



Kraków, dnia 26.03.2025 r.

NZ.261.164.2024

Wg rozdzielnika

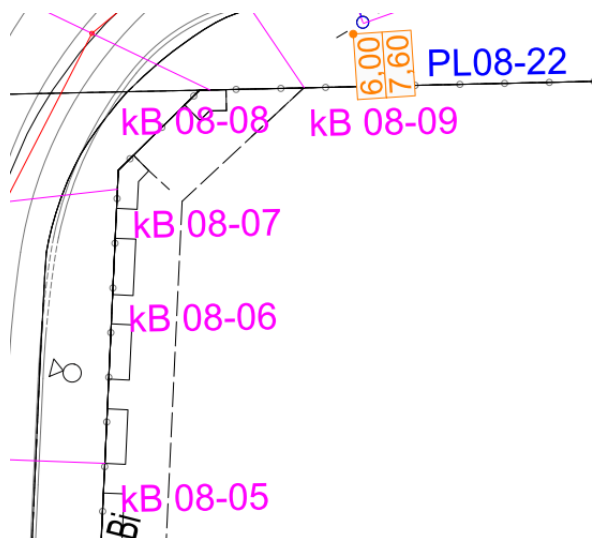
Dotyczy: Przebudowa ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu "Uniwersytet Jagielloński" wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej. Znak sprawy: 5/XII/2024

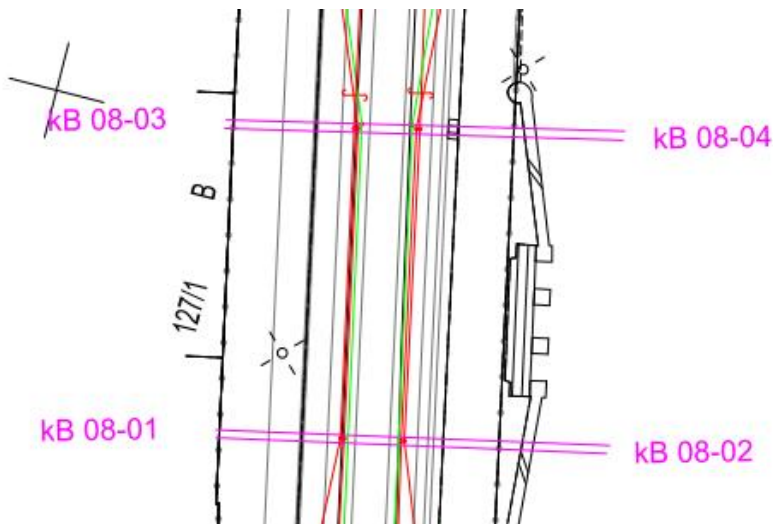
Zamawiający zgodnie z art. 135 ust 6 ustawy Prawa zamówień publicznych przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami:

Zestaw 11

Pytanie 1

Czy zamawiający posiada zgody właścicieli nieruchomości na kotwienie sieci trakcyjnej do elewacji budynków? W ramach przedmiotowego zamówienia wskazano konieczność uzyskania takich zgód, natomiast w załączonej dokumentacji brak jest informacji w tym zakresie dla poniższych zamocowań. Z uwagi, że realizacja przedmiotowego postępowania zadania jest w konwencji „buduj” prosimy o wyjaśnienie tej kwestii przez zamawiającego na którym ciąży obowiązek przedstawienia kompletnej dokumentacji do prawidłowej realizacji robót budowlanych.





Odpowiedź 1

Uzyskanie zgody właścicieli nieruchomości na kotwienie sieci trakcyjnej do budynków jest po stronie Zamawiającego.

Zestaw 12

Pytanie 1

Z uwagi na rozbieżności w dokumentacji przetargowej prosimy o doprecyzowanie jaki poziom bezpieczeństwa (SIL 2 czy SIL 3) należy zastosować dla obwodów szynowych.

Odpowiedź 1

Zgodnie z pkt 2.3.7 opisu układ blokady musi spełniać wymagania SIL2.

Pytanie 2

Prosimy o doprecyzowanie zlokalizowania obwodów szynowych blokady szynowej, czy mają być one zlokalizowane wyłącznie przed zwrótnicą najazdową, czy wewnątrz rozjazdów również.

Odpowiedź 2

Nie wymaga się wykonania obwodów torowych za napędem zwrótnicy.

Pytanie 3

Proszę o doprecyzowanie wytycznych w zakresie elementów radiowego sterowania (tzn. lokalizacja skrzynek oraz kanalizacji kablowej wewnątrz prefabrykatu), które mają być umiejscowione w płytach prefabrykowanych.

Odpowiedź 3

Nie jest wymagane zabudowanie odbiorników radiowych.

Pytanie 4

Z uwagi na brak szczegółowego opisu w zakresie montażu prefabrykowanych płyt na podlewce samorozlewnej, zwracamy się z prośbą o uzupełnienie STWiORB 2.0 Branża torowo – drogowa punkt 5.2 o informację w zakresie sposobu ułożenia i ustawienia sytuacyjno-wysokościowego płyt prefabrykowanych na węzle rozjazdowym.

