wkopywanego pozwala na rezygnację z ciężkiego fundamentu betonowego. Ułatwia to transport, montaż i demontaż (w przypadku kolizji), który może wykonać dwóch monterów, bez użycia specjalistycznych maszyn i w znacznie krótszym czasie. Obniża to znacząco koszty inwestycji
  - **zastosowanie lekkiego słupa kompozytowego** (waga słupa wkopywanego 9m wynosi tylko 39kg) **ułatwia transport i montaż**, bez użycia specjalnych maszyn i w znacznie krótszym czasie, co znacząco obniża koszty inwestycji i eksploatacji **oraz przyczynia się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla.**

Do wytworzenia materiałów kompozytowych konieczna jest energia pochodząca obecnie

## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

niemal w całości ze źródeł nieodnawialnych, których wykorzystanie powoduje emisję gazów cieplarnianych. Jednak zużycie energii oraz emisja gazów do atmosfery byłyby jeszcze wyższe, jeśli produkty z materiałów kompozytowych zostałyby zastąpione materiałami alternatywnymi. Zastępując tradycyjne materiały konstrukcyjne znajdujące zastosowanie w różnych dziedzinach gospodarki, materiałami kompozytowymi możemy przyczynić się do ograniczenia zużycia energii oraz poziomu emisji gazów cieplarnianych. Wskaźnik emisji 1kg CO<sub>2</sub> na 1kg stali wynosi 4,25, betonu 0,55 a kompozytu 0,59. W przeliczeniu na słup oświetleniowy o wysokości 9m wskaźnik emisji CO<sub>2</sub> daje następujące wartości: słup stalowy – 552,50, słup betonowy – 482,90, słup kompozytowy – 28,32.

Lekki słup kompozytowy to także oszczędności dla inwestorów związane z możliwością jednorazowego transportu większej ilości słupów, a jednocześnie w sposób istotny wpływa na redukcję emisji dwutlenku węgla.

Poniżej w tabeli przedstawiamy dane dotyczące emisji CO<sub>2</sub> podczas transportu.

Tabela 1. Emisja CO<sub>2</sub> podczas transportu – przykład dla słupa 6m.

	Grubość ścianki (mm)	Gęstość (g/m <sup>3</sup> )	Masa (kg)	Emisja CO <sub>2</sub>
Słup stalowy	3,0	7,86 <sup>*1</sup>	102	11,73 <sup>*3</sup>
Słup aluminiowy	4,2	2,70 <sup>*2</sup>	49	5,64
Słup kompozytowy	5,5	1,1-2,1 <sup>*4</sup>	28	3,22

\*1 – gęstość konstrukcji stali węglowej S275

\*2 – gęstość stopu aluminium EN AW-6060

\*3 – emisja CO<sub>2</sub> przy transporcie jednego słupa na odcinku 1km, przy założeniu emisji dla transportu drogowego 115 gram CO<sub>2</sub>/1tona/1km

\*4 – w zależności od gatunku

Produkcję słupów z kompozytów polimerowych reguluje norma europejska PN-EN 40-7 „Słupy polimerowe z kompozytów wzmacnianych włóknem szklanym – wymagania”.

Przykładowymi realizacjami wykonanymi w technologii słupów kompozytowych są:

- wymiana słupów oświetleniowych w parku w Kaliszu
- oświetlenie stacji PKP w Goczałkowicach Zdroju
- wymiana słupów oświetleniowych w mieście Poprad na Słowacji
- wymiana słupów oświetleniowych we Wrocławiu (ul. Kunickiego i Postępowa).

Należy podkreślić, że Zamawiający są bardzo zadowoleni z zastosowania tej technologii.

Reasumując – dopuszczenie możliwości zastosowania słupów kompozytowych może podnieść jakość realizacji inwestycji i jednocześnie podnieść dbałość Zamawiającego o kwestie ekologiczne.

### Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż parametry słupów oświetleniowych zostały określone w Szczegółowej Specyfikacji Technicznej branża elektryczna, na stronie 6 pkt. 2.3.5. oraz w Projekcie Wykonawczym na stronie 25 pkt. 4.5.

