

Słupno, 26.02.2020r.

SZP.271.1.2.2020

WYKONAWCY

dotyczy: postępowania przetargowego dla zadania pn."Arkadia Mazowiecka – Przebudowa drogi gminnej Płock – Rydzyno wraz z infrastrukturą – ETAP II" – (BZP nr 511568-N-2020z dnia 11.02.2020r.)

Zamawiający – Gmina Słupno zgodnie z art. 38 ust. 2 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U 2019 r. poz. 1843) poniżej zamieszcza zapytania dotyczące specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla przedmiotowego postępowania wraz z odpowiedziami.

Pytanie 1.

Prosimy o zamieszczenie prawidłowych przekrojów normalnych. Zgodnie z częścią opisową Dokumentacji Technicznej oraz zamieszczonym przedmiarem robót na odcinku w km 0+765 – 0+987 projektowana droga idzie po nowym śladzie: istniejące płyty MON podlegają rozbiórce, droga otrzymuje nową konstrukcję. Wg przekrojów normalnych konstrukcja drogi na całym odcinku objętym przebudową jest taka sama: istniejące płyty MON i nawierzchnia bitumiczna, projektowana siatka i warstwa ścieralna.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że na odcinku w km 0+765 – 0+987 projektowana droga idzie po nowym śladzie. Istniejące płyty MON podlegają rozbiórce, droga otrzymuje nową konstrukcję zgodnie z pkt. 4.4 opisu technicznego Dokumentacji Technicznej.

Zgodnie z zapisami SIWZ - Dział I, ROZDZIAŁ XIV OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY OFERTY, podstawowe znaczenie dla kalkulacji ceny ofertowej ma Opis przedmiotu zamówienia, w skład którego wchodzi dokumentacja projektowa i STWiOR. Przekazany przedmiar robót spełnia jedynie funkcję informacyjną i stanowi materiał pomocniczy do kalkulacji ceny ofertowej.

Cena ofertowa zostanie ustalona na podstawie sporządzonego przez wykonawcę przedmiaru robót i szczegółowego kosztorysu ofertowego, który ma charakter poglądowy i nie rzutuje na umówioną formę wynagrodzenia ryczałtowego. Wykonawca dokona całościowej wyceny przedmiotu zamówienia na własną odpowiedzialność i ryzyko, w oparciu o dokumentację załączoną do SIWZ.

Pytanie 2.

Przedmiar robót poz. 4 - źle wyliczono powierzchnię koryta pod projektowane poszerzenie w km 0+000 – 0+157. Powinno być $157 \cdot 0,4 = 62,8$ m².

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami SIWZ - Dział I, ROZDZIAŁ XIV OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY OFERTY, podstawowe znaczenie dla kalkulacji ceny ofertowej ma Opis przedmiotu zamówienia, w skład którego wchodzi dokumentacja projektowa i STWiOR. Przekazany przedmiar robót spełnia jedynie funkcję informacyjną i stanowi materiał pomocniczy do kalkulacji ceny ofertowej.

Cena ofertowa zostanie ustalona na podstawie sporządzonego przez wykonawcę przedmiaru robót i szczegółowego kosztorysu ofertowego, który ma charakter poglądowy i nie rzutuje na umówioną formę wynagrodzenia ryczałtowego. Wykonawca dokona całościowej wyceny przedmiotu zamówienia na własną odpowiedzialność i ryzyko, w oparciu o dokumentację załączoną do SIWZ.

Pytanie 3.

Prosimy o potwierdzenie prawidłowości wyliczeń robót ziemnych w poz. 3 Przedmiaru robót. W związku z brakiem przekrojów poprzecznych i tabeli robót

ziemnych Wykonawca na etapie przygotowywania wyceny, z materiałów zamieszczonych na stronie internetowej, nie jest w stanie wyliczyć ilości robót ziemnych (wykopów i nasypów).

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami SIWZ - Dział I, ROZDZIAŁ XIV OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY OFERTY, podstawowe znaczenie dla kalkulacji ceny ofertowej ma Opis przedmiotu zamówienia, w skład którego wchodzi dokumentacja projektowa i STWiOR. Przekazany przedmiar robót spełnia jedynie funkcję informacyjną i stanowi materiał pomocniczy do kalkulacji ceny ofertowej.

