

# ZARZĄD DRÓG POWIATU WYCH

55-100 TRZEBNICA ul. Łączna 1 c  
tel./Fax (071) 387-06-17 NIP: 915-16-26-021

e-mail: [drogi@powiat.trzebnica.pl](mailto:drogi@powiat.trzebnica.pl)

[www.drogi.trzebnica.pl](http://www.drogi.trzebnica.pl)

Trzebnica dnia 02.10.2020 r

## Do wszystkich uczestników przetargu

**Znak sprawy: DTiZP/200/15/2020**

### Wyjaśnienie nr 1 do SIWZ przetargu nieograniczonego pn: Przebudowa drogi powiatowej nr 1321 D Ruda Żmigrodzka – ETAP I

#### Pytanie nr 1

Zwracamy się z prośbą do Projektanta o udostępnienie badań/pomiarów nośności na podstawie których została dobrana konstrukcja w rozwiązaniu projektowym. Ponadto prosimy o odpowiedź na poniższe pytania:

a) czy wykonane zostały pomiary ugięć belką Benkelmana? Prosimy o udostępnienie wyników badań.

b) czy Projektant zakładając ułożenie dwóch warstw bitumicznych na istniejącą konstrukcję potwierdza, że istniejąca konstrukcja jest nośna i nie wymaga dodatkowych wzmocnień lub wymian konstrukcji?

#### Odpowiedź nr 1

Badanie nośności przeprowadzono w maju 2020. Temperatura nawierzchni w dniu pomiaru wynosiła 24°C. Pomiar wykonano na prawym i lewym pasie ruchu w śladzie prawego koła w odstępach co 50m, co daje odstęp w przekroju drogi co 25m.

Pomiar ugięć sprężystych jezdni drogi powiatowej nr 1321D ETAP I dla prawego pasa ruchu przedstawia tabela nr 1.1 a dla lewego pasa ruchu tabela 1.2. (odpowiedź na lit. a).

Tabela nr 1.1 Zestawienie wyników pomiaru ugięć sprężystych belką Benkelmana dla prawego pasa ruchu

L.p.	Kilometra ż [km]	Ugięcia sprężyste na prawym pasie [mm]
1	0+000	0,69
2	0+050	0,61
3	0+100	0,68

4	0+150	0,65
5	0+200	0,58
6	0+250	0,66
7	0+300	0,68
8	0+350	0,62
9	0+400	0,55
10	0+450	0,69
11	0+500	0,67
12	0+550	0,58
13	0+600	0,64
14	0+650	0,55
15	0+700	0,65
16	0+750	0,61
17	0+800	0,62
18	0+850	0,64
19	0+900	0,68
20	0+950	0,69
21	1+000	0,58

Tabela nr 1.2 Zestawienie wyników pomiaru ugięć sprężystych belką Benkelmana dla lewego pasa ruchu

L.p.	Kilometraż [km]	Ugięcia sprężyste na lewym pasie [mm]
1	0+025	0,71
2	0+075	0,68
3	0+125	0,74
4	0+175	0,64
5	0+225	0,72
6	0+275	0,61
7	0+325	0,68
8	0+375	0,65
9	0+425	0,58
10	0+475	0,69
11	0+525	0,61
12	0+575	0,74
13	0+625	0,65

14	0+675	0,61
15	0+725	0,62
16	0+775	0,64
17	0+825	0,65
18	0+875	0,72
19	0+925	0,67
20	0+975	0,60

### Ugięcia obliczeniowe

$$U_{obl} = U_m \cdot f_T \cdot f_S \cdot f_P$$

gdzie:

$U_m$  – miarodajne ugięcie sprężyste [mm]

$f_T$  – współczynnik temperaturowy, korygujący ugięcia ze względu na temperaturę pomiaru ugięć  
 $f_T = 1 + 0,02(20 - T) = 0,92$

$f_S$  – współczynnik sezonowości, czyli współczynnik korygujący ugięcia ze względu na porę roku, w której wykonano pomiar ugięć (maj) =>  $f_S = 1,08$

$f_P$  – współczynnik podbudowy dla nawierzchni podatnych  $f_P = 1,00$

$$U_m = U_{\text{śred}} + 2 \cdot S_u$$

gdzie:

$U_m$  – miarodajne ugięcie sprężyste [mm]

$U_{\text{śred}}$  – średnie ugięcie sprężyste dla odcinka jednorodnego [mm]

$S_u$  – odchylenie standardowe ugięć sprężystych dla danego odcinka jednorodnego

Zestawienie ugięć przedstawia tabela nr 2.