**3. Czy Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zasady „jedynego kryterium najniższej ceny” na zastosowanie obok kryterium cenowego następujących kryteriów oceny ofert :**

## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

---

### Kryterium I :

Kosztu eksploatacji słupa w skali roku :

„Koszt eksploatacji słupa w skali roku :

$$K_e = K_{e\Box} / K_{e\Box} \times 10 \quad \Box \Box \Box$$

Gdzie:

K – zadeklarowany koszt eksploatacji (cena za dwukrotny przegląd i wystawienie świadectwa potwierdzającego właściwe działanie i odpowiedni stan powierzchni oraz wnętrza słupa) :

$K_{e\Box}$  – zadeklarowany koszt eksploatacji z najkorzystniejszej oferty

$K_{e\Box}$  – zadeklarowany koszt eksploatacji z badanej oferty.”

### Kryterium II :

Oferowany okres gwarancji producenta słupa obejmująca gwarancję antykorozyjną na oferowany rodzaj słupa.

Przykład :

„Gwarancja Producenta

„GP”: waga kryterium **10%**;

$$GP = GP_{\Box} / GP_{\Box} \times 10 \quad \Box \Box \Box$$

Gdzie:

GP - liczba punktów przyznanych w tym kryterium badanej ofercie

$GP_{\Box}$  – okres gwarancji producenta z badanej oferty

$GP_{\Box}$  – okres gwarancji producenta najkorzystniejszej oferty w tym kryterium”.

### Kryterium III (ekologiczne):

Kryterium metody produkcji, w tym emisja  $CO_2$  w czasie produkcji słupów ze wskazanych materiałów :

Wykonawca wskaże, w jakiej technologii wytwarzane są oferowane słupy oświetleniowe oraz oszacuje i poda ilość wytwarzanego  $CO_2$  w trakcie procesu emisji, punkty zostaną przyznane

za: najniższą emisję  $CO_2$  w trakcie procesu produkcji .

Kryterium :

Wskaźnik emisji 1kg  $CO_2$  na 1kg gotowego surowca

Przykład :

„**Emisja 1kg  $CO_2$  na 1kg gotowego surowca**”

„EM”: waga kryterium **10%**;

$$EM = EM_{\Box} / EM_{\Box} \times 10 \quad \Box \Box \Box$$

Gdzie:

EM - liczba punktów przyznanych w tym kryterium badanej ofercie

$EM_{\Box}$  – emisja  $CO_2$  z badanej oferty

$EM_{\Box}$  – emisja  $CO_2$  z najkorzystniejszej oferty w tym kryterium”.

### Kryterium IV (ekologiczne) :

Kryterium kosztu utylizacji słupa :

Wykonawca wskaże, w jakiej cenie deklaruje dokonanie utylizacji słupa tzn. odebranie go od Zamawiającego na jego żądanie oraz przedstawienie dokumentacji potwierdzającej zutylizowanie słupa.

„Koszt utylizacji słupa” :

$$K = K_{\Box} / K_{\Box} \times 10 \quad \Box \Box \Box$$

Gdzie:

K – zadeklarowany koszt utylizacji (cena za odebranie słupa, zutylizowanie i przedstawienie

## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

---

dokumentów potwierdzających utylizację) :

Kun – zadeklarowany koszt utylizacji z najkorzystniejszej oferty

Kub – zadeklarowany koszt utylizacji z badanej oferty.”

Kryterium V (ekologiczne) :

Kryterium wagi słupa (uzasadnione mniejszą emisją CO<sub>2</sub> przy braku użycia ciężkiego sprzętu przy instalacji oraz mniejszemu zużyciu paliwa do transportu słupów),

Przykład :

„Waga słupa” - kryterium 10%;

$W = W_b / W_n \times 10 \square\square\square$

Gdzie:

W - liczba punktów przyznanych w tym kryterium badanej ofercie

W<sub>n</sub> – waga słupa z najkorzystniejszej oferty w tym kryterium

W<sub>b</sub> – waga słupa z badanej oferty ”.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę kryteriów oceny ofert w niniejszym postępowaniu.