Odpowiedź 4

Sposób ułożenia i ustawienia płyt prefabrykowanych winien być przedstawiony w PZJ przez Wykonawcę robót (po uzgodnieniu technologii z dostawcą płyt prefabrykowanych). Sposób montażu płyt powinien umożliwiać uzyskanie parametrów sytuacyjno – wysokościowych węzła tramwajowego przedstawionych w dokumentacji.

Pytanie 5

W odpowiedzi na pytanie nr 4 z dnia 05.03.2025r. Zamawiający dopuścił niewielkie modyfikacje wymiarów płyt na węźle rozjazdowym. Prosimy o informację w jakim zakresie Zamawiający dopuszcza modyfikacje wymiarów płyt na węźle tramwajowym.

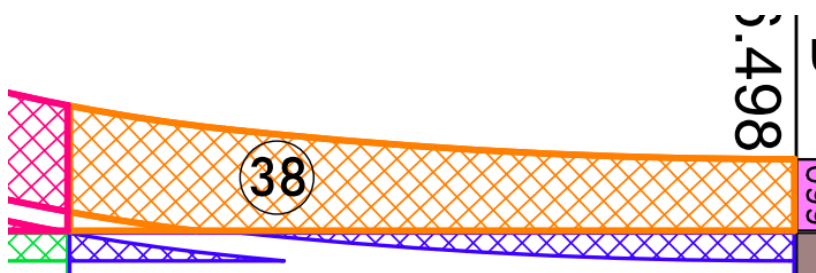
Odpowiedź 5

Zakres modyfikacji będzie oceniany każdorazowo przez Zamawiającego oraz Nadzór Autorski. Zmiany nie mogą powodować konieczności ponownego uzgodnienia z konserwatorem zabytków.

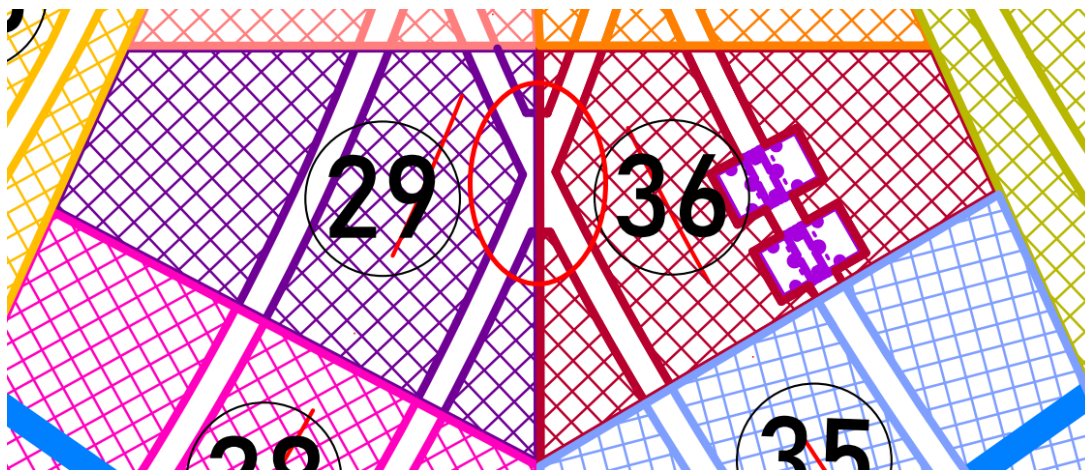
Pytanie 6

Z uwagi na zaproponowanie w projekcie wykonawczym rozmieszczenie płyt wg rysunku nr 8.2 i w związku z udzieloną odpowiedzią na pytanie nr 4 z dnia 05.03.2025 zwracamy uwagę na brak technologicznej możliwości wykonania wykazanych płyt na węźle rozjazdowym (w zakresie wymiarów, umiejscowienia kanałów szynowych itp.) oraz duże ryzyko szybkiej degradacji nawierzchni podczas jej użytkowania. Poniżej przedstawiamy zagrożenia wynikające z powyższego.

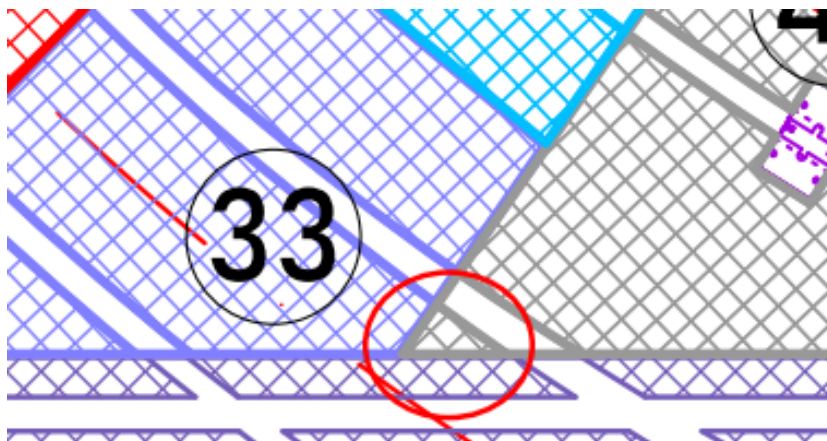
- a) Mały wymiar płyt (płyty małogabarytowe) i ich umiejscowienie w planie układki uniemożliwiają rektyfikację oraz wykonanie montażu płyt w technologii podlewki samorozlewnej.
Przykład: brak kanałów w poszczególnych płyt utrudnia ich rektyfikację do odpowiedniego poziomu oraz wykonanie podlewu

