



PREZYDENT MIASTA GDYNI

81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54

telefon (centrala): 66-88-000; fax: 62-09-798; e-mail: umgdynia@gdynia.pl; www.gdynia.pl

UI/BW/7041-55/2009/1061

Gdynia, dnia 27.08.2009 r.

Otrzymują wg rozdzielnika

Dotyczy : przetargu nieograniczonego od 5.150.000 € na wykonanie roboty budowlanej „Przebudowa układu drogowego Węzła Św. Maksymiliana wraz z budową tunelu drogowego pod Droga Gdynią, torami SKM i PKP w Gdyni”.

W odpowiedzi na pytania Wykonawców, wyjaśniam:

35.Pytanie : W związku z przygotowaniem oferty przetargowej na zadanie jw. uprzejmie prosimy o podanie jaka jest projektowana nośność kotew gruntowych do kotwienia murów oporowych nr 8 i 9. Z uwagi na brak SST na wykonanie kotew gruntowych brakujące dane nie pozwalają na dokonanie wyceny. Prosimy o udostępnienie omawianej SST.

Odpowiedź: Nośność kotew gruntowych i szczegóły ich wykonania zawiera ST D-06.01.06 - Kotwy gruntowe (punkt 2.2 na stronie 88).

36.Pytanie : W związku z niejednoznacznymi zapisami punktu 3.3 projektu wykonawczego przebudowy trakcji trolejbusowej prosimy o wyjaśnienie, czy podczas prowadzenia prac związanych z przebudową sieci trakcji trolejbusowej możliwe są, po stosownych uzgodnieniach z PKT Gdynia i ZKM Gdynia, jakiegokolwiek przerwy w kursowaniu trakcji ? Jeżeli są one możliwe to prosimy o podanie dopuszczalnych okresów czasowych tych przerw oraz o wyjaśnienie kto będzie ponosił koszty ewentualnej komunikacji zastępczej ?

Odpowiedź: Zgodnie z dyspozycją punktu 3.4 podpunkt dd) SIWZ, wykonawca zobowiązany jest do realizacji przedmiotu zamówienia w taki sposób, aby możliwe było prowadzenie komunikacji trolejbusowej w obrębie placu budowy na zasadach uwzględnionych w opracowaniu - Projekt wykonawczy - Wytyczne etapowania przebudowy sieci trakcji trolejbusowej. Zamawiający nie dopuszcza przerw w kursowaniu komunikacji trolejbusowej i wprowadzania komunikacji zastępczej.

37.Pytanie : Również w nawiązaniu do zapisów punktu 3.3 Projektu wykonawczego przebudowy trakcji trolejbusowej , prosimy o podanie godzin nocnych w których komunikacja trolejbusowa nie kursuje i wykonawca będzie mógł w tych godzinach prowadzić prace na sieci trakcyjnej po uzgodnionym wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej.

Odpowiedź: Komunikacja trolejbusowa nie kursuje w godzinach od 23⁵⁵ do 04⁰⁰.

38.Pytanie : Kto ponosi koszty wyłączeń i załączeń napięcia w sieci trakcyjnej trolejbusowej ?

Odpowiedź: Zgodnie z dyspozycją punktu 16.13 podpunkt m. SIWZ, Wykonawca jest zobowiązany uwzględnić w kosztach ogólnych budowy koszty wciniek w istniejące sieci, przełączeń oraz odbioru sieci i przyłączy, czyli także koszty wyłączeń i załączeń sieci trakcyjnej.

39.Pytanie : Zwracamy się z prośbą o udostępnienie tabel przedmiarowych w formie Arkuszy Exela.

Odpowiedź: Zamawiający nie dysponuje tabelami przedmiarowymi w formacie Arkuszy Exela, zatem ich nie udostępni.

40.Pytanie : W projekcie wykonawczym trakcji trolejbusowej - w tabeli „zestawieniu materiałów montażowych” w punkcie 13 i 14 podano iż należy zastosować odłączniki dla punktów zasilających i do zwierania izolatorów sekcyjnych typu TMD i TBD z napędem elektrycznym, natomiast w opisie technicznym w punkcie 2.4 znajduje się zapis że należy zastosować odłączniki z napędem ręcznym. Jakże odłączniki przyjąć do oferty ?