Cena ofertowa zostanie ustalona na podstawie sporządzonego przez wykonawcę przedmiaru robót i szczegółowego kosztorysu ofertowego, który ma charakter poglądowy i nie rzutuje na umówioną formę wynagrodzenia ryczałtowego. Wykonawca dokona całościowej wyceny przedmiotu zamówienia na własną odpowiedzialność i ryzyko, w oparciu o dokumentację załączoną do SIWZ.

Pytanie 4.

Zgodnie z rys. Projekt Zagospodarowania Terenu zaprojektowano ścieżkę rowerową w miejscu istniejącego rowu. W zamieszczonym przedmiarze robót brak robót ziemnych (nasypów) związanych z zasypaniem istniejącego rowu. Prosimy o zamieszczenie przekrojów poprzecznych lub tabeli robót ziemnych, a w przypadku ich braku, podanie ilości robót ziemnych koniecznych do zasypania istniejących rowów w miejscu planowanej ścieżki rowerowej.

Odpowiedź:

Na podstawie PZT, rzędnych istniejących i projektowanych można policzyć roboty ziemne niezbędne do wykonania nasypu pod ścieżkę.

Pytanie 5.

Wg Części Opisowej Dokumentacji Technicznej pkt. 3 istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 4,0 – 4,5 m. Również na rys. nr 1 Plan zagospodarowania terenu istniejąca jezdnia jest węższa od projektowanej. Zgodnie z zamieszczonymi rysunkami przekrój normalny oraz przedmiarem robót poz. 8 na odcinku drogi w km 0+006,7 do 0+765 należy wykonać wyrównanie tylko na szerokości 2x0,5m masą mineralno-bitumiczną średnio 100 kg/m². Prosimy o odpowiedź:

- a) Czy płyty MON stanowiące podbudowę istniejącej nawierzchni bitumicznej są ułożone na szerokości 6,0 m?
- b) Jaką szerokość ma istniejąca nawierzchnia bitumiczna na odcinku w km 0+006,7 do 0+765?

Odpowiedź:

Parametry konstrukcyjne drogi ujęte są na rys. 2.0.

Zaleca się, aby wykonawca dokonał wizji lokalnej w miejscu realizacji zamówienia, która może być pomocna do prawidłowego przygotowania oferty.

Pytanie 6.

Wg Części Opisowej Dokumentacji Technicznej konstrukcja jezdni po nowym śladzie (km 0+765 – km 0+987) i na poszerzeniu w km 0+006,7 do km 0+156 ma być taka sama tj. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S50/70 gr. 5 cm, geosiatka, warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W 50/70 w ilości 100 kg/m², podbudowa z betonu C12/15 gr. 15 cm, podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 15 cm. Wg zamieszczonego przedmiaru robót na odcinku poszerzenia w km 0+006,7 do km 0+156 ma być tylko podbudowa z betonu C12/15 gr. 15 cm (brak podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5), natomiast na odcinku w km 9+765 – 0+987 jest tylko podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 20 cm (brak podbudowy z betonu

C12/15). Prosimy o podanie prawidłowej konstrukcji jezdni po nowym śladzie (km 0+765 – km 0+987) i na poszerzeniu w km 0+006,7 do km 0+156.

Odpowiedź:

Konstrukcję należy przyjąć zgodnie z pkt. 4.4 części opisowej dokumentacji technicznej.

Pytanie 7.

W Przedmiarze robót poz. 8 uwzględniono ułożenie warstwy wyrównawczej z mieszanki mineralno-bitumicznej tylko na odcinku nowego przebiegu jezdni tj. km 0+765 – 0+987 oraz na poszerzeniu o 1m na odcinku 0+006,7 – 0+765. Zgodnie z Przekrojami normalnymi na odcinku 0+006,7 – 0+156 powinna być ułożona jeszcze warstwa wyrównawcza na szerokości 0,4 m. Prosimy o dopisanie do przedmiaru robót.