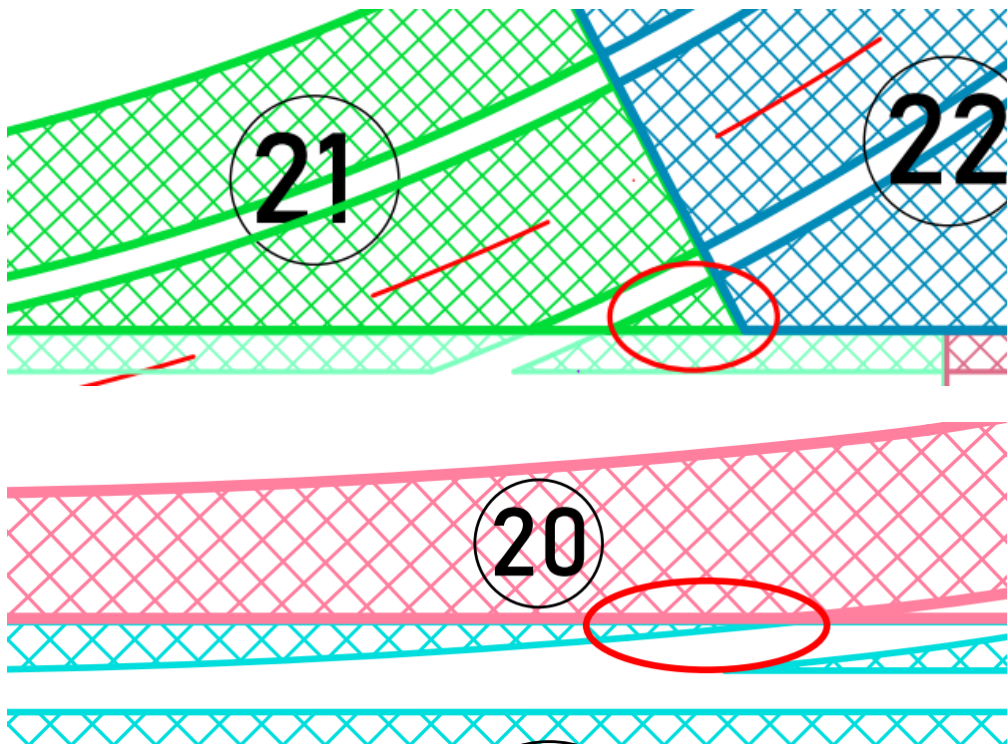


- b) Lokalizacja kanałów szynowych na łączeniu płyt wpłynie niekorzystnie na rozkład obciążeń od ruchu i degradację nawierzchni betonowej oraz stalowej.
Przykład:
Kanał szynowy pod krzyżownicą podzielony na dwie części pomiędzy płytami nr 29 i 30



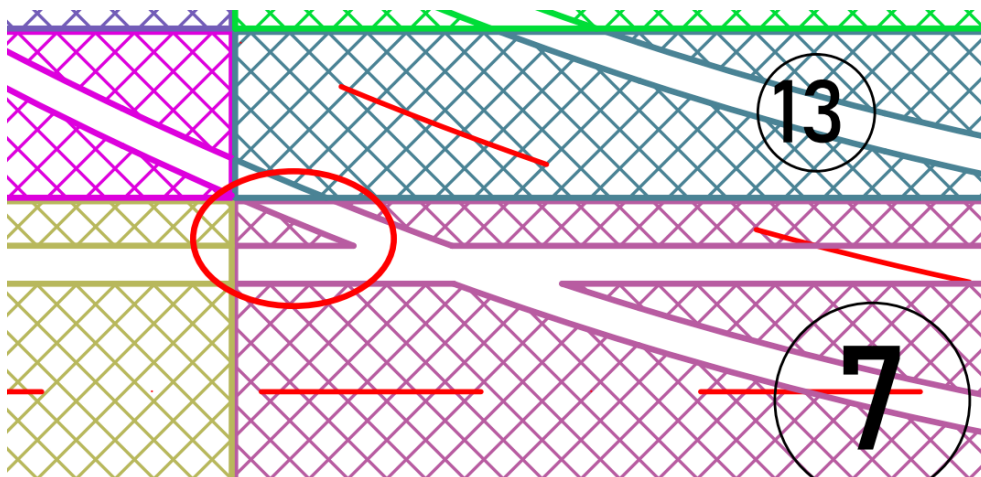
- c) Z uwagi na zaproponowany podział płyt (duża ilość płyt/ gęsta siatka dylatacji) istnieje ryzyko wystąpienia spawów technologicznych wewnątrz rozjazdów na łączeniach płyt co w naszej ocenie niekorzystnie wpłynie na eksploatację i szybsze zużycie nawierzchni. W przypadku lokalizacji spawu bezpośrednio nad łączeniem płyt istnieje ryzyko pęknięcia spawu w wyniku powstających naprężeń wewnętrznych.
- d) Tak duża siatka dylatacji zwiększa znacznie poziom emitowanego hałasu od ruchu drogowego.
- e) Lokalizacja kanałów szynowych względem krawędzi płyt w zaproponowanym rozmieszczeniu płyt wg rysunku nr 8.2 uniemożliwia prawidłowe wykonanie zbrojenia poszczególnych fragmentów płyt (m.in. wymagana minimalna otulina oraz wymagana minimalna ilość zbrojenia)
Przykład:
A) Brak możliwości technicznych wykonania prawidłowego zbrojenia (np. Płyta nr 40, 21)