Odpowiedź: Koryguje się zapis w opisie technicznym w punkcie 2.4 na : „odłączniki z napędem elektrycznym”.

41.Pytanie : Zawieszenie poprzeczne sieci trakcji trolejbusowej pomiędzy słupem proj. nr 86 i istn. 50 oraz pomiędzy słupem istn.52 i proj. 84, naszym zdaniem należy wykonać jako zawieszenie łańcuchowe a nie jak przewidziano w projekcie - zawieszenie płaskie. Prosimy o decyzję jaki typ zawieszenia przyjąć do oferty ?

Odpowiedź: Pomiędzy słupami wyszczególnionymi w pytaniu należy wykonać zawieszenie poprzeczne łańcuchowe.

42.Pytanie : W projekcie wykonawczym trakcji trolejbusowej w tabeli zestawienia materiałów podano ilość zawieszek TB1-Nc (punkt 66 tabeli) 29 kpl. i TB1-Nd (punkt 67 tabeli) 12kpl . Naszym zdaniem należy zastosować 26 szt. zawieszek TB1- Nc i 15szt zawieszek TB1-Nd. Jaką ilość zawieszek TB1-Nc i TB1-Nd przyjąć do oferty ?

Odpowiedź: Tabela zestawienia materiałów w projekcie wykonawczym trakcji trolejbusowej podaje błędne ilości zawieszek - w ocenie Zamawiającego powinno być 27 szt. zawieszek TB-1Nc i 14 szt. zawieszek TB-1Nd.

43.Pytanie : W projekcie wykonawczym trakcji trolejbusowej w punkcie 2.4 podano w sposób opisowy montaż sieci trakcyjnej pod wiaduktem. Czy wykonawca winien we własnym zakresie wykonać projekt mocowania i uzgodnić go z użytkownikiem sieci (PKT) czy Zamawiający dostarczy wykonawcy projekt mocowania ?

Odpowiedź: W projektach wykonawczych branży mostowej dla wiaduktów kolejowych, kładki dla pieszych i tunelu (wiaduktu) drogowego pod Drogą Gdyńską pokazano na rysunkach szczegółów zaczepy do mocowania trakcji trolejbusowej pod obiektami i do nich należy zamocować trakcję trolejbusową, w uzgodnieniu z PKT.

44.Pytanie : Do wykonania dokumentacji projektowej sieci trakcyjnej dla etapowania robót niezbędne będą mapy do celów projektowania. Czy wykonawca ma je uzyskać własnym staraniem czy Zamawiający dostarczy je wykonawcy ?

Odpowiedź: Zamawiający nie dostarczy wykonawcy map do celów projektowych dla wykonania dokumentacji projektowej tymczasowej sieci trakcyjnej.

45.Pytanie : Prosimy o potwierdzenie, że dodatkowe koszty komunikacji zbiorowej np. wynikające z zastąpienia trolejbusów autobusami lub w związku z wydłużeniem tras przejazdu autobusów leżą po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź: Jak odpowiedź na pytanie 36 - Zamawiający nie dopuszcza zastąpienia trolejbusów autobusami.

46.Pytanie : Prosimy o uzupełnienie dokumentacji o rysunek szczegółowy wykonania świetlika piwnicznego.

Odpowiedź: Zamawiający w uzupełnieniu dokumentacji umieszcza na stronie internetowej rysunek wykonania świetlika piwnicznego

47.Pytanie : W związku z rozbieżnościami pomiędzy SST oraz rysunkami konstrukcyjnymi prosimy o wyjaśnienie czy dla obrzeży betonowych ma być stosowana podsypka piaskowa czy podsypka cementowo-piaskowa?