4. W dokumentacji projektowej (opis i rys.) wykonanie nawierzchni z kostki brukowej ułożona jest na grysie 2-5 mm a w przedmiarze określono ułożenie na podsypce cementowo-piaskowej. Prosimy o weryfikację.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż należy przyjąć wykonanie nawierzchni z kostki brukowej betonowej wibroprasowanej na podsypce grysowej o uziarnieniu 2-5 mm. W załączeniu aktualnie obowiązujący kosztorys branża drogowa.

5. W dokumentacji projektowej (opis i rys.) określono wykonanie 2 wiat przystankowych w przedmiarze nie przyjęto wykonania. Prosimy o weryfikację.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z projektem branża drogowej, należy uwzględnić zakup i zamontowanie 2 szt. wiat przystankowych (szczegóły dotyczące wiat należy uzgodnić z Zarządem Transportu Miejskiego w Lublinie, al. Krasnicka 25, 20-718 Lublin). W załączeniu aktualnie obowiązujący kosztorys branża drogowa.

Należy zastosować wiaty przystankowe ponadstandardowe, typu LUBLIN – wersja zoptymalizowana 2012-12.

Są to obiekty wolnostojące, stalowe-prefabrykowane, przeznaczone do montażu na miejscu posadowienia. Konstrukcja stalowa z wypełnieniem szybami hartowanymi na trzech bokach i łukowym pokryciem dachu z poliwęglanu komorowego, przyciemnianego.

Posadowienie wiat przewidziano na fundamentach prefabrykowanych, żelbetowych.

Odprowadzenie wody deszczowej z dachu za pomocą rur spustowych na powierzchnię terenu. Przewidywane wyposażenie wiat:

- aluminiowa listwa czołowa z nazwą przystanku długości 2,0 m,

- kosz na śmieci

- gablotka informacyjna ZTM o wymiarze zewnętrznym 880x560 mm niepodświetlana.

Nie przewiduje się umieszczenia znaku przystanku D-15 na wiacie.

Nie przewiduje się instalacji elektrycznej wewnątrz wiaty.

Podstawowe dane techniczne wiaty 5,5 m:

Wymiary zewnętrzne dachu: 2,10 m ( szer.) x 5,50 m (dł.) x 2.89 m (wys.)

## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

---

### Opis konstrukcji

#### - Fundamenty:

Przewidziano prefabrykowane fundamenty żelbetowe posadowione na chudym betonie grubości 5 cm. Dopuszcza się fundamenty wylewane na miejscu budowy. Fundamenty dostarcza i posadawia montażysta wiaty.

#### - Konstrukcja i wypełnienia:

Elementy konstrukcyjne obiektu wykonane są z profili stalowych zespawanych w elementy prefabrykowane i następnie zabezpieczone antykorozyjnie poprzez cynkowanie ogniowe i lakierowane natryskowo lakierami chemoutwardzalnymi. Połączenia segmentów prefabrykowanych są skręcane, śrubowe. Podstawowe łączniki dostarcza wytwórca wiaty. Łączniki dodatkowe (samowierci, nity stalowo-aluminiowe itp.) dostarcza montażysta wiaty. Wzdłuż obu rynien dachowych (na długości wieńca wiaty) przewidziano stężenie wieńca wiaty z rury ze stali nierdzewnej fi 60/2 o powierzchni polerowanej.

Konstrukcję wiaty stanowi szkielet spawany z profili stalowych ze stali St3S o przekrojach nie mniejszych niż podane poniżej:

- ściana boczna (odrębny element montażowy): słupy główne (środkowe) z rury okrągłej 133x4,
- belka dolna z rury prostokątnej 80x50x3 mm,
- belka górna wspornikowa z rury prostokątnej 100x50x3 mm,
- ściana tylna (odrębny element montażowy): słupki z rury kwadratowej 50x50x2, belka dolna z rury prostokątnej 80x50x3 mm, belka górna z rury kwadratowej 50x3,
- dach (odrębny element montażowy): belki z rury prostokątnej 100x50x3, pałki poprzeczne z rury prostokątnej 50x30x2, rynny poziome z ceownika 60x40x3.