Tabela nr 2. Zestawienie ugięć w mm

<b>Pas prawy</b>	<b>Pas lewy</b>
$U_m = 0,71$	$U_m = 0,76$
$f_T = 0,92$	$f_T = 0,92$
$f_S = 1,08$	$f_S = 1,08$
$f_P = 1,0$	$f_P = 1,0$
<b><math>U_{obl} = 0,71</math></b>	<b><math>U_{obl} = 0,76</math></b>

### Określenie nośności nawierzchni na podstawie przeprowadzonych pomiarów i obliczeń

Graniczne wartości ugięć obliczeniowych (dopuszczalnych) z pomiarów belką Benkelmana pod obciążeniem 100kN/oś (50kN/koło bliźniacze) przedstawia tabela nr 3.

Tabela nr 3. Graniczne wartości ugięć obliczeniowych (dopuszczalnych) z pomiarów belką Benkelmana pod obciążeniem 100kN/oś (50kN/koło bliźniacze)

Kategoria ruchu	Ugięcie obliczeniowe [mm]
KR1	0,85
KR2	0,70
KR3	0,60
KR4	0,50

Zestawienie nośności istniejącej nawierzchni jezdni przedstawiono w tabeli nr 4.

Tabela nr 4. Zestawienie nośności istniejącej nawierzchni

Pas prawy	Nośność	Pas lewy	Nośność
$U_{obl} = 0,71$	KR1	$U_{obl} = 0,76$	KR1

## Wyznaczenie kategorii ruchu

Pomierzone natężenie ruchu z 2020 roku dla drogi powiatowej nr 1321D Ruda Żmigrodzka – ETAP I

Tabela 5. SDR w 2020r. dla drogi powiatowej nr 1321D Ruda Żmigrodzka – ETAP I

Odcinek	Rodzajowa struktura pojazdów samochodowych														
	Pojazdy sam. ogółem	Motocykle		Sam. osob. Mikrobusy		Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)		Samochody ciężarowe				Autobusy		Ciągniki rolnicze	
		SDR	SDR	%	SDR	%	SDR	%	bez przycz.		z przycz.		SDR	%	SDR
Ruda Żmigrodzka ETAP I	489	4	0,82	441	90,18	27	5,52	5	1,02	2	0,41	2	0,41	8	1,64

Prognoza natężenia ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi w horyzoncie czasowym +20 lat.

Założenia do prognozy ruchu

Prognoza została opracowana dla okresu 20 lat od oddania inwestycji do użytku. Do opracowania prognostycznych modeli ruchu wykorzystano założenia do prognozowania ruchu drogowego zalecane przez GDDKiA. Opierają się one na uzależnieniu wysokości wskaźników wzrostu ruchu od wskaźników wzrostu Produktu Krajowego Brutto oraz wskaźników elastyczności zróżnicowanych dla różnych kategorii pojazdów.

$N_{100} = 0,039$  mln osi/100kN/pas obliczeniowy

**Ruch zakwalifikowano do KR1**, ponieważ  $0,03 < N_{100} = 0,039 \leq 0,09$  mln osi 100kN/pas obliczeniowy.

**Na podstawie przeprowadzonych pomiarów i obliczeń ustalono, że istniejąca nawierzchnia posiada nośność KR1, ruch projektowy zakwalifikowano również do KR1 zatem nie występuje konieczność wzmocnienia nawierzchni. W związku z tym, że nie jest konieczne wzmocnienie nawierzchni, to istniejąca nawierzchnia po wykonaniu poszerzeń wymaga wyprofilowania warstwą wyrównawczą oraz wykonania warstwy ścieralnej przewidzianych w projekcie (odpowiedź na lit. b).**

### Pytanie nr 2

Prosimy o udostępnienie badań geologicznych podłoża (odwiertów) na podstawie których została zaprojektowana konstrukcja poszerzenia oraz określony został rodzaj i nośność gruntów w podłożu.

## **Odpowiedź nr 2**

Zgodnie z opisem technicznym projektu warunki gruntowo-wodne zostały rozpoznane poprzez wykonanie 4 otworów badawczych w miejscach projektowanych poszerzeń na gł. do 2,0m p.p.t.