Odpowiedź: Dla obrzeży betonowych przyjąć podsypkę cementowo-piaskową 1:4 grub. 5cm. Jest to ujęte w projekcie na rys. konstrukcyjnym, dodatkowo wprowadzono do opisu projektu wykonawczego drogowego na str. 16, którą zamieszczamy na stronie internetowej.

48.Pytanie : W związku z rozbieżnościami pomiędzy SST oraz rysunkami konstrukcyjnymi prosimy o wyjaśnienie czy separator ruchu ma być wykonany z kostki czarnej czy szarej.

Odpowiedź: Separator ruchu należy wykonać z kostki betonowej koloru czarnego, zgodnie z opisem i rysunkiem konstrukcyjnym.

49.Pytanie : Prosimy o informację kto dostarczy nowe wiaty autobusowe do ustawienia.

Odpowiedź: Zgodnie z dyspozycją punktu 3.4 podpunkt b) SIWZ nowe wiaty zostaną dostarczone przez ZKM w Gdyni w terminie uzgodnionym z wykonawcą.

50.Pytanie : Na jaką odległość należy wywozić karpiny i gałęzie oraz dłużyce?

Odpowiedź: Materiał z wycinki drzew stanowi odpad w rozumieniu ustawy o odpadach. Zgodnie z postanowieniami punktu 16.14 SIWZ i według wyboru wykonawcy, odpady należy poddać odzyskowi lub unieszkodliwieniu w rozumieniu przepisów ustawy o odpadach (Dz. U. nr 39 poz. 251 z 2007 z późni. zm.).

51.Pytanie : Prosimy o potwierdzenie ilości stali A-0 równej **4.035,68 t** w „Przedmiarze robót, Tunel dla pieszych pod ul. Władysława IV, ul. Świętojańska” poz. nr 18.

	M.12.01.03.	4.1.2. Zbrojenie betonu stalą klasy A-0		
18		Przygotowanie oraz montaż zbrojenia betonowej warstwy ochronnej	t	4.035,68

Odpowiedź: Zgodnie z dyspozycją punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku. W przedmiarze robót dla tej pozycji podano błędnie ilość zbrojenia, w ocenie Zamawiającego powinno być: 4,03568 t.

52.Pytanie : Przedmiar robót „Tunel pod torami SKM i PKP (wiadukty kolejowe z murami oporowymi)” zawiera pozycję nr 25, M.18.01.02 „Urządzenia dylatacyjne szczelne-blokowe” - 2 kpl.

	M.18.00.00	URZĄDZENIA DYLATACYJNE		
25	M.18.01.02	Urządzenia dylatacyjne szczelne-blokowe Zakup i montaż dylatacji szczelnych-blokowych	kpl	2

Prosimy o sprecyzowanie co zawiera jeden komplet, w kontekście występowania w projekcie sześciu konstrukcji balastowych do wykonania.

Odpowiedź: Dylatacje blokowe, przewidziane w projekcie, to dylatacje podłużne (równoległe do osi torów) o dł. 17,8m między torami 1 i 2 oraz między torami 1 i 101, a więc występują one tylko pomiędzy korytami balastowymi 1 i 2 oraz 2 i 3, jak pokazano na rysunku nr 2 (a więc 2 komplety). Cenę wykonania 1 kpl. dylatacji określa ST- 18.01.02.

53.Pytanie : Prosimy o potwierdzenie, że w przedmiarze robót pt. „Tunel dla pieszych pod ul. Władysława IV i Świętojańska. Architektura. WYSTRÓJ TUNELU” w poz. 10 i 11 winno być zamiast symbolu „P1” symbol „P11”.

		POCHYLNIA P11		
10	D.10.14.04	Tynki zwykłe ścian i słupów wykonywane mechanicznie P1 $2*20,8*2,54 = 105,66m^2$ $2*(71,8-20,8-11,5)*(4,7+1,5)/2+2,18*5,35 = 256,56m^2$	m2	362,22
11	D.10.14.02	Malowanie ścian, zabezpieczenie środkami antygraffity P1 $2*20,8*2,54 = 105,66m^2$ $2*(71,8-20,8-11,5)*(4,7+1,5)/2+2,18*5,35 = 256,56m^2$	m2	362,22

Odpowiedź: W wersji elektronicznej przedmiaru robót „Tunel dla pieszych pod ul. Władysława IV i Świętojańska - architektura” w pozycji 10 i 11 jest symbol „P11”, w wersji papierowej przedmiaru robót w tych pozycjach zamiast symbolu „P1” winien być symbol „P11”. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.