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami SIWZ - Dział I, ROZDZIAŁ XIV OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY OFERTY, podstawowe znaczenie dla kalkulacji ceny ofertowej ma Opis przedmiotu zamówienia, w skład którego wchodzi dokumentacja projektowa i STWiOR. Przekazany przedmiar robót spełnia jedynie funkcję informacyjną i stanowi materiał pomocniczy do kalkulacji ceny ofertowej.

Cena ofertowa zostanie ustalona na podstawie sporządzonego przez wykonawcę przedmiaru robót i szczegółowego kosztorysu ofertowego, który ma charakter poglądowy i nie rzutuje na umówioną formę wynagrodzenia ryczałtowego. Wykonawca dokona całościowej wyceny przedmiotu zamówienia na własną odpowiedzialność i ryzyko, w oparciu o dokumentację załączoną do SIWZ.

Pytanie 8.

Wg Dokumentacji Technicznej warstwę wyrównawczą AC11W należy wykonać na asfalcie 50/70, wg SST – na asfalcie 35/50. Prosimy o potwierdzenie, że do warstwy wyrównawczej AC11W należy zastosować asfalt 50/70. Wg obecnie obowiązujących wytycznych WT-2 z 2014 r na ruch KR-1 do betonu asfaltowego AC11W należy stosować asfalt 50/70.

Odpowiedź:

Receptę na mieszankę MMA należy sporządzić na podstawie aktualnych norm i wytycznych.

Pytanie 9.

Zgodnie z Dokumentacją Projektową na istniejącej, zniszczonej nawierzchni bitumicznej należy ułożyć tylko geosiatkę i jedną warstwę nawierzchni: warstwę ścieralną gr 5 cm. Nie przewidziano wyrównania istniejącej nawierzchni. Układając tylko jedną warstwę betonu asfaltowego nie ma żadnej możliwości zachowania jednocześnie prawidłowej grubości i odpowiednich spadków nawierzchni. Również producenci geotkanin zalecają układanie geosiatki szklanej na wyrównaną nawierzchnię i przykrycie jej dwoma warstwami mieszanki mineralno-bitumicznej. Jest to spowodowane trudnościami w odpowiednim przyklejeniu warstwy siatki do podłoża i przenoszeniem się spękań odbitych w górę nawierzchni – siatka przeciwspekaniowa wyhamowuje lecz całkowicie nie zatrzymuje spękań odbitych. Przy podbudowie z płyt żelbetowych MON spękania odbite w górę mogą sięgać nawet 5 cm i dopiero dwie warstwy nawierzchni bitumicznej mogą zapewnić, że spękania nie pojawią się na powierzchni drogi.

Prosimy o dołożenie na całej powierzchni projektowanej drogi warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego w ilości min. 75 kg/m², co umożliwi prawidłowe przykrycie geosiatki i wykonanie warstwy ścieralnej o założonej grubości i spadkach poprzecznych.

Odpowiedź:

Wykonawca dodatkowo w cenie oferty uwzględni wyrównanie istniejącej nawierzchni w ilości 75kg/m². Pozostała konstrukcja jak w projekcie.

Pytanie 10.

Prosimy o podanie prawidłowego rodzaju i wymiarów krawężników, stanowiących zjazdów. Wg przedmiaru robót poz. 15 są to krawężniki kamienne wtopione o wym. 12x20, wg Dokumentacji technicznej Część opisowa Zestawienia zjazdów pkt. 5.2 – oporniki.

Odpowiedź:

Do km 0+156 jest ułożony krawężnik jak na rys 4.4 – 20x30.

Od km 0+156 do km 0+987 do wykonania krawężnik betonowy 15x30.

Obramowanie zjazdów opornik betonowy 12x25.

Pytanie 11.

Wg dokumentacji projektowej Plan Zagospodarowania terenu oraz Część Opisowa pkt. 5.2. należy wykonać dwa zjazdy z kostki betonowej. Wg Przedmiaru robót wszystkie zjazdy mają być bitumiczne. Prosimy o odpowiedź:

a) Jaką nawierzchnię mają mieć zjazdy w km 0+129,4 i 0+142,2 str. prawa?

b) W przypadku konieczności wykonania na w/w zjazdach nawierzchni z kostki betonowej prosimy o podanie ich konstrukcji.