B) Lokalizacja kanału szynowego na styku 3 płyt powoduje:

- wystąpienie zbyt małego fragmentu powierzchni górnej płyt nr 7, co uniemożliwia prawidłowe zazbrojenie tego fragmentu,
- możliwość wystąpienia niekorzystnej pracy (oddziaływania) pomiędzy częścią stalową układu torowego (szyna) a częścią betonową (płyta prefabrykowana),
- wystąpienie kanału szynowego w płycie nr 13 bez ściany bocznej co zwiększa wartość momentu zginającego w narożu płyty (możliwość pojawienia się zarysowania podczas eksploatacji, a nawet pęknięcia w płycie)



W związku z powyższym prosimy o modyfikację rys. 8.2

8.1_PW_Rozm_Krk_Pilsudskiego_13 układki płyt uwzględniającą powyższe uwagi.

Odpowiedź 6

Wykonawca robót winien opracować rysunki warsztatowe płyt prefabrykowanych i przedstawić skorygowaną układkę płyt do akceptacji Zamawiającego. Zmiany nie mogą powodować konieczności ponownego uzgodnienia z konserwatorem zabytków.

Zestaw 13

Pytanie 1

Do opracowania sieci trakcyjnej dołączono uzgodnienie, w którym Inwestor cyt.: 'Dla wszystkich lokalizacji kotwień sieci trakcyjnej na elewacji budynków należy uzyskać zgody ich właścicieli na nieodpłatny montaż oraz późniejszą nieodpłatną eksploatację bez ograniczeń czasowych'

Związku z powyższym, zwracamy się z pytaniem czy Inwestor podtrzymuje taką konieczność. Uzyskanie takiej zgody może być nie możliwe ze względu na różne stany własnościowe (wielu Właścicieli danego budynku).

Odpowiedź 1

Przedmiotowe zadanie będzie realizowane w oparciu o dokumentację projektową sporządzoną przez firmę Progreß Paweł Kudelski. Zgodnie z tą dokumentacją w ramach projektowanych robót budowlanych nie przewiduje się lokalizacji nowych kotwień sieci trakcyjnej na elewacjach budynków oraz ingerencji w istniejące kotwy. Ewentualne uzyskanie zgody właścicieli nieruchomości na kotwienie sieci trakcyjnej do budynków jest po stronie Zamawiającego.

Pytanie 2

Związku z koniecznością wykonania przewieszenia nowej sieci trakcyjnej do istniejących kotwień na budynkach, prosimy o przekazanie dokumentacji technicznej kotew.

Odpowiedź 2

Zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego kotew i umożliwienie wykonania przewieszenia nowej sieci trakcyjnej do jest po stronie Zamawiającego.

Zestaw 14

Pytanie 1

W nawiązaniu do odpowiedzi udzielonej przez Zamawiającego w dniu 14.03.2025 r. (zestaw 9, pytanie 1) prosimy o informację, czy Zamawiający posiada dodatkowe wymagania dla warstwy wyrównawczej mogące zapewnić stabilne położenie i podparcie płyt betonowych oraz zabezpieczające przed negatywnym skutkiem wpływu sił porzecznych do osi toru wynikających z ukształtowania krzywoliniowego części rozjazdu?

Odpowiedź 1

W przypadku zmiany technologii wykonania warstwy wyrównawczej pod płytami prefabrykowanymi należy zastosować szybkowiążącą zaprawę o zminimalizowanym skurczu i wytrzymałości na ściskanie po 1 dniu ≥ 55 MPa i po 28 dniach ≥ 80 MPa. Szczegółowe parametry materiału Wykonawca winien uzgodnić z Zamawiającym.

Zestaw 15

Pytanie 1

Dot. Odwodnienia

Wykonawca prosi o weryfikację ilości dot. zasypu dla pozycji 2,3,4,23, wg Wykonawcy jest ona zdwojona.

Prosimy o przesłanie prawidłowych przedmiarów.