54.Pytanie : W Tabeli Elementów stanowiącej załącznik nr 5 do oferty wyodrębniono poz. 24 - Mury oporowe 1-5 w rejonie wyjścia z tunelu oraz poz. 25 – Schody wyjściowe nr 7 w rejonie wyjścia z tunelu. Poz. 24 jak i poz.25 są częścią składową przedmiaru nr 4.2 i nie istnieje taka możliwość aby je wyodrębnić. Wobec tego czego mają dotyczyć te pozycje?

Odpowiedź: Jak odpowiedź na pytanie 31.

- 55.Pytanie :** W przedmiarze nr 4.2 nie uwzględniono robót związanych z wykonaniem schodów nr 5 i 6 - tylko jedynie przygotowanie i montaż zbrojenia.
- Odpowiedź:** Pozostałe roboty dla wykonania schodów są uwzględnione w ilościach robót zgodnie ze specyfikacją tj.: fundamentowanie w poz. 3 przedmiaru, betonowanie w poz. 20 przedmiaru, izolacje w poz. od 40 do 47 itd. Tylko zbrojenie zostało wyszczególnione, pozostałe roboty podano sumarycznie. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.
- 56.Pytanie :** W przedmiarze robót nr 4.2 nie uwzględniono robót związanych z wykonaniem pochylni nr 11 i 12. Uwzględniono jedynie przygotowanie i montaż zbrojenia.
- Odpowiedź:** Pozostałe roboty dla wykonania pochylni są uwzględnione w ilościach robót zgodnie ze specyfikacją tj.: fundamentowanie w poz. 3 przedmiaru, betonowanie w poz. 20 przedmiaru, izolacje w poz. od 40 do 47 itd. Tylko zbrojenie zostało wyszczególnione, pozostałe roboty podano sumarycznie. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.
- 57.Pytanie :** Pomieszczenie gospodarcze w sekcji nr 3 tunelu - brak przedmiaru robót.
- Odpowiedź:** Wykonanie pomieszczenia gospodarczego ujęte jest w przedmiarze 4.2. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.
- 58.Pytanie :** Oświetlenie tunelu - brak projektu i przedmiaru robót.
- Odpowiedź:** Oświetlenie tunelu ujęte jest w projekcie oświetlenia ulicznego i przebudowy urządzeń elektroenergetycznych - punkt 2.2.6. opisu oraz na rysunkach od 5 do 8 i analogicznie w przedmiarze robót dla tej branży w elemencie 1.8. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.
- 59.Pytanie :** Roboty torowe - poz. 30 przedmiaru 5.2 - wiadukty kolejowe z murami oporowymi. Czy ta pozycja nie jest zdublowana, biorąc pod uwagę odrębne opracowanie tj. przedmiar robót nr 5.4 - roboty torowe?
- Odpowiedź:** Roboty torowe nie dublują się, ponieważ w 5.2 dotyczą rozbiórek torów, a w 5.4 odbudowy torów. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.
- 60.Pytanie :** Jakiej wielkości przewidziano wiaty przystankowe? Prosimy o określenie czy w wiacie powinno być oświetlenie dachowe, rozkład jazdy i gabłota reklamowa, ponieważ opisy nie określają tego jednoznacznie.
- Odpowiedź:** Przewidziano wiaty standardowe o wymiarach 3,9m x 1,3m, bez oświetlenia dachowego. Zgodnie z zapisem punktu 3.4 podpunkt b) SIWZ nowe wiaty zostaną dostarczone przez ZKM w Gdyni.
- 61.Pytanie :** Przedmiar robót-Przebudowa kanału co, sieć ciepłownicza. W przedmiarze nr 13.2 „Wykonanie przebudowy sieci ciepłowniczej” zawarty jest tylko opis poszczególnych pozycji oraz jednostka miary. Nie podano ilości robót odpowiadającej danej pozycji w przedmiarze. Prosimy o uzupełnienie przedmiaru o odpowiednie ilości poszczególnych robót. Jest to niezbędne do prawidłowej wyceny odpowiednich pozycji przedmiarowych i z pewnością wpłynie na obniżenie kosztów danego zakresu robót.
- Odpowiedź:** W ocenie Zamawiającego przedmiar jest kompletny, ilości robót podane są na stronach 3 i 4 tego przedmiaru, a strony 5-8 przedmiaru zawierają tabele będące częścią składową kosztorysu inwestorskiego i dotyczą robót wyszczególnionych na stronach 3 i 4. Jednocześnie Zamawiający przypomina, że zgodnie z zapisem punktu 16.7 SIWZ, przedmiar robót jest wyłącznie dokumentem informacyjnym, z którego Wykonawca może skorzystać, ale nie ma takiego obowiązku.