Odpowiedź:

Są to zjazdy istniejące, patrz plan sytuacyjny, możliwe miejscowe przekładki.

Pytanie 12.

Prosimy o podanie rodzaju krawężnika, który ma być ustawiony pomiędzy jezdnią a ścieżką rowerową: 15x30x100 czy 20x30x100.

Odpowiedź:

Jak w odpowiedzi na pyt. 10.

Pytanie 13.

Prosimy o informację, czy na odcinku od km 0+006,7 do km 0+156 należy ustawić krawężniki i wykonać ścieżkę rowerową? Wg Przekroju normalnego w w/w kilometrażu jest istniejąca ścieżka rowerowa obramowana krawężnikiem i obrzeżem. Wg SIWZ Rozdział IV Opis przedmiotu zamówienia Pkt 1 ścieżka rowerowa ma być wykonana na całej długości odcinka. W przedmiarze robót uwzględniono ustawienie krawężników przy jezdni tylko na odcinku 0+157 – 0+987.

Odpowiedź:

Do km 0+157 ścieżka rowerowa została wykonana, należy wykonać poszerzenie nawierzchni jezdni.

Opis przedmiotu zamówienia w tym zakresie został skorygowany.

Pytanie 14.

Prosimy o informację, z jakiego materiału i jakiej grubości ma być podbudowa na ścieżce rowerowej: beton C12/15 gr. 10 cm (przedmiar robót) czy kruszywo łamane 0/31,5 gr. 10 cm (Dokumentacja projektowa)?

Odpowiedź:

Zgodnie z rys. 2.0

Pytanie 15.

Prosimy o podanie prawidłowej grubości warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego na ścieżce rowerowej: 4 cm (Dokumentacja Projektowa) czy 5 cm (Przedmiar robót).

Odpowiedź:

Zgodnie z opisem technicznym i rys. nr 2.0 – 4cm.

Pytanie 16.

W Przedmiarze robót poz. 22 źle policzono powierzchnię podbudowy na ścieżce rowerowej. Powinno być: $987 \cdot 2 - 360 = 1614 \text{ m}^2$. Prosimy o poprawienie.

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami SIWZ - Dział I, ROZDZIAŁ XIV OPIS SPOSOBU OBLICZENIA CENY OFERTY, podstawowe znaczenie dla kalkulacji ceny ofertowej ma Opis przedmiotu zamówienia, w skład którego wchodzi dokumentacja projektowa i STWiOR. Przekazany przedmiar robót spełnia jedynie funkcję informacyjną i stanowi materiał pomocniczy do kalkulacji ceny ofertowej.

Cena ofertowa zostanie ustalona na podstawie sporządzonego przez wykonawcę przedmiaru robót i szczegółowego kosztorysu ofertowego, który ma charakter poglądowy i nie rzutuje na umówioną formę wynagrodzenia ryczałtowego. Wykonawca dokona całościowej wyceny przedmiotu zamówienia na własną odpowiedzialność i ryzyko, w oparciu o dokumentację załączoną do SIWZ.

Pytanie 17.

Prosimy o podanie prawidłowej szerokości poboczy: po 0,5 m czy po 0,75 m?

Odpowiedź:

Po stronie ścieżki pobocza 0,5m, przy jezdni 0,75m.

Pytanie 18.

Wg SIWZ Rozdział IV Opis przedmiotu zamówienia Pkt 1 do wykonania są dwie zatoki autobusowe. Zgodnie z Dokumentacją projektową należy wykonać jedną zatokę autobusową. Prosimy o wyjaśnienie rozbieżności.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy Działu III SIWZ - wzór umowy.

Druga zatoka jest poza zakresem opracowania. Opis przedmiotu zamówienia w tym zakresie został skorygowany.

Pytanie 19 i 20.