Odpowiedź 1

Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej prowadzonego postępowania zmieniony przedmiar robót.

Zestaw 16

Pytanie 1

Dotyczy: Sieć trakcyjna

Według specyfikacji technicznej pkt 2.3 na przewieszkach należy zastosować sprężynowe naprężacze a według rysunków z punktu 6.3.3 należy zastosować powszechnie stosowany naprężnik kryty (śruba rzymska). Które rozwiązanie jest poprawne? Czy zamawiający dopuszcza zastosowane powszechnie stosowanych naprężników krytych?

Odpowiedź 1

Dopuszcza się zastosowanie naprężników krytych.

Pytanie 2

Dotyczy: Sieć trakcyjna

Według specyfikacji technicznej pkt 2.3 nie dopuszcza się, aby izolator sprzączkowy posiadał okrągłe otwory. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie powszechnie stosowanych w Krakowie izolatorów sprzączkowych z okrągłymi otworami.

Odpowiedź 2

Dopuszcza się pod warunkiem zapewnienia właściwej współpracy z pozostałymi elementami osprzętu.

Pytanie 3

Dotyczy: Sieć trakcyjna

Z uwagi na rozbieżności w punkcie 4.5.2 proszę o doprecyzowanie czy uszynienia należy wykonać wykorzystując przewód LgY 50mm² czy LgY 120mm²

Odpowiedź 3

Uszynienia słupów wykonać kablem LgY 120mm².

Pytanie 4

Dotyczy: Sieć trakcyjna

Proszę o potwierdzenie, że słupy trakcyjne z urządzeniami specjalnymi należy uziemić zgodnie z opisem a nie uszynić.

Odpowiedź 4

Urządzenia specjalne należy uszynić.

Zestaw 17

Pytanie 1

Pytanie 10

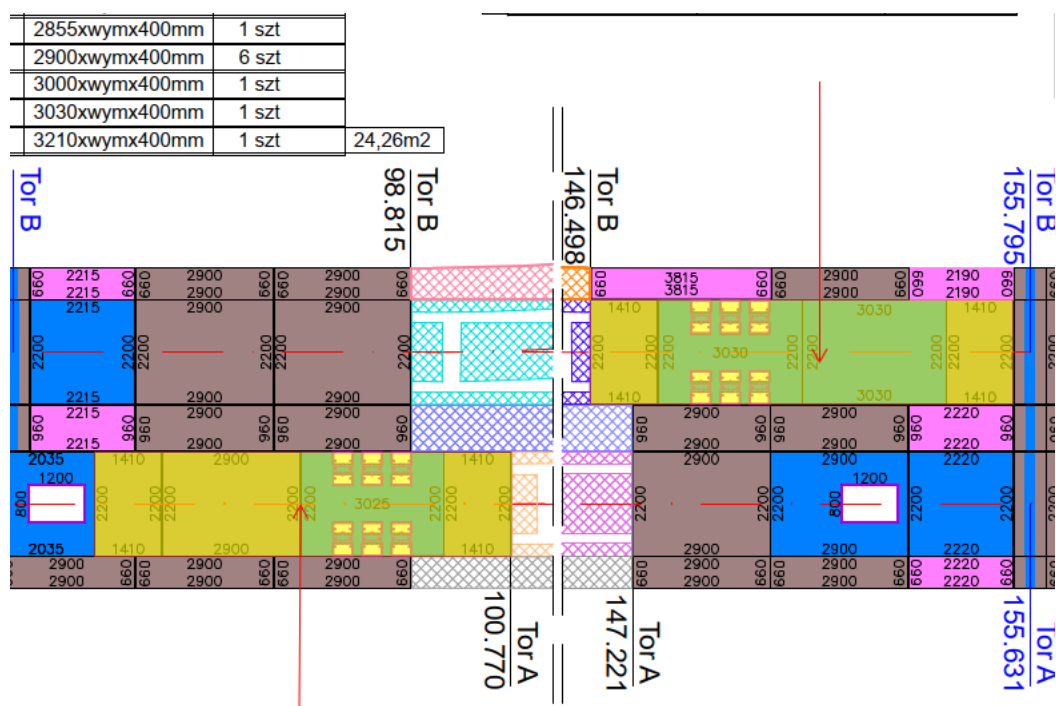
Projekt sterowanie i ogrzewanie zwrotnic. Torowisko w obszarze zwrotnic zaprojektowane jest w układzie z płyt prefabrykowanych. Projekt nie uwzględnia szczegółów zabudowy obwodów torowych w takiej nawierzchni. Prosimy o wskazanie odpowiedniego typu płyty lub innego rozwiązania, które należy zastosować do budowy obwodów torowych w tej technologii torowiska.