W otworach badawczych na gł. 10-15cm stwierdzono występowanie ziemi organicznej/piasku wymieszanego z kruszywem/okruchami cegieł/gruzu/kamieni (nasyp niebudowlany). Na dalszej głębokości w podłożu zalegają grunty nośne tj. piaski średnie nadające się do bezpośredniego posadowienia nawierzchni. Wody gruntowej w otworach badawczych nie stwierdzono. Warunki gruntowe należy uznać jako proste. Przebudowywaną drogę powiatową nr 1321D należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej. Grupa nośności podłoża G1.

## **Pytanie nr 3**

Czy podana w rozwiązaniu projektowym ilość warstwy wiążącej/wyrównawczej została przez Projektanta obliczona na podstawie pomiarów geodezyjnych i/lub pomiarów w terenie, czy też jest to tylko założenie na podstawie wizualnej oceny stanu drogi?

Czy w sytuacji, gdy ilość mieszanki mineralno – asfaltowej potrzebnej do wyrównania istniejącej nawierzchni będzie niewystarczająca, Zamawiający rozliczy to Wykonawcy wynagrodzeniem dodatkowym?

W myśl ustawy Prawo Zamówień Publicznych w formule „buduj” odpowiedzialność za rozwiązanie Projektowe spoczywa na Projektancie, w związku z czym Wykonawca nie może ponosić dodatkowych kosztów z tytułu niedomagań rozwiązania projektowego lub błędnie przyjętych ilości.

## **Odpowiedź nr 3**

Ilość została wyznaczona na podstawie pomiarów w terenie. Wykonawca powinien wbudować ilość warstwy wyrównawczej przewidzianą w projekcie i określoną w tonach bez dodatkowych ilości.

Przedmiar robót został sporządzony z należytą starannością (pomiary w terenie, odczyty z map) i w taki sposób, aby jak najlepiej odzwierciedlić zakres rzeczowy dla przedsięwzięcia. Wykonawca przy sporządzaniu wyceny powinien mieć na uwadze jednak to, że przedmiar jest materiałem pomocniczym dla sporządzenia kalkulacji własnej a jego wykorzystanie wprost stanowi ryzyko Wykonawcy. Bez względu na jakiegokolwiek ograniczenia zasugerowane przez opis każdej pozycji i/lub wyjaśnienie kwoty wyliczone przez Wykonawcę w Ofercie stanowią zapłatę za prace wykonaną i zakończoną pod każdym względem. Uważa się, że Wykonawca wziął pod uwagę wszystkie wymagania i zobowiązania bez względu na to czy zostały określone czy zasugerowane w przedmiarze, specyfikacjach.

## **Pytanie nr 4**

Prosimy o potwierdzenie przez Projektanta, że nie wymagane jest dodatkowe wzmocnienie krawędzi w postaci warstwy bitumicznej na poszerzeniu i/lub siatki przeciwpękaniowej. W ocenie Wykonawcy układanie nowych warstw bitumicznych częściowo na istniejącej nawierzchni bitumicznej, a częściowo na poszerzeniu z kruszywa może powodować pęknięcia podłużne na styku istniejącej nawierzchni oraz poszerzenia z uwagi na różnorodność materiałów, na które będą układane nowe warstwy bitumiczne, co w ww. przypadku pozostanie poza odpowiedzialnością gwarancyjną Wykonawcy.

## **Odpowiedź nr 4**

Zgodnie z opisem w projekcie droga posiada powierzchniowe utrwalenie gr. 2-3cm wykonane na podbudowie z kruszywa gr. ok. 20cm. Na krawędziach w związku z upływem lat widoczne jest już tylko kruszywo bez powierzchniowego utrwalenia. W związku z tym zakłada się dobrą współpracę istniejącej krawędzi jezdni z poszerzeniem. W celu zwiększenia bezpieczeństwa konstrukcji w miejscu poszerzenia przedmiar robót zwiększa się warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego oraz o siatkę z włókien szklanych 50/50kN wstępnie powleconą asfaltem do ułożenia po wykonaniu warstwy wyrównawczej z zakładem min. 0,5m na istniejącą nawierzchnię i 0,5m na poszerzenie.

Siatka powinna spełniać warunek min. przykrycia warstwą asfaltową gr. 4cm po zagęszczeniu.