Czy Zamawiający wymaga opracowania i wdrożenia stałej organizacji ruchu dla w/w odcinka drogi?

W przypadku konieczności opracowania i wdrożenia stałej organizacji ruchu prosimy o podanie wytycznych, na podstawie których można wycenić stałą organizację ruchu.

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami wzoru umowy - § 4 ust. 1 pkt. 49.

Pytanie 21 i 22.

W km 0+975 str. prawa znajduje się zjazd, nie uwzględniony w wykazie zjazdów i w przedmiarze robót. Prosimy o odpowiedź, czy wykonanie w/w zjazdu wchodzi w zakres niniejszego postępowania?

W przypadku konieczności wykonania w/w zjazdu prosimy o podanie jego konstrukcji i powierzchni.

Odpowiedź:

Wchodzi w zakres, droga wewnętrzna. Konstrukcja w linii ścieżki ujęta jest w opisie technicznym, poza ścieżką wykonać nawierzchnię z kruszywa kamiennego łamanego 0/31.5mm grub. 15cm na wskazanej powierzchni.

W zestawieniu zjazdów, w opisie, jest to ostatnia pozycja, jest +966 winno być +975.

Pytanie 23.

Czy ułożenie rur ochronnych AROT PS110 pod w/w zjazdem wchodzi w zakres niniejszego postępowania?

Odpowiedź:

Pod zjazdami należy ułożyć rury Arot w celu zabezpieczenia urządzeń podziemnych. Ilość należy założyć na podstawie projektu.

Pytanie 24.

Prosimy o potwierdzenie, że na odcinku drogi objętym postępowaniem przetargowym nie wchodzi wycinka i karczowanie drzew i krzewów.

Odpowiedź:

Zaleca się dokonanie wizji lokalnej.

Pytanie 25.

Pod istniejącą drogą występują przepusty drogowe. W Dokumentacji projektowej nie uwzględniono ich wymiany ani przedłużenia. Prosimy o potwierdzenie, że w zakres niniejszego postępowania nie wchodzi roboty związane z wykonaniem, odmuleniem, wymianą przepustów drogowych.

Odpowiedź:

Zaleca się, aby wykonawca dokonał wizji lokalnej w miejscu realizacji zamówienia, która może być pomocna do prawidłowego przygotowania oferty.

Pytanie 26.

Zatoki autobusowe

W SiWZ w Rozdziale IV Opis Przedmiotu Zamówienia „.....przewidziane do wykonania dwie zatoki autobusowe” natomiast w dokumentacji technicznej pkt. 4.2. Zakres Robót oraz na PZT widoczna jest jedna zatoka w km 0+878 do 0+983. Prosimy o doprecyzowanie

ORAZ

Prosimy o potwierdzenie, że konstrukcja nawierzchni na zatokach autobusowych jest odpowiednia i przeniesie obciążenia od postoju i ruchu pojazdów autobusowych.

W rozdziale 1. PODSTAWA OPRACOWANIA podpunkt 1.2 „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 w sprawie warunków..... (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 1999 z późniejszymi zmianami)” W rozporządzeniu

Wykonawca cytuje zapis ww. Rozporządzenia: Załącznik nr pkt 5.4 „Nawierzchnie w rejonie przystanku autobusowego”: „Zalecana konstrukcja nawierzchni pasa ruchu w rejonie przystanku autobusowego powinny być takie, jak nawierzchni jezdni dla kategorii ruchu o jeden wyższej...” i dalej podając gotowe rodzaje i grubości poszczególnych warstw. W podanych konstrukcjach brak jest konstrukcji zawartej d dokumentacji technicznej

Wykonawca

Z doświadczenia wie, że zaproponowana konstrukcja pod wpływem obciążeń powstających od ciężkich pojazdów autobusowych ulegnie deformacji i odkształceniom.

Odpowiedź:

Konstrukcja nawierzchni jest odpowiednia dla obecnego i przewidywanego ruchu.

Opis przedmiotu zamówienia w tym zakresie został skorygowany.

Pytanie 27.

W dokumentacji technicznej przyjęto konstrukcję nawierzchni na istniejącej nawierzchni: siatka szklana 50/50 KN oraz warstwa ścieralna o grubości.