62.Pytanie : Prosimy o udostępnienie wersji edytowanej przedmiarów robót w postaci pliku MS Excel.

Odpowiedź: Jak odpowiedź na pytanie 39.

63.Pytanie : Według pozycji 5.2. SST moduł odkształcenia wtórnego górnej warstwy podtorza przed położeniem warstwy ochronnej powinien wynosić co najmniej 93MPa w miejscach, gdzie warstwa ochronna będzie grubości 0,15m. Prosimy o informację, według jakich przepisów Zamawiający określił akurat tą minimalną wartość modułu odkształcenia wtórnego dla ww. podłoża. Według § 8 Instrukcji Id-3 „Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego” wartość modułu powinna wynosić:

- 45 MPa w przypadku gruntów spoistych,
- 60 MPa w przypadku gruntów piaszczystych i żwirowych.

W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisów SST.

Odpowiedź: Koryguje się zapis w ST T-01.01.01 w punkcie 5.2 od miejsca „Roboty należy prowadzić ...” do miejsca „... w pasie torów głównych zasadniczych 100MPa” zapisem o treści „Roboty należy wykonać zgodnie z projektem oraz wg instrukcji Id-3 „Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego” wprowadzonej Zarządzeniem Nr 9/2009 Zarządu PKP Polskie Koleje S.A. z dnia 4 maja 2009 r.” Jednocześnie koryguje się treść punktu 10.1 podpunkt 3 tej ST, który otrzymuje następujące brzmienie : „Id-3 - Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego, Zarządzenie Nr 9/2009 Zarządu PKP Polskie Koleje S.A. z dnia 4 maja 2009 r.”.

64.Pytanie : Według pozycji 5.2. SST wskaźnik zagęszczenia I_s powinien wynosić nie mniej niż 1,00. Według Id-3 i wiedzy Wykonawcy minimalną wartością wskaźnika zagęszczenia I_s , potrzebną do prawidłowego zagęszczenia gruntu jest wartość 0,97. Prosimy o zmianę zapisów SST w zakresie wartości I_s .

Odpowiedź: Jak odpowiedź na pytanie 63.

65.Pytanie : Według pozycji 2.7. SST na klatki do posadowienia konstrukcji odciążających należy użyć podkładów nowych drewnianych. Czy Zamawiający dopuści do budowy ww. klatek podkłady staroużyteczne? Z jakiego drewna należy zastosować ww. podkłady - z drewna miękkiego czy twardego?

Odpowiedź: Dopuszcza się podkłady staroużyteczne. Należy zastosować drewno twarde.

66.Pytanie : Prosimy o informację, według jakich przepisów i norm mają zostać przeprowadzone badania przy budowie warstw ochronnych zgodnie z pozycją 6.3. SST?

Odpowiedź: Przy budowie warstw ochronnych należy dokonać kontroli zgodnie z Id-3 „Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego” § 58 Tablica 14 oraz dla ław torowiska - instrukcja jak wyżej § 57 Tablica 13.