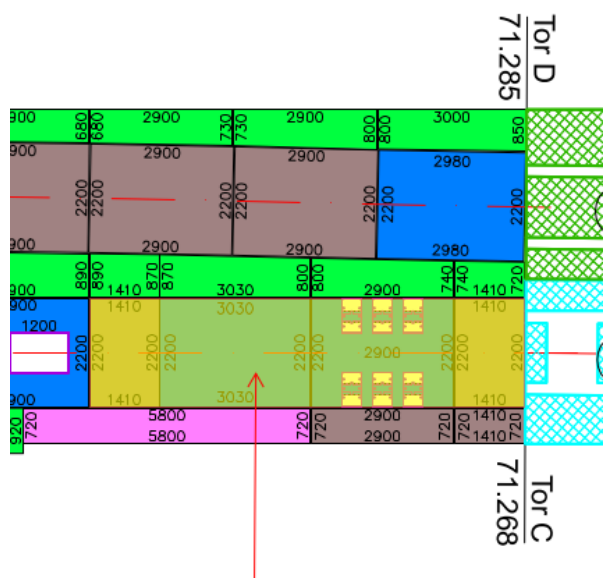
Odpowiedź 10

Projekt zakłada zastosowanie płyt prefabrykowanych zbrojonych prętami kompozytowymi oraz włóknami polipropylenowymi **na całym obszarze węzła** (strefa ciszy elektromagnetycznej). Przewidziane do wykonania obwody torowe należy lokalizować w szczelinach między płytami w rurach osłonowych.

Pytanie do odpowiedzi na pytanie 10 z dnia 14.03.2025

Wnosimy o potwierdzenie, że prefabrykowane płyty torowe i międzytorowe ze zbrojeniem kompozytowym mają być zastosowane na zakresie całego węzła rozjazdowego oraz w obszarze strefy ciszy jak na rysunkach poniżej:





W związku z powyższym wnosimy o zmianę w tym zakresie PW i STWiORB:

- STWiORB

Uwaga: W rejonie projektowanych obwodów torowych, w strefach ciszy elektromagnetycznej, przewidziano konstrukcję torowiska z prefabrykowanych płyt betonowych ze zbrojeniem z prętów kompozytowych oraz zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropył. wg PN-E2 14889-2. Poza „strefami ciszy” dopuszcza się zbrojenie z prętów stalowych.

- PW

4.4.3 PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA TOROWISKA TRAMWAJOWEGO W CIĄGU ULIC

Zaprojektowano konstrukcję toru z prefabrykowanych płyt torowych o następujących układzie warstw:

40cm prefabrykowana płyta żelbetowa z betonu C35/45 wg PN-EN 206 o pionowych ścianach bocznych (w „strefie ciszy” należy zastosować płyty ze zbrojeniem z prętów kompozytowych wraz ze zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropyl. wg PN-EN 14889-2), z kanałami szynowymi do ciągłego mocowania szyn rowkowych poprzez zalanie masą zalewową na bazie poliuretanu do elastycznego mocowania szyn

4.4.2 PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA TOROWISKA NA WĘZŁE TRAMWAJOWYM

Zaprojektowano konstrukcję toru z prefabrykowanych płyt torowych o następujących układzie warstw:

40cm prefabrykowana płyta betonowa z betonu C35/45 wg PN-EN 206 o pionowych ścianach bocznych, ze zbrojeniem z prętów kompozytowych oraz zbrojeniem rozproszonym włóknami polipropyl. wg PN-EN 14889-2 (poza „strefą ciszy” dopuszcza się zbrojenie z prętów stalowych), z kanałami szynowymi do ciągłego mocowania szyn rowkowych poprzez zalanie masą zalewową na bazie poliuretanu do elastycznego mocowania szyn

Odpowiedź 1

Co do zasady zbrojenie płyt z prętów kompozytowych należy wykonać w strefach cisy elektromagnetycznej czyli na długości obwodów torowych z odpowiednim zapasem (min. 1m w każdym kierunku). Stąd wytypowanie konkretnych płyt przewidzianych do zbrojenia prętami kompozytowymi winno nastąpić po wybraniu dostawcy zwrotnic, systemu SiOZ

oraz przede wszystkim po opracowaniu docelowej układki płyt prefabrykowanych zgodnej z technologią dostawcy. Poza strefą ciszy płyty winny posiadać zbrojenie klasyczne z prętów stalowych.

Zestaw 18

Pytanie 1

Dotyczy: branży sanitarnej - projekt odwodnienia układu drogowo-torowego.

W opinii oferenta udostępniony Przedmiar Robót w zakresie robót ziemnych jest przewymiarowany z uwagi na nieuwzględnienie zawartych w opisach poszczególnych pozycji krotności. Powyższe dotyczy pozycji nr: 5-12 oraz wszystkich kolejnych mających do nich odniesienie. Prosimy o potwierdzenie poprawności Przedmiaru Robót lub udostępnienie poprawnego.

Odpowiedź 1

Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej prowadzonego postępowania zmieniony przedmiar robót.

Zestaw 19

Pytanie 1

Dot. Odwodnienia

Proszę o informację na jaką odległość należy przyjąć odwóz gruntu.

Odpowiedź 1

Projektant przyjmuje zgodnie z KNNR.