Wykonawca wymienia poniżej wątpliwości:

Istniejąca nawierzchnia wykonana jest na płytach MON przykrytych niewielką ilością nawierzchni bitumicznej- około 3-4 cm. Obecnie jest zdylatowana na każdym połączeniu płyt. Na każdej dylatacji (krotności płyt MON) powstały garby a nierówności przekraczają dozwolone zgodnie z WT.

Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób należy wyrównać istniejącą nawierzchnię, żeby doprowadzić ją do wymaganych max nierówności podłoża pod w. ścieralną (zgodnie z wytycznymi WT 2 2008 ?

Tablica 56. Maksymalne nierówności podłoża z warstwy starej nawierzchni pod warstwy asfaltowe - z wyłączeniem warstwy wyrównawczej (pomiar łata 4-metrową lub równoważną metodą, zgodnie z zapisami w p. 8.7.2)

Klasa drogi	Element nawierzchni	Maksymalna nierówność podłoża pod warstwą, [mm]		
		ścieralną	wiązącą	podbudowy
A, S, GP	Pasy: ruchu, awaryjne, dodatkowe, włączania i wyłączania	6	9	12
	Jezdnie łącznic, jezdnie MOP, utwardzone pobocza	8	10	12
G	Pasy: ruchu, dodatkowe, włączania i wyłączania, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	8	10	12
Z, L, D	Pasy ruchu	9	12	15

Dodatkowo prosimy o wyjaśnienie w jakim celu została zaprojektowana siatka z włókna szklanego. Badania i wnioski IBDiM dowodzą, że głównym zadaniem siatki w nawierzchni bitumicznej oprócz równomiernego przeniesienia obciążeń od ruchu kołowego na dolne warstwy konstrukcji jest zapobieganie spękanom odbitym powstającym od dołu (a więc od dylatacji i ruchów płyt MON). Stwierdzono również, że siatka szklana nie zatrzymuje spękań powstających od dołu w 100%. Jej podstawowym działaniem jest ich wyhamowanie.

Spękania powstające od dołu przenoszą się więc do około 4 cm na warstwę leżącą wyżej a więc 80 procent grubości warstwy ścieralnej. Dodatkowo podczas układania warstwy bezpośrednio na siatkę może dojść do jej pofalowania co spowoduje powstanie nierówności na warstwie ścieralnej.

W związku z powyższym uważamy, że zaprojektowana siatka nie spełni zakładanej funkcji- a więc nie zapobiegnie powstaniu spękań.

Uważamy za niezbędne wykonanie dodatkowej warstwy wiążącej o grubości 3 cm bezpośrednio na siatkę a następnie w. ścieralną.

Odpowiedź:

Wykonawca dodatkowo w cenie oferty uwzględni wyrównanie istniejącej nawierzchni w ilości 75kg/m². Pozostała konstrukcja jak w projekcie.

Pytanie 28.

Prosimy o przywołanie parametrów zaprojektowanej bariery SP- 06/1 zgodnie z obowiązującą normą PNEN 1317 określając m in szerokość współpracującą i poziom powstrzymywania. Użyta nazwa już nie istnieje w związku z powyższym Wykonawca musi wiedzieć jaki tyb bariery wycenić.

ORAZ

Prosimy o podanie rodzaju bariery U 12a (kolori i rodzaj- czy: trzepak, olsztyńska, szczeblinkowa ?

Odpowiedź:

Wycenić na podstawie bariery SP-06/1 lub jej odpowiednika.

Bariery SP są produkowane.

Odległość pomiędzy słupkami: 1 [m]

Poziom powstrzymywanie: N2

Szerokość pracująca: $W=0,8$ [m] (W2)

Jednocześnie Zamawiający zgodnie z art. 38 ust. 4 przedmiotowej ustawy informuje o zmianie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Z up. WÓJTA
Rucik
Agnieszka Ruclak
ZASTĘPCA WÓJTA

Otrzymują:

1. Adresat

2. SZP a/a

Sporządziła: Marzena Załęska