**W załączeniu poprawiony rys. nr 3.1, przedmiar i specyfikacja techniczna D – 05. 03. 26a. Zabezpieczenie nawierzchni asfaltowych geosiatką z włókien szklanych wstępnie przesączonej asfaltem.**

### **Pytanie nr 5**

Dotyczy zapisów SST D-05.03.05b. „Nawierzchnia z betonu asfaltowego. Warstwa wiążąca/wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 dla ruchu KR1 – KR2 droga klasy Z” pkt. 5.4. „Przygotowanie podłoża”.

W myśl zapisów w ww. pkt podłoże do układanie warstwy wiążącej/profilującej powinno być „ustabilizowane i nośne”. W dalszej części przywołanego punktu Projektant wskazuje, iż „wykonane w podłożu łąty z materiału o mniejszej sztywności (np. łąty z asfaltu lanego w betonie asfaltowym) należy usunąć, a powstałe w ten sposób ubytki wypełni materiałem o właściwościach zbliżonych do materiału podstawowego (np. wypełni betonem asfaltowym).

Prosimy o:

- a) podanie parametrów nośności, jakie powinno spełniać istniejące podłoże (w omawianym przypadku istniejąca nawierzchnia bitumiczna),
- b) podanie toku postępowania w sytuacji, gdy istniejąca nawierzchnia nie będzie spełniać ww. parametrów tj. nie będzie nośna. Czy Zamawiający przewiduje udzielenia Zamówienia dodatkowego na wymianę konstrukcji jezdni?
- c) czy Zamawiający rozliczy Wykonawcy w ramach robót dodatkowych dodatkową ilość mieszanki mineralno – asfaltowej na uzupełnienie istniejących ubytków lub ubytków powstałych w skutek usunięcia z istniejącej konstrukcji „luźnych” elementów?

W myśl ustawy Prawo Zamówień Publicznych w formule „buduj” odpowiedzialność za rozwiązanie Projektowe spoczywa na Projektancie, w związku z czym Wykonawca nie może ponosić dodatkowych kosztów z tytułu niedomagań rozwiązania projektowego lub błędnie przyjętych ilości.

### **Odpowiedź nr 5**

Nośność dla istniejącej nawierzchni jezdni powinna wynosić min. KR1 a dla poszerzeń  $E2 \geq 80$ MPa. Zgodnie z pomiarami i wyliczeniami nawierzchnia posiada nośność KR1 (droga posadowiona jest na piaskach – grupa nośności G1), zatem nie przewiduje się wymiany konstrukcji jezdni (odpowiedź na lit. a i b). Nawierzchnia w chwili opracowywania projektu nie posiadała luźnych, niezwiązanych elementów oraz łąt z betonu lanego, zatem nie przewiduje się dodatkowej ilości mieszanki mineralno-asfaltowej na uzupełnienie ubytków (odpowiedź na lit. c). Projekt przewiduje oczyszczenie nawierzchni jezdni przed wykonaniem warstw bitumicznych, skropienie emulsją asfaltową oraz wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego przygotowującej nawierzchnię do wymaganych w specyfikacjach technicznych nierówności pod warstwę ścieralną. Jeśli wykonawca przewiduje, że podczas czyszczenia nawierzchni powstaną ubytki nawierzchni, to powinien to uwzględnić w cenie ofertowej.

### **Pytanie nr 6**

Dotyczy zapisów SST D-05.03.05b. „Nawierzchnia z betonu asfaltowego. Warstwa wiążąca/wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 dla ruchu KR1 – KR2 droga klasy Z” pkt. 5.4. „Przygotowanie podłoża”.

W myśl zapisów w ww. pkt „nierówności podłoża (w tym powierzchnię istniejącej warstwy ścieralnej) należy wyrównać poprzez frezowanie lub wykonanie warstwy wyrównawczej”.

Czy w myśl powyższego zapisu w sytuacji, gdy nierówności istniejącej nawierzchni przekroczą wartości dopuszczalne podane w SST Zamawiający udzieli wykonawcy zamówienia dodatkowego na roboty niezbędne do wyrównania istniejącej podbudowy (tj. frezowanie korekcyjne lub wykonanie dodatkowej warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego)?