Pytanie 2

Wykonawca prosi o ogólną weryfikację przedmiaru dot. wykopów, wywozów. Skąd wynika taka znaczna ich ilość? Mając na uwadze, że sieci do odwodnienia jest ok.80mb, nie jest możliwe, żeby takie ilości z robót ziemnych wychodziły.

2		Roboty ziemne		
d.2	KNR 2-01 0206-	Roboty ziemne wykonywane koparkami podsiębiemymi o poj. łyżki 0.40 m ³ w gruncie kat. I-II z transportem urobku samochodami samowyladowczymi na odległość do 1 km - mechanicznie 70% Krotność = 0,7	m3	1 184,30
d.2	KNR 2-01 0301-	Ręczne roboty ziemne z transportem urobku samochodami samowyladowczymi na odległość do 1 km (kat. gruntu I-II) - ręcznie 30% Krotność = 0,3	m3	1 184,30
d.2	KNNR 1 0208-02	Dodatek za każdy rozpoczęty 1 km transportu ziemi samochodami samowyladowczymi po drogach o nawierzchni utwardzonej (kat. gruntu I-IV) ponad 1 km	m3	2 368,60
d.2	KNNR 1 0210-02	Wykopy oraz przekopy o głębokości do 3,0 m wykonywane na odkład koparkami podsiębiemymi o pojemności łyżki 0.25 m ³ w gruncie kat. I-II - mechanicznie 70% Krotność = 0,7	m3	162,80
d.2	KNNR 1 0210-02	Wykopy oraz przekopy o głębokości do 3,0 m wykonywane na odkład koparkami podsiębiemymi o pojemności łyżki 0.25 m ³ w gruncie kat. I-II - ręcznie 30% Krotność = 0,3	m3	162,80
d.2	KNNR 1 0307-03	Wykopy liniowe o szerokości 0,8-2,5 m i głębokości do 3,0 m o ścianach pionowych w gruntach suchych kat. I-II - mechanicznie 70% Krotność = 0,7	m3	305,00
d.2	KNNR 1 0307-03	Wykopy liniowe o szerokości 0,8-2,5 m i głębokości do 3,0 m o ścianach pionowych w gruntach suchych kat. I-II - ręcznie 30% Krotność = 0,3	m3	305,00
d.2	KNNR 1 0212-05	Wykopy o głębokości do 5,0 m wykonywane na odkład koparkami podsiębiemymi o pojemności łyżki 1.20 m ³ w gruncie kat. I-II - mechanicznie 70% Krotność = 0,7	m3	111,75
d.2	KNNR 1 0212-05	Wykopy o głębokości do 5,0 m wykonywane na odkład koparkami podsiębiemymi o pojemności łyżki 1.20 m ³ w gruncie kat. I-II - mechanicznie 30% Krotność = 0,3	m3	111,75
d.2	KNNR 1 0307-05	Wykopy liniowe o szerokości 0,8-2,5 m i głębokości do 6,0 m o ścianach pionowych w gruntach suchych kat. I-II - ręcznie 70% Krotność = 0,7	m3	12,60
d.2	KNNR 1 0307-05	Wykopy liniowe o szerokości 0,8-2,5 m i głębokości do 6,0 m o ścianach pionowych w gruntach suchych kat. I-II - ręcznie 30% Krotność = 0,3	m3	12,60

Odpowiedź 2

Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej prowadzonego postępowania zmieniony przedmiar robót.

Pytanie 3

Wg przedstawionej dokumentacji jest 23,2m rury PCV Fi 200, wg przedmiaru 13,9 mb. Wykonawca prosi o weryfikację ilości.

Odpowiedź 3

Ilość rury należy przyjąć zgodnie ze skorygowanym przedmiarem robót. Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej prowadzonego postępowania zmieniony przedmiar robót.

Zestaw 20

Dotyczy. Roboty drogowo torowe - materiały kamienne.

Pytanie 1

Poz. 73,74,75 przedmiaru robót. Prosimy o wyjaśnienie czy kostki nawierzchni integracyjnej powinny posiadać dodatkowe cechy, np. wypustki linie prowadzące itp.? Czy też należy założyć zwykłą kostkę łupaną?

Odpowiedź 1

Zastosować kostkę jak na dalszym ciągu ulic Podwale-Basztowa. Nie należy stosować wypustek/linii prowadzących. Z uwagi na zabytkowy charakter ulicy materiał przed wbudowaniem należy uzgodnić z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Krakowie.

Pytanie 2

Poz. 70 przedmiaru robót, Nawierzchnia z kostki granitowej 20/10 cm. Prosimy o dokładne wyspecyfikowanie paramentów tej kostki tj. w jaki sposób mają zostać obrobione powierzchnie tej. kostki? Czy jest to kostka cięta 20x10x8 cm z płomieniowaną powierzchnią ścieralną?

Odpowiedź 2

Należy zastosować kostkę o parametrach zbliżonych jak na dalszym ciągu ulic Podwale-Basztowa. Wykończenie powierzchni kostki poprzez zabieg śrutowania (w miejsce dotychczas stosowanego płomieniowania) - zgodnie z wytycznymi WUOZ. Z uwagi na zabytkowy charakter ulicy materiał przed wbudowaniem należy uzgodnić z Małopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Krakowie.