67.Pytanie : W pozycji 10.1. SST Zamawiający powołuje się na przepisy Id-3 (D-4) - „Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego” z dnia 5 października 2005 roku. W związku z faktem, że ww. przepisy są nieaktualne, prosimy o zmianę zapisów SST i powołanie się na przepisy Id-3 z roku 2008.

Odpowiedź: Jak odpowiedź na pytanie 63.

68.Pytanie : W pozycji 10.1. SST Zamawiający powołuje się na przepisy D-7 - „Instrukcja spawania szyn termitem” z dnia 7 listopada 2000 roku. W związku z faktem, że ww. przepisy są nieaktualne, prosimy o zmianę zapisów SST i powołanie się na przepisy Id-5 z roku 2005.

Odpowiedź: Koryguje się treść punktu 10.1 podpunkt 4 ST T-01.01.01, który otrzymuje następujące brzmienie : „Id-5 (D7) „Instrukcja spawania szyn termitem” Warszawa 2005 rok”.

69.Pytanie : W opisie do projektu i projekcie wykonawczych Wykonawca nie znalazł informacji dotyczących odbojnic, które powinny zostać zamontowane na wiadukcie. Prosimy o informację, czy brak ww. informacji jest wynikiem braku części dokumentacji, czy może odbojnice nie mają zostać zamontowane w ramach robót torowych. Jeżeli brak informacji o wbudowaniu odbojnic jest spowodowany brakiem części dokumentacji projektowej prosimy o uzupełnienie ww. zakresu projektu.

Odpowiedź: Tor na przesłach pod torami nr 501, 502, 1, 2 i 101 ma długość mniejszą niż 20 m - nie ma potrzeby wbudowania odbojnic. Tor 102 ma długość większą niż 20 m, należy zastosować odbojnice z szyn S49 staroużytecznych o długości 21,00 m, zakończone częścią dziobową o długości 15 m z szyny typu ciężkiego (zgodnie z Id-2 (D2)).

70.Pytanie : W pozycji 6.7. SST założono że odchyłka szerokości toru powinna wynosić $+2\text{mm}$ mierzona toromierzem co drugi podkład lub drewną pomiarową. Zgodnie z załącznikiem nr 15 do Instrukcji Id-1 - „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” wartości dopuszczalne odchyłek szerokości są różne w zależności od maksymalnej prędkości dla każdej z linii kolejowych. Prosimy o uzupełnienie projektu o informację dotyczącą wartości maksymalnych prędkości dla poszczególnych linii kolejowych i zmianę zapisów SST.

Odpowiedź: Dla linii Nr 202 Gdańsk - Stargard Szczeciński (tory Nr 1 i 2) maksymalna szybkość projektowa wyniesie 160 km/h , dla linii Nr 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port Centralny (tory 101 i 102) maksymalna szybkość wyniesie 100 km/h , a dla linii Nr 250 SKM Gdańsk - Rumia (tory Nr 501 i 502) maksymalna szybkość wyniesie 80 km/h . Dla powyższych szybkości należy stosować odchyłki zgodnie z Instrukcją Id-1 (D-1) Załącznik Nr 15.

71.Pytanie : W pozycji 2.2.2., 2.3. i 10.2. SST dotyczącej wymagań dla kruszyw łamanych powołano się na nieaktualną normę PN-B-11114 z 1996 roku. Obowiązująca od 2004 roku norma to PN-EN-13450. Prosimy o zmianę zapisów SST i podanie aktualnej normy, według której mają zostać spełnione wymagania dla kruszywa łamanego.

Odpowiedź: Koryguje się zapisy w ST T-01.01.01, zastępując zapis „PN-B-11114” zapisem „PN-EN-13450 - Kruszywa na podsypkę kolejową”.

Niniejsze pismo stanowi integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

k/o: UI a/a

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI
dr inż. arch. Marek Stępa
WICEPREZYDENT MIASTA