#### **Odpowiedź nr 6**

Na istniejącej nawierzchni jezdni zaprojektowano warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego. Warstwa wyrównawcza nie jest warstwą wiążącą o jednakowej grubości. Grubość warstwy wyrównawczej jest zmienna i ma za zadanie wyrównanie istniejącego podłoża/jezdni przed ułożeniem warstwy ścieralnej do nierówności zgodnych i zawartych w SST. Zatem wbudowana powinna być warstwa wyrównawcza o zmiennej grubości, celem dostosowania istniejącego podłoża do wykonania warstwy ścieralnej, przy zachowaniu ilości przewidzianej w przedmiarze robót podanej w tonach.

W związku z tym, że warstwa wyrównawcza ma zmienną grubość odbiorowi powinno podlegać podłożu po wykonaniu warstwy wyrównawczej zapewniające nierówności do 9mm pod warstwę ścieralną (mierzone łąką 4-metrowa lub metodą równoważną) oraz ilość wbudowanej mieszanki w tonach.

Ze względu na kategorię ruchu na drodze KR1 dopuszcza się równoważne zastosowanie warstwy wyrównawczej z AC11W 50/70 zamiast AC16W 50/70.

Jeśli w ocenie Wykonawcy, po zapoznaniu się w terenie z przedmiotem zamówienia, istnieje konieczność wykonania frezowania korekcyjnego, to powinien przewidzieć je w cenie ofertowej.

#### **Pytanie nr 7**

Rozwiązanie projektowe zakłada ułożenie warstwy wiążącej/wyrównawczej w ilości średniej 125kg/m<sup>2</sup> na odcinkach prostych, oraz w ilości średniej 150kg/m<sup>2</sup> na łukach. Prosimy o odpowiedź na poniższe pytania:

a) czy w związku z faktem, iż w projekcie brak jest typowej warstwy profilującej Projektant potwierdza, że projektowana warstwa ma za zadanie jedynie wyprofilowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej w celu nadania normowych spadków poprzecznych, a co za tym idzie dopuszczalne są sytuacje, w których układana grubość będzie zmienna?

b) czy Projektant potwierdza, że z uwagi na istniejące zadolenia i przełomy dopuszczalne są sytuacje, w których grubość ułożonej mieszanki będzie wynosić 0-2cm? W takich sytuacjach Wykonawca nie może być zobowiązany do osiągnięcia parametrów zagęszczenia, ponieważ jedynie wyrównał i wyprofilował istniejącą nawierzchnię bitumiczną.

#### **Odpowiedź nr 7**

W projekcie zastosowana jest typowa warstwa wyrównawcza. Na istniejącej nawierzchni jezdni i poszerzeniach zaprojektowano warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego. Warstwa wyrównawcza nie jest warstwą wiążącą o jednakowej grubości. Grubość warstwy wyrównawczej jest zmienna i ma za zadanie wyrównanie istniejącego podłoża/jezdni przed ułożeniem warstwy ścieralnej do nierówności zgodnych i zawartych w SST. Zatem wbudowana powinna być warstwa wyrównawcza o zmiennej grubości, celem dostosowania istniejącego podłoża do wykonania warstwy ścieralnej, przy zachowaniu ilości przewidzianej w przedmiarze robót podanej w tonach. W związku z tym, że warstwa wyrównawcza ma zmienną grubość odbiorowi powinno podlegać podłożu po wykonaniu warstwy wyrównawczej zapewniające nierówności do 9mm pod warstwę ścieralną (mierzone łąką 4-metrowa lub metodą równoważną) oraz ilość wbudowanej mieszanki w tonach.

Ze względu na kategorię ruchu na drodze KR1 dopuszcza się równoważne zastosowanie warstwy wyrównawczej z AC11W 50/70 zamiast AC16W 50/70.

W dokumentacji nie ma informacji odnośnie grubości warstwy wyrównawczej przytoczonej w pytaniu. Droga ponadto nie posiada przelomów nawierzchni zwyczajowo powstających na gruntach wysadzinowych.

#### **Pytanie nr 8**

Zgodnie z dołączonymi przekrojami konstrukcyjnymi (Rysunek nr 3.1) za wykonanym poboczem utwardzonym z kruszywa występuje „pobocze gruntowe do plantowania” o „szerokości wynikowej”. Z uwagi na ryczałtowy charakter rozliczenia prosimy o dodanie stosownych pozycji i ilości przedmiarowych związanych z plantowanie pobocza gruntowego za poboczem utwardzonym.