Pytanie 3

Czy Zamawiający przewiduje impregnację materiałów kamiennych, jeśli tak to prosimy o podanie parametrów impregnacji.

Odpowiedź 3

Brak konieczności zastosowania impregnatu. Nie wyklucza się iż Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Krakowie nałoży taki obowiązek na etapie opiniowania materiału do wbudowania.

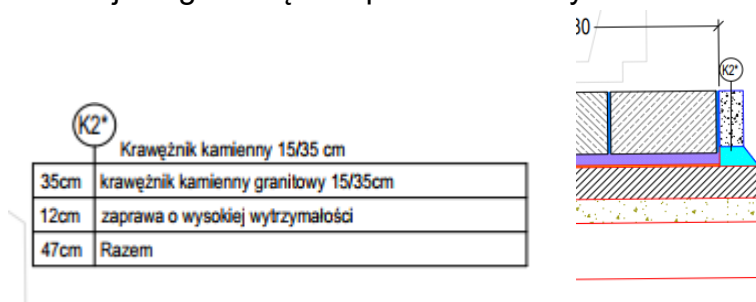
Pytanie 4

Poz. 54 przedmiaru robót KRAWĘŻNIK KAMIENNY 15/35cm - K2 Krawężnik kamienny granitowy 15/35cm na 12cm zaprawie o wysokiej wytrzymałości.

Prosimy o wyjaśnienie czy ta pozycja odnosi się do krawężnika K6 pokazanego na rysunku nr 6.0 A branży torowo drogowej? Opcjonalnie prosimy o zamieszczenie szczegółu tego krawężnika.

Odpowiedź 4

Ta pozycja odnosi się do krawężnika kamiennego 15/35cm jako obramowanie torowiska tramwajowego w węźle - pokazane na rysunku nr. 5.0 „Przekroje konstrukcyjne torowe”



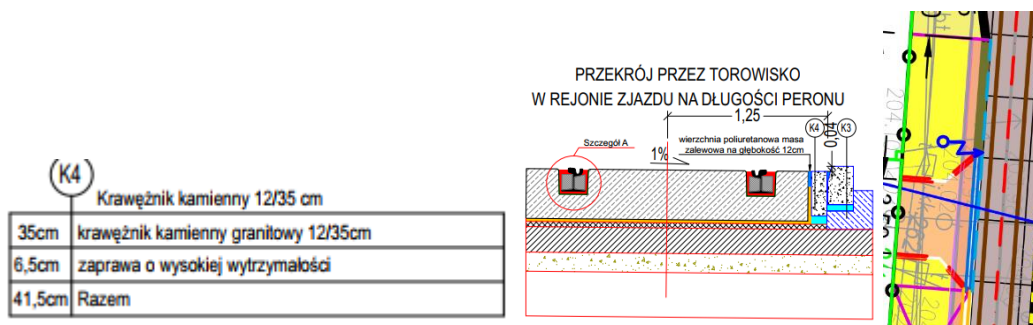
Pytanie 5

Poz. 56 przedmiaru robót KRAWĘŻNIK KAMIENNY 12/35cm - K4 - Krawężnik kamienny granitowy 12/35cm na 6,5cm zaprawie o wysokiej wytrzymałości

Prosimy o zamieszczenie szczegółu tego krawężnika, ponieważ na rysunku 6.0 branży drogowo torowej pod tym oznaczaniem przedstawiony jest krawężnik polimerobetonowy.

Odpowiedź 5

Ta pozycja odnosi się do krawężnika kamiennego 12/35cm jako obramowanie w rejonie zjazdu na długości peronu - pokazane na rysunku nr. 5.0 „Przekroje konstrukcyjne torowe”



Jeśli chodzi o krawężnik polimerobetonowy to jest w pozycji 88.

6.6.4		Krawężnik polimerobetonowy - ul. Straszewskiego			
87	KNR 2-31	D-08.	Ława betonowa z betonu C16/20 z oporem - grubość ław 26cm	m ³	
d.6.6.4	0402-04	01.00P	0,18*poz.88	m ³	5,40
					RAZEM
					5,40
88	KNR 2-31	D-08.	Krawężnik polimerobetonowy, kolor żółty na 5cm PCP 1:4	m	
d.6.6.4	0403-04	01.00P		m	30,00
	analogia		30	m	
					RAZEM
					30,00

Zamawiający zgodnie z art. 137 ust. 1 Pzp w związku z udzielonymi odpowiedziami zmienia treść Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w poniższy sposób:

W pliku **Uzupełnienie_26.03.2025.zip** Zamawiający zamieszcza zmieniony przedmiar robót.

Zgodnie z art. 137 ust. 2 Pzp dokonaną zmianę treści SWZ, Zamawiający udostępnia na stronie internetowej prowadzonego postępowania

Otrzymują:

- strona internetowa prowadzonego postępowania
- NZ aa