#### - Pokrycie dachowe:

Wykonane jest z płyt poliwęglanowych komorowych, przyciemnionych grubości 6 mm mocowanych do stalowej konstrukcji dachu przy pomocy taśm z blachy ocynkowanej o min. gr. 0,75 mm. Płyty poliwęglanowe posiadają filtr UV. Pokrycie dachowe montowane jest na miejscu montażu.

Przewidziano rury spustowe do odprowadzenia wody opadowej z rynien dachowych na teren chodnika. Rury spustowe stanowią odrębny element montażowy.

#### - Wypełnienie ścian:

Wypełnienia ścian stanowią szyby hartowane o grubości min. 8 mm mocowane wzdłuż pionowych boków za pomocą specjalnych profili z użyciem uszczelek. Szyby w ścianach bocznych.

Wymiary wyłącznie stosowanych szyb: 1245x1920x8 mm oraz 855x1920x8.

Szyby hartowane odpowiadają normie PN-EN 12150-1, są oznakowane numerem tej normy oraz identyfikatorem hartowni szkła i znakiem CE.

Szyby montowane są do konstrukcji na miejscu montażu.

#### - Kolorystyka:

Stosować: kolor szary RAL nr 9007, kolor zielony RAL nr 6018 i kolor czerwony RAL3020.

6. Prosimy o załączenie do dokumentacji przetargowej tabeli robót ziemnych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż tabela robót ziemnych stanowi załącznik nr 1 "Kalkulacja robót ziemnych" projektu wykonawczego branży drogowej. Projekt wykonawczy branży drogowej stanowi załącznik nr 1a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

7. W pozycji przedmiarowej 87 w branży drogowej powierzchnia ułożenie nawierzchni zjazdów wynosi 4229,57m<sup>2</sup> a powinno być 505,32m<sup>2</sup> prosimy o weryfikację. Prosimy o weryfikację.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż prawidłowy obmiar powierzchni zjazdów wynosi 505,32 m<sup>2</sup>. W załączeniu aktualnie obowiązujący kosztorys branża drogowa.

8. W dokumentacji projektowej na rys 3.3 zabezpieczenie kabli telefonicznych określono krawężnikami z rozbiórki a przedmiarze poz. 53 określono nowymi krawężnikami. Prosimy o weryfikację.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z rys. 3.3 "Schemat zabezpieczenia sieci telefonicznej TP S.A.", dla zabezpieczenia sieci telefonicznej należy zastosować krawężniki betonowe (z rozbiórki) o przekroju 15x30 cm, ustawione na podsypce piaskowej. W załączeniu aktualnie obowiązujący kosztorys branża drogowa.

9. Kosztorys ofertowy branża drogowa poz.86 obmiar wynosi 0,00 m<sup>2</sup>. Prosimy o uzupełnienie obmiaru gdyż w przedmiarze w w/w pozycji jest 3724,25 m<sup>2</sup>.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż zgodnie z przedmiarem robót branży drogowej należy przyjąć wykonanie nawierzchni ścieralnej z mieszanki SMA, gr. warstwy po zagęszczeniu 4 cm, na powierzchni 3 724,25 m<sup>2</sup>. W załączeniu aktualnie obowiązujący kosztorys branża drogowa.

10. Prosimy o uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Budowa kanalizacji deszczowej” o pozycje związane z rozbiórką oraz odtworzeniem (cięcie piłą nawierzchni asfaltowych, rozbiórka nawierzchni asfaltowych, itd.) istniejącej konstrukcji nawierzchni koniecznych do wykonania w trakcie wykonywania robót związanych z demontażem istniejącego uzbrojenia podziemnego (demontaż sieci kanalizacji deszczowej oraz przykanalików od wpustów deszczowych, odwodnienia liniowego, regulacja istniejących studni na sieci wodociągowej oraz sieci kanalizacji deszczowej i sanitarnej).

**Odpowiedź:**

**Zamawiający wyjaśnia, że roboty rozbiórkowe zostały ujęte w kosztorysie ofertowym branży drogowej.**

11. Prosimy o uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Budowa kanalizacji deszczowej” o pozycje związane z demontażem istniejących wpustów deszczowych (rozbiórka istniejącej nawierzchni asfaltowej, demontaż wpustów itd.).

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż koszty robót związanych z demontażem wpustów deszczowych należy uwzględnić w pozycjach kosztorysu ofertowego dot. budowy kanalizacji deszczowej.