#### **Odpowiedź nr 8**

Przedmiar robót poz. 5. Ścinka poboczy szer. 1,5m.

#### **Pytanie nr 9**

Dotyczy poz. 43 dołączonego przedmiaru.  
Prosimy o podanie dokładnej średnicy rury PP SN8.

#### **Odpowiedź nr 9**

Średnica 80cm – zaktualizowany przedmiar robót.

#### **Pytanie nr 10**

Dotyczy poz. 43 dołączonego przedmiaru.  
Z uwagi na zaprojektowanie przepustu pod koroną drogi w km 0+571 z rury PP SN8 zwracamy się z prośbą do Projektanta o ujednolicenie zapisów dokumentacji projektowej i zmianę wszystkich rur przepustowych żelbetowych na rury PP SN8 jako materiał równoważny i pełnowartościowy, który jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym oraz generuje możliwość skalkulowania korzystniejszej finansowo dla Zamawiającego oferty przetargowej.

#### **Odpowiedź nr 10**

Przepust w km 0+571 został zaprojektowany do wymiany z rur żelbetowych a nie z rur PP. Tylko przepust tymczasowy na okres wymiany tego przepustu został zaprojektowany z rur PP SN8 i przewidziany jest do likwidacji po wymianie rur istniejących.  
Nie wyraża się zgody na zmianę materiałów rur docelowych.

#### **Pytanie nr 11**

Dotyczy zapisów SST D-02.01.01. „Wykonanie wykopów” pkt. 5.3. „Zasady dotyczące zagęszczenia i nośności gruntu”.

W myśl przywołanego w ww. punkcie zapisu:  
„Zagęszczenie gruntu w wykopach i miejscach zerowych robót ziemnych powinno spełnia wymagania, dotyczące minimalnej wartości wskaźnika zagęszczenia (Is), podanego w tablicy 1. Jeżeli grunty rodzime w wykopach i miejscach zerowych nie spełniają wymaganego wskaźnika zagęszczenia, to przed ułożeniem konstrukcji nawierzchni należy je dogęścić do wartości Is, podanych w tablicy 1. Jeżeli wartości wskaźnika zagęszczenia określone w tablicy 1 nie mogą być osiągnięte przez bezpośrednie zagęszczanie gruntów rodzimych, to należy podjąć środki w celu ulepszenia gruntu podłoża, umożliwiającego uzyskanie wymaganych wartości wskaźnika zagęszczenia. Możliwe do zastosowania środki, o ile nie są określone w SST, proponuje Wykonawca i przedstawia do akceptacji Inżynierowi”.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wystąpienia sytuacji opisanej przez Projektanta w powyższym fragmencie SST Zamawiający rozliczy na podstawie robót dodatkowych zabiegi mające na celu wzmocnienie/ulepszenie gruntu umożliwiające posadowienie warstw konstrukcyjnych na poszerzeniu.

#### **Odpowiedź nr 11**

W uzasadnionych przypadkach zgłaszanych przez wykonawcę rozważona zostanie możliwość zlecenia robót dodatkowych mających za zadanie doprowadzenie podłoża do odpowiedniej

ności.

**Pytanie nr 12**

Prosimy o potwierdzenie, że projektowane elementy mieszczą się w granicach pasa drogowego. Czy należy zamieścić w ofercie koszt wznowienia granic celem potwierdzenia powyższego?

**Odpowiedź nr 12**

W części rysunkowej na aktualnej mapie zasadniczej z zasobów PODGiK w Trzebnicy przedstawiono istniejące granice pasa drogowego wraz z projektowanymi elementami drogi. Wszystkie projektowane elementy według granic naniesionych na mapie zasadniczej mieszczą się w działkach drogowych.

Zgodnie ze specyfikacją SST D-01.01.01. Odtworzenie trasy i punktów wysokościowych oraz sporządzenie inwentaryzacji powykonawczej robót, Wykonawca powinien zweryfikować wszystkie informacje przekazane przez Zamawiającego i w przypadku różnic niezwłocznie go o tym zawiadomić.

Z poważaniem:

W zastępstwie Dyrektora  
Zarządu Dróg Powiatowych  
w Trzebnicy  
Marek Rajter  
Specjalista d/s technicznych