12. Prosimy o uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Budowa kanalizacji deszczowej” o pozycje związane z demontażem istniejącego odwodnienia liniowego (rozbiórka istniejącej nawierzchni asfaltowej, demontaż odwodnienia liniowego itd.).

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż koszty robót związanych z demontażem istniejącego odwodnienia liniowego należy uwzględnić w pozycjach kosztorysu ofertowego dot. budowy kanalizacji deszczowej.

13. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej o szczegół włączenia ścieku systemowego rynnowego do wpustów deszczowych W1 i W2, oraz uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Budowa kanalizacji deszczowej” o pozycje związane z wykonaniem w/w włączy.

**Odpowiedź:**



## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

---

Zamawiający wyjaśnia, iż szczegół włączenia ścieku systemowego rynnowego do wpustów deszczowych W1 i W2 przedstawiony został w projekcie wykonawczym branży sanitarnej – rys. Nr 9. Roboty związane z wykonaniem włączenia ścieku systemowego rynnowego do wpustów deszczowych W1 i W2, należy uwzględnić w pozycjach kosztorysu ofertowego dot. budowy kanalizacji deszczowej.

14. Czy wszystkie pokrywy włazów montowane na sieci kanalizacji deszczowej powinny być wykonane zgodnie ze wzorem wskazanym przez MPWiK na stronie [www.mpwik.lublin.pl](http://www.mpwik.lublin.pl).

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż nie ma wymogu wykonania pokryw włazów montowanych na sieci kanalizacji deszczowej, zgodnie ze wzorem wskazanym przez MPWiK na stronie [www.mpwik.lublin.pl](http://www.mpwik.lublin.pl).

15. Prosimy o uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Przyłącza wod-kan do kontenera socjalnego MPK” o pozycje związane z rozbiórką oraz odtworzeniem (cięcie piłą nawierzchni asfaltowych, rozbiórka nawierzchni asfaltowych, itd.) istniejącej konstrukcji nawierzchni koniecznych do wykonania w trakcie wykonywania robót związanych z demontażem istniejącego uzbrojenia podziemnego (likwidacja przyłącza wodociągowego oraz likwidacja przyłącza kanalizacji sanitarnej).

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że roboty związane z rozbiórką oraz odtworzeniem (cięcie piłą nawierzchni asfaltowych, rozbiórka nawierzchni asfaltowych, itd.) istniejącej konstrukcji nawierzchni koniecznych do wykonania w trakcie wykonywania robót związanych z demontażem istniejącego uzbrojenia podziemnego (likwidacja przyłącza wodociągowego oraz likwidacja przyłącza kanalizacji sanitarnej), zostały ujęte w kosztorysie ofertowym branży drogowej.

16. Prosimy o uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Przyłącza wod-kan do kontenera socjalnego MPK” o pozycje związane z oznakowaniem projektowanego przyłącza wodociągowego taśmą znacznikową.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż koszty robót związanych z oznakowaniem projektowanego przyłącza wodociągowego taśmą znacznikową należy uwzględnić w pozycjach kosztorysu ofertowego dot. przyłącza wod-kan.

17. Prosimy o uzupełnienie kosztorysu ofertowego branża sanitarna „Przyłącza wod-kan do kontenera socjalnego MPK” o pozycje związane z zabezpieczeniem kolizji z siecią ciepłowniczą, telekomunikacyjną oraz energetyczną na odcinku projektowanego przyłącza wodociągowego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż koszty robót związanych z zabezpieczeniem kolizji z siecią ciepłowniczą, telekomunikacyjną oraz energetyczną należy uwzględnić w pozycjach kosztorysu ofertowego dot. przyłącza wod-kan.

**Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zmianami) dokonuje zamiany Specyfikacji Istotnych Warunków Zmówienia w zakresie załącznika nr 1 do SIWZ, poprzez dodanie poprawionych:**

## Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie

---

- 1) Przedmiar robót branża drogowa.
- 2) Kosztorys ofertowy branża drogowa.

Pozostałe zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

DYREKTOR  
Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie  
*inż. Kazimierz Pidek*